

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 003/2021
Data: 06/01/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PORTO 360° ENTREVISTA ROGÉRIO SANTOS	4
SANTOS BRASIL DEMITE 120 MOTORISTAS E ANUNCIA QUE SERVIÇO SERÁ TERCEIRIZADO	4
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE SANTOS SUPERA EXPECTATIVAS EM 2020.....	5
JUST IN CASE CHEGAMOS EM 2021! MUDANÇAS JUST IN TIME!.....	6
ALEXANDRE MACHADO: PETRÓLEO E GÁS ALÉM DAS 200 MILHAS	7
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	8
CONFIRA O CALENDÁRIO DE AUDIÊNCIAS VIRTUAIS DA ANTAQ ATÉ O INÍCIO DE FEVEREIRO	9
ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA VIRTUAL SOBRE RETIRADA DE RESÍDUOS DE EMBARCAÇÕES	9
ABTRA – ASSOC. BRAS. DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS	10
ESCALAS DE NAVIOS CONTÊINERES NOS PORTOS BRASILEIROS CAEM 3% EM 2020 EM COMPARAÇÃO A 2019	10
PRIVATIZAÇÃO DE PORTO AUSTRALIANO SERÁ BASE PARA DESESTATIZAÇÃO DE SANTOS, DIZ MINFRA	11
I7NEWS	12
GOVERNO BOLSONARO ENTREGA QUASE 100 OBRAS E 12 CONCESSÕES, EM 2020, MINISTRO COMEMORA E QUER BATER NOVA META	12
PORTAL PORTO GENTE	12
TECNOLOGIA DEVE IMPULSIONAR COMÉRCIO EXTERIOR EM 2021	12
GESTÃO PORTUÁRIA: SAIBA TUDO SOBRE O CURSO	13
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	15
OGMO/SANTOS: BANCA EXAMINADORA DE SHIPLOADER (OSL) – CATEGORIA SINDOGEESP	15
MULTINACIONAL ADM FECHA 2020 COM AUMENTO DE 7% NA ORIGINAÇÃO DE GRÃOS DO BRASIL.....	16
NAVIO DA MARINHA INVESTIGA E ESTUDA O MAR DA MADEIRA	16
PORTO DE LEIXÕES REFORÇA LIGAÇÃO A INGLATERRA E IRLANDA, ESTREANDO LIGAÇÕES DIRETAS	17
REVISTA VEJA	17
COLUNA RADAR - CGU VÊ DRAGAGEM DE PORTOS À DERIVA NO PAÍS	17
ISTOÉ - DINHEIRO	18
PETROBRAS CONFIRMA REAJUSTE DE 6% PARA O GLP A PARTIR DO DIA 7 DE JANEIRO.....	18
NOVO PRESIDENTE DE COMISSÃO DA CÂMARA DOS EUA PROMETE PRESSÃO SOBRE ‘BOLSONAROS DO MUNDO’	18
ÍNDICE DE COMMODITIES DO BANCO CENTRAL CAI 1,36% EM DEZEMBRO ANTE NOVEMBRO	19
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	20
GREENYELLOW VAI CONSTRUIR USINA FOTOVOLTAICA DE 4,5 MW NO INTERIOR DO RIO.....	20
EIG SAI DA TBG, MAS BUSCA NOVOS NEGÓCIOS NO MERCADO DE GÁS	21
JORNAL O GLOBO – RJ	23
BELO MONTE ENFRENTA NOVA POLÊMICA, AGORA EM TORNO DO PACU	23
BOLSONARO SE REFERIU AO SETOR PÚBLICO AO FALAR QUE O 'BRASIL ESTÁ QUEBRADO', DIZ GUEDES	27
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	28
O ESTABLISHMENT NÃO TEM INTERESSE NA REDUÇÃO DO TAMANHO DO ESTADO”, DIZ SALIM MATTAR.....	28
ENERGIA RENOVÁVEL EM PRÉDIOS PÚBLICOS NO VALE DO RIBEIRA DEVE TRAZER ECONOMIA DE R\$ 4,3 MI POR ANO	30
COM ALTA DO MINÉRIO E COMPRAS DA CHINA, ARRECADAÇÃO DE ROYALTIES ATINGE MARCA RECORDE DE R\$ 6 BI	32
VALOR ECONÔMICO (SP)	33
SOJA EM ALTA MOVE EXPORTAÇÃO BRASILEIRA.....	33
SUZANO CONCLUI VENDA DE FLORESTAS À BRACELL POR MAIS DE R\$ 1 BILHÃO	34
EMBARQUES BRASILEIROS DE SOJA E MILHO DEVERÃO SE MANTER ESTÁVEIS EM 2021, DIZ ANEC	35
ANP TEM DECISÃO FAVORÁVEL NO TRF-5 EM DISPUTA COM MUNICÍPIO DO RN SOBRE ROYALTIES	35
EIG SE DESFAZ DA TBG, MAS MIRA NOVOS NEGÓCIOS EM GÁS NO BRASIL	36
PORTAL PORTOS E NAVIOS	38
PREÇOS DO PETRÓLEO SOBEM COM CORTE DE PRODUÇÃO SAUDITA E QUEDA DE ESTOQUES NOS EUA	38
EXPORTAÇÕES DE CAFÉ AVANÇAM 6,5% NO INÍCIO DA TEMPORADA 2020/21, DIZ OIC	38
DIRETORA DA ATP: “MESMO RESPONSÁVEL PELO SALDO DA BALANÇA COMERCIAL, SETOR PORTUÁRIO NÃO TEVE ISENÇÃO”.....	39



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 003/2021
Página 3 de 40
Data: 06/01/2021
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	40
MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	40



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO 360° ENTREVISTA ROGÉRIO SANTOS

O programa Porto 360° que vai ao ar hoje, às 19h45, nas redes sociais do Grupo Tribuna, terá como entrevistado o novo prefeito de Santos, Rogério Santos. O chefe do Executivo municipal vai tratar de seus planos para o setor. A apresentação é de Maxwell Rodrigues.

O Porto 360° é transmitido na página do Grupo Tribuna no Facebook ([facebook/grupo.tribuna](https://facebook.com/grupo.tribuna)) e no canal do jornal A Tribuna no Youtube.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 06/01/2021

SANTOS BRASIL DEMITE 120 MOTORISTAS E ANUNCIA QUE SERVIÇO SERÁ TERCEIRIZADO

Operadora que administra o Terminal de Contêineres do Porto de Santos demitiu funcionários na segunda-feira. Caso foi levado para o Ministério Público e pela sindicato da categoria

Por **Fernanda Balbino**



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.136165:1609879025/Santos-Brasil-demite-120-motoristas-e-servico-sera-terceirizado.png?f=2x1&\\$p\\$f=1e6d92a&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.136165:1609879025/Santos-Brasil-demite-120-motoristas-e-servico-sera-terceirizado.png?f=2x1&pf=1e6d92a&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Motoristas foram surpreendidos ao saberem da notícia dos desligamentos (Foto: Reprodução/Guarujá Mil Grau)

A Santos Brasil, operadora logística que administra o Terminal de Contêineres do Porto de Santos (Tecon Santos) demitiu

todos os seus 120 motoristas na última segunda-feira (4). Agora, a empresa pretende terceirizar o serviço. O caso foi levado ao Ministério Público do Trabalho (MPT) pelo sindicato que representa a categoria.

De acordo com a Santos Brasil, o processo de terceirização da atividade faz parte de uma estratégia da empresa. O terminal destaca, ainda, que o corte nada tem a ver com a falta de demanda citada como justificativa para a dilação do prazo para a realização de investimentos no Porto de Santos.

Conforme publicado por A Tribuna, a empresa adiou 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 operadora do Tecon, a estimativa é investir, até o próximo ano, ao menos R\$ 360 milhões – R\$ 313 milhões já foram executados.

Os motoristas que atuavam na Santos Brasil foram surpreendidos pela notícia da demissão em massa na manhã do primeiro dia útil do ano. Logo às 8 horas, eles foram informados sobre a extinção do cargo.

“A Santos Brasil deu um golpe nos trabalhadores e em si própria”, diz o presidente do Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários de Santos e Região, Valdir de Souza Pestana. “Ao terceirizar a mão de obra, reconhece sua incapacidade de gerir transporte”.

Além do terminal localizado em Vicente de Carvalho, em Guarujá, a Santos Brasil tem uma unidade no bairro Alemoa, em Santos. Os motoristas demitidos atuavam entre as unidades, assim como em instalações portuárias e os depots, que são especializados em contêineres vazios.

Os profissionais desligados do Tecon também faziam a coleta e a entrega de carga para os clientes. Agora, todos esses procedimentos serão realizados por empresas terceirizadas.

Em nota, a Santos Brasil informou que “todos os profissionais desligados receberam um pacote de saída diferenciado. Além disso, a companhia contratou uma empresa de recolocação profissional que mapeou vagas no mercado para apoiar esses profissionais a serem recolocados o mais rapidamente possível”.

A Tribuna apurou que parte dos trabalhadores resolveu aderir ao processo de recolocação. E alguns estão em processo de indicação.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 06/01/2021

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE SANTOS SUPERA EXPECTATIVAS EM 2020

Marca supera em 9,3% o volume operado no cais santista em 2019

Por Fernanda Balbino



[https://www.tribuna.com.br/image/content/policy:1.49722:1556290828/Porto-de-Santos.jpeg?f=2x1&\\$p\\$f=6e49be5&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/content/policy:1.49722:1556290828/Porto-de-Santos.jpeg?f=2x1&pf=6e49be5&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Porto de Santos movimentou 146,5 milhões de toneladas de cargas em 2020 (Carlos Nogueira)

O Porto de Santos movimentou 146,5 milhões de toneladas de cargas durante todo o ano passado. A marca supera em 9,3% o volume operado no

cais santista em 2019 e também ultrapassa as projeções de especialistas do setor.

O dado foi divulgado nesta quarta-feira (6) pela Autoridade Portuária de Santos (APS), novo nome da Companhia Docas do Estado de São Paulo. Porém, a estatal que administra o Porto de Santos ainda não consolidou os números referentes à movimentação de cargas em dezembro.

Mesmo durante a pandemia de covid-19, a marca alcançada em 2020 é maior do que a projeção divulgada pelo diretor-presidente da APS, Fernando Biral, no mês passado. E o agronegócio foi o carro-chefe da movimentação no cais santista.

“Historicamente a produtividade dos portos aumenta em ocasiões de crises. Foi assim nas grandes guerras e, agora, diante a pandemia. Cresce a demanda de alimentos e respondemos com grãos, sendo necessário importar equipamentos e fertilizantes, por exemplo. Nunca vimos tanto adubo nesse Porto”, destacou o economista e professor universitário, Helio Hallite.

Segundo o especialista em comércio exterior, insumos médicos, fármacos e hospitalares também desembarcaram no cais santista durante todo o ano passado. “Países em lockdown, tomam mais do nosso café e nosso suco de laranja. Contêineres refrigerados levam todos os tipos de carnes para mais de 60 destinos. Esses são alguns dos exemplos mais exponenciais, a prova que o Porto é essencial, a UTI do comércio exterior”.

Já o engenheiro Marcos Vendramini aponta que o crescimento das operações é sustentado por três principais razões. A primeira tem a ver com a economia.

“Ainda que o consumo de itens agrícolas tenha continuado, a incerteza econômica por certo deixou uma demanda represada que será consumida em um cenário de mais certeza da economia - quando as pessoas estiverem mais seguras sobre o desenvolvimento econômico”, afirmou.

Vendramini também destaca que qualquer crescimento econômico adicional gerará uma demanda maior por bens duráveis, possivelmente incrementando também a movimentação de contêineres no cais santista. “O mesmo se aplica aos grãos líquidos como combustíveis que tendem a aumentar com uma maior circulação das pessoas e das cargas e dos químicos com o maior consumo de bens”.

Projeções

Para o economista Fabrizio Pierdomenico, neste ano, a previsão é de um crescimento em torno de 5%, em toneladas no Porto de Santos. A previsão de safra é levada em consideração nesta conta.

“Nossas projeções apontam uma movimentação entre soja, farelo de soja e milho de quase 47 milhões de toneladas em 2021, crescimento de cerca de 7%, comparado ao total previsto para 2020”.

A retomada da economia é outro importante fator a ser analisado. “Se efetivamente o Brasil e o mundo crescerem seus PIBs, grãos líquidos (combustível, químicos e suco de laranja) e contêineres devem crescer na proporção do próprio PIB brasileiro para 2021, estimado entre 3% a 4%, ressalvado algum problema que a pandemia poderá provocar ainda no primeiro semestre desse ano”, destacou Pierdomenico.

Nem tudo são flores

Segundo os especialistas, o crescimento de movimentação de cargas deve se sustentar neste ano. Porém, os reflexos da pandemia já são sentidos.

“Diante a satisfação das estatísticas, uma notícia nos entristeceu: os famosos portos especializados em corte de navios e produção de sucata anunciaram que estão congestionados, pelo surpreendente aumento de navios de passageiros, descomissionados e entregues aos maçaricos”, afirmou Hallite.

Pierdomenico lembra que também há impactos na movimentação de turistas no cais santista. “A pandemia, por sinal, ainda deve provocar alguns efeitos no Porto na movimentação de automóveis e no setor de navios de passageiros, que já teve a temporada 20/21 cancelada”.

Fonte : A Tribuna Digital - SP
Data : 06/01/2021

JUST IN CASE CHEGAMOS EM 2021! MUDANÇAS JUST IN TIME!

Covid-19 também fez com que o mundo repensasse a maneira de se organizar

Por Maxwell Rodrigues



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.6139:1544176773/Porto-de-Santos-terminais.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=8d98193&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.6139:1544176773/Porto-de-Santos-terminais.JPG?f=2x1&pf=8d98193&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Covid-19 também fez com que o mundo repensassem a maneira de se organizar (Carlos Nogueira/AT)

É certo que o mundo, desde o conceito da globalização, atua com o mecanismo "just in time", ou seja, sistema de administração da produção que determina que tudo deve ser produzido, transportado ou comprado na hora exata. Sendo aplicado em qualquer organização, para reduzir estoques e custos.

Contudo, a covid 19 fez com que o mundo e principalmente a Europa e os EUA repensassem a maneira de se atuar neste sentido.

Ao longo das ultimas décadas a China se transformou no estoque do mundo, a quem o mundo recorria diante de qualquer necessidade. Com a chegada da covid 19 a dependência ficou latente pelos produtos acabados ou não provenientes da China. Isso demonstrou a fragilidade do sistema "just in time" para potências mundiais como os EUA e a Europa. Evidente que aqueles que não sofriam de miopia ou se beneficiavam do sistema já tinham percebido isso de forma clara e objetiva.

A China alcançou essa condição com uma política definida como comunista, mas que na verdade muitos classificam como capitalismo selvagem "na veia".

Vejamos, Capitalismo selvagem utilizado pela primeira vez por Karl Marx, em "O Capital", demonstra o receio do que ele denominava de capitalismo econômico, ou o poder do dinheiro ficar na mão do que ele chamava de Leviatã (monstro marinho do caos primitivo, mencionado na Bíblia), onde o Estado com seu poder se torna juiz da situação e árbitro da economia.

Karl Marx denominou de pobreza da pobreza a miséria extrema causada pelo Leviatã: classes operárias com baixos salários no extremo da miséria (pobreza da pobreza), dia de trabalho com 14 horas ou mais e com transporte e alojamento inadequados. Levando o homem à loucura, demência e utilizando-se de drogas para se manter na forma dita "normal".

Hoje, emprega-se a locução "capitalismo selvagem" para indicar um capitalismo de grande concorrência entre as multinacionais. A ONU, portanto, é a grande responsável internacional para que se evite que os mercados se transformem em oligopólios ou comunidades de países de Capitalismo Selvagem.

Diante desta reflexão e com o termômetro mundial político bastante quente, as grandes potências mundiais já estudam a utilização de outro modelo, o "just in case", termo aplicado aos sistemas tradicionais de manufatura usados antes da influência das tecnologias modernas e das novas infraestruturas de transporte. É o contrário, de muitas maneiras, ao sistema de fabricação "just in time", recentemente desenvolvido. Ao traduzirmos esse termo, literalmente teríamos algo como "só no caso". Logo, tem-se o raciocínio de "só pra garantir", só para o caso de precisar de algo, só para o caso de algo dar errado, etc.

Se as grandes potências optarem pelo sistema "just in case", certamente a logística, o comércio mundial, o transporte marítimo e o aéreo sofrerão grandes mudanças, fazendo com que novas estratégias sejam estabelecidas e construídas.

As transformações no setor portuário poderão ser significativas a fim de atender este modelo que protegerá a indústria nacional dos países e as relações comerciais.

Nenhuma definição ainda foi tomada, mas existe uma clara tendência neste sentido.

Just in case talvez seja o novo normal!

Aguardaremos os movimentos em 2021, esperando que "just in case" ou "just in time" a vacina chegue o mais breve possível.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 06/01/2021

ALEXANDRE MACHADO: PETRÓLEO E GÁS ALÉM DAS 200 MILHAS

Área na Bacia de Santos será leiloadada para exploração e produção na Plataforma Continental, em feito inédito na história mundial

Por Alexandre Machado

Iniciamos o ano acreditando na descoberta de uma vacina eficaz para amenizar os impactos da pandemia da covid-19, o que pode gerar reflexos significativos em todos os setores produtivos, inclusive no de energia. Vale dizer que o Brasil, em relação às rodadas de petróleo e gás, desacelerou. Porém, não parou, muito diante da necessidade de promover sua agenda positiva no setor, criando várias iniciativas para impulsioná-lo, em detrimento a um aproveitamento máximo, em relação à corrida para transição para um ambiente de baixo carbono.

Em rápida síntese, tais iniciativas estão previstas no Plano Nacional de Energia 2050 (EPE; ANP, 2020), além do plano de negócios da estatal Petrobras, e contam com o encerramento do monopólio de gás natural e do refino de petróleo pela estatal, devido à abertura do mercado de gás e à venda de suas refinarias e de diversos ativos em áreas maduras (onshore/offshore), visando revitalizar e atender a um novo mercado de pequenos e médios operadores, dinamizando o setor. Espera-se ainda mudanças regulatórias no contrato de partilha de produção, continuidade do ciclo de rodadas de oferta permanente, além de condições financeiras mais favoráveis nas futuras rodadas.

Nesse sentido, dentro de uma das iniciativas, destaca-se a 17ª rodada de licitações para exploração e produção de P&G, no regime de concessão – a qual chama atenção por ser a primeira vez na história mundial que uma área será leiloada para exploração e produção na Plataforma Continental – ou seja, para além das 200 milhas náuticas (cerca de 321km da costa) – parcial ou total, em águas ultra profundas (+1.500m de profundidade). Esta rodada foi inicialmente prevista para 2020, pela Resolução do Conselho Nacional de Política Energética CNPE nº10/2018, sendo alterada pela Resolução CNPE nº 07/2020, ficando para outubro de 2021

Para tanto, foram selecionados 96 blocos nas bacias sedimentares marítimas de Campos, Pelotas, Potiguar e Santos, totalizando aproximadamente 54 mil km². Aqui, destaco, na Bacia de Santos, apenas as áreas confrontantes da Baixada Santista: Peruíbe/SP (SS-AUP4 - S-M1607); Mongaguá/Itanhaém/SP (SS-AUP4 - S-M-1609); Guarujá/Santos/São Vicente/Praia Grande/Bertioga/SP (SS-AUP5 - S-M-1613) e São Sebastião/Ilhabela/Bertioga/Guarujá/SP (SS-AUP5 - S-M-1617), sendo as últimas duas localizadas em áreas além das 200 milhas.

Tal aposta vem sendo analisada pelo mercado com cautela – apesar da grande potencialidade da área, existe o risco exploratório, que se refere à probabilidade de perfurar um poço e não encontrar petróleo. Da mesma forma, conforme o Art. 35 da minuta do contrato de concessão da rodada, a produção em reservatórios situados total ou parcialmente em áreas da plataforma continental além das 200 milhas estará sujeito ao pagamento da contribuição à Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, ou seja, um custo extra ao operador, apesar de ser compensado pela redução das alíquotas de royalties para os blocos do setor SS-AUP5 (além das 200 milhas). Um outro ponto importante, refere-se aos custos e à grande dificuldade logística para atendimento das unidades marítimas (plataformas), principalmente em caso de acidente, o que poderia comprometer não só as cidades confrontantes, mas também o porto estratégico de Santos.

Dessa forma, se, por um lado, o leilão favorável contribuiria para o desenvolvimento local, agora como realidade, por outro, temos o risco operacional que deve ser pensado para um melhor entendimento entre o melhor interesse público e privado. O Acidente da Deepwater Horizon (2010) no Golfo do México nos mostrou as dificuldades e a destruição deixada quando um poço não pode ser rapidamente fechado.

No dia 3 de fevereiro de 2021, por meio de videoconferência, teremos a audiência pública com a participação de todos os interessados. Participe! Inscrições no site rodadas.anp.gov.br/pt/17-rodada-licitacao/consulta-audiencia-publica

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 06/01/2021



CONFIRA O CALENDÁRIO DE AUDIÊNCIAS VIRTUAIS DA ANTAQ ATÉ O INÍCIO DE FEVEREIRO

Até o dia 8, serão realizadas quatro reuniões, entre elas a que discutirá sobre a desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa)

Até 8 de fevereiro, a ANTAQ realizará quatro audiências virtuais para que a sociedade se manifeste sobre os assuntos que a Agência pôs em discussão por meio de consultas públicas. Abaixo, os números das audiências públicas, os temas, as datas e os horários. Caso haja alguma modificação, a sociedade será informada com antecedência.

Audiência Pública nº 17/2020 - Alteração das normas aprovadas pela Resolução nº 912-ANTAQ, de 23 de novembro de 2007, pela Resolução nº 1.274-ANTAQ, de 3 de fevereiro de 2009, pela Resolução nº 1.558-ANTAQ, de 11 de dezembro de 2009, e pela Resolução nº 3.274-ANTAQ, de 6 de fevereiro de 2014, estabelecendo os critérios e procedimentos para prestação de serviços de transporte de cargas perigosas na navegação interior.

Audiência virtual: 18/01 – 15h.

Audiência Pública nº 18/2020 - Obter contribuições, subsídios e sugestões para a proposta de norma que tem por objeto estabelecer critérios e procedimentos para a realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR) e de Avaliação de Resultado Regulatório (ARR), pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

Audiência virtual: 21/01 – 15h.

Audiência Pública nº 19/2020 – Obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos tendentes à licitação do projeto de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), bem como da concessão dos Portos de Vitória e Barra do Riacho.

Audiência virtual: 04/02 – 15h. Haverá, ainda, uma audiência presencial. Em breve, mais informações.

Audiência Pública nº 20/2020 – Obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório referente ao arrendamento de terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de carga geral, especialmente cavaco de madeira, localizado no Porto Organizado de Maceió/AL, denominado área MAC14.

Audiência virtual: 08/02 – 15h.

Vale lembrar que os interessados em opinar sobre os temas podem enviar as contribuições por meio de formulário eletrônico disponível em gov.br/antag, respeitando o prazo de cada consulta pública. Para mais informações, acesse o portal da Agência e localize o box Participação Social.

**Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data : 06/01/2021

ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA VIRTUAL SOBRE RETIRADA DE RESÍDUOS DE EMBARCAÇÕES

Reunião aconteceu nesta terça-feira (5)

A ANTAQ realizou, nesta terça-feira (5), audiência virtual referente à Audiência Pública nº 16/2020, que trata da proposta de resolução que tem por objeto disciplinar a prestação de serviços de retirada de resíduos de embarcações em áreas e águas sob jurisdição brasileira.

Foi a primeira audiência de que o diretor-geral da Agência, Eduardo Nery (foto), participou. “Esse tema relativo à sustentabilidade é fundamental para o país. Com as contribuições da sociedade, entregaremos ao mercado uma norma justa e eficiente, que leva em consideração a questão ambiental”, ressaltou Nery.

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data : 06/01/2021



ABTRA – ASSOC. BRAS. DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS

ESCALAS DE NAVIOS CONTÊINERES NOS PORTOS BRASILEIROS CAEM 3% EM 2020 EM COMPARAÇÃO A 2019

Fonte: Datamarnews

As escalas de navios contêineres nos portos brasileiros são um indicativo da atividade econômica do país. Por isso, a equipe da Datamar reuniu alguns dados que podem funcionar como um termômetro do atípico ano de 2020.

Em dezembro de 2020, o país registrou 664 escalas de navios contêineres em seus portos, uma queda de 2,5% em relação a igual mês de 2019. Em Santos, a queda foi ligeiramente maior, -2,85%. Já na comparação com novembro de 2020, as escalas caíram 5,8%.

Apesar dos efeitos da pandemia da covid-19 na atividade econômica, os portos brasileiros registraram uma queda de apenas 3% nas escalas de navios contêineres em 2020 em relação a 2019. Já o Porto de Santos registrou queda de 4% no período.

A tabela abaixo traz o número de escalas de navios contêineres em cada porto brasileiros em 2020 e seu comparativo com 2019. A maior parte dos portos registrou queda nas atracações. O ano foi muito bom para o agronegócio, e as exportações de grãos bateram recordes, mas a movimentação de contêineres foi menor que em 2019 na maior parte dos portos. O destaque positivo foi o Porto de Navegantes, que cresceu 8%.

Em relação ao crescimento das atracações no Porto de Itaquí deve-se ao fato de que em agosto de 2019 começou uma fase de teste para um serviço regular que se concretizou em fevereiro/2020

De acordo com a Portonave, o resultado do Porto de Navegantes é reflexo de uma somatória de fatores, puxados pela retomada do crescimento econômico – o PIB do Brasil no terceiro trimestre fechou em +7,7%. Mesmo com o cenário da pandemia mundial, o setor portuário não parou e se mostrou essencial, tanto para o abastecimento das indústrias e insumos para o consumo interno, quanto para o envio de produtos e matérias-primas para outros países. As importações, que no início da pandemia até a metade do ano tiveram queda, se recuperaram nos últimos meses. Só em novembro, o Porto de Navegantes teve seis escalas extras de navios.

A conclusão da primeira fase da Nova Baía de Evolução, que possibilita aos portos de Itajaí e Navegantes receber navios com até 350 metros de comprimento, foi um dos fatores que colaborou com o crescimento da movimentação também. Desde maio, mais de 40 navios com mais de 306m

giraram no novo espaço de manobras. Um trabalho que uniu esforços da Autoridade Portuária, Marinha, Praticagem e Governo do Estado para ser executado.

Outro porto que teve uma movimentação maior de contêineres foi Paranaguá, que registrou 3% mais atracções em 2020 em relação a 2019. De acordo com a Portos do Paraná, os portos do estado fecham o ano com quinze recordes batidos. A movimentação histórica de mais de 55 milhões de toneladas de carga movimentada, o maior número de caminhões recebidos no Pátio de Triagem, o maior navio de grãos já recebido, entre outros, fizeram com que os portos de Paranaguá e Antonina se destacassem no setor nacional.

“Apesar da crise sanitária, os portos paranaenses avançaram. O Estado teve uma safra de soja espetacular e o preço do produto no mercado internacional favoreceu as exportações. Além disso, o açúcar teve muito destaque, o frango congelado e o óleo vegetal”, comenta o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Além disso, em dezembro, a autoridade portuária divulgou que o Porto de Paranaguá pode agora carregar mais 120 contêineres cheios, por navio, nos dois últimos berços a leste do cais público: 217 e 218. Isso vale para as grandes embarcações do segmento, que medem mais de 300 metros no comprimento. O aumento significa 15% mais capacidade de movimentação.

“Isso foi possível porque a autoridade marítima acaba de aprovar mais 30 centímetros de calado operacional para esses dois berços. Passamos de 11,80 metros para 12,10 metros”, destaca Luiz Fernando Garcia. O calado operacional é a medida que vai da linha da superfície da água até o fundo do navio (quilha). “Essa medida reflete diretamente na capacidade que os navios têm de carregar. É até onde eles podem afundar, quando carregados”, simplifica Garcia.

Considerando a evolução do calado operacional, nos últimos cinco anos o terminal de contêineres do Porto de Paranaguá incrementou a capacidade de movimentação, por navio, em mais 1.280 TEUs. O ganho de calado operacional obtido de 2015 até esta última revisão é de 1,60 metros.

Para 2021, a pergunta é como a segunda onda da covid-19 e a vacina contra a doença vão afetar a economia brasileira e mundial. Para o mês de janeiro não há previsão de blank sailing.

Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados

Data : 06/01/2021

PRIVATIZAÇÃO DE PORTO AUSTRALIANO SERÁ BASE PARA DESESTATIZAÇÃO DE SANTOS, DIZ MINFRA

Fonte e Informação Agência iNFRA

O processo de privatização do porto de Melbourne, na Austrália, será a base para a metodologia da desestatização da SPA. Foi o que afirmou o secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura, Marcelo Sampaio. Segundo ele, tanto as experiências trazidas pelo modelo quanto os valores envolvidos agradam ao governo.

“O nosso secretário, Diogo Piloni, esteve recentemente na Austrália para saber como aconteceu a privatização do porto. Ele tem dimensões mais próximas ao de Santos. Para esse processo de desestatização, estamos calçados na experiência australiana de privatização de portos. Acredito que os números serão parecidos com o que ocorreu lá. Estamos falando de algo em torno de US\$ 8 bilhões”, disse.

Sampaio falou com exclusividade à Agência iNFRA sobre as perspectivas do órgão em relação aos leilões programados, a aprovação do Marco das Ferrovias e o BR do Mar, além da perspectiva da criação da Infra S.A.

Confira a matéria na íntegra: <https://www.agenciainfra.com/blog/privatizacao-de-porto-australiano-sera-base-para-desestatizacao-de-santos-diz-minfra/>

Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados

Data : 06/01/2021



I7NEWS

GOVERNO BOLSONARO ENTREGA QUASE 100 OBRAS E 12 CONCESSÕES, EM 2020, MINISTRO COMEMORA E QUER BATER NOVA META

Ministro da infraestrutura comemora resultado do Governo Bolsonaro em 2020.

Por Rômulo NC

O Governo Bolsonaro conseguiu atingir marca vitoriosa em 2020. Quando o assunto se trata de obras e concessões, o governo de Jair Bolsonaro teve um grande destaque para cumprir com os projetos que tinham.

O Ministério da Infraestrutura entregou 86 obras. Na área de rodovias foram mais de 1259 quilômetros de duplicação, pavimentação e construção das vias. Além disso, o ano terminou com 12 concessões de ativos de infraestrutura.

Coronavírus não impediu Governo de Bolsonaro de prosseguir com obras

Os números foram apresentados pelo ministro de infraestrutura, no último dia 14 de dezembro de 2020. Na ocasião, o ministro afirmou que o ano havia sido de muitos desafios, mas apesar de tudo muito vitorioso.

O desafio mencionado por Tarcísio foi o coronavírus, doença que vem matando milhares de pessoas no mundo todo, além de ter causado grandes empecilhos para a realização de trabalhos e tarefas corriqueiras.

O ministro também detalhou que conseguiram um resultado bem abrangente com mais de noventa por cento do orçamento liberado em outubro. Agora, pensando em 2021, os planos do ministro estão grandes e esperançosos.

Metas do ministro cresce para 2021, mas Governo Bolsonaro terá que liberar bilhões

Tarcísio quer realizar mais de cinquenta concessões, além de 23 aeroportos; a concessão de duas ferrovias e a renovação antecipada de mais uma; além de 11 lotes de rodovias e 17 terminais portuários. Ainda não está previsto a desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesta).

De acordo com o ministério, todas essas metas devem render R\$ 137,5 bilhões em investimentos contratados e quase R\$ 3 bilhões em outorgas.

Fonte: Portal i7 News

Data : 06/01/2021



PORTAL PORTO GENTE

TECNOLOGIA DEVE IMPULSIONAR COMÉRCIO EXTERIOR EM 2021

Redação Portogente

Pandemia de Covid-19 está levando operadores da cadeia de importação e exportação a buscarem mais informação, dados e inteligência

Um dos setores mais afetados pela pandemia de Covid-19 foi o de comércio exterior, já que o fechamento de fronteiras para evitar a transmissão do vírus também bloqueou o transporte de mercadorias entre países, levando os operadores a buscarem alternativas para realizarem as transações comerciais.



https://portogente.com.br/images/Tecnologia_Freepik_2021.jpg

Imagem do Freepik.

Na esteira desse quadro, empresas que oferecem soluções tecnológicas de inteligência de mercado e análise de dados ganharam terreno e hoje são parceiros imprescindíveis dos players da área de importação e exportação. Como a LogComex, especializada no desenvolvimento de aplicações para toda a cadeia do segmento.

Carlos Souza, cofundador e COO da LogComex, ressalta que a pandemia atingiu de forma mais contundente as empresas de pequeno porte do segmento. “Elas já não tinham tanto caixa e por isso foi muito difícil para se manterem. Observamos que aumentou a desigualdade entre os operadores, principalmente os agentes de carga. Os maiores ficaram ainda mais fortes, enquanto os menores ficaram ainda mais fracos”, pondera.

Outro ponto destacado pelo especialista foi a retração nas importações e na produção industrial que acabou impactando várias cadeias de suprimentos. “Por isso, especialmente em 2020, o mercado de matérias-primas em geral está enfrentando um momento difícil, com a falta de insumos básicos. Nossa expectativa é que isso mude no ano que vem e as empresas se preparem para suprir essa falta que está prejudicando a indústria local”, argumenta Souza.

Ele acredita que em 2021, mais empresas devem se interessar, se envolver e aprender mais a trabalhar com dados de mercado para guiar suas estratégias comerciais. “Outra tendência forte é o trabalho remoto, que também acredito que vai continuar, seja totalmente, como algumas empresas estão fazendo, ou em um modelo mais híbrido, que a LogComex pretende implementar”, estima.

Para Helmuth Hoffstater, cofundador e CEO da LogComex, o foco principal do segmento no próximo ano será a automatização. “As empresas vão buscar muito a redução de custos com a tecnologia. Também vamos observar uma grande busca pela atualização das cadeias logísticas. E, claro, cada vez mais a substituição do papel, para reduzir a burocracia do setor”, aponta.

Hoffstater considera o principal motor para o crescimento da LogComex as pessoas que foram contratadas ao longo do ano. “Trazendo as pessoas certas e respostas para as incertezas de muitas empresas nesse período foi um fator primordial, que ajudou a empresa a atingir o patamar que conquistamos atualmente. Acredito que entramos no momento certo nesse cenário”, finaliza o executivo.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 06/01/2021

GESTÃO PORTUÁRIA: SAIBA TUDO SOBRE O CURSO

Redação Portogente

Pensando em ingressar na área de portos? Neste artigo, saiba tudo sobre o curso de Gestão Portuária e sua carreira!

O setor portuário é um dos que mais cresce no Brasil, principalmente após a descoberta das reservas de pré-sal e os investimentos de modernização na área. Só no último ano, esse setor subiu 13 posições no ranking de modais do Fórum Econômico Mundial no nível de eficiência dos serviços.

E nos próximos anos, o crescimento deve ser ainda maior. De acordo com o Ministério da Infraestrutura, o setor portuário deve movimentar mais de R\$ 30 bilhões em investimentos até 2022.

Mas, o País ainda carece de mão de obra qualificada para atuar na área, como diretores de gestão portuária. Eles são os profissionais que planejam e gerenciam toda a movimentação portuária.

Para quem tem interesse em atuar no setor, a boa notícia é que é possível se formar na área com uma faculdade de dois anos: Gestão Portuária. A seguir, veja tudo sobre esse curso e essa carreira!

O que faz um gestor portuário?

Nos portos, o papel do diretor de gestão portuária ou, simplesmente, gestor portuário é o de planejar e coordenar a movimentação física e o fluxo de informações sobre as operações portuárias e suas necessidades intermodais de transporte.

Esse profissional também é quem atua na administração das organizações portuárias, desempenhando funções estratégicas, administrativas e operacionais.

Segundo o Catálogo Nacional dos Cursos Superiores de Tecnologia, desenvolvido pelo Ministério da Educação (MEC), entre outras atividades desenvolvidas pelo diretor de gestão portuária, estão:

- Gerenciar o transporte aquaviário de carga e passageiros;
- Gerenciar pessoas para proporcionar fluxo otimizado do ciclo origem-destino;
- Planejar e gerenciar a utilização otimizada de equipamentos e as necessidades intermodais;
- Catalogar e gerenciar estratégias de armazenagem, cálculo de fretes, planejamento de transbordos, sistemas de tráfego de navios, rebocadores, taxa de ocupação de berços;
- Gerenciar projetos ambientais e recursos humanos;
- Vistoriar, realizar perícia, avaliar, emitir laudo e parecer técnico na área.

Como é o curso de Gestão Portuária?

O curso superior de Gestão Portuária é uma graduação de nível tecnólogo, ou seja, é um curso mais prático, focado na atuação do mercado de trabalho e com menor tempo de duração. O curso de Gestão Portuária dura, em média, 2 anos (1600 horas).

A graduação em gestão Portuária capacita profissionais a trabalhar no sistema portuário como um todo, nas operações terrestres, marítimas e de produtos, realizando o planejamento e gestão do transporte de pessoas, cargas e materiais.

Ao longo do curso, os estudantes aprendem sobre logística, gestão, segurança, comércio exterior, matemática e normas legais. Confira abaixo algumas disciplinas do curso de Gestão Portuária:

- Comunicação Empresarial;
- Contabilidade;
- Desenvolvimento Sustentável;
- Dinâmica das Relações Interpessoais;
- Direito da Navegação;
- Economia e Mercado;
- Equipamentos e Cargas;
- Estatística Aplicada;
- Estratégia e Marketing Portuário;
- Fundamentos de Administração;
- Gestão de Operações Portuárias;
- Legislação Aduaneira e Portuária;
- Logística e Transporte;
- Matemática Aplicada;
- Matemática Financeira;
- Negócios Internacionais;

- Planejamento Estratégico;
- Plano de Negócios;
- Recursos Materiais e Patrimoniais;
- Sistemática de Importação e Exportação;
- Tecnologia da Informação Portuária e Marítima;
- Técnicas de Informática;
- Tópicos Especiais em Gestão Portuária;
- Ética e Legislação: Trabalhista e Empresarial.

Para se formar, a maioria das instituições de ensino não exige que o estudante apresente o Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) nem cumpra estágio curricular supervisionado obrigatório.

Quais as áreas de atuação de Gestão Portuária?

Após formado, a principal área de atuação dos gestores portuários são os portos. Mas, eles também podem atuar em empresas e organizações de transporte marítimo e hidroviário e de transporte multimodal.

Outras oportunidades para esses profissionais são as empresas de planejamento, desenvolvimento de projetos, assessoramento técnico e consultoria, além de instituições de ensino e centros de pesquisa.

Quanto ganha um gestor portuário?

O salário da área de gestão portuária é um dos pontos que mais atraem a atenção. Conforme o Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED), consultados pelo portal Salario.com.br, a média salarial de um diretor de gestão portuária no Brasil é de R\$ 12.157,79.

Considerando os profissionais contratados em regime CLT, a faixa salarial dos gestores portuários fica entre R\$ 5.000,00 (salário mediana da pesquisa), R\$ 11.096,29 (média do piso salarial 2021) e R\$ 35.799,43 (teto salarial).

Gostou do curso de Gestão Portuária e suas oportunidades de atuação? Compartilhe com a gente nos comentários!

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 06/01/2021



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

OGMO/SANTOS: BANCA EXAMINADORA DE SHIPLOADER (OSL) – CATEGORIA SINDOGEESP

Fonte de informação: OGMO/Santos (6 de janeiro de 2021)

O OGMO Santos, em parceria com a Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) por meio do Ensino Profissional Marítimo (EPM) em continuidade ao processo de atualização e capacitação da mão de obra dos trabalhadores portuários avulsos inscritos perante a entidade, bem como em atendimento à legislação vigente, com base no Programa de Atualização Técnica Profissional, implantado em 2013, convoca os trabalhadores portuários avulsos da categoria SINDOGEESP para Pré-Inscrição da Banca Examinadora de Operação de SHIPLOADER.

LISTA DE CLASSIFICADOS

Os Trabalhadores classificados na lista anexa deverão comparecer no local abaixo informado, 30 minutos antes do início do treinamento devidamente uniformizados com EPI COMPLETO para realização de cadastro e autorização para acesso ao terminal:

Instituição Responsável pelo Curso: CENEP – SANTOS



Instrutor: Roberto Luiz Barreiros Junior

Local: COOPERSUCAR (Terminal Açucareiro Coopersucar – TAC) . Entrada Principal, Armazém VI

Data do Curso: de 7 a 18 de janeiro

Período: das 8 às 12 horas e das 14 às 18 horas

Vagas disponíveis: 92

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

Data : 06/01/2021

MULTINACIONAL ADM FECHA 2020 COM AUMENTO DE 7% NA ORIGINAÇÃO DE GRÃOS DO BRASIL

Fonte de Informação : Moneytimes (6 de janeiro de 2021)

As projeções para 2021 da ADM também são otimistas, mantidas as previsões de nova safra recorde do Brasil (Imagem: Divulgação/ADM)

A multinacional ADM, empresa de commodities agrícolas e de nutrição humana e animal, informou nesta terça-feira que registrou o terceiro recorde anual consecutivo na origem de grãos do Brasil, com um aumento de 7% em 2020 na comparação com 2019.

O volume total de soja e milho originado pela empresa superou a alta registrada na movimentação em 2019, quando a ADM havia elevado a origem em 3% ante o ano anterior, segundo a trading.

“O bom desempenho se deu, principalmente, em decorrência do aumento do volume de soja que cresceu 14%...”, disse a companhia em nota.

Segundo Luciano Botelho, presidente de oleaginosas da ADM para América Latina, “um aspecto que beneficiou a comercialização da safra 2020 foi o fato de que ela já estava colhida quando a pandemia de Covid-19 começou, o que permitiu que seu impacto na oferta de grãos no país fosse menor”.

Além disso, afirmou ele, a “incorporação das atividades da Algar Agro, ocorrida em 2018, também contribuiu para o aumento do volume na origem, e nos permitiu alcançar mais um recorde”.

As projeções para 2021 da ADM também são otimistas, mantidas as previsões de nova safra recorde do Brasil, o maior produtor e exportador global de soja. “Os volumes de origem da ADM devem seguir crescendo também”, comentou a companhia, que não detalhou o volume originado em 2020.

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

Data : 06/01/2021

NAVIO DA MARINHA INVESTIGA E ESTUDA O MAR DA MADEIRA

Fonte: APP - Portos de Portugal (6 de janeiro de 2021)

O navio hidrográfico Almirante Gago Coutinho efetuou levantamentos hidrográficos, realizou o lançamento de boias derivantes no âmbito de uma cooperação com o Global Drifter Program – NOAA e ainda a colheita de diversas amostras de água superficial para análise de microplásticos no âmbito do projeto Volta ao Mundo Sagres 2020, naquela região.

O navio hidro-oceanográfico aproveitou também a oportunidade de passagem na ilha de Porto Santo para a realização de levantamentos hidrográficos, que se enquadram no Programa de mapeamento hidrográfico dos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional designado por SEAMAP 2030. Estes levantamentos proporcionam o conhecimento detalhado da orografia do fundo do mar Português.

Estas ações permitem mapear o fundo dos Oceanos e Mares com alta resolução e criar bases e identificar os locais mais indicados para se mapearem recursos, ecossistemas, fenómenos e sistemas submarinos relevantes para a preservação e exploração sustentada dos Oceanos, o que permite conhecer melhor o mar português.

O NRP Almirante Gago Coutinho, que largou da Base Naval de Lisboa no dia 31 de dezembro rumo a Cabo Verde, é comandado pelo capitão-de-fragata Francisco Calisto de Almeida e possui uma guarnição de 52 militares, onde se inclui uma equipa técnica do Instituto Hidrográfico (da Brigada Hidrográfica), dois aspirantes a oficial da Escola Naval em estágio, uma equipa médica, uma equipa do pelotão de abordagem do Corpo de Fuzileiros e uma equipa de Mergulhadores.

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

Data : 06/01/2021

PORTO DE LEIXÕES REFORÇA LIGAÇÃO A INGLATERRA E IRLANDA, ESTREANDO LIGAÇÕES DIRETAS

Fonte: APP - Portos de Portugal (6 de janeiro de 2021)

A Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL) acaba de anunciar a estreia de duas novas ligações Roll-on/Roll-Off diretas a Dublin (Irlanda) e a Liverpool (Inglaterra), a partir do Porto de Leixões. As novas rotas pretendem dar resposta à efetivação da saída do Reino Unido da União Europeia, permitindo diminuir o tempo de trânsito e simplificar a burocracia envolvida no transporte de mercadorias.

A anterior rota que cobria o Reino Unido, a partir do Porto de Leixões, permitia que o mesmo navio descarregasse em Dublin e, seguidamente, em Liverpool, numa só viagem. Com o Brexit, esta rota apresentava maiores desafios ao nível burocrático, que agora estão simplificados. Com estas novas ligações, Leixões passa a contar com um total de cinco serviços semanais de carga Roll-on/Roll-Off (carga que embarca e desembarca sobre rodas), da responsabilidade do armador CLdN.

“Mais uma vez, o Porto de Leixões está na vanguarda do setor portuário português, procurando dar uma resposta célere, eficiente e duradoura aos desafios desencadeados pela efetiva saída do Reino Unido da União Europeia. Este é um passo da maior importância para as empresas portuguesas que utilizam o porto, que possibilita que estas se mantenham competitivas e que não haja uma travagem abrupta do movimento de importação e exportação por via marítima”, esclarece Nuno Araújo, presidente da APDL.

No segmento de carga Roll-on/Roll-Off, o Porto de Leixões fechou o mês de novembro a registrar uma subida de 5% no número de unidades movimentadas, que correspondem a mais de 1,2 milhões de toneladas de mercadorias.

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

Data : 06/01/2021

veja
on-line
REVISTA VEJA

COLUNA RADAR - CGU VÊ DRAGAGEM DE PORTOS À DERIVA NO PAÍS



https://veja.abril.com.br/wp-content/uploads/2016/12/agenciabrasil260712_abr98871.jpg?quality=70&strip=info&resize=680,453

Navios no porto do Rio de Janeiro (Agência Brasil) Agência Brasil/Divulgação

Um balanço da Controladoria Geral da União divulgado no final de 2020 põe em xeque a política de dragagem dos portos implementada pelo governo federal. Segundo o órgão de controle, existe “clara indicação quanto ao esgotamento do modelo vigente”, além de “impropriedades e irregularidades”, especialmente na segunda fase do Programa Nacional de Dragagem (PND).

O raio-x feito pelo órgão apresenta um conjunto de falhas na gestão, como lacunas institucionais, deficiências de controle e indefinição de responsabilidades. Na prática, há desde a insuficiência na fiscalização das obras de dragagem até a nomeação para cargos comissionados sem respeitar critérios técnicos. A CGU avaliou a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, ligados ao Ministério da Infraestrutura.

A fragilidade institucional do programa de dragagens que, em pouco mais de uma década já passou por quatro órgãos do governo federal e consumiu R\$ 4 bilhões, é evidenciada pelos auditores: “o PND contou com sete secretários/ministros, ao longo de nove anos, entre maio de 2007 e setembro de 2016, sendo que, já no período do PND II, a rotatividade tornou-se mais acentuada, com cinco ministros em menos de três exercícios”.

O governo de Jair Bolsonaro herdou os mesmos vícios de Michel Temer e Dilma Rousseff, ao manter a dança das cadeiras e a consequente indefinição de regras sobre manutenção e investimento na infraestrutura aquaviária. Como exemplo, a CGU cita um banco de dados sobre o trabalho de dragagem no valor de R\$ 7,2 milhões que até hoje não estaria em uso porque sua entrega não foi concluída. O caso não seria isolado. Ele se “estende aos sistemas e demais estudos produzidos em termos e convênios mais antigos, os quais não foram nem ao menos localizados”.

O órgão sustenta que, diante da situação econômica do país, não há mais espaço para o governo manter a política de dragagem por meio de recursos do Orçamento Geral da União sem a contribuição das autoridades portuárias. A recomendação, diz a CGU, seria o uso das receitas arrecadadas nas tarifas cobradas pelos portos, como é o caso da chamada Tabela 1, de infraestrutura de proteção e acesso aquaviário, garantindo assim o aumento da capacidade operacional e logística dos terminais brasileiros.

Fonte: Portal Veja On-line
Data : 06/01/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

PETROBRAS CONFIRMA REAJUSTE DE 6% PARA O GLP A PARTIR DO DIA 7 DE JANEIRO

A Petrobras confirmou nesta quarta-feira, 6, o primeiro aumento do Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) este ano, da ordem de 6%, depois de ter reajustado em 5% em 3 de dezembro. O aumento, válido a partir da quinta-feira, 7, segue a alta do preço do petróleo no mercado internacional, que nesta quarta-feira fechou cotado a US\$ 54,30 o barril do tipo Brent. Em 2020, a alta do GLP foi de 21,9%.

A alta afeta tanto o GLP 13 Kg, o chamado gás de cozinha, que será vendido nas refinarias a R\$ 35,98 o botijão, correspondente a 46% do preço total, quanto o GLP a granel, utilizado por indústrias, comércio, condomínios, academias, entre outros.

“Os preços de GLP praticados pela Petrobras seguem a dinâmica de commodities em economias abertas, tendo como referência o preço de paridade de importação, formado pelo valor do produto no mercado internacional, mais os custos que importadores teriam, como frete de navios, taxas portuárias e demais custos internos de transporte para cada ponto de fornecimento, também sendo influenciado pela taxa de câmbio”, informou a Petrobras.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro
Data : 06/01/2021

NOVO PRESIDENTE DE COMISSÃO DA CÂMARA DOS EUA PROMETE PRESSÃO SOBRE 'BOLSONAROS DO MUNDO'

Da redação com AFP



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

Gregory Meeks pediu a revisão da política de Washington para a Venezuela e prometeu promover os direitos humanos no Brasil (Crédito: Arquivo/Agência Brasil)

O governo do democrata Joe Biden deve ter impacto significativo também na política brasileira de direitos humanos. Nesta quarta-feira (6), Gregory Meeks, novo presidente da Comissão de Relações Exteriores da Câmara dos Representantes dos Estados Unidos, pediu a revisão da política de Washington para a Venezuela, um enfoque mais multilateral do país sob o comando de Biden, e prometeu promover os direitos humanos no Brasil.

Em entrevista à AFP, o parlamentar norte-americano disse que quer discutir com o presidente Jair Bolsonaro a marginalização das comunidades afro-brasileiras, indígenas e LGBT. Além disso, afirmou que pretende se unir a legisladores e ONGs brasileiras para tratar do tema.

Meeks considera que “há um papel que todos devem desempenhar, e se podemos estar de acordo e começar a falar e exercer a mesma pressão sobre os Bolsonaros do mundo, acho que podemos ter um grande impacto”.

O democrata tem uma visão sobre direitos humanos bem diferente do presidente Donald Trump, ao qual Bolsonaro é bastante ligado ideologicamente.

Além do aviso ao Brasil, Meeks também destacou que buscaria ajuda humanitária aos palestinos, em mais uma posição oposta ao Trump, e prometeu retomara os contatos diplomáticos com o Irã.

Em relação à Venezuela, o democrata disse que o presidente republicano liderou uma campanha de dois anos para tirar Nicolás Maduro do poder. Vale lembrar que a reeleição de Maduro em 2018 não foi reconhecido por Washington nem por boa parte da comunidade internacional.

Meeks, no entanto, não disse que Biden deveria reverter o reconhecimento de Trump ao líder opositor venezuelano Juan Guaidó como presidente interino. Admitiu que há irregularidades eleitorais do regime de Maduro e disse que qualquer solução para a crise deve se concentrar em reparar as instituições, inclusive com a incorporação de membros da oposição no órgão que rege as eleições.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro
Data : 06/01/2021*

ÍNDICE DE COMMODITIES DO BANCO CENTRAL CAI 1,36% EM DEZEMBRO ANTE NOVEMBRO

O Índice de Commodities do Banco Central (IC-Br) caiu 1,36% em dezembro ante novembro, informou nesta quarta-feira, 6, a instituição. O indicador passou de 267,00 pontos para 263,38 pontos.

Para efeito de comparação, o BC também divulga em seu documento o indicador internacional de commodities, o CRB, que recuou 4,12% na mesma relação mensal.

A baixa do IC-Br na margem em dezembro foi resultado direto do recuo de um dos três segmentos que compõem o indicador: Agropecuária (-2,81%). Metal (+0,31%) e Energia (+2,45%) registraram altas.

Em Agropecuária estão incluídos itens como carne de boi, óleo de soja, trigo, açúcar, milho, café, arroz e carne de porco.

Já o segmento de Metal reúne alumínio, minério de ferro, cobre, estanho, zinco, chumbo e níquel. Por sua vez, em Energia estão inclusos os preços de gás natural, carvão e petróleo.

No acumulado do ano de 2020, o IC-Br exibiu avanço de 28,14%, com Agropecuária em alta de 28,06%, Metal com elevação de 54,03% e Energia com ganho de 4,51%. O CRB no período subiu 27,37%.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 06/01/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

GREENYELLOW VAI CONSTRUIR USINA FOTOVOLTAICA DE 4,5 MW NO INTERIOR DO RIO

Por epbr - 6 de janeiro de 2021 - Em Setor elétrico, Solar

O Grupo Fleury, de medicina e saúde, e a francesa GreenYellow fecharam um acordo para contratação de 4,5 MWp (megawatt-pico) em energia solar, por dez anos, com objetivo de abastecer 47% da energia consumida pelo grupo no Rio de Janeiro. Para atender à demanda, a GreenYellow vai construir uma usina fotovoltaica na cidade de Paty dos Alferes, no interior do Rio, com um investimento de mais de R\$ 19 milhões. O estado é o oitavo em potência instalada no Brasil.

MWp é a potência máxima em condições normais de irradiação dos painéis solares.

Ao todo, 45 unidades do grupo serão atendidas pelo projeto, todas em baixa tensão, a partir deste ano. A usina da GreenYellow deve gerar 7,4 GWh por ano, por meio de 7.055 painéis solares, o que equivale a mais de 3.800 casas com consumo médio de 160 KWh cada, e deve evitar a emissão de quase 4 mil toneladas de CO2 por ano, estima empresa.

Clóvis Porto, diretor de Expansão e Facilities do Grupo Fleury, explica que o acordo é um passo importante da companhia em direção à migração do consumo de energia de suas operações para alternativas mais sustentáveis.

“A adoção de uma fonte 100% renovável, como é o caso da fotovoltaica, nos coloca ainda mais em um caminho que desejamos seguir em termos de sustentabilidade”, afirma.

O consumo energético do Fleury em território fluminense representa atualmente 27% do total utilizado pelo grupo em todo o país, com unidades distribuídas por shopping centers, centros de atendimento ao público e áreas técnicas onde são processados exames.

Já Pierre-Yves Mourgue, diretor-presidente da GreenYellow, afirma que, com o modelo de negócio proposto pela empresa, o parceiro tem ainda o benefício de adquirir energia a um custo mais baixo que o comprado junto à distribuidora.

“De acordo com o modelo de negócio proposto pela GreenYellow aos clientes, a empresa é responsável pela injeção do capital e a completa implantação, operação e manutenção da usina”, explica.

Solar em expansão

A geração solar ficou em terceiro lugar dentre as fontes de geração com entrada em operação no Brasil em 2020, com 793,2 MW instalados (16% do total) em 21 empreendimentos.

As térmicas foram as que apresentaram o maior percentual, com 63 usinas e 2.235,1 MW acrescidos, representando 45,3% da potência instalada no ano. Em seguida vem a eólica, com 1.725,8 MW em 53 usinas, o equivalente a 34,9% do total do ano. Dados são da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL).

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 06/01/2021

EIG SAI DA TBG, MAS BUSCA NOVOS NEGÓCIOS NO MERCADO DE GÁS

Por epbr - 6 de janeiro de 2021 - Em Mercado de gás, Newsletter Comece seu Dia

Quem faz editada por Gustavo Gaudarde
gustavo.gaudarde@epbr.com.br

em jogo

A EIG Global Energy Partners fechou acordo para a venda de sua participação de 27,5% na TBG para a companhia belga Fluxys, informou a empresa nessa terça (5), sem revelar o valor do negócio.

— A venda deve ser concluída em dois meses após o cumprimento das condições precedentes entre as partes, disse a EIG, destacando que as duas empresas também irão atuar em cooperação estratégica no mercado de infraestrutura de gás do Brasil. Reuters

— As cotas a EIG estão diluídas nas participações dos sócios da Petrobras na transportadora – BBPP Holdings (29%); YPFB Transporte do Brasil (12%) e GTB-TBG Holdings (8%). Em dezembro, a Petrobras iniciou a venda da sua participação de 51%.

Em entrevista ao Valor, o presidente da EIG, Blair Thomas, apontou que o investimento feito em 2012 atingiu a maturidade esperada e o movimento não representa uma saída do mercado de gás: “a nova Lei do Gás é muito positiva, os desinvestimentos da Petrobras também são positivos. Tudo isso aumenta a oportunidade de investidores privados de participarem do setor”, diz.

— Em nota, o CEO da Fluxys, Pascal De Buck, afirmou que será importante continuar o desenvolvimento da infraestrutura-chave da TBG. “Nosso objetivo é trazer para o Conselho da TBG nossa experiência industrial com infraestrutura de gás em ambientes regulados e apoiar o progresso da empresa por meio do conhecimento compartilhado”, afirmou.

— A EIG controla a Prumo Logística, dona do Porto do Açú, em São João da Barra (RJ), onde é desenvolvido o complexo de gás e energia da Gás Natural Açú (GNA). Os planos atuais são conectar o terminal de GNL do hub com a malha de transporte em Macaé.

Petróleo sobe com Arábia e Irã. Os preços do petróleo dispararam quase 5% nessa terça (5/1), após notícias de que a Arábia Saudita fará cortes de produção voluntários e diante do aumento na tensão política internacional pela apreensão de um navio sul-coreano pelo Irã.

— Os futuros do Brent fecharam em alta de US\$ 2,51, ou 4,9%, a US\$ 53,60 o barril. Já o WTI avançou US\$ 2,31 (4,9%), para US\$ 49,93 o barril.

— A Arábia Saudita fará cortes adicionais voluntários de 1 milhão de barris por dia (bpd) em fevereiro e março. A medida faz parte de um acordo para convencer os produtores da Opep+ a manter o bombeamento estável em meio a preocupações de que novos lockdowns relacionados ao coronavírus afetem a demanda.

— As tensões sobre a apreensão de um navio sul-coreano pelo Irã, que é membro da Opep, continuaram. O país negou que estaria mantendo o navio e seus tripulantes como reféns, um dia após apreendê-lo no Golfo Pérsico, em meio a pressões para que a Coreia do Sul libere US\$ 7 bilhões em fundos congelados por sanções impostas pelos EUA. Investing.com, com Reuters

E&P no Ártico | O governo dos EUA anunciou na segunda (4/1) que concluiu seu plano para abrir vastas áreas no território do Alasca Ártico, antes protegidas, para a exploração de petróleo. O plano, assinado em 21 de dezembro pelo secretário do Interior, David Bernhardt, permite a concessão sob padrões mais flexíveis.

— A decisão vai liberar mais terras no oeste de North Slope e faz parte de uma série de medidas favoráveis à produção de óleo tomadas pelo governo Donald Trump em seus últimos dias. Ela ocorre pouco antes de um leilão de direitos de exploração da Reserva Nacional de Vida Selvagem do Ártico (ANWR, na sigla em inglês), no leste de North Slope, marcado para esta quarta (6/1).

— O plano permite a exploração de petróleo em cerca de 80% da reserva. Sob leis do governo de Barack Obama, cerca de metade da reserva estava liberada para concessão, com a outra metade sendo protegida por razões ambientais e indígenas.

— A Agência de Gestão de Terras dos EUA divulgou seus planos para a Reserva Nacional de Petróleo do Alasca (NPR-A), uma faixa de terra de 9,3 milhões de hectares no oeste de North Slope. A NPR-A é o principal local de produção de petróleo do Alasca, com média de 466 mil barris por dia (bpd) em 2019, segundo dados do Departamento de Energia dos EUA. Reuters

Etanol mais caro. O aumento da alíquota de ICMS sobre o etanol hidratado promovido pelo governo do estado de São Paulo, de 12% para 13,3%, a partir da segunda quinzena de janeiro, poderá reduzir a competitividade do combustível nas bombas ou diminuir o preço recebido pelas usinas, segundo executivos e analistas.

— Mas o impacto poderá ser compensado se a Petrobras repassar a recente elevação do petróleo para os preços domésticos da gasolina.

— Nas contas da trading Czarnikow, o preço do etanol na usina teria de cair por volta de 3,2% para que o preço do biocombustível não tenha que subir nas bombas — o que, aos preços da última semana segundo indicador Cepea/Esalq, representaria uma redução de R\$ 0,65 por litro. Em simulação feita pela trading SCA, a redução seria mais próxima de R\$ 0,25 por litro.

— Entretanto, aponta Martinho Ono, diretor da SCA, se a Petrobras repassar integralmente a recente alta do petróleo para a gasolina A, vendida nas refinarias, o preço da gasolina C nas bombas poderia subir R\$ 0,12 por litro, abrindo espaço para que o etanol subisse nas bombas sem perder competitividade. Valor

Blecaute no Piauí. A Aneel cobrou da distribuidora Equatorial Energia Piauí explicações sobre o blecaute que atingiu cerca de 71 mil unidades consumidoras na região de Teresina, capital do Piauí, na virada do ano. Segundo informações disponibilizadas pela concessionária, o restabelecimento completo dos bairros atingidos ocorreu no último domingo (3/1).

— A agência reguladora deu até 11 de janeiro para que a distribuidora informe a quantidade de consumidores afetados, os equipamentos impactados da rede, a quantidade de equipes emergenciais para atender às ocorrências e a adequada comunicação com os consumidores.

Sem impacto da covid. As distribuidoras de energia elétrica não sofreram novos efeitos negativos no faturamento e na inadimplência nos últimos dois meses que possam ser atribuídos às consequências da pandemia de coronavírus, apontou o Ministério de Minas e Energia (MME) em boletim divulgado nessa terça (5/1).

— A inadimplência de curto prazo, que leva em conta os 60 dias mais recentes, está atualmente em 0,8%, ante média mensal de 1,93% em 2019, antes que a Covid-19 chegasse ao Brasil, aponta o documento que monitora impactos da crise sanitária sobre a indústria de energia.

— Entre março e abril, essa inadimplência foi de 8,19%, e o índice chegou a ultrapassar 10% em meados de maio. Por outro lado, se considerado apenas o acumulado do mês de novembro, a

inadimplência junto às distribuidoras ficou em 5,22%, ante média de 3,75% de janeiro a outubro e média mensal de 1,93% para o ano de 2019, ainda de acordo com o boletim.

— A crise provocada pela Covid fez o MME e o Ministério da Economia costurarem um empréstimo emergencial para o segmento junto a um grupo de bancos incluindo o BNDES. A operação, de cerca de R\$ 16 bilhões, será quitada em cinco anos, com repasse às tarifas.

— Apesar do empréstimo, as distribuidoras de energia ainda pleiteiam à Aneel uma avaliação sobre os impactos de longo prazo da pandemia sobre o equilíbrio econômico e financeiro de suas operações. Reuters

Licenças para eólicas A Neoenergia recebeu da Secretaria de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (Semar) do Piauí as licenças de instalação (LI) para iniciar as obras de mais sete parques do Complexo Eólico Oitis. A companhia realiza ainda nesta semana a mobilização para abrir novas frentes de trabalho no estado, acelerando a implantação dos parques.

— Oitis será o maior ativo de geração eólica da Neoenergia no Brasil, com capacidade instalada de 566,5 MW – serão 103 aerogeradores com potência unitária de 5,5 MW. Ao todo, o complexo terá 12 parques, sendo dois na Bahia, cujas obras foram iniciadas em novembro, com três meses de antecipação em relação ao previsto, e os demais no Piauí. A previsão da Neoenergia é iniciar a operação comercial do Complexo Oitis em 2022.

— Além da LI dos parques, a companhia obteve a licença prévia que atesta a viabilidade do projeto da linha de transmissão de 70 quilômetros, com tensão em 500 kV, para conectar o projeto de geração ao sistema elétrico, através da subestação Queimada Nova II, no Piauí.

Solar. O Grupo Fleury, de medicina e saúde, fechou acordo com a francesa GreenYellow para a contratação de 4,5 MWp em energia solar, por dez anos. O volume irá abastecer 47% da energia consumida pelo grupo no Rio de Janeiro por meio das marcas presentes no estado, o que representa 45 unidades, entre Labs a+, Felipe Mattoso e LAFE, todas em baixa tensão.

— O consumo energético do Fleury em território fluminense por suas unidades localizadas em shopping centers, centros de atendimento ao público ou áreas técnicas onde são processados os exames representam, atualmente, 27% do total utilizado pela companhia em todo o país.

— Para suprir o grupo, a GreenYellow irá construir uma usina fotovoltaica na cidade de Paty dos Afers, no interior do Rio, um investimento de mais de R\$ 19 milhões. A planta contará com a produção anual de 7,4 GWh, por meio de 7.055 painéis solares. A usina, que deve operar ainda este ano, tem estimativa de quase 4 mil toneladas de CO2 evitadas no período de um ano.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 06/01/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

BELO MONTE ENFRENTA NOVA POLÊMICA, AGORA EM TORNO DO PACU

Ibama determina vazão menor de água à usina para reduzir danos ambientais, como a redução de tamanho do peixe; ONS vê risco de hidrelétrica parar de janeiro a abril

Por Manoel Ventura



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24826141-990-c0f/FT1086A/652/xcasa-de-forca-principal.jpg.pagespeed.ic.F_4dK4Win4.jpg

Casa de força principal de Belo Monte, no Pará. Usina vive novo impasse entre geração de energia e proteção ao meio ambiente Foto: Norte Energia

BRASÍLIA - A definição sobre a quantidade de água que será liberada para o Rio Xingu pela hidrelétrica de Belo Monte, instalada no Pará, gera uma polêmica dentro do governo.

De um lado, técnicos do setor elétrico avaliam que a manutenção de regras mais restritivas adotadas pelo Ibama no fim do ano passado vai reduzir a geração de eletricidade pela usina e prejudicar o sistema nacional de energia, em um momento de expectativa de aumento da demanda com a retomada da economia.

Em outra frente, o Ibama vê na medida uma forma de reduzir impactos ambientais identificados na qualidade da água, pesca, navegação e modos de vida da população ribeirinha causados pela baixa vazão do rio.

Segundo o Ibama, já houve até redução no tamanho e peso de espécies de pacu, peixe que é um dos principais recursos para alimentação na região.

A quantidade de água que é liberada para banhar o curso natural do Rio Xingu é determinada pelo Ibama por meio de um documento chamado hidrograma.

O restante dessa água, que não segue para o rio, é desviada para mover as turbinas da usina de Belo Monte, a maior hidrelétrica instalada totalmente em território nacional. Quanto mais água o Ibama determinar que seja liberado para o rio, menos sobra para gerar energia.

No fim do ano passado, o Ibama determinou que a Norte Energia, concessionária responsável pela administração da usina, aumente a quantidade de água liberada para o rio, intensificando a polêmica em torno do assunto.

Usina de problemas

ONS e Ibama discordam sobre vazão da água no Rio Xingu



Impacto para ribeirinhos

O órgão federal tomou a medida ao identificar impactos ambientais e sobre populações ribeirinhas maiores que os previstos depois do início das operações da hidrelétrica, em 2019.

Na prática, a nova regra do Ibama determina que a usina direcione mais água para um trecho do rio, chamado Volta Grande do Xingu, onde vivem diversas comunidades, e menos para suas turbinas.

Embora a decisão do Ibama se limite a alguns meses, há um temor dos técnicos da área de energia de que essa regra seja mantida.

<https://d37iydjzbdkvr9.cloudfront.net/arquivos/>

Uma nota técnica do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), obtida pelo GLOBO, ilustra a preocupação. O documento afirma que a redução da vazão para a hidrelétrica irá gerar “reduções significativas na geração total do Complexo Belo Monte, com possibilidade de severas consequências para a garantia do atendimento eletroenergético do Sistema Interligado Nacional (SIN, a rede federal de eletricidade)”.

O ONS diz que a usina pode chegar a parar entre janeiro e abril, porque a água que o Ibama determinou que seja direcionada para o rio é maior que a vazão natural.

Segundo os técnicos, seria preciso gerar mais energia por meio de termelétricas. E mesmo essa geração pode não ser suficiente, “sendo necessária complementação hidrelétrica, comprometendo a recuperação dos níveis de armazenamento até o final desse período úmido”, de acordo com o ONS.

Durante a construção da barragem, a própria Norte Energia havia definido a quantidade de água a ser liberada para o rio.

Uma nota técnica do Ibama, também obtida pelo GLOBO, afirma que essa regra fez com que, no trecho com pouca água, fosse percebida uma “alteração significativa na abundância, riqueza, composição, tamanho corporal, atividades reprodutivas” e outras mudanças que afetaram as espécies de peixe na região.

O estudo também cita impactos em setores mais afastados da barragem, a diminuição de tamanho e peso de espécies de pacu, um dos recursos alimentares mais importantes na região, além dos impactos na atividade pesqueira na fase inicial de operação da usina.

Disputa começou em 2006

A discussão sobre a partilha das águas entre as necessidades dos moradores e ecossistemas do Xingu e os interesses da usina não é de hoje. Ela começou já no licenciamento ambiental da usina, a partir de 2006.

Desde aquela época, movimentos sociais, o Ministério Público e técnicos do Ibama alertaram ser necessário mais água para a Volta Grande do Xingu. Para manter a geração da usina, porém, foi mantida uma vazão menor.

Procurado pelo GLOBO, o Ibama disse que, durante as análises ocorridas ao longo de 2019, verificou um aumento na intensidade de alguns impactos ambientais já previstos, especialmente referentes às inundações periódicas das planícies, alteração nas populações de peixes, navegação, dentre outros.

“Com esse cenário, o Ibama requereu estudos complementares referentes ao trecho de vazão reduzida na Volta Grande do Xingu, onde incidem os impactos decorrentes do hidrograma. Somente agora, em dezembro de 2020, tais estudos foram entregues pelo empreendedor. Após a análise de tais dados o Ibama deve se pronunciar acerca da manutenção ou não do atual hidrograma, o que deve acontecer no primeiro bimestre de 2021”, diz o Ibama.



A Norte Energia informou que monitora impactos desde antes da entrada em plena operação da usina. Também considerou que a estrutura operacional e financeira da hidrelétrica foi elaborada levando em conta as regras anteriores sobre o uso da água.

<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24029466-c21-d6d/FT1086A/652/xBelo-Monte.jpg.pagespeed.ic.TtCKojB6kc.jpg>

Vista aérea da usina de Belo Monte, no Pará 29/01/2016 Foto: Divulgação

“Qualquer alteração provocará não somente a redução da capacidade de geração da usina como também impactos na segurança do sistema interligado nacional, com o compartilhamento do custo com todos os agentes do setor elétrico”, afirma a nota.

O Ministério de Minas e Energia informou que acompanha o processo em andamento no Ibama e aguarda o término da análise.

O ONS informou em nota que já enviou as informações sobre o tema solicitadas pelo Ministério de Minas e Energia, que está "alinhando a questão" com o Ibama e o Ministério do Meio Ambiente: "Assim que houver uma definição entre todas as partes, as diretrizes de operação serão apresentadas".

Eletronorte avalia comprar fatia da Eletrobras em Belo Monte

A Eletronorte, subsidiária da estatal Eletrobras, tem avaliado a possibilidade de vender sua participação na Norte Brasil Transmissora de Energia (NBTE), proprietária do enorme linhão de transmissão que leva ao Sudeste a energia das hidrelétricas de Jirau e Santo Antônio, no rio Madeira, em Rondônia.

A companhia abriu licitação para a contratação de uma assessoria que deverá apoiá-la na decisão sobre a eventual venda do ativo, de acordo com informações no Diário Oficial da União desta quarta-feira.

A licitação também envolverá apoio a avaliações sobre eventual aquisição, pela Eletronorte, das ações detidas pela Eletrobras na Norte Energia, grupo que reúne os sócios da hidrelétrica de Belo Monte, no Pará.

Os serviços de assessoria a serem contratados pela empresa deverão envolver due diligence e avaliação do valor dos ativos (valuation), segundo edital.

Usina de problemas

Garimpo ilegal afeta linhas de transmissão, segundo empresa

- O garimpo ilegal no Pará ameaça derrubar uma linha de transmissão, alertou a empresa que administra o "linhão". A Belo Monte Transmissora de Energia (BMTE) informou em julho que o problema ainda não acabou. Segundo a companhia, a atividade clandestina tem ameaçado a sustentação das torres.

Corrupção: construção da usina é investigada pelo Ministério Público

- O processo de construção da usina está sob investigação do Ministério Público Federal, em processo iniciado com a operação Lava-Jato. A suspeita é de pagamentos a partidos políticos e parlamentares.

Geração de energia abaixo do esperado

- A capacidade de produção de Belo Monte é de 11.233 MW, mas a média por mês que realmente está sendo entregue é de 4.571 MW em razão da vazão do rio Xingu. A seca se concentra nos meses de julho a novembro..

Disputa pela água e risco de redução na capacidade de geração

- A usina pode ter a capacidade de geração reduzida, de acordo com o Operador Nacional do Sistema Elétrico, por conta de mudanças determinadas pelo Ibama na vazão do Rio Xingu. O Ibama vê impactos ambientais maiores que o previsto com a vazão adotada anteriormente.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 06/01/2021

BOLSONARO SE REFERIU AO SETOR PÚBLICO AO FALAR QUE O 'BRASIL ESTÁ QUEBRADO', DIZ GUEDES

Ministro afirma ao GLOBO que presidente demonstra respeito ao teto de gastos e que governo está disposto a enfrentar a grave situação fiscal, agravada pela pandemia

Por Manoel Ventura



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24802985-da2-33d/FT1086A/652/x50732470678_30264840d0_o.jpg.pagespeed.ic.OV3Oz5Ltid.jpg

O ministro da Economia, Paulo Guedes, durante entrevista com balanço de fim de ano Foto: Edu Andrade / ME

BRASÍLIA — O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse ao GLOBO que o presidente Jair Bolsonaro se referia ao setor público ao afirmar que o Brasil está "quebrado", em conversa com apoiadores nesta terça-feira. Guedes afirmou ainda que o presidente demonstrou, durante sua

fala, a necessidade de respeito ao teto de gastos para controlar as despesas da União.

— Ele está se referindo, evidentemente, à situação do setor público, que está numa situação financeira difícil. Porque, depois dos excessos de gastos cometidos por governos anteriores, quando chegou o primeiro governo falando que vai cortar forte, foi fulminado pela pandemia. Nós estamos reconhecendo a dificuldade da situação, mas decididos a enfrentar. Nós vamos seguir com as reformas estruturais. Foi só isso — disse Guedes, afirmando que compartilha do mesmo diagnóstico do presidente de que a situação do setor público ficou difícil.

Guedes disse que o governo fez um forte sacrifício com corte de gastos no primeiro ano do governo, mas o plano foi inviabilizado pela pandemia, sendo necessário aumentar os gastos públicos. As despesas para conter os efeitos do vírus vão levar o governo a registrar um rombo de quase R\$ 900 bilhões em 2020.

— É um governo que fez sacrifícios e de repente é fulminado por um raio, que foi essa doença, e gasta 10% do PIB. É tarefa de Sísifo, o cara que empurrava as pedras até lá em cima e os deuses derrubavam a pedra para o cara empurrar tudo outra vez. É evidente que o presidente está se referindo à situação do setor público — disse Guedes.

O ministro destacou que a economia está se recuperando dos impactos da Covid-19. Disse que os gastos voltarão a ser controlados em 2021 e que o plano do governo para economia segue o mesmo: as reformas estruturais como o Pacto Federativo e a reforma administrativa.

— A economia voltou em V, o setor privado está decolando de novo. Nós somos talvez a única economia que não perdeu emprego no setor formal. Na recessão de 2015 nós perdemos 1,5 milhão de empregos, na recessão de 2016 nós perdemos 1,3 milhão. E na recessão de 2020 nós perdemos zero empregos no mercado formal — afirmou o ministro.

Guedes disse que o governo encontrou as finanças públicas "muito fragilizadas" e adotou medidas para controlar os gastos, citando como exemplo a reforma da Previdência.

— Os gastos com a Previdência iam subir R\$ 100 bilhões por ano. Nós cortamos esse aumento — afirmou.

De acordo com o Guedes, o governo também conseguiu reduzir em R\$ 100 bilhões por ano os gastos com juros da dívida. E ainda reduziu a relação dívida/PIB no primeiro ano de governo, em 2019.

— No primeiro ano nós derrubamos a dívida/PIB. Nós desalavancamos os bancos públicos e desinvestimos R\$ 250 bilhões de subsidiárias (de estatais). A gente caiu de 76,4% para 75,4% (da dívida/PIB). Foi uma queda expressiva — disse.

Em 2020, a dívida deve subir para próximo de 90% do PIB por conta dos gastos com a pandemia. Os dados oficiais serão divulgados no fim do mês.

Guedes também citou menos gastos com servidores públicos:

— Controlamos também o salário do funcionalismo. O primeiro governo que ficou três anos seguidos sem dar aumento de salário. Não demos em 2019, não demos em 2020 e garantimos que até dezembro de 2021 não vai ter aumento.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 06/01/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

O ESTABLISHMENT NÃO TEM INTERESSE NA REDUÇÃO DO TAMANHO DO ESTADO”, DIZ SALIM MATTAR

Em entrevista, o empresário falou sobre as privatizações, a atuação de Paulo Guedes no governo e o desempenho da Localiza durante a crise

Por LUIZ FELIPE SIMÕES - luiz.correa.lipecah@estadao.com



https://investidor.estadao.com.br/wp-content/uploads/sites/715/2020/08/salim-mattar-em-entrevista-coletiva-foto-antonio-cruz-agencia-brasil_120820200040-e1609942094783.jpg

Salim Mattar, ex-secretário de Desestatização e Privatização do governo Bolsonaro. /Foto: Antonio Cruz/Agência Brasil

- Salim Mattar, ex-secretário especial de desestatizações do governo Bolsonaro, participou do programa Direto ao Ponto da Rádio Jovem Pan
- Mattar conta que abandonou o governo pois houve uma mudança de posicionamento sobre a agenda de privatizações;
- Ele disse ainda que se dependesse do Ministro Paulo Guedes, todas as empresas estatais seriam privatizadas

Salim Mattar, o empresário e ex-presidente do grupo Localiza Hertz (RENT3-5,45%), participou do programa Direto ao Ponto, do grupo Jovem Pan, nesta segunda-feira (4). Em uma hora e meia de conversa comandada pelo jornalista Augusto Nunes, Mattar falou sobre privatizações, política, o governo de Jair Bolsonaro e de sua própria empresa.

O programa também contou com a participação da colunista e editora do E-Investidor, Valéria Bretas, além de Denise Campos, do jornal da Jovem Pan, Branca Nunes, editora da revista Oeste e Silvio Navarro, comentarista da Rede Tv.

Descendente de libaneses, Mattar saiu do comando da Localiza para assumir a Secretaria Especial de Desestatização do governo Bolsonaro. Contudo, insatisfeito com os resultados na agenda de privatizações, o empresário deixou o cargo em agosto de 2020, depois de um ano e oito meses de governo.

O E-Investidor reuniu e compilou os assuntos tratados por Mattar. Veja a seguir:

Governo Bolsonaro e as privatizações

O principal assunto tratado por Mattar foi a sua participação como secretário especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados. Questionado pelos jornalistas sobre o motivo de ter abandonado o governo, o empresário respondeu que seus objetivos não foram atendidos.

“Quando eu fui convidado pelo ministro Paulo Guedes para ser secretário, o objetivo era vender estatais”, disse. Ao entrar no governo, ele diz que percebeu que o número de empresas controladas pelo estado era muito maior do que pensava. “O ministro havia dito que existiam 134 estatais. Ao fazer meu próprio levantamento descobri que tínhamos 698, entre estatais de controle direto, subsidiárias, coligadas e investidas”, completa.

No mês de abril, Mattar percebeu que dificilmente a pauta das privatizações avançaria, por conta da pandemia de coronavírus. “O establishment não tem interesse na redução do tamanho do Estado e, conseqüentemente, nas privatizações das estatais”, diz Mattar. Segundo o empresário, o principal culpado é o Congresso brasileiro, que não tem apetite por privatizar companhias como Correios, Eletrobras, Banco do Brasil, Petrobras e Caixa Econômica Federal.

Para ilustrar, Mattar citou o exemplo do projeto de lei que trata da privatização da Eletrobras, que está parada há um ano e dois meses no Congresso. “Poucas pessoas do executivo defendem as privatizações. Por esse clima não favorável eu resolvi abandonar o governo”, diz.

Na visão do empresário, a gestão de Bolsonaro não é liberal, apenas o ministro Paulo Guedes: “se dependesse dele, todas as empresas estatais seriam privatizadas”. O principal ponto é que o ministro não pode fazer nada sem a autorização do presidente e do Congresso.

Ele disse ainda que logo nos três primeiros meses na secretaria, o empresário recebeu a orientação de que as principais estatais não seriam privatizadas, entre elas: Petrobras, Banco do Brasil, Caixa Econômica, e os bancos do nordeste. “Houve uma mudança de posicionamento sobre as privatizações. Na medida em que fui vendo essas mudanças, resolvi sair do governo”, contou o empresário.

Localiza

Outro ponto discutido durante a conversa foi a Localiza, empresa que Mattar fundou, presidiu e trabalhou por mais de 40 anos. Atualmente comandada por Eugênio Mattar, a companhia de aluguel de veículos é uma das maiores do Brasil. As ações da empresa fecharam o ano de 2020 com alta acumulada de 37,78%.

O ex-secretário detalhou as diferenças entre uma empresa estatal e uma privada. Em sua avaliação, o governo não deveria ser empresário. “A média de tempo de permanência dos presidentes das estatais é de dois anos no cargo. Como pode dar certo uma empresa que troca de presidente a cada dois anos?”, questionou.

Ele reforçou que isso torna difícil para os presidentes terem a continuidade de estratégia, além de impossibilitar a eficácia das empresas justamente por conta da burocracia. “As estatais possuem legislação própria. Para você comprar um alfinete há uma licitação que gasta 180 dias”, diz.

Sobre os efeitos da crise na companhia, Mattar diz que houve uma queda significativa de negócios no primeiro momento, mas a situação foi resolvida com uma transformação comandada pelo atual CEO, Eugênio Mattar. “O maior lucro da história da companhia foi atingido durante a pandemia”, informa.

A empresa anunciou em 2020 a fusão com a Unidas, negócio que pode dar origem à maior companhia de aluguel de carros do mundo, embora ainda precise da aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). Questionado sobre a possibilidade de eventuais

problemas para aprovação do negócio, o empresário diz tem boas expectativas e considera o órgão um dos melhores do mundo.

“Nós temos uma instituição muito boa, inclusive o nosso Cade foi premiado como o melhor da categoria. Desta forma, acredito na razoabilidade que os membros do órgão farão o que é o melhor para o Brasil”, diz.

Sobre a possibilidade de voltar à vida pública ou para a iniciativa privada, Mattar diz que vai dedicar seu tempo e esforço para propagar as ideias liberais. “Meu papel é de cidadania”, disse.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 06/01/2021

ENERGIA RENOVÁVEL EM PRÉDIOS PÚBLICOS NO VALE DO RIBEIRA DEVE TRAZER ECONOMIA DE R\$ 4,3 MI POR ANO

Parceria entre o governo de São Paulo e o Green Building Council pretende transformar 566 imóveis do Estado na região em autossuficientes em energia

Por Marina Aragão, O Estado de S.Paulo

Um total de 566 prédios públicos espalhados pelos 22 municípios do Vale do Ribeira, no sul do Estado de São Paulo, deve passar a ser autossuficiente em energia, o que vai garantir uma economia de R\$ 4,3 milhões por ano ao Governo. A parceria entre a Secretaria de Infraestrutura e Meio Ambiente do Estado (Sima) e o Green Building Council Brasil (GBC) está baseada no projeto Energia Zero da organização e faz parte do plano da secretaria de tornar a região um novo polo de desenvolvimento no Estado, dentro do programa Vale do Futuro.

O acordo foi assinado no último dia 23 e, agora, “busca recursos junto a outros parceiros para financiar estas ações de eficiência energética e a implantação de geração solar fotovoltaica”, informou a secretaria em nota. As ações serão priorizadas nas unidades com maior consumo e, conseqüentemente, maior custo - mas ainda não há previsão para o início das obras. Unidades de saúde, delegacias, diretorias de ensino, tribunal de justiça, dentre outros órgãos, contarão com o projeto de eficiência energética elaborado pelo GBC, organização especializada em construção civil sustentável, que atua em todas as fases de elaboração de uma edificação.

Dentro da estruturação do plano de ação, fase atual da parceria, será essencial montar uma rede colaborativa para viabilizar os recursos financeiros e técnicos, disse o diretor-geral do GBC Brasil, Felipe Faria. Segundo ele, a Eletrobrás, por exemplo, já demonstrou interesse e pode ajudar “com as soluções técnicas para o projeto e a inteligência para encontrar recursos”. Sobre o retorno financeiro, Faria afirmou que isso depende não apenas do projeto que será aplicado nas edificações, mas também da modalidade de investimento e de quais instituições farão parte do programa. No entanto, a organização acredita que, em um prazo máximo de cinco anos, os retornos apareçam.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/3/3/1609874922933.jpg>

Edificações que buscam autossuficiência precisam igualar a quantidade de energia que consomem com a que produzem, por meio de fontes renováveis, como os painéis fotovoltaicos. Foto: Divulgação/Green Building Council Brasil

Autossuficiência em energia

As edificações que buscam essa autossuficiência precisam igualar a quantidade de energia que consomem com a que produzem, por meio de fontes renováveis, durante 12 meses corridos. Em geral, essas fontes são painéis fotovoltaicos nas coberturas das edificações, produzindo energia solar, explica Faria. “Nós conseguimos a alta eficiência energética, combinada com a otimização da gestão da energia”, diz.

Segundo o diretor-geral da instituição, o projeto dos prédios deve focar na modernização dos sistemas de iluminação e ar-condicionado, com a substituição de equipamentos por outros com tecnologias mais avançadas e eficientes. Faria estima um custo em torno de R\$ 25 milhões e um prazo de cerca de 12 meses para a execução da obra.

De acordo com a secretaria, o Estado de São Paulo gasta mais de R\$ 600 milhões com o pagamento de faturas de energia elétrica, nos mais de 16 mil prédios próprios, de administração direta e indireta. “A parceria com a GBC Brasil contribuirá substancialmente” para o Estado alcançar a meta de reduzir em 30% as despesas com energia elétrica até 2022, o que equivale a uma economia de R\$ 200 milhões por ano.

A secretaria tem a atribuição legal de desenvolver ações e projetos voltados à eficiência energética, conservação e uso racional de energia. Para isso, se comprometeu com metas de redução de emissões estabelecidas na Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas de 2015 (COP 21) e no Acordo de Paris. Durante a COP 21, um levantamento concluiu que acelerar o conceito de edificações autossuficientes em energia nas novas edificações até 2030 e em todas as edificações até 2050 seria suficiente para reduzir a emissão de CO₂ necessária para evitar o aquecimento global.

Ponto de partida no Vale do Ribeira

O Vale do Ribeira foi escolhido para iniciar o projeto de Eficiência Energética de edificações públicas por ser uma das regiões com maior índice de vulnerabilidade social e econômica do Estado de São Paulo. O dinheiro economizado com a redução no gasto com energia será direcionado para “áreas essenciais voltadas à população”, segundo a Secretaria de Meio Ambiente.

“É uma das vertentes do programa Vale do Futuro, criado em 2019 pelo governo, para implementar projetos de desenvolvimento sustentável e transformar a realidade da região a partir de parcerias, com foco nas ações sustentáveis, geração de emprego e renda, qualidade de vida e infraestrutura, envolvendo uma população de 340 mil habitantes”, explicou a Sima.

A expectativa é ampliar essa ação para todo o Estado, priorizando aquelas regiões com menores índices de desenvolvimento, “tão logo haja os primeiros resultados no Vale do Ribeira”, disse ainda a secretaria.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/0/3/1609874862530.jpg>

A Creche Hassis, em Florianópolis, atingiu o nível Zero Energia e foi certificada pelo GBC. Foto: Divulgação/Green Building Council Brasil

Bons resultados no Paraná

Em setembro de 2019, o GBC Brasil assinou no Paraná, com a Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Obras Públicas, o Paranacidade, e a Agência Fomento Paraná, um memorando criando um programa de eficiência energética em sete municípios. No total, 245 edificações públicas foram modernizadas, sendo que 208 atingiram a autossuficiência e a certificação Energia Zero.

A elaboração dos projetos de diagnóstico, eficiência e geração renovável levaram 4 meses e envolveram mais de 20 engenheiros. Foram auditados mais de 111 mil equipamentos, entre luminárias, aparelhos de ar condicionado, eletrodomésticos e outros. Os projetos compreenderam a troca de equipamentos, sistema de gestão de energia e a geração de energia por sistema fotovoltaico. Mais de R\$ 45 milhões foram investidos para uma redução de 52% no consumo de iluminação e 35% no de ar-condicionado.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 06/01/2021

COM ALTA DO MINÉRIO E COMPRAS DA CHINA, ARRECADAÇÃO DE ROYALTIES ATINGE MARCA RECORDE DE R\$ 6 BI

Resultado é 35% que o de 2019, segundo cálculos da Associação de Municípios Mineradores; o Pará respondeu por R\$ 3,1 bilhões gerados e Minas ficou com R\$ 2,4 bilhões
Por Mariana Durão, O Estado de S.Paulo

RIO - No ano em que a pandemia da covid-19 paralisou a economia, a arrecadação de royalties da mineração no Brasil atingiu a marca histórica de R\$ 6 bilhões, segundo dados da Agência Nacional de Mineração (ANM). O valor representou um salto de 35% em relação a 2019, quando o montante arrecadado já havia sido recorde. Mais uma vez o movimento foi impulsionado pelo câmbio e pela escalada do preço do minério de ferro, sustentada pela oferta reduzida e a forte recuperação econômica da China após a fase mais crítica da pandemia.

Pelo segundo ano seguido, o Pará foi o maior gerador da Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Mineráveis (CFEM) - nome técnico dado ao royalty do setor -, com R\$ 3,1 bilhões. O valor é pouco mais da metade da arrecadação nacional e significa um salto de 41,9% ante o ano anterior, segundo cálculos da Associação dos Municípios Mineradores de Minas Gerais e do Brasil (Amig).

O Estado abriga o projeto S11D, maior investimento da história da Vale, de US\$ 14 bilhões, e é também onde estarão concentradas as futuras expansões de capacidade na mineradora. Com um minério mais rico em ferro, o Sistema Norte respondeu por 64,5% da produção da Vale no período de janeiro a setembro de 2020, bem acima dos Sistemas Sul (15%) e Sudeste (18%), em Minas Gerais.



<https://img.estado.com.br/resources/jpg/5/5/1609945977955.jpg>

Mina de minério de ferro da Vale em Itabirito (MG): a empresa respondeu por 60% do recolhimento de royalties em 2020. Foto: Fabio Motta/Estadão - 7/7/2015

Principal arrecadador de CFEM até 2019, o Estado de Minas perdeu a liderança na arrecadação após a tragédia de Brumadinho, em janeiro daquele ano. O rompimento da barragem paralisou várias operações da Vale

na região e a produção ainda não foi 100% normalizada. Em 2020, Minas ficou novamente em segundo lugar no ranking, levantando R\$ 2,4 bilhões em royalties, uma alta anual de 28,9%.

Coronavírus não parou a mineração

Classificada pelo governo brasileiro como atividade essencial, a mineração praticamente não parou desde o início da pandemia. Como a China, maior importador global de minério de ferro, foi o primeiro país atingido pela covid-19 e teve relativo sucesso no combate ao vírus, sua recuperação também começou antes do resto do mundo. A reboque disso e da oferta limitada, a cotação do minério cresceu e, com ela, a geração de CFEM.

Os dados da ANM analisados pela Amig mostram que a arrecadação mensal vinha na casa dos R\$ 300 milhões até maio, mas a partir de junho não parou de subir. Em novembro, o valor bateu mais de R\$ 1 bilhão, obrigando a ANM a solicitar uma suplementação de crédito orçamentário para manter o ritmo de distribuição.

Em 2020, o minério negociado no porto chinês de Qingdao subiu 75% e foi a US\$ 160 por tonelada. Apesar da lista de substâncias minerais sujeitas a tributação chegar a quase uma centena, o minério de ferro representa cerca de 80% dos royalties arrecadados no Brasil, por isso a sua importância.

"O setor não foi diretamente afetado pela pandemia, apesar de algumas paralisações. Esse aumento de 35% (da arrecadação) decorre de três variáveis importantes: o elevado apetite chinês no pós-pandemia, a valorização do preço do minério de ferro e a desvalorização cambial", explica a

economista da Amig, Luciana Mourão. A entidade espera que em 2021 o valor arrecadado não vá muito além do recorde de 2020, em virtude de uma potencial desaceleração do preço do minério a partir do segundo trimestre.

Os números retratam a forte concentração da atividade mineradora no Brasil: juntos, Pará e Minas Gerais respondem por 90% de toda a arrecadação mineral. O ranking do dez maiores municípios mineradores é formado apenas por paraenses - os líderes Parauapebas (R\$ 1,5 bilhão) e Canaã dos Carajás (R\$ 1,2 bilhão), além de Marabá (9.º lugar) - e mineiros, como Conceição do Mato Dentro, onde está a principal operação da Anglo American no Brasil, Congonhas, Itabirito, Itabira, Nova Lima, Mariana e São Gonçalo do Rio Abaixo.

Mesmo após a tragédia, Brumadinho segue em 13.º lugar nesse ranking, porque, além da Vale, tem mais uma dezena mineradoras de diferentes substâncias atuando em seu território, como Vallourec, Comisa e Cia. de Mineração Serra da Farofa. Em 2020, o município gerou R\$ 85 milhões em royalties e vai embolsar R\$ 51 milhões. Pela legislação nacional, 60% dos royalties vão para os cofres do município produtor. O restante é distribuído entre Estados (15%), outros municípios afetados pela mineração (15%) e a União (10%).

Há ainda uma concentração por empresa. Apesar de haver mais de 7 mil mineradoras registradas como contribuintes na ANM, somente o grupo Vale respondeu por 60% do recolhimento de royalties em 2020. Em seguida, mas em escala menor, vêm outras grandes mineradoras, como Anglo American (6%), CSN (5,2%), Salobo Metais (2,6%), Usiminas (1,4%) e Kinross (1,2%).

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 06/01/2021*



VALOR ECONÔMICO (SP)

SOJA EM ALTA MOVE EXPORTAÇÃO BRASILEIRA

Mas embarques devem ter fluxo mais equilibrado que o de 2020, muito forte no 1º semestre
Por Fernando Lopes, Marcela Caetano e Marina Salles — De São Paulo

Embora todas as projeções indiquem que as exportações brasileiras de soja voltarão a crescer em 2021, e que muitas delas considerem que um novo recorde será alcançado, o avanço só deverá ficar evidente no segundo semestre do ano, segundo tradings e analistas.

E isso por dois motivos: em primeiro lugar porque a base de comparação é elevada, uma vez que o ritmo de embarques foi particularmente intenso no primeiro semestre de 2020, graças a vendas antecipadas volumosas e à grande procura da China num momento em que a oferta dos Estados Unidos era escassa. E, sobretudo neste primeiro bimestre, porque a colheita desta temporada 2020/21 vai demorar mais a ganhar força por causa da falta de chuvas no início do plantio.

“De fato a base de comparação é muito alta. Em março, abril e maio do ano passado as exportações estiveram muito aquecidas, mas depois, em outubro, novembro e dezembro, houve quedas também expressivas. Em 2021 teremos um equilíbrio maior”, afirmou André Nassar, presidente executivo da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove).

Nos cálculos da entidade, os embarques vão somar 83,5 milhões de toneladas ao longo do ano, 1,2 milhão a mais que em 2020. A Agroconsult estima 83,2 milhões. O recorde até agora é de 2018, quando, segundo a Abiove, o volume chegou a 83,6 milhões de toneladas e, de acordo com a Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec), alcançou 82,9 milhões de toneladas.

“Há mesmo um atraso neste começo de ano, mas que deverá ser compensado nos meses seguintes. Para fevereiro, já temos indicativo de demanda forte”, afirma Luiz Fernando Garcia, diretor-presidente da Portos do Paraná, que administra os portos de Paranaguá e Antonina.

Com os sinais de demanda firme em fevereiro e a entrada de um novo terminal em operação, contudo, a expectativa é que o volume dos embarques em Paranaguá, principal saída da soja para exportação na região Sul, aumente já no primeiro trimestre. O volume poderá alcançar 3,9 milhões de toneladas no período, cerca de 400 mil a mais que entre janeiro e março de 2020. Há dúvidas no mercado, contudo, se também haverá incremento nos embarques por Santos e pelo Arco Norte no intervalo.

O fato é que, com ou sem atraso, do ponto de vista de rentabilidade as vendas de soja em grão ao exterior tendem a ser mais um ano positivo. Segundo a Abiove, o valor médio da tonelada exportadas deverá atingir US\$ 410 em 2021, 17,1% mais que no ano passado (US\$ 350), de forma que a receita total dos embarques poderá chegar a US\$ 34,2 bilhões, alta de 18,3%.

Esse valor médio foi calculado com base em vendas antecipadas fechadas até dezembro e na tendência para o comportamento das cotações este ano. E essa tendência está até superando as expectativas.

Com mais uma alta ontem, os contratos futuros de segunda posição de entrega da oleaginosa acumularam valorização de 2,8% nesta primeira semana de 2021 e permaneceram acima da barreira de US\$ 13 por bushel (medida equivalente a 27,2 quilos). Nos últimos 12 meses, a alta chega a 43,1%, segundo cálculos do Valor Data.

Durante o pregão de ontem, a consultoria AgResource observou que o ambiente geral é altista para as commodities e que as apostas de fundos especulativos em novas valorizações continua a crescer. Luiz Fernando Roque, da Safras & Mercado, observou, contudo, que há espaço para correções após a euforia que levou os preços a máximas em seis anos, mas sinalizou que o clima ainda seco na América do Sul, sobretudo no Brasil e na Argentina, continua a oferecer um certo suporte. Mas “correção” não significa queda livre, até porque a demanda da China tende a seguir aquecida.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 06/01/2021

SUZANO CONCLUI VENDA DE FLORESTAS À BRACELL POR MAIS DE R\$ 1 BILHÃO

De acordo com o presidente da companhia, Walter Schalka, a venda reforça a disciplina financeira da Suzano

Por Ana Luíza de Carvalho, Valor — São Paulo

A Suzano comunicou ao mercado que concluiu hoje a transação de venda de florestas à Bracell e à Truvinho Participações, pelo preço de R\$ 1,05 bilhão.



[https://s2.glbimg.com/aTDC1HqdtAzMRKWmWn5kQQoWTh0=/0x0:2048x1365/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/R/P/oMEb0CTBSDyXOnNEBjA/suzanopapel.jpg](https://s2.glbimg.com/aTDC1HqdtAzMRKWmWn5kQQoWTh0=/0x0:2048x1365/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/R/P/oMEb0CTBSDyXOnNEBjA/suzanopapel.jpg)

— Foto: Divulgação

A transação foi anunciada em novembro. De acordo com o presidente da companhia, Walter Schalka, a venda reforça a disciplina financeira da Suzano.

A empresa havia estabelecido, após a fusão com a

Fibra, a meta de desinvestimento de R\$ 1 bilhão em ativos não-estratégicos em cinco anos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 06/01/2021

EMBARQUES BRASILEIROS DE SOJA E MILHO DEVERÃO SE MANTER ESTÁVEIS EM 2021, DIZ ANEC

Em 2020, foram 82,2 milhões de toneladas da oleaginosa e 33,6 milhões do cereal, segundo a entidade

Por Marcela Caetano, Valor — São Paulo

Os embarques de soja e milho do país deverão repetir em 2021 os volumes de 2020, projetou hoje a Associação Brasileira de Exportadores de Cereais (Anec). As vendas da oleaginosa ao exterior encerraram o ano passado em 82,2 milhões de toneladas, 13,7% mais que em 2019, enquanto as de milho atingiram 33,6 milhões, 200 mil a menos que no ano anterior.

“Não temos motivos para esperar nada diferente neste ano”, disse o diretor geral da Anec, Sérgio Mendes.

“Assim como em 2020, os embarques de milho deverão começar atrasados neste ano, e os estoques de passagem tendem a ficar bastante apertados”, disse Mendes. Segundo ele, em fevereiro a soja já deverá tomar conta dos portos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 06/01/2021

ANP TEM DECISÃO FAVORÁVEL NO TRF-5 EM DISPUTA COM MUNICÍPIO DO RN SOBRE ROYALTIES

Município potiguar havia entrado com uma ação solicitando o recebimento de royalties por supostas instalações de embarque e desembarque de petróleo e gás natural localizadas em seu território

Por André Ramalho, Valor — Rio

A Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) informou que obteve decisão favorável, no Tribunal Regional Federal da 5ª Região (TRF-5), em disputa judicial com o município de Porto do Mangue (RN), sobre a distribuição de royalties.

Segundo o órgão regulador, o município potiguar havia entrado com uma ação solicitando o recebimento de royalties por supostas instalações de embarque e desembarque de petróleo e gás natural localizadas em seu território. No acórdão, o TRF-5 entendeu, em linha com a ANP, que Porto do Mangue não faz jus a esse pagamento.

O município já recebe parcela da distribuição de royalties por ser integrante da zona de produção principal e por ser confrontante com campos de óleo e/ou gás, mas alegava que deveria receber ainda outra parcela, pelas instalações de embarque e desembarque.

A tese defendida era de que as instalações de embarque e desembarque existentes nos campos marítimos de Arabaiana, Aratum, Cioba, Pescada, Serra e Ubarana deveriam gerar, para o município confrontante com essas concessões, o direito aos royalties pelo critério de possuir instalação de embarque e desembarque.

A ANP defendeu que, para o pagamento de royalties pelo critério de possuir instalação de embarque e desembarque, é necessário que o equipamento esteja localizado no território do município. Neste caso, ficou comprovado que os equipamentos se encontravam em mar territorial (bem da União), sem qualquer ligação física ao município de Porto do Mangue.

“Por isso, o entendimento da ANP, confirmado pelo Tribunal, é de que as instalações existentes em mar territorial não integram os limites territoriais do ente municipal, não sendo devido o pagamento de royalties pelo critério de possuir instalações de embarque e desembarque”, citou a ANP em nota.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 06/01/2021

EIG SE DESFAZ DA TBG, MAS MIRA NOVOS NEGÓCIOS EM GÁS NO BRASIL

Belga Fluxys, especializada em infraestrutura de gás natural, compra fatia de 27,5% e desponta como candidata a controlar gasoduto após privatização

Por André Ramalho — Do Rio



[https://s2.glbimg.com/-/15z6JT_u_p5dVOxCr5yknG2J3sw=/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2cae4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/k/3/BPAviMTNybkKiLHLQEwQ/foto06emp-101-eig-b2.jpg](https://s2.glbimg.com/-/15z6JT_u_p5dVOxCr5yknG2J3sw=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2cae4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/k/3/BPAviMTNybkKiLHLQEwQ/foto06emp-101-eig-b2.jpg)

Presidente da EIG Global Energy Partners, Blair Thomas diz que empresa tomará neste ano decisão sobre novos gasodutos — Foto: Divulgação

A americana EIG Global Energy Partners fechou um acordo para venda de sua fatia de 27,5% na Transportadora Gasoduto Bolívia-Brasil (TBG) para a Fluxys, grupo belga de infraestrutura de gás natural. Com o negócio, cujo valor não foi divulgado, a empresa europeia estreia no Brasil e desponta como candidata a comprar o controle da TBG, num

momento em que a Petrobras prepara a privatização da companhia. Já a EIG, até então a maior acionista privada da transportadora, se desfaz do ativo, mas promete investir em novas oportunidades no setor de gás.

O presidente global da EIG, Blair Thomas, conta que a empresa quer se posicionar ativamente na abertura do mercado, no desenvolvimento da infraestrutura de gás no país. A empresa controla a Prumo Logística, dona do Porto do Açú, em São João da Barra (RJ), e tem em carteira, hoje, projetos da ordem de US\$ 300 milhões a US\$ 400 milhões, para construção de dois gasodutos - e um oleoduto - para conectar o complexo portuário à malha nacional.

A Prumo possui diferentes braços, associados aos diferentes negócios no Açú. No gás, a empresa atua por meio da Gás Natural Açú (GNA), joint venture com a BP e Siemens que opera um terminal de gás natural liquefeito (GNL) e estuda também projetos de unidades de processamento e de um gasoduto marítimo para trazer o gás do pré-sal para a costa. “O Brasil tem gás e demanda e olhamos para conectar os dois”, disse Thomas ao Valor.

A saída da EIG da TBG se dá oito anos após a entrada da americana no capital da transportadora, que opera uma rede de 2,6 mil quilômetros de gasodutos no Centro-Sul, em 2012. “Foi um investimento de sucesso para nós”, afirma o executivo. Ele explica que o fundo de investimento estruturado, na ocasião da aquisição do ativo, foi concebido para ter uma vida de dez anos. “[O fundo] Estava chegando ao fim de sua vida e precisávamos avançar com a monetização desse investimento. Mas temos outros grandes investimentos em gasodutos que esperamos fazer no Brasil. Isso [venda da TBG] nos libera a fazer mais. Não é uma saída [do mercado de gás]”, comentou.

A expectativa é que o negócio seja concluído em dois meses. O acordo também prevê a cooperação estratégica entre a EIG e Fluxys em infraestrutura de gás no Brasil. Para Thomas, a entrada da belga no capital da TBG é mais um “voto de confiança” de investidores internacionais na abertura do mercado brasileiro de gás. O executivo cita os passos dados, nos últimos anos, por empresas como a Engie e o fundo canadense CDPQ - que compraram a Transportadora Associada de Gás (TAG) - e a Brookfield, que adquiriu a Nova Transportadora do Sudeste (NTS).

“A nova Lei do Gás é muito positiva, os desinvestimentos da Petrobras também são positivos. Tudo isso aumenta a oportunidade de investidores privados de participarem do setor”, avalia.

A Fluxys atua na Europa, no transporte e armazenamento de gás e em terminais de GNL. Controlada pela belga Publigas, a companhia opera 9 mil quilômetros de gasodutos e registrou em 2019 receitas de € 1,1 bilhão. A empresa assume 27,5% da TBG por meio da compra da fatia detida, direta e indiretamente, pela EIG no ativo. A transportadora é controlada pela Petrobras (51%). A participação da EIG está diluída nas três empresas que compõem o quadro de acionistas minoritários da TBG: a BBPP Holdings (29%), a YPFB Transporte do Brasil Holding (12%) e a GTB-TBG Holdings (8%).

A TBG opera com receitas de R\$ 1,7 bilhão/ano. Em nota, a Fluxys destacou que a entrada no capital da TBG faz parte da estratégia de expansão para fora da Europa, rumo a mercados “estáveis com oportunidades de crescimento”. “O Brasil, nesse sentido, tem grandes perspectivas de crescimento da demanda de energia e o gás permite atender a essa necessidade em conjunto com fontes renováveis”, citou a empresa, que abrirá uma filial no Brasil em breve, de olho no desenvolvimento de negócios no país e na América Latina.

Thomas destaca que a EIG, por sua vez, quer se manter ativa no mercado brasileiro de gás. Segundo ele, a expectativa é tomar ainda este ano, com potenciais parceiros, uma decisão final sobre o investimento nos dois projetos de novos gasodutos que visam a ligar o Açu à malha nacional: o Gasog (de 46 quilômetros, que vai do Açu até Campos dos Goytacazes/RJ); e o Gasinf (de 105 quilômetros, até Macaé/RJ). A ideia é construir os dois empreendimentos.

O executivo destacou também a intenção da EIG de investir em gasodutos offshore e disse que, além do projeto próprio da Prumo, para trazer o gás do pré-sal até o Açu, a empresa monitora os desdobramentos dos desinvestimentos da Petrobras no setor. A ideia da estatal, a princípio, é reunir todas as suas rotas de escoamento numa só companhia e fazer a abertura do capital da nova empresa, mas o modelo do negócio ainda não está fechado. “São ativos estratégicos que achamos interessantes.”

Thomas afirma que, além do mercado de gás, a EIG olha com atenção para oportunidades de investimentos no setor de energia como um todo. Ele destaca que a empresa monitora o programa de venda de campos da Petrobras, especialmente na Bacia de Campos, e que também tem planos de investir em energias renováveis e em projetos de baixo carbono no Açu. “Nós investimos globalmente e vamos alocar capital nos lugares onde acreditamos que estejam as melhores oportunidades. E o Brasil tem se mostrado atrativo”, disse.

Ele cita que a americana tem mantido negociações com potenciais parceiros internacionais interessados em desenvolver projetos na área de renováveis. “O primeiro passo é conseguir um parceiro e acho que acontecerá neste ano”.

A EIG assumiu o controle da Prumo em 2013, no auge da crise do grupo EBX, de Eike Batista, idealizador do porto. A americana detém 76% da Prumo (os outros 24% são do Mubadala) e já fez investimentos de US\$ 1,5 bilhão no Porto do Açu. O executivo, porém, afirma que ainda vê uma agenda intensa de investimentos no complexo portuário pela frente.

Para financiar o crescimento de seus negócios, a Prumo tem buscado sócios estratégicos com quem dividir os aportes. Outro caminho seguido pela empresa, mais recentemente, foi o mercado de capitais. A Açu Petróleo (parceria com a Oiltanking, para transbordo de óleo) tem planos de abrir seu capital e aguarda uma janela de oportunidades para concretizar a operação.

Thomas cita que, junto com a Ferroport (parceria com a Anglo American no minério de ferro), a Açu Petróleo é hoje um dos negócios mais maduros do Açu e ajuda a financiar também o crescimento das demais áreas. “Temos reciclado o capital do Açu”, afirmou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 06/01/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PREÇOS DO PETRÓLEO SOBEM COM CORTE DE PRODUÇÃO SAUDITA E QUEDA DE ESTOQUES NOS EUA

Redação OFFSHORE 06 Janeiro 2021

O petróleo Brent fechou em alta de 0,70 dólar, ou 1,3%, a 54,30 dólares por barril.

Os preços do petróleo avançaram nesta quarta-feira para os maiores níveis desde fevereiro, após a Arábia Saudita anunciar um enorme corte voluntário de produção e os Estados Unidos reportarem uma firme queda nos estoques locais da commodity.

Os contratos futuros, porém, devolveram ganhos em negócios pós-fechamento, após manifestantes invadirem o edifício do Capitólio norte-americano em uma tentativa de barrar a certificação da derrota de Donald Trump na eleição presidencial de novembro.

O petróleo Brent fechou em alta de 0,70 dólar, ou 1,3%, a 54,30 dólares por barril. Mais cedo na sessão, a referência internacional atingiu uma máxima de 54,73 dólares, patamar que não era visto desde 26 de fevereiro de 2020.

O petróleo dos EUA (WTI) avançou 0,70 dólar, ou 1,4%, para 50,63 dólares o barril. O contrato chegou a bater 50,94 dólares, maior nível desde o final de fevereiro.

Durante a sessão, o mercado respondeu à queda nos estoques de petróleo norte-americanos e aos cortes de produção planejados pelos sauditas.

Mas o grande consumo pelas refinarias pode ter vida curta, segundo o diretor de futuros de energia do Mizuho, Bob Yawger.

“Queimamos um monte de petróleo para fazer muitos produtos refinados, mas não há demanda para esses produtos... Você não consegue operar em uma taxa tão alta para sempre, com os números que estamos vendo”, disse.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/01/2021

EXPORTAÇÕES DE CAFÉ AVANÇAM 6,5% NO INÍCIO DA TEMPORADA 2020/21, DIZ OIC

Redação ECONOMIA 06 Janeiro 2021

O principal fator por trás do aumento foi um salto nas exportações do Brasil, que colheu uma safra recorde em 2020.

As exportações de café tiveram alta de 6,5% nos dois primeiros meses da temporada 2020/21 quando comparadas a igual período do ano anterior, disse a Organização Internacional do Café (OIC) em relatório nesta quarta-feira.

Os países exportadores embarcaram 20,2 milhões de sacas de 60 kg, considerando volumes combinados em outubro e novembro, versus 18,9 milhões de sacas na mesma etapa do ano anterior, afirmou a OIC.

O principal fator por trás do aumento foi um salto nas exportações do Brasil, que colheu uma safra recorde em 2020. Os embarques dos grãos brasileiros saltaram 23% no período, para 8,3 milhões de sacas.

As exportações dos “Colombian Milds”, da Colômbia, registraram queda de 4,5% nos primeiros dois meses da temporada 2020/21, enquanto os embarques de outros arábicas suaves recuaram 5%. As exportações de café robusta caíram 1% no período.

Há visões contrastantes no mercado em relação à demanda global por café em meio à pandemia de coronavírus. Alguns analistas acreditam que o consumo diminuiu, apesar do aumento no consumo doméstico.

Parte das maiores exportações reportadas pela OIC pode estar em armazéns nos países consumidores, já que alguns operadores aproveitaram a enorme produção do Brasil para formar estoques.

Em seu último relatório, a OIC manteve inalterada sua previsão para o balanço de oferta e demanda global, estimando um excedente de 961 mil sacas em 2019/20, abaixo do superávit de 2,26 milhões de sacas visto no ano anterior. A organização ainda não divulgou uma estimativa para a temporada 2020/21.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/01/2021

DIRETORA DA ATP: “MESMO RESPONSÁVEL PELO SALDO DA BALANÇA COMERCIAL, SETOR PORTUÁRIO NÃO TEVE ISENÇÃO”

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 06 Janeiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201210-porto-de-imbituba-navio-caminhao.jpg>

Arquivo

Mesmo com a perda da vigência, Reporto ainda aguarda aprovação do BR do Mar no Senado Federal.

O setor portuário ainda luta para conseguir a prorrogação do Reporto. Embora tenha sido aprovada a renovação por um ano junto ao Projeto de Lei (PL 4199/2020), BR do Mar, o regime perdeu vigência antes mesmo de o PL ter sido apreciado pelo Senado

Federal, que está em recesso parlamentar. O Reporto venceu em 31 de dezembro de 2020.

De acordo com a diretora-executiva da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Luciana Guerise, é importante que o governo tenha vontade política para aprovar a renovação do regime. Ela lembrou que enquanto o setor automobilístico conquistou a isenção tributária, o setor de portos, que foi um dos principais responsáveis pelo saldo positivo da balança comercial ainda enfrenta uma disputa para conseguir que o Reporto seja prorrogado.

“Não entendemos essa falta de vontade do governo, pois, a renúncia fiscal com o Reporto é insignificante. Sem o regime não gera o equilíbrio fiscal esperado e ainda provoca prejuízo em toda uma cadeia, incluindo à indústria nacional. Todo mundo sai perdendo”, criticou Luciana.

O Reporto é um regime tributário especial que desonera a importação de máquinas e equipamentos para os setores portuário e ferroviário. A isenção tributária não acontece apenas para equipamentos importados, mas também para aqueles produzidos pela indústria nacional.

Com a indefinição sobre o tema, as empresas estão tendo que reavaliar os investimentos necessários ao setor. Luciana destacou que a incerteza sobre a prorrogação do benefício vem sendo uma resposta negativa do governo aos setores portuário e ferroviário, pois ambos saem prejudicados. Segundo ela, embora seja importante o novo marco regulatório das ferrovias, que deve ser votado em breve no senado, não terá o resultado esperado sem que o investimento também seja feitos nos portos.



A ATP junto com outras entidades do setor de logística está defendendo como alternativa que seja inserida uma emenda ao texto do PL no senado. O objetivo é que a aprovação do Reporto tenha efeito retroativo e os investimentos feitos no período em que o regime está sem vigência não sejam prejudicados.

Luciana também criticou a proposta do governo em prorrogar o Reporto por apenas um ano. Segundo ela, esse tempo é muito curto, especialmente para projetos da área de infraestrutura. “Um ano só dá para começar a pensar sobre os projetos que são de longo prazo. Então é pouquíssimo tempo. Atende apenas a uma pequena parcela que já está com contratos em andamento”, disse.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/01/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING 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).

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006