

# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING**

**RESUMO INFORMATIVO  
COM AS PRINCIPAIS  
NOTÍCIAS DOS SETORES  
PORTUÁRIO E DE  
NAVEGAÇÃO**

**Edição 006/2021  
Data: 11/01/2021**

### ÍNDICE

PARA ACESSAR RAPIDAMENTE O ARTIGO, POSICIONE O CURSOR NA MANCHETE, E SIGA AS INSTRUÇÕES.

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
TURISMO: RECIFES ARTIFICIAIS GANHAM NOVAS REGRAS .....	4
O GOVERNO E O REPORTO .....	5
INTERRUPÇÃO DO REPORTO AFETA PLANOS DE INVESTIMENTO .....	6
ESTALEIRO SUL-COREANO VAI CONSTRUIR SEIS NAVIOS MOVIDOS A GÁS NATURAL LIQUEFEITO .....	7
FREDERICO BUSSINGER: AEROPORTO, EMBRIÃO DE PLATAFORMA LOGÍSTICA PARA O VALE DO PARAÍBA.....	7
<b>ABTRA – ASSOC. BRAS. DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS</b> .....	<b>9</b>
ANTAQ CITA REVISÃO DE PROJETO .....	9
PROGRAMA PORTO E NEGÓCIOS TEM PRÉ-ESTREIA DIA 12 COM CONVIDADOS ESPECIAIS .....	9
PORTOS DO PARANÁ INVESTE EM INFRAESTRUTURA MARÍTIMA E TERRESTRE .....	10
PORTOS DA CODEBA FECHAM 2020 COM RECORDE HISTÓRICO, NA BAHIA .....	11
MAERSK PREVÊ CRESCIMENTO DE 7% NAS IMPORTAÇÕES E DE 3,5% NAS EXPORTAÇÕES PARA 2021 .....	12
<b>BAHIA ONLINE - BA</b> .....	<b>13</b>
CODEBA ANUNCIA MOVIMENTO RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE ILHÉUS .....	13
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>13</b>
OBRAS DE MANUTENÇÃO CONTINUAM NAS RODOVIAS DO SISTEMA ANCHIETA IMIGRANTES NESTA SEMANA .....	13
EMPRESAS DENUNCIAM FISCALS DA ANTT POR SUPOSTA MANIPULAÇÃO DE AUTOS DE INFRAÇÃO .....	15
DESESTATIZAÇÃO DOS PORTOS DE SANTOS E SÃO SEBASTIAO APARTADOS .....	16
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>17</b>
PROGRAMA PORTO E NEGÓCIOS TEM PRÉ-ESTREIA DIA 12 COM CONVIDADOS ESPECIAIS .....	17
SAMARCO REALIZA EM DIAS SEU 1º EMBARQUE DE PELOTAS DESDE QUE VOLTOU A OPERAR .....	17
<b>CORREIO BRAZILIENSE - BR</b> .....	<b>17</b>
30 ANOS DE CONTRIBUIÇÃO AO COMÉRCIO EXTERIOR DO BRASIL.....	17
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>19</b>
‘PODERIA TER RETARDADO ISSO AÍ MAIS E AGUARDADO’, DIZ MOURÃO SOBRE FORD .....	19
IMPACTO FINANCEIRO DE FECHAMENTO DAS FÁBRICAS DA FORD SERÁ DE US\$ 4,1 BI.....	19
BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,111 BI EM JANEIRO ATÉ O DIA 10 .....	20
TURQUIA E GRÉCIA VÃO RETOMAR NEGOCIAÇÕES SOBRE DISPUTA MARÍTIMA NO DIA 25 .....	20
PETRÓLEO FECHA SEM DIREÇÃO ÚNICA COM INCERTEZAS POR COVID E IMPEACHMENT DE TRUMP.....	21
REDE DE ABASTECIMENTO DA IRLANDA DO NORTE À BEIRA DO ‘COLAPSO’ APÓS BREXIT .....	22
<b>EXTRA ONLINE</b> .....	<b>23</b>
REFORMA ADMINISTRATIVA VOLTA À PAUTA DO CONGRESSO ESTE ANO; VEJA O QUE MUDA PARA OS SERVIDORES .....	23
<b>ESTADO DE MINAS - MG</b> .....	<b>24</b>
INCENTIVO AO TRANSPORTE MARÍTIMO PODE PROVOCAR GREVE DOS CAMINHONEIROS .....	24
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>25</b>
FALTA DE VIDRO NA CHINA E DEMANDA AQUECIDA ELEVAM PREÇOS DO PAINEL SOLAR FOTOVOLTAICO .....	25
PONTO FINAL: PT DEFINE APOIO AO DEM NO SENADO E LIRA PROMETE REFORMA TRIBUTÁRIA.....	27
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>28</b>
PARA SUPERAR CRISE, ESTADOS VÃO LEILOAR DE AEROPORTOS A MATADOURO AO SETOR PRIVADO .....	28
COM R\$ 335 MILHÕES EM EMPRÉSTIMOS, BNDES VAI COBRAR EXPLICAÇÕES DA FORD SOBRE FIM DA PRODUÇÃO NO BRASIL.....	31
JOHNSON & JOHNSON RECORRE ATÉ A CIENTISTAS PARA FISGAR CONSUMIDOR NA INTERNET .....	31
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>33</b>
FORD ANUNCIA FIM DA PRODUÇÃO NO BRASIL APÓS UM SÉCULO E VAI DEMITIR 5 MIL FUNCIONÁRIOS.....	33
EX-MINISTRO DA INDÚSTRIA, MARCOS PEREIRA DIZ QUE SAÍDA DA FORD VAI REPERCUTIR NAS ELEIÇÕES DE 2022 .....	34
‘SEGURANÇA ALIMENTAR É ESTRATÉGICA PARA A CHINA, E BRASIL JÁ SE MOSTROU UM FORNECEDOR CONFIÁVEL’ .....	35
PESQUISA MINERAL TEM FILA DE 74 MIL ÁREAS .....	38
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>39</b>
EMBARQUES DOS FRIGORÍFICOS ALCANÇARAM NOVOS RECORDES .....	39
ANP VÊ LEVE DESCONCENTRAÇÃO NA DISTRIBUIÇÃO DE COMBUSTÍVEL .....	40



<b>O GUIA FINANCEIRO</b> .....	<b>42</b>
EDUCAÇÃO: A ÚLTIMA NA FILA NO BRASIL .....	42
<b>CONSULTOR JURÍDICO</b> .....	<b>43</b>
FALTOU O REEMBOLSO DO ICMS AOS EXPORTADORES NO ACORDO DA LEI KANDIR .....	44
<b>G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO</b> .....	<b>45</b>
BALANÇA COMERCIAL REGISTRA SUPERÁVIT DE US\$ 1,1 BILHÃO NA PRIMEIRA SEMANA DE JANEIRO .....	45
<b>FOLHA DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>46</b>
ARGENTINA SUSPENDE PROIBIÇÃO DE EXPORTAÇÃO DE MILHO E LIMITA EMBARQUES DIÁRIOS .....	46
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>47</b>
PORTO DE SANTOS CONTA COM MAIS UM PÁTIO REGULADOR PARA CAMINHÕES .....	47
BR DO MAR DEVE INCENTIVAR CRESCIMENTO DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS NO NORTE E NORDESTE, DIZ ESPECIALISTA	47
COM 25,6 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS EM 2020, PORTO DE SUAPE BATE NOVO RECORDE HISTÓRICO .....	48
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA</b> .....	<b>49</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	49



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

#### TURISMO: RECIFES ARTIFICIAIS GANHAM NOVAS REGRAS

Elas integram instrução normativa do Ibama que saiu em dezembro. Especialista descarta tese de que texto reduziu rigor para projetos

*Por Matheus Müller*



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.136980:1610245109/Ilhabela-litoral-norte-de-SP.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=dd7132c&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.136980:1610245109/Ilhabela-litoral-norte-de-SP.jpg?f=2x1&$p$f=dd7132c&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

**Governo Federal planeja recifes artificiais também na costa de Ilhabela, no Litoral Norte (Vanessa Rodrigues/AT)**

O tema recifes artificiais ganhou destaque após a publicação da Instrução Normativa nº28 (IN28/2020), pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos

Recursos Naturais Renováveis (Ibama), em 24 de dezembro do ano passado, especialmente diante do interesse do Governo Federal em instalar 128 estruturas deste tipo na costa brasileira. O texto estabeleceu novas regras para a implantação desses recifes, o que é considerado importante por especialistas, desde que realizada de forma planejada e respeitando as características do ambiente em que serão inseridos.

O professor Frederico Brandini, do Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo (IO-USP), contribuiu com orientações à equipe responsável pelo desenvolvimento da IN28/2020. E diz que o assunto não deve ser politizado. Para ele, ao contrário do que tem sido divulgado, o texto não visa facilitar a instalação de recifes artificiais, apenas estabelece as regras, os procedimentos, as autorizações, exigências e restrições necessárias para essa tarefa.

Brandini aponta que, sobre um trecho ou outro da publicação cabe adaptações e melhorias, mas que 95% dela está dentro do esperado, que é nortear e dar transparência ao processo. “Minha preocupação como cientista e acadêmico da universidade é evitar projetos aventureiros e sem critérios, projeto nos quais não se limpe a estrutura”.

Brandini ressalta que os recifes artificiais não devem ser criados só por interesses socioeconômicos, mas principalmente por questões ambientais. A posição do Ministério do Meio Ambiente de realizar 128 instalações chegou a ser criticada. Para o professor, não se deve estabelecer metas.

“Quem foi que decidiu (os 128 recifes artificiais)? Não tem que definir nada. Tem que deixar aberto em qualquer lugar da costa brasileira, desde que o interessado diga o motivo, se a sociedade local quer, se já tem recife natural”, disse.

Segundo Frederico Brandini, independentemente da IN, os interessados devem obter outras autorizações para ter a criação de um recife artificial aprovada. “É um documento de política, mas o que vai definir realmente (a instalação dos recifes artificiais) é o termo de referência que você tem que fazer. (A IN28/2020) é para que o Ibama se manifeste do ponto de vista ambiental”.

E complementa: “O fato de ter uma instrução normativa do Ibama não quer dizer que, (o órgão) autorizando, você pode pôr (uma instalação). Você tem que falar com a Marinha, que pode dizer não, por ser trecho de navegação”.

Presidente do Instituto do Mar (Imar), uma organização da sociedade civil de interesse público (OSCIP) que busca desenvolver projetos ambientais e sociais na orla marítima brasileira, Fernando Liberalli destaca a importância dos recifes artificiais. Mas, assim como Brandini, reforça a posição de



que eles devem ser instalados quando necessários e em ambientes em que se encaixem perfeitamente, sem causar impactos ou danos ao meio ambiente, respeitando, por exemplo, as correntes, espécies, comunidades próximas.

Sobre as autorizações para o naufrágio de uma embarcação, Liberalli ressalta “os altos custos” do processo e as dificuldades em cumprir os requisitos para o licenciamento ambiental. Em 2017, quando a Prefeitura de Ilhabela (SP) tentava afundar o navio oceanográfico Prof. W. Besnard, transformando-o em um recife artificial, seria necessário um aporte de R\$ 3 milhões. O Imar foi contrário à proposta e acabou recebendo o Prof. W. Besnard da prefeitura.

### **Sem facilitar**

Em nota, o Ibama informou não ter facilitado a implantação de recifes artificiais na costa, mas apenas ter publicado uma instrução normativa com a atualização de regras para o licenciamento ambiental desse tipo de empreendimento. “A viabilidade de determinada atividade ou empreendimento é avaliada a partir de estudo ambiental a ser apresentado ao órgão ambiental competente”.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*

*Data : 11/01/2021*

## **O GOVERNO E O REPORTO**

Recuperar o Reporto e suas isenções tributárias deve ser uma prioridade do Governo Federal neste início de ano

*Da Redação*

O setor portuário brasileiro perdeu um dos principais incentivos de que usufruía para a aquisição de novos equipamentos para suas instalações. Há 11 dias, em 31 de dezembro do ano passado, terminou a validade do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária, o Reporto, que, ao facilitar essa renovação tecnológica, era uma ferramenta estratégica para aumentar a eficiência das operações no segmento e reduzir o custo da logística portuária.

Instituído pela União em 2004, o Reporto suspendia o pagamento do Imposto de Importação, do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), do PIS e do Cofins na compra, no exterior, de máquinas, equipamentos e peças de reposição utilizados em terminais e portos.

Cientes de que a vigência do regime aduaneiro acabaria no final do ano passado, lideranças empresariais do segmento passaram a negociar a prorrogação do prazo com o Governo, especialmente com os ministérios da Infraestrutura, favorável à ideia, e da Economia, mais reticente. A solução encontrada foi incluir um artigo adiando o término da validade do Reporto para 31 de dezembro de 2021, no Projeto de Lei (PL) nº 4199/2020, que cria o programa de incentivo à navegação de cabotagem, a BR do Mar, outra bandeira do mercado.

O texto foi aprovado na Câmara dos Deputados em dezembro, mas não chegou a ser apreciado o Senado antes do recesso parlamentar – e antes do término do prazo de validade desse incentivo. Como consequência, a vigência do regime aduaneiro chegou ao fim.

Há a expectativa, entre lideranças empresariais portuárias, que o Reporto volte a ficar em vigor quando o PL nº 4199/20 for aprovado no Senado e, na sequência, sancionado pelo presidente Jair Bolsonaro. Mas até lá, o setor não pode contar com essas isenções tributárias em seus projetos de expansão e novas instalações.

Como resultado, com esses incentivos interrompidos, planos de investimentos em terminais estão sendo suspensos, como mostrou reportagem publicada em A Tribuna na edição do último sábado.

Com o Congresso Nacional voltando às atividades no próximo dia 1º, a votação do PL nº 4199/20 tem de ser uma prioridade dos senadores e, também, do Governo Federal, que deve continuar acompanhando esse processo com a mesma atenção que dedicou a ele no ano passado.

Reduzir custos na logística portuária brasileira ou nas operações de comércio exterior do País, mesmo no caso de isenções tributárias, deve receber todo o apoio do Governo. Tal proposta não pode ser tratada como uma perda de receita pela União; pelo contrário, são investimentos do gestor federal para aumentar a competitividade da produção nacional, impulsionar a economia e, no fim, aumentar a própria arrecadação.

Viabilizar investimentos nos setores portuário e de logística é trabalhar pelo crescimento do País. E por isso, tais medidas, entre elas a retomada do Reporto, devem ser prioritárias para o Governo.

**Fonte : A Tribuna Digital - SP**

**Data : 11/01/2021**

## INTERRUPÇÃO DO REPORTO AFETA PLANOS DE INVESTIMENTO

Renovação do regime chegou a ser aprovada na Câmara em dezembro, mas ainda não foi apreciada no Senado

**Por Fernanda Balbino**



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.73810:1572521313/Conteineres-no-Porto-de-Santos.jpg?f=3x2&\\$p\\$f=6c0e6bb&q=0.8&w=720&\\$w=3b33d2d](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.73810:1572521313/Conteineres-no-Porto-de-Santos.jpg?f=3x2&$p$f=6c0e6bb&q=0.8&w=720&$w=3b33d2d)

**Reporto prevê isenção fiscal na compra de equipamentos do setor (Carlos Nogueira/AT)**

A lacuna entre o fim da vigência do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) e a aprovação do projeto de lei que institui o programa BR do Mar, pelo Senado, fará com que as empresas do setor segurem investimentos previstos para este ano. A expectativa é de entidades que representam operadores portuários e transportadores de cargas, que contam com a sanção.

O Reporto, criado em 2004, é um regime aduaneiro especial criado para incentivar o investimento em modernização e na ampliação do setor portuário, através de incentivo fiscal. O benefício vale para aquisição de maquinários e equipamentos – ou ainda de peças para reposição – que sejam utilizados na execução de serviços de carga, descarga, armazenagem e movimentação de mercadorias.

O prazo de vigência do Reporto terminou no último dia 31 de dezembro. O Governo tentou renová-lo, mas não conseguiu. Isto aconteceu porque essa renovação, por mais um ano, foi inserida no projeto de lei que institui o programa BR do Mar, de incentivos à cabotagem. No início de dezembro, a Câmara dos Deputados aprovou o texto, mas ele ainda não foi apreciado no Senado, o que deve acontecer no mês que vem. Só depois, o material segue para a sanção presidencial.

“Com o atual intervalo, os investimentos que contavam com o Reporto encontram-se suspensos, aguardando o retorno de sua validade. Isso é muito prejudicial para o desenvolvimento da infraestrutura portuária”, destacou o presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop), Sérgio Aquino.

O consultor da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec), Caio Morel, concorda que os investimentos devem ser represados enquanto a questão do Reporto não for resolvida. Isto por conta da alta carga de impostos que incide sobre a aquisição de equipamentos do setor.

Morel aponta que a expectativa do segmento é de que o regime seja incluído na reforma tributária. A medida deve garantir segurança para investimentos, principalmente para a preparação de terminais para a chegada de navios maiores e mais modernos. “Espera-se que a isenção seja mantida. Nossos concorrentes não são taxados como o Brasil”.

O presidente da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Bayard Umbuzeiro Filho, destacou os esforços para solucionar a questão. E demonstrou preocupação com a lacuna entre o fim da vigência e a sanção da renovação do Reporto.

“Também está na pauta a possibilidade de prorrogação retroativa do Reporto, pelo Senado, o que contemplaria as aquisições que eventualmente fossem feitas logo no começo do ano. No momento, nossos associados estão administrando seus investimentos para que não precisem recolher os impostos durante esse hiato”, afirmou Bayard.

### Coalizão

As entidades empresariais fazem parte de uma coalizão que milita em prol do Reporto. Ela também é composta pela Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL), pela Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) e pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP).

O pedido inicial era que o Reporto fosse prorrogado até 31 de dezembro de 2025, o que não foi atendido pelo Governo Federal. As entidades ainda destacam que a não renovação do regime pode gerar uma enxurrada de pedidos de reequilíbrio financeiro nos contratos de arrendamento de terminais portuários.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*

*Data : 09/01/2021*

## ESTALEIRO SUL-COREANO VAI CONSTRUIR SEIS NAVIOS MOVIDOS A GÁS NATURAL LIQUEFEITO



Contrato firmado entre o estaleiro e transportadora asiática é de U\$ 819 milhões

*Da Redação*

[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.136743:1610128606/Navio-Conteineiro-KSOE.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=a4ecda4&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.136743:1610128606/Navio-Conteineiro-KSOE.jpg?f=2x1&$p$f=a4ecda4&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

*Estaleiro sul-coreano vai construir seis navios movidos a gás natural liquefeito (Foto: Arquivo/KSOE)*

A Korea Shipbuilding & Offshore Engineering (KSOE), uma subsidiária de construção naval da Hyundai Heavy Industries Group, assinou um contrato com uma transportadora asiática para a construção de seis navios contêineres movidos a gás natural liquefeito (GNL). A negociação foi anunciada pela KSOE na última terça-feira (5).

O contrato foi firmado no valor de U\$ 819 milhões e a entrega dos navios à transportadora será iniciada no primeiro semestre de 2023. Os seis contêineres terão capacidade para transportar 15 mil TEU (sigla de Twenty-foot Equivalent Unit, unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) e autonomia para fazer uma viagem de ida e volta da Ásia à Europa sem precisar parar para um novo abastecimento de GNL.

Segundo o site coreano Pulse News, a KSOE é a principal fabricante de navios movidos a GNL. Atualmente, tem mais de 50 pedidos para construir este tipo de embarcação. Em julho de 2018, a empresa sul-coreana entregou o primeiro petroleiro de grande porte movido a GNL do mundo.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*

*Data : 09/01/2021*

## FREDERICO BUSSINGER: AEROPORTO, EMBRIÃO DE PLATAFORMA LOGÍSTICA PARA O VALE DO PARAÍBA

Aeroporto Prof. Urbano Ernesto Stumpf, em São José dos Campos, tem localização estratégica, infraestrutura logística avançada e sinergia perfeita com o Porto de São Sebastião



Por *Frederico Bussinger*

[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.136757:1610132565/Coluna-Porto-Mar-Arte-Illustrac-o-Padron.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=087a88d&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.136757:1610132565/Coluna-Porto-Mar-Arte-Illustrac-o-Padron.jpg?f=2x1&$p$f=087a88d&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

*Frederico Bussinger: Aeroporto, embrião de plataforma logística para o Vale do Paraíba (Ilustração: Padron)*

União (Ministério da Infraestrutura, Minfra) vem de delegar, a São José dos Campos, o Aeroporto Prof. Urbano Ernesto Stumpf (homenagem ao mestre e pesquisador do ITA/CTA, “pai do motor a álcool” e incentivador do Proálcool): Convênio nº 25/20 (1º/DEZ/20).

35 anos de prazo, prorrogáveis. Eficaz a partir de 1º/JAN/22. Abrange “construção, ampliação, reforma, administração, operação, manutenção e exploração econômica” do “complexo aeroportuário”, em sítio que ocupa vasta área: 1,3 Mm<sup>2</sup>. Tal exploração pode ser “direta, indireta ou mista”, remunerada por receitas tarifárias e não tarifárias. Recursos de outorgas reaplicados na infraestrutura. A ideia da Prefeitura é concedê-lo.

Esse ato, e em plena pandemia, merece ser saudado, e ambas as instâncias felicitadas: o Minfra, pelo desprendimento em meio à tendência centralizadora dominante; e a Prefeitura, por seu persistente esforço por mais de uma década.

O empenho da Prefeitura, e de lideranças do município, é compreensível: o Vale do Paraíba é o 3º PIB entre as 15 regiões metropolitanas do Estado, tem renda pc cerca do dobro da nacional, IDH “muito alto”, hospeda centros tecnológicos de excelência e tem participação destacada no comércio exterior. Dista 100 km de São Paulo e São Sebastião, 150 km de Campinas e 250 km do (rico) Sul Fluminense.

Sua infraestrutura rodoviária abrange tem duas estradas duplicadas no eixo SP-RJ, outra que a liga a Campinas (e, daí ao interior). E das três que acessam o Litoral Norte, a Rod. Tamoios está em processo de duplicação (parcialmente concluído) até o Porto de São Sebastião. A ferrovia RJ-SP corta a RM do Vale do Paraíba praticamente em toda sua extensão.

O aeroporto dispõe de uma privilegiada pista de 3.200 m, capaz de receber aviões cargueiros de grande porte (como o que levou o satélite sino-brasileiro e, agora, o do INPE que será lançado na Índia). Convive, porém, com alto índice de ociosidade.

Ou seja: localização estratégica, demanda (cargas e passageiros) e infraestrutura logística avançada. Por conseguinte, local singular para plataformas logísticas de forma a reduzir tempos e custos, e maximizar valor nos fluxos e operações. E mais: sinergia perfeita com o Porto de São Sebastião, que tem condições náuticas excepcionais, mas retroárea (terrestre) limitada (potencial da ordem de 1,2 Mm<sup>2</sup>).

Esse arranjo já foi estudado e previsto pelo Plano Integrado Porto-Cidade - PIPC do Porto de São Sebastião (2007-09). Posteriormente, também foi objeto de Grupo Executivo EstadoPrefeitura, formalizado pelo Protocolo de Intenções de 3/JUL/09 (Processo SEP- 0363/09), que concluiu seus trabalhos e apresentou relatório final em 18/MAI/10: foram identificadas duas glebas, com 700 e 790 ha, concebido ramal ferroviário e estruturação interna (inclusive com leiaute) e desenvolvido modelo jurídico-institucional.

Certamente o complexo aeroportuário poderá ser concedido como tal: e já será um grande avanço. Mas porque não ampliar o escopo e modelar-se uma plataforma logística nucleada no aeroporto? Como?



Uma década depois, essas plataformas passaram a integrar o ambiente logístico brasileiro. O aeroporto foi delegado e a Prefeitura está iniciando estudos e processo de audiências públicas e outorga. A MRS está em tratativas (Minfra e TCU) para renovação antecipada do seu contrato de concessão ferroviária. E o Porto de São Sebastião iniciou, há pouco, estudos para sua desestatização. Ou seja, os astros se alinham! Oportunidade única para um projeto paradigmático para a logística do futuro. Parodiando conhecida marca esportiva, “just do it”!

**Fonte : A Tribuna Digital - SP**

**Data : 09/01/2021**



## **ABTRA – ASSOC. BRAS. DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS**

### **ANTAQ CITA REVISÃO DE PROJETO**

A mudança no cronograma de investimentos da Santos Brasil no Porto de Santos foi motivado por uma revisão e para a aprimoramento do projeto, que envolveu mudanças no layout das instalações. A informação é da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que apontou a legalidade do pedido da operadora logística responsável pelo Terminal de Contêineres do Porto de Santos (Tecon Santos), que fica na Margem Esquerda, em Guarujá.

No último domingo, a Santos Brasil anunciou ao mercado o adiamento, de 31 de dezembro de 2020 para 31 de dezembro de 2031, a conclusão de seu cronograma de investimentos previstos no cais santista. Segundo a empresa, a estimativa é investir, até o próximo ano, ao menos R\$ 360 milhões – R\$ 313 milhões já foram executados.

Os investimentos são relacionados ao pedido de renovação antecipada do contrato de arrendamento do terminal. Inicialmente, a empresa teria até o ano que vem para operar o Tecon. Porém, em 2015, após uma negociação com o Governo Federal, a Santos Brasil garantiu a renovação até 2047.

Para isso, a operadora assumiu o compromisso de investir mais de R\$ 1,2 bilhão na instalação. Esses investimentos deverão garantir o aumento da capacidade de movimentação de contêineres no Tecon.

**Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados**

**Data : 11/01/2021**

## **PROGRAMA PORTO E NEGÓCIOS TEM PRÉ-ESTREIA DIA 12 COM CONVIDADOS ESPECIAIS**

O ano novo começou com novos projetos na Santa Cecília TV. A temporada 2021 do programa Porto e Negócios terá início em 26 de janeiro, às 22 horas. Mas a partir de terça-feira (12), a emissora exhibe quatro episódios especiais em pré-estreia.

Ancorado pela Diretora de Jornalismo da Santa Cecília TV e apresentadora Natalie Nanini, o programa de estreia contará com a participação do Diretor Geral do Sistema Santa Cecília de Comunicação, Marcelo Teixeira Filho, e o Diretor de Assuntos Portuários do Sistema Santa Cecília de Comunicação, Casemiro Tércio, além do Prefeito da Cidade, Rogério Santos.

### **Pré-estreia**

Os programas de pré-temporada serão exibidos nos dias 12, 14, 19 e 21, às 22 horas, e contarão com entrevistas de autoridades e empresários do setor portuário.

**Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados**

**Data : 11/01/2021**

## PORTOS DO PARANÁ INVESTI EM INFRAESTRUTURA MARÍTIMA E TERRESTRE

Tão aguardada e necessária quanto a obra de derrocagem submarina do maciço de rochas no canal principal de acesso, é a readequação do sistema de drenagem pluvial da faixa portuária e dos silos do Porto de Paranaguá. Uma em mar, outra em terra, as obras melhoram a capacidade operacional e a produtividade dos terminais paranaenses para os próximos anos.

A drenagem do cais já começou. A obra, um investimento total de R\$17,4 milhões, será dividida em cinco lotes. A previsão é que seja concluída no segundo semestre de 2021. “Vimos realizando constantes melhorias nas edificações e na infraestrutura terrestre existente, incluindo a preservação e manutenção continuada desses patrimônios”, afirma o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Nessa obra, como explicam os engenheiros da empresa pública, é feita a adequação e recuperação do sistema de drenagem pluvial com uso de mecanismos de retenção de matéria orgânica, minimizando a carga orgânica despejada nas galerias de drenagem do Porto de Paranaguá.

“A drenagem beneficia a operação portuária nas áreas alfandegadas. Essa drenagem vai evitar que água fique acumulada em nossos pátios. Assim, melhora tanto o trânsito da área portuária quanto a movimentação das cargas e ainda cuidamos do meio ambiente”, afirma o diretor de operações da Portos do Paraná, Luiz Teixeira da Silva Júnior.

### INFRAESTRUTURA MARÍTIMA

Em mar, os levantamentos já foram feitos e o projeto executivo para a obra do derrocamento submarino do maciço rochoso (Palanganas) no canal principal de acesso à bacia de evolução está em fase de conclusão. O investimento total, também com recursos próprios, é de R\$23,2 milhões.

“Essa obra de derrocagem é aguardada há muitos anos, no Porto de Paranaguá. É uma pedra que limita o calado (profundidade operacional) na entrada do porto”, explica o diretor de operações.

Segundo ele, a obra é de grande importância porque vai contribuir para redução dos custos de frete, o custo portuário. “Os navios poderão carregar mais ou vir para Paranaguá aproveitando toda a capacidade do navio. É fundamental para o porto, para os próximos anos”, completa Teixeira.

### OBRA,

“Hoje a maior restrição para o Porto de Paranaguá é a Pedra da Palangana”, comenta Rogério Barzellay, diretor de Engenharia e Manutenção da Portos do Paraná. Segundo ele, mesmo com a campanha de dragagem de manutenção permanente e os investimentos em sinalização náutica, inclusive em boias articuladas, enquanto esse obstáculo não for eliminado, a restrição de calado para navios maiores vai permanecer nos próximos anos.

A obra exige uma especialidade grande e envolve praticamente todos os setores da empresa: a área de engenharia, operações, administrativo-financeira e, mais importante que tudo, a área de Meio Ambiente.

“Com essa obra damos um passo grande na nossa história. É um ganho muito grande. A comunidade portuária está ávida, esperando há muito tempo. Vamos realizar. Se Deus quiser em fevereiro já estaremos iniciando, efetivamente, o derrocamento”, conclui Barzellay.

### EXECUÇÃO

Tanto a obra quanto o projeto executivo serão desenvolvidos pelo Consórcio BOSKALIS – FABIO BRUNO – SLI – DEC, ganhador da licitação. A previsão é que o projeto esteja finalizado em três meses e a obra – que compreende a mobilização dos equipamentos, perfuração, desmonte e



remoção das rochas – deve durar oito meses, contados a partir da finalização e aprovação do projeto.

Na obra serão removidas seis porções do maciço rochoso, que somam 22,3 mil metros cúbicos em volume. As formações são parte da “Pedra da Palangana” que tem mais de 200 mil metros cúbicos.

A fragmentação da porção do maciço rochoso a ser derrocada se dará por explosões subaquáticas. Durante toda a obra, são previstos programas de monitoramento e controle ambiental para mitigação de possíveis riscos.

A derrocagem já tem licença ambiental, emitida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), para a execução. Essa está inserida na licença de instalação 1144/2016, da dragagem de aprofundamento de 2017.

Confira outras obras e projetos em andamento:

Programa de dragagem de manutenção continuada (para 5 anos)

Investimento: R\$403,3 milhões

Situação: em andamento (dragando a bacia de evolução do Porto de Paranaguá)

Reforma e melhoria dos trapiches da Ilha (Nova Brasília e Encantadas).

Investimento: R\$9,57 milhões.

Situação: em andamento (previsão para final de dezembro)

Projeto executivo para restauração da Avenida Ayrton Senna (entre o entroncamento com a BR277 e o porto)

Investimento: R\$1,67 milhão.

Situação: em andamento (previsão para junho 2021)

Obras de recuperação e proteção da estrutura do Píer Público de Inflamáveis do Porto de Paranaguá

Investimento: R\$28,25 milhões.

Situação: em andamento (estão fazendo a avaliação do projeto executivo já par início das obras prevista para terminar em meados de 2022)

Projeto básico da remodelação do Corredor de Exportação (Correx) – um novo sistema Integrado

Investimento: R\$451,3 mil.

Situação: em andamento (previsão de entrega em abril/21)

**Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados**

**Data : 11/01/2021**

## **PORTOS DA CODEBA FECHAM 2020 COM RECORDE HISTÓRICO, NA BAHIA**

Dezembro de 2020 selou o ano de bons resultados da Companhia das Docas do Estado da Bahia – CODEBA. Os Portos Organizados de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus registraram um aumento de 31,5% no volume de cargas movimentadas, em relação ao mesmo período do ano anterior. Foram 1.095.054 toneladas. O melhor resultado no mês de dezembro já registrado na história da Companhia.

O volume acumulado do ano, divulgado em relatório na tarde de quinta-feira (07), comprova a estabilidade no desempenho econômico dos Portos baianos, apesar do cenário internacional adverso, instaurado com a pandemia. Em 2020, foram movimentadas 11.637.780 toneladas, contra 11.648.966 de 2019. Quanto ao tipo de carga, destaque para o aumento na movimentação de produtos gasosos (21,40%), granéis sólidos (9,53%) e carga geral (25,89%).

O Porto de Salvador fechou o balanço anual em 5.197.659 toneladas; alta de 1,28%, em relação a 2019. Contribuíram para o resultado a movimentação de carga geral (carga de projetos, arroz, trigo e borracha), com aumento de 23,53%, e granéis sólidos, 4,81%. Destaque, também, para a exportação de celulose (40.202 toneladas).

O Porto de Aratu-Candeias, predominantemente importador, alcançou a marca anual de 6.118.026 toneladas. O relatório com os dados consolidados, divulgado pela CODEBA, mostra que mais da metade das importações de granéis líquidos, cerca de 70%, foi de NAFTA, um importante insumo para o Pólo Petroquímico de Camaçari. Nas exportações, destaque para o EBTE (22.537 toneladas) e o Butadieno (20.551 toneladas).

Durante todo o ano de 2020, o Porto de Ilhéus manteve o viés de alta sustentável, registrando aumento de 118,46% nas movimentações de carga geral e granéis sólidos. A movimentação de soja e níquel respondem pelo aumento de 291,59% na movimentação de granéis sólidos.

*Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados*

*Data : 11/01/2021*

## **MAERSK PREVÊ CRESCIMENTO DE 7% NAS IMPORTAÇÕES E DE 3,5% NAS EXPORTAÇÕES PARA 2021**

A A.P. Moller-Maersk, investidor bilionário no Brasil e maior empresa de logística integrada do mundo, divulgou novo relatório do comércio e apresentou números mais otimistas para 2021. O relatório prevê um crescimento de 3,5% nas exportações e de 7% nas importações neste ano. Além disso, a líder global no transporte marítimo de contêineres está focada em ampliar a operação no Brasil e em expandir a movimentação de carga pela via terrestre, aérea e por cabotagem.

De acordo com Julian Thomas, presidente do grupo Maersk no Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai, a expectativa da Maersk para 2021 é de muito otimismo no Brasil. “A meta é crescer cerca de 20% em faturamento por conta do plano de expansão dos serviços logísticos no país e ampliar essa oferta para um tremendo portfólio de clientes que usam nossos navios.”

O balanço indica que a exportação se manteve positiva ao longo de todo o último ano, com crescimento de 4% no primeiro trimestre, 1% no segundo (período de pico da pandemia do COVID-19) e 7% entre julho e setembro. Segundo José Salgado, diretor executivo comercial da Maersk, o resultado se deve a fatores como “a guerra comercial entre China e Estados Unidos, a valorização do dólar e a seca nos Estados Unidos, que favoreceu produtos brasileiros como soja, milho e o suco de laranja”.

Ainda segundo o relatório, o produto refrigerado de maior destaque em 2020 é a proteína animal, especialmente a carne suína, que cresceu 63% em relação a 2019. As exportações de frutas também apresentaram crescimento de 15%. Enquanto isso, a madeira foi destaque entre as cargas secas, com aumento de 28%, principalmente para os mercados da Ásia e dos Estados Unidos. Além do café, que também teve um aumento elevado na exportação, com crescimento de 10%, com maior destaque durante o mês de novembro.

“Percebemos uma evolução de crescimento mais rápida na área de refrigeradores, principalmente em frutas e proteína animal, que estão diretamente ligadas ao consumo. Apesar da pandemia e da crise mundial, a exportação vem se recuperando”, finaliza Salgado.

*Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados*

*Data : 11/01/2021*





### BAHIA ONLINE - BA

## CODEBA ANUNCIA MOVIMENTO RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE ILHÉUS

Por *Maurício Maron*



<http://www.jornalbahiaonline.com.br/img/39517/500/Codeba-anuncia-movimento-recorde-de-movimenta%C3%A7%C3%A3o-de-cargas-no-Porto-de-Ilh%C3%A9us.jpg>

*Porto de Malhado, em Ilhéus*

Dezembro de 2020 selou o ano de bons resultados da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba). Os portos de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus registraram um aumento de 31,5% no volume de cargas movimentadas, em relação ao mesmo período do ano anterior. Foram 1.095.054 toneladas. O melhor resultado no mês de dezembro já registrado na história da companhia.

O volume acumulado do ano comprova a estabilidade no desempenho econômico dos portos baianos, apesar do cenário internacional adverso, instaurado com a pandemia. Em 2020, foram movimentadas 11.637.780 toneladas, contra 11.648.966 de 2019. Quanto ao tipo de carga, destaque para o aumento na movimentação de produtos gasosos (21,40%), granéis sólidos (9,53%) e carga geral (25,89%).

O Porto de Salvador fechou o balanço anual em 5.197.659 toneladas, com alta de 1,28%, em relação a 2019. Contribuíram para o resultado a movimentação de carga geral (carga de projetos, arroz, trigo e borracha), com aumento de 23,53%, e granéis sólidos, 4,81%. Destaque, também, para a exportação de celulose (40.202 toneladas).

O Porto de Aratu-Candeias, predominantemente importador, alcançou a marca anual de 6.118.026 toneladas. O relatório com os dados consolidados, divulgado pela CODEBA, mostra que mais da metade das importações de granéis líquidos, cerca de 70%, foi de NAFTA, um importante insumo para o Pólo Petroquímico de Camaçari. Nas exportações, destaque para o EBTE (22.537 toneladas) e o Butadieno (20.551 toneladas).

Durante todo o ano de 2020, o Porto de Ilhéus manteve o viés de alta sustentável, registrando aumento de 118,46% nas movimentações de carga geral e granéis sólidos. A movimentação de soja e níquel respondem pelo aumento de 291,59% na movimentação de granéis sólidos.

Fonte : *Bahia Online - BA*

Data : 11/01/2021



Fazendo o mundo mais ágil.

### PORTAL PORTO GENTE

## OBRAS DE MANUTENÇÃO CONTINUAM NAS RODOVIAS DO SISTEMA ANCHIETA IMIGRANTES NESTA SEMANA

Assessoria de Comunicação

*Sinalização horizontal e recuperação de pavimento estão na programação dos serviços que fazem parte das obrigações contratuais da Ecovias*

A Ecovias concessionária responsável pelo Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), programou obras de manutenção em todas as rodovias, de 11 a 17 de janeiro. Os trabalhos estão estabelecidos em contrato com o Governo do Estado de São Paulo, sob fiscalização da Artesp (Agência de Transportes do Estado de São Paulo), e têm como objetivo manter a qualidade das rodovias, a segurança viária e o conforto dos usuários.



[https://portogente.com.br/images/SAI\\_Ecovias.jpg](https://portogente.com.br/images/SAI_Ecovias.jpg)

**SAI Ecovias**Crédito: Ecovias.

Na Imigrantes serão realizados os serviços de recuperação do pavimento, reforço da sinalização horizontal, a manutenção das passarelas e viadutos, o reparo nas placas e juntas de dilatação em toda a extensão da rodovia, nos dois sentidos, das 08h às 17h e das 21h às 05h. A recuperação do talude, do km 17 ao km 19, no sentido Baixada Santista, irá ocorrer no período da manhã. Ainda está programada a manutenção do sistema de drenagem, do km 40 ao km 53, nos dois sentidos, das 08h às 17h.

Os serviços de manutenção de passarelas, recuperação de pavimento e viadutos, reforço de sinalização horizontal, juntas de dilatação e reparos de placas, serão realizados nas duas pistas da Via Anchieta, do km 9,7 ao km 65, das 08h às 17h e das 21h às 05h. Ainda na via Anchieta será realizada o reparo das defensas metálicas, nas duas pistas, do km 61 ao km 65. No trecho de serra da pista sul acontecerá o reparo na drenagem, do km 41 ao km 53.

Nas rodovias Padre Manoel da Nóbrega (PMN) e Cônego Domênico Rangoni (CDR) estão previstos, em toda a extensão e em ambos os sentidos, serviços de recuperação de pavimento, reforço da sinalização horizontal, manutenção de passarelas e viadutos e de juntas de dilatação, sempre das 08h às 17h e das 21h às 05h.

A recuperação de encostas e taludes será realizada nas duas rodovias. Na CDR, do km 255 ao km 253, no sentido Guarujá. Na PMN o trabalho será realizado do km 278 ao km 279, sentido Cubatão/São Paulo.

No acesso ao Guarujá pela SP-248, e nas Interligações Planalto e Baixada ocorrem em todo o trecho e nos dois sentidos, recuperação de pavimento, reforço da sinalização de solo, manutenção de passarelas e viadutos, das juntas de dilatação e reparos nas placas das vias. Esses trabalhos acontecem sempre das 08h às 17h e das 21h às 05h.

Além das obras citadas, serviços de cata papel, coleta de lixo e entulho, poda, implantação de dutos, limpeza de drenagem e reparo no guard-rail serão realizados nas rodovias. Durante os trabalhos, sempre que necessário, faixas e acostamentos serão devidamente bloqueados e sinalizados para garantir a segurança viária dos motoristas e trabalhadores. As datas e horários dos serviços podem ser alterados conforme as condições de tráfego e clima, ou por alguma ocorrência não prevista no SAI.

### **Bloqueios**

Nos dias 12 e 13 de janeiro a pista sul da Imigrantes será bloqueada, no trecho de serra, para obra de manutenção, das 23h às 05h. No período, a descida será realizada somente pela pista sul da via Anchieta.

**Fonte : Portal Porto Gente**

**Data : 11/01/2021**

## EMPRESAS DENUNCIAM FISCAIS DA ANTT POR SUPOSTA MANIPULAÇÃO DE AUTOS DE INFRAÇÃO

Assessoria de Comunicação

*Buser e fretadores farão denúncia contra agentes da agência por apreensões irregulares*

Agentes de fiscalização da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) estão manipulando autos de infração para perseguir empresas de fretamento de ônibus no País. Esse será o conteúdo da denúncia elaborada por empresas de transporte fretado e pela Buser, plataforma de intermediação de viagens rodoviárias conhecida como a Uber dos ônibus. Essas empresas irão apresentar a denúncia à Ouvidoria da agência e também pedir a abertura de processo disciplinar dos fiscais envolvidos.



<https://portogente.com.br/images/Buser.jpeg>

**Buser**

Um exemplo da manipulação dos autos pelos fiscais aconteceu ontem à noite, em Brasília. Quatro ônibus que saíam de Brasília com destino a São Paulo e Belo Horizonte foram apreendidos sob a acusação de realizarem viagens de maneira irregular. A medida causou surpresa aos proprietários das empresas de transporte, uma vez que o Termo de Apreensão apresentado pelos agentes já estava previamente preenchido por computador nos boletos, denotando assim uma ação coordenada contra a atuação das viagens intermediadas por

aplicativos.

Em todos os autos de infração há um mesmo trecho - previamente preenchido- que diz: "Veículo flagrado realizando o transporte clandestino de passageiros, com cobrança individual de valores, de acordo com o relato dos passageiros". Isto é, antes mesmo da blitz os agentes da ANTT já contavam que haveria relatos idênticos dos passageiros corroborando a tese da irregularidade.

Para Marcelo Abritta, CEO da Buser, o fato escancara a perseguição promovida por parte dos agentes de fiscalização da ANTT. "Enquanto esses fiscais estavam nas suas salas preenchendo formulários no conforto do ar-condicionado e depois forjando apreensões para demonstrar alguma relevância, centenas de ônibus clandestinos circulam livremente pelo interior do Brasil, sendo potenciais causadores de tragédias", afirma Abritta.

Abritta rebate a acusação de ilegalidade. "Os autos de infração se baseiam em uma norma considerada inconstitucional. Os tribunais reconhecem isso e o próprio governo federal está empenhado em modernizar as regras do setor, que emprega centenas de milhares de pessoas e paga tributos como qualquer empresa, sem receber um único centavo de incentivo fiscal. Ninguém vê um empresário do setor de fretamentos pedindo dinheiro aos governos. Eles só querem trabalhar e progredir. Mas meia dúzia de fiscais acha que está contribuindo com o progresso ao equiparar o fretamento ao transporte irregular", aponta Abritta.

Abritta destaca que há uma clara intenção de passar a imagem de que as viagens fretadas representam perigo para os passageiros. Os veículos apreendidos ontem eram novos, dois deles fabricados em 2020, com custo superior a R\$ 1,2 milhão cada. O valor é muito maior do que os ônibus de viagem que se encontram nas rodoviárias brasileiras, o que mostra o cuidado dos fretadores com a segurança dos passageiros.

Os veículos contam com sistemas de segurança exclusivos, exigidos pela Buser para que as empresas atuem na plataforma. A startup exige que seus parceiros instalem equipamentos capazes de aferir a velocidade dos ônibus em tempo real e sensor de fadiga, em que um software consegue

identificar motoristas cansados ou com sono e alerta a central de controle da Buser, além de câmeras internas de segurança e assentos prioritários para mulheres.

“Enquanto os empresários e nós fazemos um enorme investimento na segurança dos passageiros, um burocrata preenche formulários determinando a apreensão, pondo em risco as empresas e os empregos, além de atrapalharem a viagem segura e confortável de quem se propôs a seguir conosco, obrigando-os a viajar em veículos de qualidade inferior na rodoviária”, critica Abritta.

**Fonte : Portal Porto Gente**

**Data : 11/01/2021**

## DESESTATIZAÇÃO DOS PORTOS DE SANTOS E SÃO SEBASTIAO APARTADOS

**Editorial Portogente**

*O processo de abertura econômica deve ser norteado por estratégias de longo prazo para que promovam acordos bilaterais entre a indústria doméstica e empresas internacionais.*

Com sua célebre proficiência logística e literata, o engenheiro consultor Frederico Bussinger brinda os setores estratégicos brasileiros com um artigo oportuno e estimulador de reflexão. Aborda a delegação ao município de São José dos Campos (interior de São Paulo), do aeroporto, cujo nome homenageia o professor e pesquisador do ITA/CTA, Urbano Ernesto Stumpf. Para quem conheceu e conviveu com o professor Stumpf, esse tributo ao inventor do motor a álcool recorda as suas genialidade e simpatia memoráveis.



[https://portogente.com.br/images/Dad\\_11JAN2021.jpg](https://portogente.com.br/images/Dad_11JAN2021.jpg)

O aeroporto justifica a desestatização dos portos de Santos e São Sebastião, no litoral paulista, apartados, sem prejudicar o contrato do consórcio DAGNL, vencedor do leilão. A Plataforma Logística de São José dos Campos (PLSJC) é um novo movimento multimodal de cargas, na qual o porto é uma importante instituição econômica. E o indutor (driver) do seu negócio, será a atividade tecnológica da aviação, aeroespacial, nanotecnologia, produção de medicamentos etc..

Na ótica da operação em rede (cluster), o Brasil ainda tem muito pouca experiência com a Plataforma Logística de Anápolis. A PLSJC amplia esse cenário, que irá organizar e dar maior produtividade logística, mundialmente. Por isso, São Sebastião deve ser considerado o porto do cluster do Vale do Paraíba. E já tem o Plano Integrado Porto-Cidade (PIPC), robusto e denso. Convenhamos, meio caminho andado.

O fato é que não basta produzir produtos e serviços com eficiência e baratos. Eles precisam ser despachados rapidamente, com segurança e baixo custo. Isso, porém, perde eficiência com o processo de decisão do porto centralizado em Brasília e desalinhado do seu negócio. Daí, uma discussão da produtividade em rede, da qual faz parte o porto, fica prejudicada sem o posicionamento claro dos formuladores de política portuária.

Apartado de Santos, o Porto de São Sebastião torna-se um ativo mais robusto, com perspectivas de melhor retorno à sociedade e aos investidores. No processo da desestatização dos dois portos paulistas, o consórcio DAGNL atirou no que viu e acertou no que não viu. E o Brasil ganha duas vezes.

**Fonte : Portal Porto Gente**

**Data : 11/01/2021**





## **O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP PROGRAMA PORTO E NEGÓCIOS TEM PRÉ-ESTREIA DIA 12 COM CONVIDADOS ESPECIAIS**

*Fonte: Santaportal (11 de janeiro de 2021)*

PORTO E NEGÓCIOS – O ano novo começou com novos projetos na Santa Cecília TV. A temporada 2021 do programa Porto e Negócios terá início em 26 de janeiro, às 22 horas. Mas a partir de terça-feira (12), a emissora exibe quatro episódios especiais em pré-estreia.

Ancorado pela Diretora de Jornalismo da Santa Cecília TV e apresentadora Natalie Nanini, o programa de estreia contará com a participação do Diretor Geral do Sistema Santa Cecília de Comunicação, Marcelo Teixeira Filho, e o Diretor de Assuntos Portuários do Sistema Santa Cecília de Comunicação, Casemiro Tércio, além do Prefeito da Cidade, Rogério Santos.

### **Pré-estreia**

Os programas de pré-temporada serão exibidos nos dias 12, 14, 19 e 21, às 22 horas, e contarão com entrevistas de autoridades e empresários do setor portuário.

*Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*

*Data : 11/01/2021*

## **SAMARCO REALIZA EM DIAS SEU 1º EMBARQUE DE PELOTAS DESDE QUE VOLTOU A OPERAR**

As atividades da Samarco foram retomadas ao final de dezembro após ficarem suspensas desde o fim de 2015 (Imagem: Reuters/Ricardo Moraes)

A Samarco, joint venture da Vale (VALE3) com o grupo BHP, realizará nos próximos dias seu primeiro embarque desde que retomou as atividades após cinco anos de paralisação em função do rompimento de uma barragem em Mariana (MG).

O embarque, de 75 mil toneladas de pelotas de minério de ferro, terá como destino à Europa, informou a mineradora em nota à Reuters após ser consultada.

As atividades da Samarco foram retomadas ao final de dezembro após ficarem suspensas desde o fim de 2015, com o rompimento de uma de suas barragens de rejeitos de mineração em Mariana (MG), que deixou 19 mortos e centenas de desabrigados, além de poluir o rio Doce em toda a sua extensão até o mar capixaba.

A empresa retomou suas operações com 26% de sua capacidade produtiva total, que representa a produção de cerca de 7-8 milhões de toneladas de minério de ferro por ano.

*Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*

*Data : 11/01/2021*

## **CORREIO BRAZILIENSE**

### **CORREIO BRAZILIENSE - BR**

#### **30 ANOS DE CONTRIBUIÇÃO AO COMÉRCIO EXTERIOR DO BRASIL**

Institucional Grupos de Trabalho Sistemas de TI Notícias Comércio Exterior Leis e Normas  
Ferrogrão põe em risco a logística das novas fronteiras agrícolas

Ao favorecer um projeto com potencial para devastar a Amazônia, governo federal prejudica a expansão ferroviária do Matopiba, uma região estratégica do agronegócio nacional

A Ferrogrão é um projeto encabeçado pelo Ministério da Infraestrutura (Minfra) que pode pôr em risco o desenvolvimento logístico e a redução do Custo Brasil. Seu objetivo é escoar a produção agrícola via ferrovia entre o norte de Mato Grosso e o Porto de Miritituba (PA). Antes de sair do papel, ela causa muito prejuízo ao Matopiba, a fronteira agrícola em expansão que reúne os estados de Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia. De maneira ousada e à luz do dia, o Minfra decidiu colocar R\$ 2,2 bilhões em recursos federais à disposição do futuro concessionário para que sejam bancados os “riscos não gerenciáveis” do empreendimento. Traduzindo: será utilizado dinheiro público para resolver problemas ambientais e estruturais que a Ferrogrão pode causar ao “rasgar” a Floresta Amazônica com o seu traçado.

Essa manobra financeira surgiu porque o Minfra não vai seguir a recomendação do Tribunal de Contas da União (TCU) de usar esse dinheiro na construção de um novo ramal ferroviário da Estrada de Ferro Carajás (EFC) no Maranhão. Tal ramal ligaria Balsas (MA) a Porto Franco (MA), onde se conectaria à Ferrovia Norte-Sul e, por consequência, ao Porto de Itaqui (MA). A Coordenação-Geral de Outorgas Ferroviárias do Minfra divulgou uma nota informativa que descarta investimentos em projetos nos próximos anos, o que inclui o Maranhão. Seria uma escolha estratégica? Tudo leva a crer que não.

É inaceitável que o estado de Maranhão e todos os outros da região Nordeste tenham seu desenvolvimento prejudicado por conta de um projeto faraônico, que privilegia de maneira unilateral um único setor econômico. E o pior: o Matopiba não precisa provar mais nada para receber os tão necessários aportes em infraestrutura.

O projeto da ferrovia entre Balsas e Porto Franco teria cerca de 230 quilômetros de extensão na Região Centro-Oeste do Maranhão. Atenderia uma das regiões agrícolas que mais se expande no Brasil, que é o Matopiba, onde vem crescendo nos últimos anos a produção de commodities agrícolas como soja, milho e algodão. Em paralelo, esse ramal tem a vocação (interrompida) de se conectar aos tramos central e sul da Ferrovia Norte-Sul, para, finalmente, ligar o Centro-Oeste e Sudeste ao Nordeste, conectando também o Porto de Itaqui.

Construir um novo ramal ferroviário no Maranhão neste momento seria fundamental. Ligar Balsas às vias férreas da Norte-Sul permitiria ao nosso estado participar de uma revolução na matriz de transporte do País, como parte de um vigoroso ciclo de investimentos. Projetando apenas a produção agrícola, incluindo soja e milho, o ramal maranhense teria a capacidade de transportar entre 4,5 milhões a 5 milhões de toneladas já em 2024. Isso, sem falar nas inúmeras possibilidades de cargas industriais, que podem ser movimentadas em contêineres.

O Ministério da Infraestrutura fez um passe institucional questionável ao escolher investir o dinheiro que seria do Maranhão em um projeto em estágio inicial e sem estrutura física pronta. A Ferrogrão só privilegiará grandes tradings que já são devidamente atendidas no Mato Grosso, com o escoamento ferroviário para o Porto de Santos (SP). Ao priorizar uma ferrovia, o governo federal barra a expansão racional do modal ferroviário nacional e interrompe o crescimento do Matopiba como a próxima grande fronteira agrícola nacional.

Ressalto: a Vale se tornou o que é porque exporta o minério de ferro em navios de 400 mil toneladas, o que só é possível nos portos do Maranhão. Desse modo, consegue colocar o minério nos portos da China, somados todos os custos desde a extração do minério até a entrega na Ásia, por U\$ 35 a tonelada e recebe U\$ 130 por tonelada. Com ferrovias nos lugares certos, a balança comercial do país ganhará novos índices positivos vindos do agronegócio. Mas por que o Ministério da Infraestrutura aposta suas fichas em tirar do papel um projeto para uma região que já tem planos concretos de expansão de sua malha ferroviária atual?

**Fonte: Correio Braziliense On-line – Artigo do ex-ministro dos Transportes (1986 a 1990), deputado federal de 1990 a 1994 e de 2014 a 2018, secretário de Infraestrutura do estado do Maranhão, vice-governador do Maranhão (1995-2002) e governador do Maranhão (2002-2006), José Reinaldo Tavares**

**Data : 11/01/2021**

# ISTOÉ Dinheiro

## ISTOÉ - DINHEIRO

### 'PODERIA TER RETARDADO ISSO AÍ MAIS E AGUARDADO', DIZ MOURÃO SOBRE FORD

O vice-presidente da República, Hamilton Mourão, se disse surpreso com anúncio nesta segunda-feira, 11, da fabricante Ford sobre encerrar a produção de carros no País. Em conversa com jornalista no período da tarde, Mourão avaliou que o comunicado da empresa, que está no Brasil há 100 anos, não foi uma “boa notícia”.

Após anos de perdas significativas no Brasil, intensificadas pela pandemia da covid-19, a Ford anunciou em comunicado nesta segunda-feira o fechamento de suas fábricas em Camaçari (BA), onde produz os modelos EcoSport e Ka, Taubaté (SP), que produz motores, e Horizonte (CE), onde são montados os jipes da marca Troller.

“Não é uma notícia boa. Eu acho que a Ford ganhou bastante dinheiro aqui no Brasil. Me surpreende essa decisão que foi tomada aí pela empresa”, comentou Mourão na saída da vice-presidência.

Ele opinou que a empresa poderia ter esperado mais e destacou o tamanho do público consumidor brasileiro. “Eu acho que ela poderia ter retardado isso aí mais e aguardado. Até porque o nosso mercado consumidor é muito maior do que outros aí”, afirmou.

Como o Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado) mostrou, a decisão de fechar as linhas de manufaturas brasileiras segue uma reestruturação dos negócios na América do Sul.

A sede administrativa da montadora na América do Sul, localizada em São Paulo, será mantida, assim como o centro de desenvolvimento de produto, na Bahia, e o campo de provas de Tatuí (SP).

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 11/01/2021*

### IMPACTO FINANCEIRO DE FECHAMENTO DAS FÁBRICAS DA FORD SERÁ DE US\$ 4,1 BI

A decisão da Ford de encerrar a produção no Brasil terá impacto financeiro de aproximadamente US\$ 4,1 bilhões em despesas não recorrentes, conforme informação divulgada pela montadora no anúncio de fechamento de três fábricas no País. Do total, cerca de US\$ 2,5 bilhões terão impacto direto no caixa do grupo americano, sendo, em sua maioria, relacionados a compensações, rescisões, acordos e outros pagamentos.

Outros US\$ 1,6 bilhão decorrem de impacto contábil atribuído à baixa de créditos fiscais, depreciação acelerada e amortização de ativos fixos.

Segundo a Ford, cerca de US\$ 2,5 bilhões entram no balanço de 2020 e US\$ 1,6 bilhão nas demonstrações financeiras de 2021.

No anúncio da decisão, Lyle Watters, presidente da Ford na América do Sul, destacou que, após reduzir custos em “todos os aspectos do negócio” e encerrar produtos não lucrativos, incluindo o fim da produção de caminhões – o que gerou melhora de resultados nos últimos quatro trimestres -, o ambiente econômico desfavorável, agravado pela pandemia, deixou claro que seria necessário “muito mais” para dar sustentabilidade e rentabilidade à operação.

A montadora promete colaborar com “alternativas possíveis e razoáveis” para que partes interessadas adquiram as instalações que estão sendo fechadas.

A multinacional sustentou que todos os seus negócios são constantemente avaliados dentro de uma meta que visa a um fluxo de caixa forte e sustentável, mirando uma margem de rentabilidade medida pelo Ebit (lucro antes de despesas financeiras e impostos) de 8%.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 11/01/2021*

### **BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,111 BI EM JANEIRO ATÉ O DIA 10**

A balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 1,111 bilhão nos primeiros dez dias do ano, de acordo com dados divulgados nesta segunda-feira, 11, pelo Ministério da Economia. Até o dia 10 de janeiro, as exportações somaram US\$ 4,855 bilhões, enquanto as importações ficaram em US\$ 3,744 bilhões.

A média diária das exportações cresceu 47,4% em relação a janeiro de 2020, puxada pelo avanço de 75,0% nos embarques da indústria extrativa, enquanto as vendas da agropecuária cresceram 44,9%.

A indústria de transformação também apresentou alta de 36,8%. No caso das importações, houve aumento de 1,8% na média diária de compras, com avanço de 3,8% na agropecuária e crescimento de 1,7% em produtos da indústria de transformação. Já a média diária de importações da indústria extrativa recuou 20,2% na mesma comparação.

Com a pandemia de covid-19 afetando as importações em maior escala do que as exportações, o Brasil registrou um saldo positivo de US\$ 50,995 bilhões no comércio exterior em 2020.

O valor representou uma alta de 6,2% em relação ao saldo da balança comercial de 2019.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 11/01/2021*

### **TURQUIA E GRÉCIA VÃO RETOMAR NEGOCIAÇÕES SOBRE DISPUTA MARÍTIMA NO DIA 25**



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2021/01/6e2d032ed5f810cacd5d230cccf508c7b7e3cb2e-768x432.jpg>

*Navio turco de exploração Oruc Reis ancorado em 2019 em Istambul - AFP/Arquivos*

Turquia e Grécia, dois membros da Otan, retomarão as negociações sobre suas diferenças relacionadas com a exploração de combustíveis no Mediterrâneo oriental em 25 de janeiro, anunciou nesta segunda-feira (11) o Ministério turco das

Relações Exteriores.

“A 61ª sessão de discussões de sondagem ocorrerá em Istambul em 25 de janeiro de 2021”, anunciou o ministério em um comunicado. Os diálogos foram interrompidos em 2016.

O anúncio ocorreu horas depois de a Turquia convidar a Grécia a dialogar este mês sobre esta antiga disputa sobre recursos energéticos no Mediterrâneo oriental.

Atenas afirmou que não havia recebido nenhum convite oficial de Ancara, mas se declarou disposta a retomar as conversas sobre a delimitação da plataforma continental e das zonas econômicas exclusivas.



Em dezembro, os chefes de Estado da União Europeia, reunidos em uma cúpula em Bruxelas, decidiram sancionar as ações “ilegais e agressivas” da Turquia no Mediterrâneo contra a Grécia e Chipre.

Na cúpula foram adotadas sanções individuais contra pessoas implicadas nas atividades de exploração que a Turquia realiza no Mediterrâneo oriental.

Estes trabalhos de exploração gasística, que a Turquia realiza em zonas marítimas disputadas com a Grécia e o Chipre, provocam tensões há meses.

A crise entre Atenas e Ancara se intensificou quando a Turquia mobilizou em agosto um navio de pesquisas sísmicas, o “Oruç Reis”, nas regiões em disputa.

O barco retornou ao porto em novembro.

Nas últimas semanas, as autoridades turcas fizeram vários chamados ao diálogo com os europeus para tratar de temas espinhosos, como a disputa marítima que mantêm com a Grécia.

A UE, por sua vez, garante que deseja ter uma relação construtiva com a Turquia, baseada na cooperação e quer contribuir para a redução das tensões com Ancara, segundo a Comissão Europeia.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 11/01/2021*

## **PETRÓLEO FECHA SEM DIREÇÃO ÚNICA COM INCERTEZAS POR COVID E IMPEACHMENT DE TRUMP**

Os contratos futuros de petróleo fecharam sem direção única nesta segunda-feira, 11, em meio a incertezas nos mercados derivadas do avanço do coronavírus e do recrudescimento da crise política nos Estados Unidos, que gerou a deflagração do processo de impeachment do presidente americano, Donald Trump.

Na New York Mercantile Exchange (Nymex), o contrato do WTI para fevereiro teve leve variação ascendente de 0,02%, a US\$ 52,25 o barril. Na Intercontinental Exchange (ICE), o Brent para março cedeu 0,59%, a US\$ 55,66 o barril.

Após subirem aos maiores níveis desde março, os preços do ativo energético começaram a semana com fraqueza, em meio à realização de lucros. Investidores seguem monitorando a evolução da pandemia de covid-19. No final de semana, o mundo ultrapassou a marca de 90 milhões de casos da doença.

“As novas preocupações sobre a demanda devido ao grande número de novos casos de coronavírus corona e outras restrições de mobilidade, além do dólar americano mais forte, estão gerando pressão de venda sobre o petróleo”, explicou o Commerzbank, em relatório enviado a clientes.

Nas mesas de operações, também repercutiu a situação política em Washington. Deputados democratas apresentaram formalmente nesta segunda-feira o artigo com o impeachment de Trump, acusado de ter incitado as cenas de violência na sede do legislativo na última quinta-feira.

Na ocasião, apoiadores do republicano invadiram o Capitólio com objetivo de interromper a sessão de certificação da vitória de Joe Biden nas eleições presidenciais.

Apesar dos fatores negativos da sessão desta segunda, a Capital Economics ainda enxerga um horizonte de curto e médio prazo positivo para o petróleo. Pelas previsões da consultoria, o preço do Brent e o do WTI devem subir a US\$ 60 e US\$ 68 por barril, respectivamente.

“Esperamos que as perspectivas econômicas, em particular para as economias desenvolvidas, sejam muito melhores em 2021, à medida que as medidas de contenção de vírus sejam gradualmente relaxadas, resultando em maior atividade industrial e de transporte. Isso aumentará a demanda por energia”, aponta a instituição.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 11/01/2021*

## REDE DE ABASTECIMENTO DA IRLANDA DO NORTE À BEIRA DO ‘COLAPSO’ APÓS BREXIT



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2021/01/3411256525a26d8d01a32e0ce0d8af6abad0b934-418x235.jpg>

*Porto de Holyhead em Anglesey, no norte do País de Gales, em 2 de janeiro de 2021 - AFP*

A província britânica da Irlanda do Norte vê sua rede de abastecimento se aproximar do “colapso”, devido aos novos controles pós-Brexit que estão reduzindo o fluxo de carga, alertou uma associação de caminhões nesta segunda-feira(11).

Os supermercados “têm enfrentado dificuldades consideráveis” para encher suas prateleiras desde 1º de janeiro, quando terminou o período de transição e novos controles alfandegários foram impostos, disse à AFP John Martin, chefe da Associação de Transporte Rodoviário da Irlanda do Norte(RHA).

“Algumas empresas decidiram parar de fornecer à Irlanda do Norte devido a incertezas ou atrasos”, explicou.

Os volumes de carga, também impactados por restrições ligadas à pandemia, representam “entre 30 e 40% do volume normal” e o sistema “está literalmente a dias do colapso”, alertou.

A rede de supermercados Sainsbury’s informou na semana passada que “um pequeno número de produtos” estava “temporariamente indisponível” na Irlanda do Norte, “aguardando a confirmação dos procedimentos de fronteira”.

Os efeitos do Brexit começaram a ser percebidos a partir de 1º de janeiro, quando o Reino Unido abandonou por completo o mercado comum e a união aduaneira europeia.

Graças a um acordo especial, a Irlanda do Norte continua a operar dentro da união aduaneira e do mercado único para evitar o ressurgimento de uma fronteira dura com a vizinha República da Irlanda, um membro da UE.

No entanto, segundo Martin, as empresas preferem não exportar para a Irlanda do Norte e os despachantes aduaneiros enfrentam um novo programa desenhado pelo governo britânico para gerenciar documentos de importação que atingiu “sua capacidade máxima”.

Entre sexta e terça-feira, a companhia de ferries Stena Line cancelou quatro travessias entre Dublin e País de Gales, destacando que “problemas na rede de abastecimento levaram a uma queda significativa nos volumes de carga.”

Na semana passada, a Irish Revenue Agency observou que muitos importadores “subestimaram significativamente os preparativos para o Brexit.”

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 11/01/2021*



### EXTRA ONLINE

## REFORMA ADMINISTRATIVA VOLTA À PAUTA DO CONGRESSO ESTE ANO; VEJA O QUE MUDA PARA OS SERVIDORES



[https://extra.globo.com/incoming/24833341-559-9a0/w640h360-PROP/xbsb.jpg.pagespeed.ic.ZiGIBxCue\\_.jpg](https://extra.globo.com/incoming/24833341-559-9a0/w640h360-PROP/xbsb.jpg.pagespeed.ic.ZiGIBxCue_.jpg)

*A proposta do governo prevê o fim do chamado Regime Jurídico Único Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo*

Apresentada pelo governo em setembro, a reforma administrativa teve sua votação adiada e deve voltar a tramitar no Congresso Nacional neste ano. A Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 23/2020 traz uma série de mudanças para o funcionalismo público, com

a criação de cinco vínculos e o fim da estabilidade para a maior parte das carreiras.

As medidas encontraram resistência por parte de servidores e sindicatos, que começam a traçar a partir deste mês as estratégias de mobilização contra a aprovação da PEC.

De acordo com o coordenador da Frente Parlamentar Mista em Defesa do Serviço Público, deputado Professor Israel Batista (PV-DF), a reforma é um erro e está sendo conduzida com base em premissas falsas. Ele afirma que a frente está levantando dados para comprovar as incoerências da proposta e ressalta os riscos das mudanças sugeridas.

"Ao questionar a estabilidade do servidor público, a proposta pode abrir espaço para a corrupção e o compadrio, com indicações políticas em espaços que deveriam ser técnicos. A reforma tende a piorar as condições de trabalho dos servidores, com sobrecarga para os que ficarem. Com isso, a gente vai ter a redução na qualidade do serviço público", aponta.

Já o vice-líder do governo na Câmara, o deputado Joaquim Passarinho (PSD-PA) afirma que a reforma administrativa não vai trazer prejuízos para o serviço público. O parlamentar acrescenta ainda que os novos prefeitos poderão ter um papel importante nesse processo.

"Vão ver a dificuldade que é a sua folha de pagamento, às vezes as suas prefeituras inchadas e sem sobrar recursos para investimentos tão necessários para a população. Então, talvez com uma pressão popular, com uma pressão da base dos municípios, nós possamos fazer uma pressão democrática ao Congresso Nacional, para que a Câmara vote o mais rápido possível essa reforma administrativa que torne mais ágil, mais competente e privilegie o serviço público de qualidade.

O que muda com a reforma administrativa

Criação de cinco novos vínculos e o fim da estabilidade

A proposta do governo prevê o fim do chamado Regime Jurídico Único, que seria substituído por novos vínculos, com diferentes regras de estabilidade. O primeiro grupo seria formado pelas carreiras típicas de Estado, com estabilidade. O segundo, seria formado por servidores com contratos de duração indeterminada, que poderiam ser demitidos a qualquer momento, por necessidade de cortes de gastos, por exemplo. Nesses dois casos, o ingresso no funcionalismo ocorreria por concurso público.

A PEC também permite a contratação temporária a qualquer momento, sem necessidade de cumprir uma demanda excepcional. Esse seria o terceiro grupo composto por servidores com contrato

temporário, sem estabilidade, e que ingressariam por meio de seleção simplificada. Essas regras valem também para o quarto grupo, de cargos de liderança e assessoramento, similar ao atual cargo comissionado ou de confiança.

Por fim, o quinto grupo é o vínculo de experiência, dos quais farão parte candidatos que ingressem por concurso público durante os primeiros anos de contrato.

### Férias

É vedada a concessão de férias em período superior a 30 dias pelo período aquisitivo de um ano.

### Acumulação de cargos públicos

É autorizada a acumulação remunerada de cargos públicos para servidores não ocupantes de cargos típicos de Estado, quando houver compatibilidade de horários e não houver conflito de interesse.

### Adicionais por tempo de serviço e licença-prêmio

O texto também veda o pagamento de adicionais referentes a tempo de serviço, independentemente da denominação adotada, além da concessão de licença-prêmio, licença-assiduidade ou outra licença decorrente de tempo de serviço, independentemente da denominação adotada, ressalvada, dentro dos limites da lei, licença para fins de capacitação.

### Aposentadoria compulsória

A PEC proíbe a aposentadoria compulsória como modalidade de punição.

### Progressão de carreira

O texto veda a concessão de progressão ou promoção baseada exclusivamente em tempo de serviço.

### Governança

Haverá estímulo à cooperação entre os entes federativos (União, estados e municípios) e aos contratos de maior desempenho, e maior autonomia do presidente da República na reforma da administração federal.

Fonte : *Extra Online*

Data : 11/01/2021



## ESTADO DE MINAS - MG

### INCENTIVO AO TRANSPORTE MARÍTIMO PODE PROVOCAR GREVE DOS CAMINHONEIROS

Por *Amauri Segalla - Estado de Minas*

A chamada Lei BR do Mar incentiva o transporte marítimo por cabotagem entre portos nacionais



[https://i.em.com.br/OzsCe\\_rNJ0TCFnGGDMAo07K/WbvM=/675x0/smart/imgsapp.em.com.br/app/noticia\\_127983242361/2021/01/11/1227786/20210110183911351846o.jpg](https://i.em.com.br/OzsCe_rNJ0TCFnGGDMAo07K/WbvM=/675x0/smart/imgsapp.em.com.br/app/noticia_127983242361/2021/01/11/1227786/20210110183911351846o.jpg)

(foto: *Paulo Filgueiras/EM/D.A Press*)

Nova greve dos caminhoneiros?

O Conselho Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas (CNTRC) resolveu dar um basta ao que considera descaso do presidente Jair Bolsonaro com os pleitos do setor.



Caminhoneiros estão sendo convocados para uma paralisação geral em 1º de fevereiro – o que traz de volta o fantasma da greve que parou o país em 2018.

A entidade é contrária ao Projeto de Lei 4199-2020, de autoria do ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas. Em tramitação no Senado, a chamada Lei BR do Mar incentiva o transporte marítimo por cabotagem entre portos nacionais – o que, segundo o CNTRC, deixaria o transporte de cargas via modal rodoviário a ver navios.

Entre outros danos, a paralisação de 10 dias dos caminhoneiros em 2018 interrompeu o fornecimento de combustíveis e a distribuição de alimentos e insumos médicos, gerando prejuízos de R\$ 15 bilhões em diversos setores econômicos e levando o Brasil à beira do colapso.

*Fonte : Estado de Minas - MG*

*Data : 11/01/2021*



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### FALTA DE VIDRO NA CHINA E DEMANDA AQUECIDA ELEVAM PREÇOS DO PAINEL SOLAR FOTOVOLTAICO

*Por Gabriel Chiappini - 11 de janeiro de 2021 - Em Internacional, Solar*

A escassez de vidro na China vem afetando a indústria e provocando a elevação dos preços do painel solar fotovoltaico. O país asiático é responsável por cerca de 80% da produção mundial do produto, que tem o vidro como um dos seus principais componentes.

Distribuidores e fabricantes de módulos solares no Brasil já sentem a restrição de painéis chineses, diante de uma demanda cada vez mais aquecida pela geração distribuída solar, que mesmo com a pandemia cresceu 50% ano passado.

A indústria solar pode ficar com até 30% menos vidro do que necessita para 2021, segundo informações da Bloomberg.

Apenas 5% dos painéis utilizados no Brasil são de fabricação nacional. A maior parte é importada da China. O mercado brasileiro deve ser impactado neste primeiro trimestre.

“A fábrica na China não está dando conta da demanda. Falta vidro e também alumínio para o frame, o que prejudica a produção do módulo. Quem não se programou vai sentir mais, pois está tendo dificuldades de comprar agora”, explica Camila Nascimento, diretora comercial da Win Energias Renováveis.

A executiva também é coordenadora regional na Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar).

“Muitos estão sem produto desde o final do ano passado e ainda estão sem”, afirma.

Falta de vidro?

A escassez do insumo na China foi causada por múltiplos fatores.

Desde 2018, o governo chinês vem aplicando restrições para ampliação na produção de vidro, por ser uma indústria muito poluente, visando a redução das emissões de carbono.

A estagnação na capacidade produtiva se intensificou com o início da pandemia, em 2020.

Em fevereiro do ano passado, algumas indústrias de vidro na China chegaram a fechar, o que levou à falta do insumo no segundo semestre, quando o governo chinês decidiu alavancar a transição energética, investindo pesado em energia solar.

“Provavelmente, fabricantes menores estão tendo dificuldades, porque os fornecedores de vidro têm mais demanda do que oferta, então eles têm maiores exigências, que fabricantes menores não conseguem cumprir”, explicou Adalberto Maluf, diretor de Marketing no Brasil da BYD

Equinor, Scatec e Hydro farão usina solar no Rio Grande do Norte

A BYD, de origem chinesa, é fabricante de módulos fotovoltaicos e possui uma fábrica no Brasil. A estimativa da empresa é que os preços do vidro voltem a cair apenas em 2022, após a alta entre 60% a 70% em 2020.

Maluf explica que outro fator responsável pela escassez de vidro foi o aumento da demanda por painéis bifaciais, que produzem energia dos dois lados.

“O mercado chinês passou por uma transição nas grandes usinas, de painéis monofaciais, para bifaciais. De uma hora para outra, a mesma quantidade do quadro de instalação exigia o dobro de vidro”, diz.

Além do preço do painel solar fotovoltaico, a tendência é que a demanda continue subindo. Analistas acreditam se que esses painéis, que hoje representam 14% do mercado, alcancem 50% em 2022.



<https://epbr.com.br/wp-content/uploads/2021/01/Fabricacao-de-paineis-fotovoltaicos-na-fabrica-da-BYD-em-Campinas-SP-foto-por-BYD.jpg>

*Fabricação de painéis fotovoltaicos na fábrica da BYD em Campinas (SP). Foto por BYD*

### **Flexibilização das restrições**

Em novembro, após reunião com representantes das maiores empresas solares da China, o governo chinês anunciou que irá afrouxar as restrições existentes sobre novos investimentos em capacidade adicional de produção de vidro fotovoltaico.

O novo marco regulatório pretende remover os obstáculos para novos investimentos na indústria de vidro solar, ajudando a eliminar o gargalo no fornecimento do insumo para fabricação de painéis fotovoltaicos.

“Mesmo aprovadas as novas produções de vidro na China em 2021, isso ainda vai demorar para crescer e se estabilizar”, acredita Adalberto Maluf.

O executivo também afirma que a situação mostra a fragilidade do Brasil, que se tornou mais dependente de módulos importados em anos recentes. A participação da produção nacional caiu de 40%, em 2017, para 5% no ano passado

Investimentos alternativos revolucionam o mercado de energia solar no Brasil, por Felipe Souto

“Nós chegamos a negociar com fornecedores aqui no Brasil, e eles tinham toda a condição de produzir o vidro temperado. Mas com essa falta de política industrial do governo que privilegia e subsidia o painel importado, as fábricas locais não conseguiram garantir essa demanda mínima para indústria de vidro, que optou por não fazer esse investimento para produzir essa linha de vidros temperados”, explica Maluf.

Atualmente, são quase 200 ex-tarifários (exceções tributárias) estipulados pela Câmara de Comércio Exterior (Camex), que reduzem ou zeram impostos na importação de painéis solares chineses.

*Fonte : Agência EPBR de Notícias*

*Data : 11/01/2021*

### **PONTO FINAL: PT DEFINE APOIO AO DEM NO SENADO E LIRA PROMETE REFORMA TRIBUTÁRIA**

*Por Guilherme Serodio - 11 de janeiro de 2021 - Em Congresso, Ponto Final*

O PT confirmou nesta segunda (11) que apoiará a candidatura de Rodrigo Pacheco (DEM/MG) à presidência do Senado. Com o novo apoio, o Pacheco, candidato apadrinhado pelo atual presidente, Davi Alcolumbre (DEM/AP), tem agora potenciais 27 votos na disputa e permanece como favorito. A votação é secreta.

Contra Pacheco, o MDB, maior bancada da Casa, com 13 senadores, tenta um acordo interno para viabilizar uma candidatura única. O partido hoje tem quatro pré-candidatos: Eduardo Braga (MDB/AM), Eduardo Gomes (MDB/TO), Simone Tebet (MDB/MS) e Fernando Bezerra Coelho (MDB/PE).

Como condicionantes ao apoio, o PT pediu a Pacheco a presidência das comissões de Direitos Humanos (CDH) e de Meio Ambiente (CMA).

O líder do PT, Rogério Carvalho (PT/SE), elencou uma série de pautas prioritárias para a próxima legislatura, como direitos humanos e legislação ambiental, e frisou que a aliança “se dá exclusivamente em torno da eleição da Mesa Diretora do Senado Federal” e não se aplica às eleições presidenciais.

O partido cobra independência do candidato ao governo de Jair Bolsonaro. Em nota, o partido afirmou que seguirá lutando pelo impeachment do presidente.

Na Câmara, PT quer compromisso de Rossi em pedidos de impeachment

Neste domingo, a presidente do PT, deputada Gleisi Hoffmann (PT/PR), afirmou pelo Twitter que o acordo da legenda para apoiar a candidatura de Baleia Rossi (MDB/SP) na Câmara passa pelo compromisso do candidato de analisar os pedidos de impeachment contra Bolsonaro, que ficaram parados nos dois anos em que a Câmara esteve sob o comando de Rodrigo Maia (DEM/RJ).

A postagem foi uma resposta à entrevista dada por Rossi no mesmo dia em que o candidato afirmou que um processo de afastamento do presidente “não é bom para o país”. Mas após a crítica de Hoffmann, Rossi afirmou hoje que vai honrar os compromissos firmados com a oposição.

O PT tem 52 deputados, a maior bancada da Câmara, e ainda exerce forte influência entre os outros partidos da oposição.

Lira promete definição sobre reforma tributária no primeiro semestre

Candidato da base governista à presidência da Câmara, Arthur Lira (PP/AL) prometeu definir os rumos da reforma tributária ainda no primeiro semestre, caso seja eleito.

Em coletiva a jornalistas, Lira definiu as prioridades da sua pauta econômica e colocou a votação da PEC Emergencial, do orçamento de 2021 e da reforma administrativa como prioridades. Segundo ele, a reforma tributária, demandará mais tempo para caminhar por ser “muito mais complexa”.

O deputado evitou se comprometer com a votação da prorrogação do auxílio emergencial antes de aprovar o orçamento. A fala é uma crítica a Rossi, que promete debater a extensão do auxílio enquanto durar a pandemia, o que não agrada a equipe econômica do governo.

Candidato nega vínculo, mas Bolsonaro pede votos em Lira  
Questionado por jornalistas, Lira voltou a negar que seja o candidato do governo.

“Não tenho dono, não tenho chefe, não tenho tutor, não tenho patrocinador”, disse.

Pouco depois, em conversa com apoiadores na porta do Palácio da Alvorada, Bolsonaro cobrou que deputados da bancada ruralista apoiem Lira na disputa.

O presidente afirmou que o campo nunca teve um tratamento justo e honesto como tem no seu governo e disse não entender o apoio de deputados ao nome de Rossi.

“O mínimo que eu peço para os parlamentares do campo é que vote no nosso candidato para a Mesa, para a gente não deixar mais caducar medidas provisórias”, pediu. O presidente ainda defendeu sua agenda ambiental como positiva para o agronegócio e afirmou que se tivesse uma “agenda ambiental xiita” o setor estaria no fundo do poço.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 11/01/2021



## JORNAL O GLOBO – RJ

### PARA SUPERAR CRISE, ESTADOS VÃO LEILOAR DE AEROPORTOS A MATADOURO AO SETOR PRIVADO

Com cofres vazios por causa da pandemia, governos aceleram agenda de privatizações, concessões e parcerias público-privadas em 2021

Por Ivan Martínez-Vargas



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24832124-141-790/FT1086A/652/x90821264\\_EC-Sao-PauloSP11-12-2020-O-governo-paulista-vai-conceder-o-conjunto-do-Ginasio-do-l.jpg.pagespeed.ic.95vRjgUdQx.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24832124-141-790/FT1086A/652/x90821264_EC-Sao-PauloSP11-12-2020-O-governo-paulista-vai-conceder-o-conjunto-do-Ginasio-do-l.jpg.pagespeed.ic.95vRjgUdQx.jpg)

Em São Paulo, o governo vai conceder o Ginásio do Ibirapuera como parte de um programa de licitações, que inclui o Zoológico e o Jardim Botânico, além de parques, estradas e aeroportos. Ativos interessam a grandes grupos Foto: Edilson Dantas / Agência O Globo

**SÃO PAULO** - Os estados se preparam para acelerar a agenda de privatizações,

concessões e parcerias público-privadas (PPPs) em 2021. A lista de carteiras de projetos é longa e inclui de concessões de infraestrutura como rodovias e aeroportos, a parques e um matadouro de animais (em Viçosa, Alagoas).

O boom de concessões passa por estados governados por diferentes partidos e situações fiscais diversas. Em comum, buscam gestão mais eficiente e melhor alocação de recursos, o que permite ajustar o caixa dos mais endividados, especialmente em um cenário de cofres mais vazios diante dos gastos com a pandemia.

São Paulo tem o programa mais ambicioso de concessões e PPPs e é considerado por especialistas o mais atraente para grandes grupos. A joia da coroa do governo João Doria (PSDB) no momento é a concessão das linhas 8 e 9 da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) em bloco



único. O edital prevê R\$ 3,2 bilhões de investimentos entre 2021 e 2028, e contrato de 30 anos. O certame está programado para março.

Também já foi publicado em dezembro o edital da concessão do Zoológico e do Jardim Botânico de São Paulo, localizados na Zona Sul da capital paulista. O valor do contrato é de R\$ 417,5 milhões e o investimento mínimo previsto, de R\$ 263,8 milhões por 30 anos de concessão. A licitação será em fevereiro.

— Vamos publicar em 60 dias os editais de concessão do Ginásio do Ibirapuera, do lote de estradas do Litoral e de 22 aeroportos regionais divididos em dois blocos, com Ribeirão Preto carregando um deles e São José do Rio Preto o outro. Também publicaremos o edital para conceder um conjunto de parques que inclui o Cantareira e o Horto Florestal de São Paulo — diz Rodrigo Garcia, secretário de Governo e vice-governador de São Paulo.

### **Concessão da Cedae**

O projeto de rodovias do litoral prevê 30 anos de contrato e R\$ 3 bilhões em investimentos, incluindo a duplicação de parte das estradas Mogi-Bertioga, Guarujá-Bertioga e Miracatu-Peruíbe. São, ao todo, 222 quilômetros.

Segundo especialistas, o volume de tráfego e a conectividade com outras rodovias concedidas fazem com que o ativo desperte interesse de operadores tradicionais, o que deve garantir competitividade.

— Exigiremos valor de outorga mínima baixo, ganha quem oferecer o ágio maior. O projeto prevê grandes investimentos em duplicações de estradas e uma inovação, que é um trecho de 12 quilômetros em que há adoção do free flow (sistema de pedágio com cobrança automática e sem cancela) — explica Garcia.

Já os aeroportos devem receber R\$ 411 milhões de investimento durante 30 anos de contrato. Cada um dos blocos é composto por 11 aeródromos. Ainda neste ano, o estado prevê publicar o edital do trem intercidades que promete ligar São Paulo a Campinas.

Para o advogado Rodrigo Campos, sócio do escritório Porto Lauand, a oferta de projetos é grande, mas há demanda no setor privado, desde que haja uma modelagem técnica bem feita. Segundo ele, é cada vez mais comum a formação de consórcios menores e regionais interessados em ativos de pequeno e médio portes, e que não competem nas licitações de grandes projetos.

Os menores tendem a ser viabilizados não como concessões plenas, em que o privado investe e opera o ativo, mas com PPPs em que o estado financia parte da operação, conduzida pela iniciativa privada.

Além dos leilões de rodovias, aeroportos, ferrovias e metrô, Campos destaca o interesse de investidores em saneamento e parques.

No Rio, que está no Regime de Recuperação Fiscal (RRF), o maior projeto é a concessão da Cedae, cujo leilão está marcado para 30 de abril. Serão oferecidas as concessões para exploração dos serviços pelo período de 35 anos, em 35 municípios do estado, que serão divididos em quatro blocos.

No projeto, elaborado pelo BNDES, foram listadas inicialmente 47 cidades, mas nem todas aderiram ao processo, que prevê investimentos de R\$ 31 bilhões.

No Rio Grande do Sul, que passa por dificuldades fiscais e precisa de caixa, o programa está em estágio avançado. O governo vai privatizar a distribuidora da Companhia Estadual de Energia Elétrica (CEEE) em fevereiro. Em seguida, deve desestatizar os braços de geração e transmissão da estatal.

Na área das concessões, o governo gaúcho pretende lançar o edital para conceder 1.151 quilômetros de rodovias estaduais em três lotes.

Segundo o governador Eduardo Leite (PSDB), o lote mais avançado prevê a ligação entre a RSC-287, concedida em dezembro, a Erechim, que já tem os estudos de engenharia concluídos. A via é importante para escoamento de produção agrícola e metalmeccânica.

O governo prevê conceder estradas no entorno de Caxias do Sul e na Região das Hortênsias, polo turístico que inclui Gramado.

— Estamos trabalhando nos estudos com a duplicação dos trechos, e vamos seguir os leilões do governo federal, de menor tarifa e outorga para definir o vencedor — diz Claudio Gastal, secretário de Planejamento.

O governo gaúcho pretende licitar a nova PPP de saneamento ainda neste ano. E vai publicar em fevereiro edital para conceder a Estação Rodoviária de Porto Alegre, projeto que prevê R\$ 87 milhões.

Em Mato Grosso, a gestão de Mauro Mendes (DEM) já concedeu à iniciativa privada dez lotes de rodovias estaduais. Para este ano, devem ser licitados de dois a três blocos, segundo Andreia Fujioka, superintendente de Gestão de Concessões da Secretaria de Infraestrutura. No melhor cenário, seriam 390 quilômetros de estradas que passariam a ter operadores privados.

### **Revitalizar o Pelourinho**

Mendes já afirmou que o estado também prevê fazer uma licitação na área do saneamento, com o agrupamento de municípios em blocos, mas o projeto está em fase inicial de estudos.

O governo da Paraíba, governado por João Azevêdo (Cidadania), vai contratar o BNDES para desenhar uma PPP de saneamento, com a divisão dos municípios em ao menos dois blocos. Segundo Petrônio Rolim, secretário-executivo de PPPs da Paraíba, cada bloco terá municípios litorâneos e cidades do sertão.

Na Bahia, o governo do petista Rui Costa quer lançar até junho a concessão da Central de Abastecimento (Ceasa), com investimentos previstos de R\$ 170 milhões. O estado estrutura uma PPP para a revitalização do Pelourinho, no Centro Histórico de Salvador. Segundo a Secretaria da Fazenda, o projeto está em análise técnica, tem aporte previsto de R\$ 30 milhões e terá edital lançado neste semestre.

Também estão na lista de ativos os aeroportos regionais de Valença e de Lençóis, cada qual com investimento previsto de R\$ 15 milhões.

No Espírito Santo, o governo de Renato Casagrande (PSB) não tem déficit fiscal e não quer concessões plenas.

— O estado tem recursos para investimentos. A estratégia é diferente da do governo federal, queremos o investimento com recurso público e a operação privada, que tem mais eficiência — afirma Rogelio Pegoretti, secretário da Fazenda do Espírito Santo.

Entre os projetos de PPPs previstos para 2021 estão a concessão de miniusinas solares para prédios da administração pública estadual e uma PPP de concessão de terminais rodoviários da região metropolitana de Vitória.

**Fonte : O Globo - RJ**

**Data : 11/01/2021**

### COM R\$ 335 MILHÕES EM EMPRÉSTIMOS, BNDES VAI COBRAR EXPLICAÇÕES DA FORD SOBRE FIM DA PRODUÇÃO NO BRASIL

Montadora recebeu financiamentos do banco de fomento com cláusulas relacionadas à manutenção de empregos no Brasil

*Por Bruno Rosa*

RIO - O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) afirmou nesta segunda-feira que vai pedir explicações à Ford sobre sua decisão de fechar suas fábricas e encerrar a produção de veículos no Brasil, o que deve levar à demissão de cerca de 5 mil trabalhadores.

De acordo com levantamento feito pelo GLOBO, somente as 20 maiores operações do BNDES com a Ford somaram cerca de R\$ 3,5 bilhões em linhas de financiamento desde 2002.

Os projetos tinham foco em exportação, desenvolvimento de veículo e apoio a projetos sociais na comunidade.

Segundo o BNDES, entre as operações diretas feitas com a Ford, ainda há duas operações ativas. Por isso, o banco já procurou a empresa para pedir esclarecimentos.

Estão em situação ativa empréstimos cujo valor contratado chega a R\$ 335 milhões e se referem ao desenvolvimento de novos veículos e de projetos sociais. O banco não foi informado pela montadora sobre o fim da produção nacional.

"O BNDES soube pela mídia do fechamento das fábricas, procurou a empresa para pedir esclarecimentos. O Banco aguarda informação oficial para avaliar os impactos da eventual decisão nos projetos financiados".

"Os projetos financiados junto à Ford, bem como outros financiados pelo BNDES no antigo Programa BNDES Proengenharia, trouxeram como externalidade a capacitação local da engenharia para atuação da indústria em nível internacional. Todos os contratos diretos do BNDES dispõem de cláusulas-padrão relacionadas à manutenção do emprego em razão da implantação do projeto", explicou o banco em nota.

Em 2014, a montadora recebeu, por exemplo, R\$ 195,4 milhões para criar, desenvolver e produzir o novo Ka na fábrica da empresa em Camaçari. Nesse caso, os recursos foram contratados pelo programa voltado para inovação de máquinas.

Desde os anos 2000, a montadora vem recebendo financiamento para permitir embarques, prática comum no setor. Em 2005, a montadora recebeu crédito de US\$ 250 milhões, com compromisso de exportação de, no mínimo, US\$ 834 milhões na ocasião.

Em 2008, quando recebeu empréstimo de R\$ 78 milhões para desenvolver seu Programa de Apoio à Engenharia Automotiva em Camaçari, a empresa precisou garantir que iria manter a mão-de-obra qualificada em seus quadros na Bahia, como os 1.050 engenheiros envolvidos no desenvolvimento e engenharia de produtos.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 11/01/2021*

### JOHNSON & JOHNSON RECORRE ATÉ A CIENTISTAS PARA FISGAR CONSUMIDOR NA INTERNET

Grupo de 200 profissionais trabalha junto com o marketing para traduzir a ciência para a linguagem do dia a dia

*Por Bruno Rosa*

RIO - Com o aumento de vendas pela internet desde o início da pandemia, a Johnson & Johnson (J&J) decidiu adotar nova estratégia para fisgar mais clientes. A gigante de consumo passou a usar cientistas até então restritos aos laboratórios nos times de marketing. O objetivo é ajudar a traduzir a ciência para a linguagem do dia a dia, afirma André Mendes, presidente da Divisão de Consumo da J&J ao GLOBO.



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24832230-774-979/FT1086A/652/x91021785\\_Em-entrevista-ao-GLOBO-Andre-Mendes-presidente-da-divisao-de-consumo-da-gigante-america.jpg.pagespeed.ic.SVprhBldj\\_.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24832230-774-979/FT1086A/652/x91021785_Em-entrevista-ao-GLOBO-Andre-Mendes-presidente-da-divisao-de-consumo-da-gigante-america.jpg.pagespeed.ic.SVprhBldj_.jpg)

*André Mendes afirma que empresa está atenta ao comportamento do desemprego Foto: Divulgação*

Os publicitários têm o reforço de mais de 200 cientistas que ajudaram no desenvolvimento de campanhas de produtos de marcas como Sempre Livre e Carefree, de absorventes

femininos, e Neutrogena, de beleza.

A união se traduziu no slogan “Não é achismo, é ciência” para explicar o apelo de hidratantes pela internet, canal que teve alta de 190% nas vendas em 2020, ano em que o tema saúde ficou mais perto do consumidor.

— O ano de 2020 trouxe a ciência para perto do consumidor. Nunca o leigo falou tanto de ciência e de saúde. Na gestão do e-commerce montamos uma célula com cientistas da fábrica que cuidam do desenvolvimento de produto — afirma Deco, como é conhecido o executivo.

Ele lembra ainda que com o medo da contaminação do coronavírus, as consultas passaram a ser online, o que favoreceu as vendas de produtos dermatológicos.

A crise fez a empresa investir em produtos de maior valor agregado, com rentabilidade maior, como itens de cuidados para pele, para bebês e saúde bucal. Ele cita o avanço das vendas de hidratante, com alta superior a 20%. Já segmentos como sabonete em barra e desodorante ficaram em segundo plano:

— Fizemos uma mudança estratégica que foi focar os investimentos nas marcas e em segmentos de maior crescimento e onde, de fato, você consegue ter a diferenciação através de ciência. Foi isso que sustentou a companhia em 2020.

### **Confiança é variável-chave**

A crise econômica preocupa a J&J no Brasil, país que só fica atrás de EUA e Canadá em relevância para a empresa. O executivo cita a confiança do consumidor como a variável mais importante para manter as vendas ao longo deste ano. E explica que isso está atrelado à estabilização do desemprego: no terceiro trimestre de 2020, a taxa chegou a 14,6%.

— O que me preocupa para 2021 é a confiança do consumidor. E, por exemplo, não ter os R\$ 600 (do auxílio emergencial) pode trazer insegurança ao mercado e ao consumidor? Pode. E pode retrair o consumo? Pode. Aí, ele vai ter que fazer escolha de marca e deixar de consumir — diz.

A inflação e o aumento do custo de matérias-primas, com a alta do dólar, exigiram busca maior de eficiência operacional. O executivo lembra que uma das matérias-primas do sabonete em barra subiu 30% em 2020, além do preço do algodão ter pressionando produtos como absorventes íntimos.

**Fonte : O Globo - RJ**

**Data : 11/01/2021**



## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### FORD ANUNCIA FIM DA PRODUÇÃO NO BRASIL APÓS UM SÉCULO E VAI DEMITIR 5 MIL FUNCIONÁRIOS

Companhia, que fabricava veículos no País desde 1919, vinha fazendo cortes de pessoal nos últimos anos e sofrendo queda de vendas superior à do mercado; demissões vão afetar as operações brasileira e argentina

*Por Eduardo Laguna, Fernanda Guimarães e Fernando Scheller, O Estado de S.Paulo*

A montadora americana Ford anunciou nesta segunda-feira, 11, o fim de uma história de um século de produção de carros no Brasil. A montadora, que já tinha encerrado, em 2019, a produção de caminhões em São Bernardo do Campo, no ABC paulista, comunicou que vai fechar neste ano as demais fábricas no País: Camaçari (BA), onde produz os modelos EcoSport e Ka; Taubaté (SP), que produz motores; e Horizonte (CE), onde são montados os jipes da marca Troller.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/7/3/1584646055937.jpg>

*Ford - Camaçari, Bahia*

*Linha de montagem da fábrica da Ford em Camaçari, na Bahia. Foto: Paulo Whitaker/Reuters*

Serão mantidos no Brasil a sede administrativa da montadora na América do Sul, em São Paulo, o centro de desenvolvimento de produto, na Bahia, e o campo de provas de Tatuí (SP). Questionada sobre o total de demissões, a companhia afirmou que 5 mil funcionários serão impactados no Brasil e na Argentina – no país vizinho, no entanto, as

unidades de produção serão mantidas. No entanto, o impacto na economia, quando levados em conta fornecedores e terceirizados, deve ser bem mais significativo, apontam fontes do setor.

A produção será encerrada imediatamente em Camaçari e Taubaté, mantendo-se apenas a fabricação de peças por alguns meses para garantir disponibilidade dos estoques de pós-venda. A fábrica da Troller em Horizonte continuará operando até o quarto trimestre de 2021.

#### Perdas acima do mercado

A Ford, assim como todo o setor automotivo, vem enfrentando forte quedas nas vendas no Brasil. As perdas da montadora têm sido ainda piores do que a média do mercado. No acumulado de 2020, de acordo com a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), a fatia da montadora americana era de 7,14%, atrás de General Motors, Fiat, Volkswagen e Hyundai, considerados os automóveis e comerciais leves.

Em 2020, foram emplacados cerca de 2 milhões de carros, conforme dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea). A Ford foi responsável por 118,4 mil, considerando apenas os automóveis, uma queda 39,7% em relação a 2019, quando o total chegou a 196,3 mil unidades. O Ford Ka foi o sexto modelo mais vendido no Brasil no ano passado. Em 2019, ele ocupou a segunda posição, segundo dados da Fenabrave.

Em comunicado, a Ford informa que tomou a decisão após anos de perdas significativas no Brasil. A multinacional americana acrescenta que a pandemia agravou o quadro de ociosidade e redução de vendas na indústria. "A Ford está presente há mais de um século na América do Sul e no Brasil e sabemos que essas são ações muito difíceis, mas necessárias, para a criação de um negócio saudável e sustentável", afirmou, em nota, Jim Farley, presidente da Ford.

### Modelos descontinuados

As vendas do EcoSport e do Ka serão encerradas assim que terminarem os estoques. A empresa informa que vai trabalhar "imediatamente" em colaboração com os sindicatos e outros parceiros no desenvolvimento de um plano "justo e equilibrado" para minimizar os impactos do encerramento da produção. Primeira indústria automobilística a se instalar no Brasil, a Ford está no Brasil desde 1919.

A decisão de fechar as linhas de manufaturas brasileiras segue uma reestruturação dos negócios na América do Sul. A montadora diz que seguirá importando no Brasil utilitários esportivos, picapes, como a Ranger, e veículos comerciais de fábricas da Argentina, Uruguai e outras origens, mantendo "assistência total" ao consumidor brasileiro com operações de vendas, serviços, peças de reposição e garantia. Informou ainda que planeja acelerar o lançamento de diversos novos modelos conectados e eletrificados.

### Saída custará US\$ 4,1 bilhões

A decisão da Ford de encerrar a produção no Brasil terá impacto financeiro de aproximadamente US\$ 4,1 bilhões em despesas não recorrentes, conforme informação divulgada pela montadora no anúncio de fechamento de três fábricas no País.

Do total, cerca de US\$ 2,5 bilhões terão impacto direto no caixa do grupo americano, sendo, em sua maioria, relacionados a compensações, rescisões, acordos e outros pagamentos. Outros US\$ 1,6 bilhão decorrem de impacto contábil atribuído à baixa de créditos fiscais, depreciação acelerada e amortização de ativos fixos.

No anúncio da decisão, Lyle Watters, presidente da Ford na América do Sul, destacou que, após reduzir custos em "todos os aspectos do negócio" e encerrar produtos não lucrativos, incluindo o fim da produção de caminhões, o ambiente econômico desfavorável, agravado pela pandemia, deixou claro que seria necessário "muito mais" para dar sustentabilidade e rentabilidade à operação.

### Empresa vinha ficando para trás da concorrência

O sócio-líder de indústria e mercado automotivo da KPMG no Brasil, Ricardo Bacellar, avaliou que a decisão da Ford de sair do Brasil decorre de uma série de fatores, começando pelo aumento da concorrência, que comprometeu as suas margens de rentabilidade, situação que a pandemia ajudou a deteriorar. A necessidade de quarentena, que no período mais rígido fechou concessionárias, obrigou as montadoras a correrem para acelerar os investimentos em digitalização, algo que não foi acompanhado pela Ford.

"Ela acabou afastando os clientes. Várias montadoras optaram pelos lançamentos rápidos, para lançar em seus canais digitais. Houve uma necessidade de investir muito", comenta Bacellar. "A Ford já não vinha apresentando resultados muito felizes no Brasil há alguns anos, algo que se acalorou em 2019, quando decidiu fechar sua fábrica de caminhões para alocar investimentos na China. Agora, com linhas de receitas afetadas, tomaram uma decisão mais energética."

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 11/01/2021*

### EX-MINISTRO DA INDÚSTRIA, MARCOS PEREIRA DIZ QUE SAÍDA DA FORD VAI REPERCUTIR NAS ELEIÇÕES DE 2022

Deputado classificou a medida como lamentável e disse que Ministério da Economia precisa ter um 'olhar mais amigável' para as empresas que geram emprego no País

*Por Idiana Tomazelli, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - Ex-ministro da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, o deputado federal Marcos Pereira (Republicanos-SP) usou a saída da Ford do Brasil para criticar o Ministério da Economia, de

quem pediu um "olhar mais amigável" a empregadores, e indicou que o episódio pode repercutir nas pretensões do presidente Jair Bolsonaro de se reeleger em 2022.

"Se é verdade que saúde econômica pode decidir as eleições presidenciais, com estes anúncios, podemos dizer que 2022 está logo aí, e, quem viver verá...", escreveu Pereira no Twitter.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/2/5/1610405027552.jpg>

**Marcos Pereira**

*'Quem será a próxima?', disse Marcos Pereira no Twitter, referindo-se ao fechamento também da Mercedes no País. Foto: Najara Araújo/Câmara dos Deputados*

Essa não é a primeira vez que o atual vice-presidente da Câmara dos Deputados tece críticas à Economia. Com o estouro da pandemia da covid-19, Pereira foi um dos primeiros políticos a alertar, no primeiro semestre de 2020, para a necessidade de maior participação do Estado, com investimentos para tirar a

economia do buraco - contrariando a visão do ministro da Economia, Paulo Guedes.

Integrantes do Ministério da Economia até hoje ainda atribuem ao vice-presidente da Câmara e seu grupo a pressão para fatar a pasta e recriar o Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços.

Hoje, Pereira apoia a candidatura do deputado Arthur Lira (PP-AL) à presidência da Câmara, nome que também tem o respaldo do Palácio do Planalto.

Em maio, como mostrou o Estadão, o ex-ministro acabou revelando em uma live com o mercado financeiro palavras ditas a ele pelo ministro-chefe da Casa Civil, Walter Braga Netto. "Daqui a alguns meses o governo terá de enfrentar a intransigência do ministro Paulo Guedes", afirmou Braga Netto segundo Pereira.

Em meio à pressão para prorrogar o auxílio emergencial, Pereira se posicionou ao lado da equipe econômica dizendo que não há mais espaço fiscal, mas ponderou que, se houver segunda onda de covid, "tempos excepcionais exigem medidas excepcionais".

Hoje, em meio à repercussão da saída da Ford do Brasil, Pereira classificou a notícia como "lamentável". "Serão mais de 5 mil desempregados. O Ministério da Economia precisa ter um olhar mais amigável para com aqueles que geram emprego neste País", afirmou.

Em seguida, o deputado publicou uma notícia de outra montadora que deixou o Brasil, a Mercedes-Benz. "Quem será a próxima?", questionou.

A série de postagens incluiu ainda uma notícia sobre declaração atribuída ao secretário especial de Produtividade, Emprego e Competitividade, Carlos da Costa, que tem hoje atribuições herdadas do MDIC já comandado por Pereira. Segundo a notícia, Costa teria dito em reunião com o alto escalão da General Motors, no início de 2019, que não haveria novos incentivos à empresa: "se precisar fechar, fecha."

"Leia o que disse o secretário de Guedes há quase um ano", ressaltou o deputado.

**Fonte : O Estado de São Paulo - SP**

**Data : 11/01/2021**

## 'SEGURANÇA ALIMENTAR É ESTRATÉGICA PARA A CHINA, E BRASIL JÁ SE MOSTROU UM FORNECEDOR CONFIÁVEL'

Para Larissa Wachholz, responsável pelo Núcleo China no Ministério da Agricultura, ruídos diplomáticos recentes não abalam relação de confiança construída pelo agronegócio

Por Tânia Rabello, O Estado de S.Paulo

### Entrevista com

#### **Larissa Wachholz, responsável pelo Núcleo China do Ministério da Agricultura**

A responsável pelo Núcleo China do Ministério da Agricultura, Larissa Wachholz, acredita que, apesar dos ruídos diplomáticos recentes entre o Brasil e os chineses, a relação deve se manter forte. Segundo ela, a questão da segurança alimentar é estratégica para o governo chinês, e os brasileiros mostraram ser, ao longo do tempo, fornecedores confiáveis.

Para Larissa, que morou e estudou na China entre 2008 e 2013 e fala mandarim, porém, mesmo reconhecendo a necessidade de adquirir grandes volumes de commodities agrícolas do mundo, o governo chinês é exigente na negociação de protocolos sanitários e a questão ambiental deve se tornar um tema cada vez mais presente nessas relações. A seguir, os principais trechos da entrevista:



<https://img.estado.com.br/resources/jpg/0/7/1610374194370.jpg>

**Larissa Wachholz, que está à frente do Núcleo China do Ministério da Agricultura. Foto: Ministério da Agricultura/Divulgação**

Como a sra. descreveria a relação entre Brasil e China atualmente?

Creio que a forte relação atual é consequência de uma complementaridade entre as duas economias, que é muito clara e óbvia. O movimento da China, de algumas décadas para cá, revela um país com escassez de recursos naturais, que está industrializando a economia, aumentando a participação no comércio global, se urbanizando e enfrentando um forte crescimento econômico com o consequente aumento da classe média urbanizada. Esse conjunto de coisas afetou a demanda por matérias-primas e produtos semimanufaturados. E o Brasil, que já era produtor e exportador de produtos primários, acabou, por consequência, se tornando um dos principais beneficiários desse crescimento econômico chinês. É, por fim, uma relação que ocorreu de forma natural, mas é preciso dizer que ela não foi totalmente solta. Se não fosse a nossa capacidade de desenvolver o agronegócio e nos mostrarmos como um fornecedor confiável e de grandes volumes, a relação não teria sido construída, pois os chineses prezam muito a confiança.

Ruídos diplomáticos como os ocorridos em 2020 entre o deputado Eduardo Bolsonaro e o embaixador da China no Brasil não atrapalhariam essa perspectiva de longo prazo?

Temos de pensar sob o seguinte aspecto: para o governo chinês, a segurança alimentar é uma questão muito estratégica. E o Brasil tem se mostrado, ao longo das últimas décadas, um país confiável e que se encaixa nisso. De alguns anos para cá, aliás, há um fortalecimento claro da relação entre os dois países sob o ponto de vista do agronegócio. Só em 2019 a ministra Tereza Cristina esteve na China duas vezes e logo em seguida o presidente da China, Xi Jinping, veio para cá, por causa da Cúpula do Brics. Não tivemos outro ano nas relações bilaterais com encontros presenciais tão frequentes. E o agronegócio esteve na pauta de todas as conversas. Aliás, é uma característica forte dos chineses e asiáticos em geral a necessidade de encontros presenciais de autoridades de alto nível para que o comércio efetivamente aconteça. Tanto que a ministra viajou em 2019 pela Ásia, porque isso realmente resulta numa abertura concreta de mercado em um momento posterior. Temos, enfim, uma relação de confiança muito bem estabelecida, em que os dois lados sabem que podem contar um com o outro. A própria criação de uma área específica para a China no Ministério da Agricultura reflete o reconhecimento dessa importância.

Na relação com os chineses, quais são as principais exigências?



É interessante pensar que, apesar de eles se posicionarem e se reconhecerem como um país importador, na vida do dia a dia há muitas exigências deles para que isso se materialize. No que diz respeito a produtos alimentícios, temos de negociar acordos sanitários e fitossanitários e muitas vezes um a um, alimento por alimento, commodity por commodity. Em frutas, por exemplo, não se pode negociar de forma genérica. Tem de ser fruta por fruta. Abrimos recentemente o mercado chinês para o melão brasileiro, a primeira fruta nossa que conquistou essa abertura. Para abrir para outras, como uvas e limas, que também estão na fila, são protocolos separados para cada uma.

O tema meio ambiente tem recaído bastante sobre o agronegócio brasileiro, às vezes na forma de elogio, às vezes na forma de fortes críticas. Essa questão é determinante para que a China continue a comprar do Brasil?

Eu diria que, hoje, ainda não é determinante. Mas acho que precisamos observar isso com bastante atenção, porque a China firmou o compromisso de conquistar a neutralidade das emissões de carbono em todas as atividades dentro do país até 2060. E ela não costuma assumir compromissos públicos que não consiga cumprir. Embora seja uma meta mais ligada à matriz energética, dependente do carvão, e também à de transporte, e num primeiro momento o Brasil possa pensar que não tem a ver com isso, não é bem assim. Devemos nos lembrar que, para um compromisso desse se concretizar, a China vai colocar a sua máquina estatal para funcionar, desde o governo central, passando pelas províncias e municipalidades. E todo mundo começa a se mover na mesma direção e instrumentos começam a ser criados para que esse compromisso ambiental se materialize. Por isso, acho perfeitamente possível que grandes empresas chinesas, cada vez mais atuantes no mercado internacional, até mesmo como investidoras, algumas delas listadas em bolsa, passem a adotar critérios de sustentabilidade em suas compras, investimentos e acordos comerciais. A Cofco, por exemplo, passou recentemente a exigir 100% de rastreabilidade da soja que ela compra do Brasil até 2023. É o primeiro compromisso importante de uma empresa chinesa e que já tem a ver com esse critério.

O consumidor chinês também seria determinante nesse processo?

Esses compromissos ambientais foram assumidos justamente como reflexo de uma preocupação da sociedade chinesa, que entende que o desenvolvimento acelerado do país trouxe um custo ambiental muito grande e insustentável. Para você ter ideia da importância do tema, a China se autodefiniu, em sua Constituição de 2018, como uma "civilização ecológica".

Para o Brasil, essa mudança será prejudicial ou benéfica?

Acho que os efeitos, para o agronegócio brasileiro, estão muito mais no campo das vantagens. Embora a China ainda não exija sustentabilidade em grande escala, é uma tendência importante para a qual a gente precisa estar atento, porque ela representa uma grande vantagem para o Brasil, do ponto de vista do agronegócio. Nós já conseguimos fornecer esses elementos de sustentabilidade - mesmo que ainda haja muito a melhorar. Dispomos de práticas sustentáveis que poderiam atender a cláusulas ambientais. A China pretende, por exemplo, reduzir o consumo de plásticos. E o Brasil é um fornecedor importante da cadeia de papel e celulose. Então, isso pode representar para a gente uma oportunidade, se houver um crescimento de polpa de celulose do Brasil para a China, como efeito da substituição do plástico por papel. Isso seria uma vantagem direta.

Por que a soja se tornou o principal produto adquirido pela China ao longo desses anos?

Porque a soja não está na lista dos alimentos em que eles se propuseram a ser autossuficientes. Às vezes, a gente pensa na China somente como grande importador, mas ela é também o maior produtor de commodities agrícolas, uma potência também neste quesito. E, como tal, adota uma estratégia de segurança alimentar, tendo como um dos pilares a autossuficiência em trigo, arroz e milho, cuja produção atende a 95% de suas necessidades. Outro pilar é a estabilidade na produção de carnes, lácteos e alimentos frescos. A soja não está nesta lista. A China se permite importar esse grão. Nesse contexto, o Brasil se beneficiou, lembrando que, de tudo o que o nosso agronegócio exporta, 25% são de soja para a China. Aí fica clara, novamente, a complementaridade entre China e Brasil: nós, como grandes exportadores, e a China, como grande importadora.

E quanto às carnes bovina, de frango e suína, cujas exportações brasileiras para lá também dispararam? Como elas se encaixam nessa estratégia de segurança alimentar?

Esse é um ponto de atenção, pois, além daqueles três grãos, em setembro de 2020 a China traçou metas de autossuficiência na produção de proteína animal. Eles pretendem, nos próximos anos, ser autossuficiente nos seguintes termos: 95% para carne suína, 85% para carne bovina e 70% para lácteos. Ou seja, as nossas exportações, embora volumosas, são vistas pelo governo chinês como uma complementação da produção doméstica, mas necessárias para atender à mudança de dieta do consumidor. Desta forma, será um desafio para o Brasil manter e ocupar mais espaços importantes no país asiático, tendo em vista essas metas de autossuficiência. Mas, pelo fato, por exemplo, de a China admitir que só consegue produzir 85% da carne bovina de que necessita, creio que temos um grande espaço para crescer. Imaginando que eles vão conseguir atingir esse nível de autossuficiência. Se não conseguirem, teríamos uma margem ainda maior. Lembrando ainda que, com a mudança de hábitos da população, é natural que haja uma transição de proteínas mais baratas para as mais caras, como a carne bovina. É um movimento contínuo e que deverá permanecer.

**Fonte : O Estado de São Paulo - SP**

**Data : 11/01/2021**

## PESQUISA MINERAL TEM FILA DE 74 MIL ÁREAS

Empresas reclamam da demora nas ofertas públicas para mineração; ANM diz que é preciso análise detalhada para liberar os projetos

**Por Mariana Durão, O Estado de S.Paulo**

RIO - Um total de 74.240 áreas para pesquisa mineral ou lavra aguardam na fila para a oferta pública pela Agência Nacional de Mineração (ANM). O estoque ganha mil novos processos por mês. O ritmo lento na realização de licitações trava investimentos no setor, critica a Associação Brasileira das Empresas de Pesquisa Mineral (ABPM). Para zerar o passivo nos próximos cinco anos, o País teria de ofertar em média 27 mil áreas ao ano.



[https://img.estadao.com.br/resources/jpg/5/7/1610314\\_296475.jpg](https://img.estadao.com.br/resources/jpg/5/7/1610314_296475.jpg)

**Alta no preço de produtos como o minério de ferro fez aumentar interesse nas áreas de mineração Foto: JOSÉ PATRÍCIO/ESTADÃO**

Os cálculos foram feitos pela ABPM em estudo realizado em parceria com a startup Jazida.com. As rodadas de disponibilidade de áreas – nome técnico dado às ofertas públicas da ANM – selecionam interessados em dar prosseguimento a projetos minerários já outorgados a terceiros, mas que retornaram à carteira da agência por motivos como

indeferimento de requerimentos, caducidade de títulos, abandono da mina, desistência e renúncia.

Após três anos sem lançar editais, o governo retomou as rodadas em 2020 com um modelo baseado em oferta pública seguida de leilão eletrônico (até 2018, o modelo era o de melhor proposta técnica), quando houver mais de um interessado por área. No edital-piloto foram ofertadas 502 áreas pela ANM, das quais 81 foram leiloadas, gerando uma expectativa de arrecadação de R\$ 2 milhões. Marcada para março de 2021, a segunda rodada ofertará 7.027 áreas, sendo 96% para fins de pesquisa mineral e as outras para concessão de lavra (abertura de mina).

O presidente da ABPM, Luís Azevedo, diz que o volume é insuficiente para aquecer o setor e avalia que a agência não tem levado em conta o interesse do mercado na definição das ofertas. “Agora as áreas ficam com o governo, mas são inacessíveis. É preciso ao menos ter sensibilidade para o que o mercado quer comprar”, diz Azevedo, destacando que só 33,9% das substâncias em oferta na segunda rodada são minerais metálicos como ouro, cobre, ferro e níquel, commodities cuja demanda e preços estão em alta.

A ANM afirma que é preciso depurar o que será levado a leilão, processo que esbarra no fato de uma grande parte dos processos do órgão regulador ainda não terem sido digitalizados. Isso inclui analisar se, ao longo do tempo, alguma área passou a fazer parte de uma nova zona de proteção ambiental, terra indígena ou se o antigo detentor ainda está recorrendo da perda do direito minerário.

“São passivos de anos. Queremos dar segurança a quem entrar na disputa. Não é só pegar uma área esquecida e entregar ao setor privado”, disse a diretora da ANM, Debora Puccini. Hoje, a ANM considera que cerca de 50 mil áreas estão em etapa de análise adiantada, o que inclui as que serão ofertadas na segunda rodada. As outras quase 25 mil ficarão para uma próxima etapa, porque requerem uma avaliação mais complexa.

“O calendário de 2021 prevê lançar um edital a cada dois meses, com no mínimo 5 mil áreas cada. Não há interesse em manter áreas paradas”, afirma a diretora. Os projetos minerários foram incluídos no Programa de Parceria de Investimentos (PPI), tratados como empreendimentos de interesse estratégico para o País. Caso isso se cumpra, 30 mil áreas poderão ser levadas ao mercado neste ano.

Para o advogado especialista no setor de mineração Marcello Ribeiro Lima o maior mérito das rodadas será desatrapalhar a própria ANM. Com recursos financeiros e humanos limitados, a agência reduzirá esforços na administração de áreas retidas, uma vez que aquelas ofertadas sem sucesso voltam a ser áreas livres, sem qualquer requerimento ou título minerário.

Do ponto de vista de desenvolvimento de novos projetos, Lima vê perspectivas limitadas. “A demanda por participação nos leilões é marginal. Se a média (da primeira rodada) de 20% de áreas com um único interessado for mantida, será um resultado excepcional”, afirma o sócio do Lima Feigelson Advogados. Ele diz que apesar de limitado, o apetite pelas ofertas da ANM abarca hoje participantes locais e estrangeiros de médio e pequeno porte, como “junior companies” canadenses e australianas, interessadas em atuar no desenvolvimento inicial das áreas e depois passá-las para frente.

O setor privado reclama que a demora nas licitações tem travado novos investimentos em pesquisa mineral no País e, conseqüentemente, a geração de empregos e avanço em novos projetos de mineração. A ABPM estima que para cada mil áreas pesquisadas, apenas uma se tornará uma mina de fato.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 11/01/2021*



## VALOR ECONÔMICO (SP)

### EMBARQUES DOS FRIGORÍFICOS ALCANÇARAM NOVOS RECORDES

Exportações de carne bovina do país somaram 2,016 milhões de toneladas e renderam US\$ 8,4 bilhões em 2020, segundo a Abrafrigo

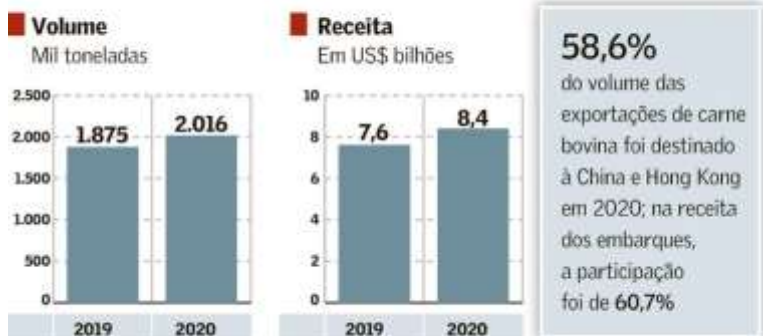
*Por Fernando Lopes — De São Paulo*

As exportações de carne bovina do país (in natura e processada) alcançaram 2,016 milhões de toneladas e renderam US\$ 8,4 bilhões em 2020, segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) compilados pela Associação Brasileira de Frigoríficos (Abrafrigo). Os resultados recorde, garantidos pela forte demanda da China, representaram aumentos de 7,5% e 10,5% em relação a 2019, respectivamente.



### Carne bovina

Exportações brasileiras de janeiro a dezembro



Fonte: Abrafriço

[https://s2.glbimg.com/-t-e1LlxBVA0khpvr-wm2eR8h4=/1000x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2021/3/B/rgM4CWSkqvEVOxAc3hPw/arte11agr-111-subcarne-b12.jpg](https://s2.glbimg.com/-t-e1LlxBVA0khpvr-wm2eR8h4=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/3/B/rgM4CWSkqvEVOxAc3hPw/arte11agr-111-subcarne-b12.jpg)

Essas marcas foram alcançadas apesar da queda dos embarques em dezembro. De acordo com a entidade, no mês o volume das vendas alcançou 168,2 mil toneladas, 3,3% menos que em dezembro de 2019, e a receita caiu

11,5%, para US\$ 741 milhões.

Em todo o ano passado, as exportações para China e Hong Kong somaram 1,183 milhão de toneladas (58,6% do volume total), ou US\$ 5,1 bilhões (60,7% da receita total). O segundo maior destino dos embarques foi o Egito (128 mil toneladas, queda de 23%), seguido pelo Chile (90,4 mil toneladas, queda de 18,2%) e pelos EUA (59,5 mil toneladas, alta de 53,8%).

“Para 2021, esperamos a manutenção do ritmo comprador da China e alguma elevação nas importações por parte da União Europeia, dos países árabes e de novos mercados, com a melhoria da situação econômica mundial graças ao início da vacinação contra a covid-19 e a volta do consumo na alimentação fora de casa. O acréscimo previsto é de 5%”, informou a Abrafriço, em comunicado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 11/01/2021

### ANP VÊ LEVE DESCONCENTRAÇÃO NA DISTRIBUIÇÃO DE COMBUSTÍVEL

Houve avanço entre 2014 e 2019, mais Brasil ainda possui grau expressivo de concentração

Por André Ramalho — Do Rio

### Mercado concentrado

Poder das quatro maiores distribuidoras por segmento - em %

	Gasolina*		Etanol		Diesel*	
	2014	2019	2014**	2019**	2014	2019
Brasil	74,42	67,45	64,69	59,39	82	74,05
Centro-Oeste	67,40	64,08	50,93	49,85	72,73	66,29
Nordeste	69,05	63,74	63,58	59,94	76,83	71,22
Norte	80,51	84,87	78,19	80,38	90,40	89,28
Sudeste	79,25	69,32	69,70	63,34	86,62	79,97
Sul	72,42	72,04	70,32	76,26	80,97	75,31

Fonte: ANP \* Líderes de mercado: BR, Ipiranga, Raizen e Alesat \*\* Líderes de mercado: BR, Ipiranga, Raizen e Max Distribuidora \*\*\* Líderes de mercado: BR, Ipiranga, Raizen e Araguaia Distribuidora

[https://s2.glbimg.com/zEqv\\_sXAuoVylOODgL121dr14IQ=/1000x0/smart/filter:s:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2021/L/b/ynWi5wTV00rtBmd6wHiw/arte11emp-101-combu-b4.jpg](https://s2.glbimg.com/zEqv_sXAuoVylOODgL121dr14IQ=/1000x0/smart/filter:s:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/L/b/ynWi5wTV00rtBmd6wHiw/arte11emp-101-combu-b4.jpg)

O mercado brasileiro de distribuição de combustíveis passou, entre 2014 e 2019, por um movimento de desconcentração, de acordo com estudo recente da Agência Nacional do Petróleo (ANP). Apesar do avanço,

o Brasil ainda possui grau expressivo de concentração e há dúvidas se as empresas menores conseguirão continuar a ganhar mercado nos próximos anos, mesmo com a entrada de investidores internacionais e a abertura do refino.

Embora novos agentes tenham desembarcado no Brasil, ainda não há um consenso sobre os rumos da distribuição. O Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP) destaca, por exemplo, que o fim do monopólio no refino tende a trazer competição para toda a cadeia. Já as pequenas distribuidoras regionais, que vêm ampliando a participação, temem que a venda de refinarias da Petrobras para



grandes distribuidoras como Ipiranga e Raízen gere uma verticalização de suas atividades. Irregularidades, como sonegações, também podem inibir investidores.

Para a ANP, o Brasil ainda pode ser classificado como um mercado de “alta concentração” ou de “concentração moderada”, a depender do indicador utilizado e do combustível em questão. Os níveis mais altos de concentração estão nas vendas de diesel e os patamares mais moderados no etanol - justamente o segmento mais afetado por casos de irregularidades.

A agência utiliza dois indicadores diferentes para medir o grau de concentração, sendo um deles o CR4 - que mede a fatia das quatro maiores distribuidoras (BR, Ipiranga, Raízen e Alesat nas vendas de diesel e gasolina) em relação ao todo. De 2014 para 2019, esse índice caiu de 74,2% para 67,45% na gasolina; de 64,7% para 59,4% no etanol; e de 82% para 74% no diesel.

O presidente da Associação Brasileira de Importadores de Combustíveis (Abicom), Sergio Araujo, diz que essa desconcentração foi possível graças ao avanço das distribuidoras regionais. Ele destaca que, desde que a Petrobras passou a trabalhar com uma política de preços atrelada ao mercado internacional (inclusive com prêmios altos, entre 2016 e 2017) houve uma janela de oportunidade para que importadores privados expandissem sua atuação no país, oferecendo a essas distribuidoras produtos mais competitivos, proporcionando ganho de mercado.

Entre os destaques, nesse sentido, segundo a ANP, estão a Atem's e Equador (região Norte); Royal Fic e Taurus (Centro-Oeste); e Rodoil e a Ciapetro (Sul). Araujo, contudo, tem dúvidas sobre a sustentabilidade do avanço das companhias de menor porte. Atualmente a Abicom considera que a estatal vem praticando “preços predatórios” sistematicamente desde 2020 e protocolou na sexta-feira um ofício no Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) alertando a autarquia. “As janelas para importadores privados estão fechadas. Se a Petrobras mantiver a conduta atual, com preços abaixo da paridade, isso prejudicará as distribuidoras regionais”, afirma Araujo.

Já a Petrobras esclareceu que os custos de importação variam de agente para agente e reforçou que a paridade de importação, as margens para remuneração e o nível de participação no mercado seguem como pilares de sua precificação. Segundo a estatal, a Abicom pretende um “aumento de preços que ‘proteja’ a atuação de agentes menos eficientes” no mercado.

A desconcentração, nos últimos anos, coincide também com a entrada de novos agentes no setor. Desde 2018, estrearam no mercado brasileiro, por meio de aquisições de empresas regionais, PetroChina, Vitol e Total. Essas companhias ainda possuem parcelas pequenas do mercado (de cerca de 1% cada), mas têm um grande potencial de expansão - o que ajudaria a reduzir a concentração das atuais líderes. Um executivo de uma distribuidora afirma, sob a condição de anonimato, porém, que essas empresas “colocaram um pé no Brasil”, mas ainda mantêm investimentos em compasso de espera, no aguardo da definição da abertura do refino.

Segundo a fonte, enquanto não houver evolução da pauta tributária, para coibir os devedores contumazes, e a revisão do marco regulatório do setor pela ANP não se esgotar há um teto para o crescimento dos novos entrantes.

Distribuidoras regionais temem também que grandes companhias, como Ipiranga (Ultra) e Raízen, entrem no refino e verticalizem seus negócios, oferecendo preços mais vantajosos para empresas de seus próprios grupos. Existe uma expectativa de que distribuidoras maiores, com demandas maiores, sejam capazes de negociar melhores condições de preços com os novos refinadores. Hoje, a Petrobras vende para todas as empresas pelo mesmo preço.

A Brasilcom, que representa 46 distribuidoras de menor porte, pediu ao Cade a suspensão temporária da venda das refinarias da Petrobras, até que sejam definidas regras de transição para garantir a concorrência no setor. A associação alega que, originalmente, acreditava que a venda seria “um bom negócio”, mas que o governo tem sido incapaz de evitar eventuais monopólios privados. As regionais defendem que o mercado continue sem diferenciação de preços por um

período de transição. A Brasilcom acredita que a concorrência só aumentará quando novas refinarias e oleodutos forem construídos no país.

“Vai depender de como esse processo [de abertura] vai se desenrolar. Isso reforça a importância da atuação de órgãos como Cade e ANP. A abertura do refino não vai ser neutra: ou vai aumentar ou diminuir o grau de concentração”, comenta o pesquisador do Instituto de Energia da PUC-Rio, Edmar Almeida.

Para um executivo de uma grande distribuidora, o temor da Brasilcom é injustificado. A fonte lembra que o Cade vetou a venda de duas refinarias numa mesma região para uma mesma empresa. “Mais verticalizado do que o mercado hoje é impossível”, afirma.

“[Com a quebra do monopólio no refino] espera-se a chegada de novos agentes, trazendo ainda mais dinamismo ao setor (...). Com novos agentes no refino, novas ofertas de infraestrutura e otimização da logística, a competição em toda a cadeia tende a aumentar ainda mais”, diz o IBP em nota.

A entidade também faz coro à necessidade de combate às irregularidades. Executivos do setor relatam que devedores contumazes têm desequilibrado a concorrência e levado empresas a abandonarem o negócio. A desconcentração apontada pela ANP precisa, nesse sentido, ser relativizada. Embora a participação das líderes de mercado tenha caído, o número de agentes autorizados no Brasil caiu de 205 em 2014 para 157 em 2019. A ANP atribui a queda a aquisições.

A ANP revela também que em algumas regiões do país a concentração se agravou, com destaque para o Norte.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data : 11/01/2021*



## O GUIA FINANCEIRO

### EDUCAÇÃO: A ÚLTIMA NA FILA NO BRASIL

O economista Marcos Lisboa – atual presidente do Insper e famoso por dizer verdades inconvenientes – disse certa vez que o Brasil não é pobre à toa; segundo ele, o que acontecia aqui era trabalho de profissional. Há vários aspectos na economia e política brasileiras que confirmam essa tese, mas talvez a mais evidente seja a falta de priorização com a educação, sobretudo no ano de 2020.

Com o aumento dos casos do novo coronavírus, o governo optou por fechar as escolas e universidades para conter o avanço da doença. Até aí, esse procedimento foi semelhante ao de outras nações que passaram pela primeira onda, no começo de 2020. Contudo, conforme ficava mais claro quais eram os protocolos sanitários e os procedimentos a serem adotados em espaços fechados e com pequenas aglomerações (como é o caso da escola), os países aos poucos foram ganhando confiança para reabrir os locais de ensino e retomar aulas presenciais, equilibrando o modelo híbrido com as aulas remotas em outras datas.

E que fique claro: foi dada prioridade total em alguns países para que as escolas voltassem antes de outros estabelecimentos. No Uruguai, na Nova Zelândia, na Alemanha e na Dinamarca as escolas reabriram antes de shoppings, comércios de rua, restaurantes e bares. São incontáveis as evidências científicas que mostram o ganho de preservar as escolas abertas e funcionando, mantendo os alunos engajados e interessados, evitando dessa forma casos de evasão escolar ou de retrocessos significativos no aprendizado.

Aqui no Brasil, infelizmente, o discurso de que a escola era a “vilã” da história colou e o retorno foi sendo adiado, misturando com a eleição municipal no final do ano, que impedia qualquer decisão

impopular àquela altura. Academias voltaram, parques de diversão reabriram, escolas de dança voltaram a funcionar. Vimos até cidades que liberaram festa em bufê infantil para até 100 pessoas, mas proibiram o retorno das escolas, inclusive particulares que investiram em EPIs e alteraram processos para receber os alunos e funcionários. Até ensaio de escola de samba foi marcado, mas escolas continuaram com cadeados nas portas.

Aparentemente, o problema era ensinar português e matemática, mas aprender a sambar ou outro estilo de dança ou ainda dar uma voltinha na roda gigante estava liberado. Se optamos por abrir gradualmente, qual foi o motivo para deixarmos a escola por último?

A versão dos sindicatos de professores – mostrando toda a sua hipocrisia logo depois – reverberou bem mais do que a de pediatras e especialistas (como OMS, por exemplo) que mostraram que a escola não era o vetor principal de transmissão de COVID-19. Embora a sociedade não sinta agora os efeitos do período prolongado de fechamento das escolas, as evidências apontam para impactos gigantescos sobre o aprendizado dos alunos afetados, sobre o salário recebido no futuro, e ainda sobre questões associadas à nutrição, saúde mental e muitas outras.

Ninguém em sã consciência defende que as escolas deveriam abrir sem uma mínima preparação, adequação de processos, equipamentos apropriados, etc. Isso é evidente. No entanto, fica a impressão que todos os – já conhecidos – problemas de muitos anos da educação pública são os atuais impeditivos para o retorno às aulas presenciais. Obviamente, não será possível resolvê-los por inteiro para reabrir as escolas com segurança, tampouco esperar uma vacinação em massa que sequer tem data marcada por um governo que não tem o mínimo apreço para o planejamento mais elementar.

Por outro lado, foi raro ouvir uma voz dissonante desse discurso central que convenceu bem mais que a metade da sociedade de que as aulas não poderiam voltar. Para além dos discursos vazios, foram poucos os que de fato cobraram o poder público por todas as vias legais, entenderam todos os processos, identificando as reais dificuldades da volta às aulas presenciais.

As escolas receberam os EPIs? Quais escolas estão prontas para voltar? As aulas remotas estão sendo efetivas? Qual a taxa de participação dos alunos nessas atividades? Qual é a taxa de evasão/abandono média em comparação ao período pré-pandemia? Qual é a política que está sendo adotada para alunos que não estão conseguindo acompanhar as aulas remotas? Indicadores claros com constante monitoramento que levam a novas políticas públicas com mais evidências e menos achismos. Esse era o caminho para convencer a opinião pública da grande “bola de neve” que estava se formando.

Gritaria de rede social temos à rodo em tempos de polarização; mas pessoas que genuinamente se envolvem e buscam uma solução para esse problema tão complexo estiveram em falta no período. Uma ausência que foi sentida: afinal, optamos pela solução mais simples deixando escolas fechadas e não encarando o problema de frente.

O desafio na educação é enorme. A pandemia apenas deixou muito mais latente como a falta de estrutura e de recursos atrapalha o aprendizado dos alunos e o próprio fortalecimento da comunidade escolar, tão importante para resultados mais expressivos da educação brasileira, haja vista que os indicadores atuais são motivos de completa vergonha nacional.

No final das contas, optamos por reabrir tudo menos as escolas. Mais uma que o Marcos Lisboa acerta na mosca.

**Fonte: O Guia Financeiro**  
**Data : 11/01/2021**

### FALTOU O REEMBOLSO DO ICMS AOS EXPORTADORES NO ACORDO DA LEI KANDIR

*Por Fernando Facury Scaff*

Finalmente acabou a novela do acordo da Lei Kandir na disputa entre estados e a União. Porém, ficou faltando uma perna nesse ajuste, que envolve três partes, uma delas esquecida, que é a das empresas exportadoras.

Voltarei o filme uns quadros para poder situar aqueles que não acompanharam toda a novela.

A Constituição de 1988 originalmente permitiu aos Estados tributar, via ICMS, a exportação de mercadorias, o que era um erro, pois não se deve usar tributos primordialmente arrecadatórios para situações que devem ser reguladas apenas de forma regulatória pela União, via Imposto de Exportação.

Isso foi corrigido pela Lei Kandir (Lei Complementar 87/95) que proibiu esta tributação e criou um Fundo temporário para compensar as perdas de arrecadação dos cofres estaduais.

Posteriormente, através da Emenda Constitucional 42/03 foram criados dois artigos. Um no corpo permanente (artigo 155, § 2º, X, “a”) e outro no ADCT (artigo 91).

O artigo 155, § 2º, X, “a” determinou que às empresas exportadoras fosse “assegurada a manutenção e o aproveitamento do montante do imposto cobrado nas operações e prestações anteriores”. Ou seja, tais empresas deveriam manter seus créditos.

E o artigo 91 (ADCT) determinou que fosse criada uma “fonte de recursos federal” para financiar os Estados a pagar esses valores, em montante a ser definido em lei complementar, de acordo com critérios, prazos e condições nela determinados, podendo considerar algumas variáveis.

Pois bem, o estado do Pará ingressou com uma ação perante o STF (ADO 25) pedindo que o STF declarasse em mora o Congresso Nacional em razão de não haver editado essa lei complementar prevista no artigo 91, ADCT. Foi relator o Ministro Gilmar Mendes, que, em determinado momento do trâmite, presidiu um acordo histórico firmado entre todos os Estados e a União, pelo qual a União se comprometeu a transferir aos entes descentralizados R\$ 62 bilhões no período entre 2020 e 2037. Isso foi “sacramentado” pela Lei Complementar 137, publicada em 29/12/2020, sendo que a primeira parte dos recursos já foi transferida.

Tudo indica que o conflito interfederativo foi encerrado. Porém, como fica o ressarcimento dos exportadores, parte privada nesse conflito?

Para compreensão do papel das empresas exportadoras é necessário considerar que: (1) o comércio internacional é algo importante para o país, que necessita de reservas internacionais decorrentes da balança comercial; (2) existem resíduos tributários na cadeia exportadora, pois incide ICMS na compra dos insumos para produção dos bens a serem exportados e, a despeito de não haver tributação na exportação, estes resíduos oneram o produto; (3) existe uma regra simples em comércio exterior: não se exporta tributos, apenas mercadorias; logo, não permitir que as empresas exportadoras sejam compensadas desses resíduos implica em tornar os bens exportados mais caros, isto é, não competitivos no mercado internacional – o que acarreta menos vendas e menos saldos na balança comercial internacional, o que é importante para o país. Lucas Bevilacqua tratou de todos esses pontos em sua tese de doutorado, transformada em livro.

Este é o ponto omissos no histórico acordo realizado: não ficou claro que cabe aos exportadores a compensação desses resíduos, decorrentes dos valores transferidos aos Estados. Os R\$ 62 bilhões estão formalmente desvinculados dessa compensação, ingressando sem carimbo nos cofres estaduais, o que manterá essas empresas com o pires na mão implorando aos Estados o ressarcimento desses valores, o que se configura um desrespeito ao artigo 155, § 2º, X, “a” da CF.



Em síntese: o conflito interfederativo foi resolvido (artigo 91, ADCT), mas o conflito privado remanesce, descumprindo a Constituição (artigo 155, § 2º, X, "a").

Alguém dirá: o texto está errado, pois os Estados compensam estas perdas regularmente. Tal alegação será falsa, pois estas compensações são enormemente dificultadas pelos Estados, conforme exposto por Paulo Duarte e Guilherme Mendes, com exemplos dos Estados de São Paulo e Minas Gerais, que poderiam ser ampliados.

Em coluna escrita no já remoto janeiro de 2017, alertei para esse ponto: quem ficará com o dinheiro do Fundo da Lei Kandir? Infelizmente, o acordo histórico não foi claro nesse aspecto.

Naquele texto escrevi: "Não se pode ler o artigo 91 do ADCT sem conectá-lo direta e imediatamente ao artigo 155, parágrafo 2º, X, 'a' da Constituição — ambos criados pela mesma EC 42, de 2003. Aliás, a própria petição inicial da ADO 25 faz a conexão entre os dois artigos, embora silencie quanto ao ressarcimento dos exportadores."

O que fazer? As empresas exportadoras devem ir ao Poder Judiciário para vincular um artigo constitucional a outro, fazendo com que estes R\$ 62 bilhões, a serem pagos entre 2020 e 2037, sejam usados primordialmente para compensar as empresas exportadoras. Porém tais empresas devem agir logo, senão esses recursos irão pelo ralo, dia a dia.

*Fonte: Consultor Jurídico*

*Data : 11/01/2021*



## **G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO**

### **BALANÇA COMERCIAL REGISTRA SUPERÁVIT DE US\$ 1,1 BILHÃO NA PRIMEIRA SEMANA DE JANEIRO**

De acordo com o Ministério da Economia, o Brasil exportou US\$ 4,885 bilhões e importou US\$ 3,744 bilhões no período.

*Por Laís Lis, G1 — Brasília*

A balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 1,110 bilhão na primeira semana de 2021, informou nesta segunda-feira (11) o Ministério da Economia.

O superávit é registrado quando as exportações superam as importações. Quando ocorre o contrário, é registrado déficit comercial.

Na primeira semana de janeiro as exportações somaram US\$ 4,855 bilhões e, as importações, US\$ 3,744 bilhões.

Considerando-se a média por dia útil, as exportações registraram alta de 47,4% e, as importações, aumento de 1,8%, na comparação com igual período de 2020.

Segundo o Ministério da Economia, na primeira semana do ano as vendas da indústria extrativa aumentaram 75%, puxadas pela exportação de minério de ferro que cresceu 86%. As vendas de produtos agropecuários aumentaram 44,9% e, as da indústria de transformação, alta 36,8%.

O Brasil aumentou a importação de produtos agropecuários em 3,8% e a de produtos da indústria de transformação em 1,7%. Por outro lado, caíram em 20,2% as importações de produtos da indústria extrativa.

Em 2020, a balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 50,995 bilhões. Em todo o ano passado, as exportações somaram US\$ 209,921 bilhões e, as importações, US\$ 158,926 bilhões.

A média diária das exportações em 2020 foi 6,1% menor que a de 2019. Já as importações foram 9,7% menores.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP  
Data : 11/01/2021

## FOLHA DE S.PAULO

### FOLHA DE SÃO PAULO - SP

#### ARGENTINA SUSPENDE PROIBIÇÃO DE EXPORTAÇÃO DE MILHO E LIMITA EMBARQUES DIÁRIOS

Terceiro maior fornecedor mundial do cereal, país anunciou em dezembro uma paralisação de dois meses para controlar preço doméstico

BUENOS AIRES | REUTERS - A Argentina suspendeu a proibição das exportações de milho anunciada em dezembro e vai optar por um limite diário temporário de 30 mil toneladas nas vendas ao exterior, disse o Ministério da Agricultura nesta segunda-feira (11), recuando da medida mais restritiva que havia enfurecido agricultores na indústria de grãos do país.

O terceiro maior fornecedor mundial do cereal anunciou em 30 de dezembro uma paralisação de dois meses nas exportações de milho em uma tentativa de controlar os preços domésticos dos alimentos em meio a uma longa recessão e a pandemia da Covid-19.



[https://f.i.uol.com.br/fotografia/2020/02/12/15815538585e4498c20d87a\\_1581553858\\_5x2\\_lg.jpg](https://f.i.uol.com.br/fotografia/2020/02/12/15815538585e4498c20d87a_1581553858_5x2_lg.jpg)

*Milho sai de colheitadeira para carroceria de caminhão em lavoura no norte do Paraná - Mauro Zafalon - 21.jul.2016/Folhapress*

O Ministério da Agricultura disse em um comunicado na madrugada desta segunda-feira que fechou acordos para garantir o fornecimento doméstico de milho e amortecer os preços locais contra as flutuações nos mercados internacionais, permitindo o fim da proibição total dos embarques.

A indústria bovina e avícola da Argentina usa o milho para a engorda dos animais. O governo esperava inicialmente que, ao manter mais milho no país, o custo da alimentação do gado cairia, aumentando o abastecimento doméstico de alimentos.

Mas os agricultores protestaram contra a suspensão na semana passada e lançaram uma greve, dizendo que a proibição total pressionou a produção para baixo e os forçou a moderar os investimentos.

As associações argentinas de soja, milho, trigo e sementes de girassol disseram que tal intervenção nos mercados de exportação minou a confiança e levaria a uma retirada imediata dos investimentos.

Fonte: Folha de São Paulo - SP  
Data : 11/01/2021

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### PORTO DE SANTOS CONTA COM MAIS UM PÁTIO REGULADOR PARA CAMINHÕES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11 Janeiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210111-spa.jpg>

Na foto: à esquerda, Ednilson Souza, representante do pátio credenciado; à direita, Marcelo Ribeiro, diretor de Operações da SPA

A Santos Port Authority (SPA) credenciou mais um pátio regulador para atuar no agendamento de caminhões com cargas destinadas ao Porto de Santos. O novo credenciado fica em Cubatão, na zona industrial, e tem capacidade estática para 350 vagas em uma área de 55 mil metros quadrados.

O Ceparcking é um pátio regulador administrado pela empresa Terloc (Terminal Logístico Cesari), que integra o grupo Cesari, com atuação nos setores de armazenamento, transporte de produtos químicos, beneficiamento de fertilizantes, manutenção e limpeza de contêineres.

É o sétimo pátio regulador credenciado pela SPA – são três em Cubatão (o Ceparcking e mais dois que já estavam em atividade), um em Santos, um na capital paulista, e outros dois no interior de São Paulo (Cordeirópolis e Sumaré).

“Com o novo credenciamento, o Porto de Santos conta com mais um auxílio no agendamento da chegada de cargas, iniciativa que evita a formação de congestionamentos nas rodovias de acesso e no entorno da área portuária”, afirma o diretor de Operações da SPA, Marcelo Ribeiro.

O caminhoneiro que vem ao Porto de Santos ganha mais uma opção de estrutura para aguardar o horário agendado para a entrega da sua carga nos terminais, com sanitários, vestiários, restaurante e lanchonetes, unidade de atendimento médico de emergência, área de descanso segura e monitorada, posto de serviços e 24 horas de funcionamento.

Desde 2014, a chegada de caminhões ao Porto de Santos é agendada. Esta necessidade visa principalmente ao atendimento do escoamento da safra nacional, que começa em fevereiro com a soja, com pico de fluxo em março e abril. No segundo semestre, o milho tem sua entrega de safra e o maior número de veículos rodoviários chega em agosto. Como as cargas chegam de distâncias que exigem dias de viagem, para evitar que os caminhões formem filas nas rodovias ou mesmo nas avenidas de acesso ao Porto, o ajuste do período agendado é feito com a parada obrigatória nestes pátios fora do Porto, que foram credenciados pela SPA para fazer a triagem e funcionar como estacionamento até a chamada dos caminhões aos terminais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/01/2021

#### BR DO MAR DEVE INCENTIVAR CRESCIMENTO DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS NO NORTE E NORDESTE, DIZ ESPECIALISTA

Por Dérika Virgulino NAVEGAÇÃO 11 Janeiro 2021



### Arquivo

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/180329-navio-porta-conteiner-cabotagem.jpg>

Os investimentos estão alinhados a demanda gerada pelas commodities agrícolas e minerais.

O número de arrendamentos de áreas nos portos brasileiros vem crescendo nos últimos anos, e as regiões Norte e Nordeste do país estão na mira do governo federal. Na lista de licitações de áreas nos portos, previstas para 2021 e 2022, oito estão

localizadas naquelas regiões. De acordo com o advogado e sócio da Promare, Larry Carvalho, os investimentos estão alinhados com as necessidades de desenvolvimento, sobretudo do Nordeste, em virtude da demanda gerada pelas commodities agrícolas e minerais.

Carvalho afirmou que não restam dúvidas que o Projeto de Lei (PL 4199/2020), BR do Mar, pode ser um incentivo para o crescimento de arrendamentos nos portos de propriedade pública, com destaque para o Nordeste, assim como para investimentos de modo geral. “As expectativas para a região são as melhores possíveis”, destacou. Segundo ele, o BR do Mar deve servir de propulsor para novos investimentos e terminais, focados na cabotagem como Hub de distribuição de carga para a região.

Ele lembrou que já vem ocorrendo uma série de arrendamentos no Arco Norte e Nordeste, sob a gestão do Ministério da Infraestrutura e que isso é importante, tendo em vista que durante vários anos essas regiões foram relegadas a poucos investimentos em infraestrutura. Segundo ele, isso reduziu a competitividade da região, além de ter contribuído para o aumento do chamado Custo Brasil.

Apesar de o governo ter um amplo projeto de arrendamentos, Carvalho acredita ser essencial que sejam discutidos alguns aspectos da Lei dos Portos e garantir maior segurança jurídica aos investidores. “Além disso, vários players sempre demonstram a necessidade de se discutir e redesenhar o papel e a função dos OGMOs (Órgão de Gestão de Mão de Obra)”, diz.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 11/01/2021*

## COM 25,6 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS EM 2020, PORTO DE SUAPE BATE NOVO RECORDE HISTÓRICO

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Janeiro 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200716-porto-de-suape.jpg>

O Porto de Suape começa o ano comemorando um novo recorde histórico. Balanço anual contabiliza 25,6 milhões de toneladas movimentadas em 2020, um aumento de 7,53% em relação a 2019, quando o porto movimentou 23,8 milhões de toneladas. Em números absolutos são 1,8 milhão de toneladas a mais. É o maior volume já registrado nos 42 anos de Suape e acima da meta estabelecida para o ano, marcado por uma

pandemia que atingiu a economia mundial.

"O aumento da demanda pelo Gás Liquefeito de Petróleo (GLP, o gás de cozinha), óleo bunker (combustível marítimo) e petróleo teve grande influência nos resultados e devemos destacar também o crescimento do transbordo de contêineres, fruto de uma estratégia comercial conjunta do Tecon com o porto, ofertando condições especiais ao mercado. Essas operações de transbordo tiveram um crescimento de 57,6%, saltando de 26.361 TEUs em 2019 para 41.560 TEUs em 2020", observa o





presidente do Porto de Suape, Leonardo Cerquinho. "Esse é o primeiro passo em direção à vocação de Suape em tornar-se hub da região nordeste para a operação de contêineres, como já somos nos graneis líquidos e veículos. Novas ações estão previstas para o ano de 2021, que alçarão a operação de contêineres de Suape a outro patamar de competitividade".

Suape se mantém líder nacional na movimentação de graneis líquidos (combustíveis, GLP, óleos minerais, etc.), o que o torna também o principal porto de cabotagem do Brasil, a partir da distribuição dos produtos para outros terminais em navios menores. Esse tipo de carga, que representa 74% da movimentação em Suape, teve um crescimento de 8,4%, passando de 17,6 milhões de toneladas em 2019 para 19,1 milhões no ano passado. São 1,4 milhões de toneladas a mais.

As cargas conteineirizadas apresentaram um crescimento de 3,6% em toneladas, passando de 5,3 milhões de toneladas para 5,5 milhões de toneladas. Em TEUs (do inglês Twenty-foot Equivalent Unit - unidade equivalente a 20 pés), esse aumento foi de 1,6% (de 476.304 TEUs para 483.919).

Impulsionados pelo crescimento da demanda de trigo, os graneis sólidos tiveram o maior percentual de aumento, tendo encerrado o ano com 588,2 mil toneladas, 19,8% a mais do que no ano anterior, com 490,8 mil toneladas. Já a carga geral solta contabilizou aumento de 4,4%, saindo de 386,5 mil toneladas em 2019 para 403,4 mil toneladas em 2020.

"Foi um ano de desafios imensos, vencidos com muita união, responsabilidade e compromisso por parte de toda a comunidade portuária e do Governo do Estado/Secretaria de Desenvolvimento Econômico. Tivemos que nos adaptar, adotar uma série de medidas para proteger a saúde dos trabalhadores portuários (ainda em vigor) e garantir o abastecimento da população. E hoje podemos comemorar resultados excepcionais, pois não só garantimos o bom funcionamento de Suape, mas aumentamos a produtividade e avançamos em muitos projetos e ações que vêm tornando o porto ainda mais competitivo. E as perspectivas para 2021 são bastante positivas, há muitas e importantes sementes plantadas", comemora Cerquinho.

Fonte: Ascom Suape

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/01/2021



## MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

### MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

Agora ficou mais fácil acompanhar as notícias publicadas no InforMS. A publicação enviada diariamente está agora disponível em tempo real no formato RSS.

Para utilizar os recursos de "feeds" é necessário ter um software agregador de notícias instalado em seu computador. Basta inserir o link do arquivo XML do InforMS <http://www.mercoshipping.com.br/feed.xml> no seu agregador para receber as notícias.

Para obter maiores informações consulte as instruções constante no site da Merco Shipping ([www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)).

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006