

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 007/2021
Data: 12/01/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
LARRY CARVALHO: FALTA DE CONTAINERS E FRETE MARÍTIMO SUBINDO	4
AUTORIDADE PORTUÁRIA CREDENCIA MAIS UM PÁTIO REGULADOR.....	5
PORTO DE SANTOS RECEBE 11 LANCES PARA OPERAÇÃO DE ÁREAS	6
GOV.BR - MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA	7
BALANÇO 2020 - MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA FECHA 2020 COM 92 OBRAS ENTREGUES.....	7
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	9
INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS TÊM ATÉ 4 DE FEVEREIRO PARA RESPONDER QUESTIONÁRIO SOBRE O IDA.....	9
BRASIL EXPORT	10
EPL: TRANSPORTE FERROVIÁRIO REGISTRA EM NOVEMBRO CRESCIMENTO DE 20% NO VOLUME DE CARGAS EM CONTÊINERES	10
�PEA - INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA	10
FINANÇAS PÚBLICAS ESTADUAIS NO 5º BIMESTRE – DEZEMBRO DE 2020.....	10
PORTAL PORTO GENTE	11
DTA: PRIMEIRA EMPRESA BRASILEIRA A CONSEGUIR CONTRATO DE DRAGAGEM	11
ABTRA – ASSOC. BRAS. DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS	13
PORTO DO RECIFE: PRIMEIRA SEMANA DO ANO TEVE CAIS CHEIO	13
COM DOIS PORTOS ATIVOS, VOLUME DAS EXPORTAÇÕES DE MS VIA PORTO MURTINHO CRESCE 57,83% EM 2020	13
MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA APROVA BENEFÍCIO FISCAL PARA OBRA DE R\$ 6,8 BI DA TRANSNORDESTINA.....	14
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	14
OGMO/SANTOS IMPLEMENTA PLANO DE ACORDOS PARA QUITAÇÃO DE PROCESSOS JUDICIAIS	15
CÂMARA DÁ INÍCIO ÀS AUDIÊNCIAS PÚBLICAS DE 2021	15
COM DOIS PORTOS ATIVOS, VOLUME DAS EXPORTAÇÕES DE MS VIA PORTO MURTINHO CRESCE 57,83% EM 2020	15
COM MAIS DE 5.3 MILHÕES DE TONELADAS, EMBARQUE DE CARGAS CRESCE NO PORTO DO PECÉM	16
ISTOÉ - DINHEIRO	17
DADOS DA FGV INDICAM OCIOSIDADE SUPERIOR A 30% NO SETOR AUTOMOBILÍSTICO DO PAÍS	17
PARA DIRETOR DO BC, 2ª ONDA NÃO TEM MESMAS CONSEQUÊNCIAS ECONÔMICAS DA 1ª	18
PPSA ARRECADADA PARA A UNIÃO R\$ 627,8 MILHÕES EM 2020	19
STF PROÍBE UNIÃO DE COBRAR ESTADO DO RIO POR CALOTE DE R\$ 4,5 BILHÕES EM DÍVIDA.....	20
EXTRA ONLINE	21
REFORMA ADMINISTRATIVA VOLTA À PAUTA DO CONGRESSO ESTE ANO; VEJA O QUE MUDA PARA OS SERVIDORES	21
PREFEITURA DO RIO: SERVIDORES PEDEM TRANSPARÊNCIA E DIÁLOGO NO TERCEIRO MANDATO DE PAES.....	23
ESTADO DE MINAS - MG	24
PETROLEIRAS PREVEEM 38 NOVOS POÇOS, COM INVESTIMENTO DE R\$ 5,2 BI, DIZ ANP.....	24
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	25
COMO O BRASIL PODE SE BENEFICIAR COM A PRECIFICAÇÃO DE CARBONO	25
SECRETÁRIO COBRA COMPROMISSO DE CANDIDATOS NO CONGRESSO NACIONAL COM PRIVATIZAÇÕES.....	28
CEO DA GALP RENUNCIA E EX-SHELL ASSUME.....	30
EXXONMOBIL E BP REVISAM DOAÇÕES ELEITORAIS APÓS ATENTADO CONTRA CONGRESSO DOS EUA	30
JORNAL O GLOBO – RJ	31
EQUIPE DE GUEDES AGUARDA ELEIÇÃO NA CÂMARA E NO SENADO PARA RETOMAR NEGOCIAÇÃO DAS REFORMAS	31
COM R\$ 335 MILHÕES EM EMPRÉSTIMOS, BNDES PEDE EXPLICAÇÕES DA FORD SOBRE FIM DA PRODUÇÃO NO BRASIL.....	33
FORD JÁ TEM INTERESSADO EM FÁBRICA NA BAHIA, AFIRMA GOVERNADOR	34
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	35
PARA MOURÃO, ARGUMENTOS DA FORD PARA DEIXAR DE PRODUIR FORAM ‘MEIO FRACOS’	35
ECONOMISTAS ESTIMAM QUE INFLAÇÃO TENHA FECHADO 2020 EM 4,37%	37
VALOR ECONÔMICO (SP)	37
AGU MONTA FORÇA-TAREFA PARA MONITORAR PROJETOS DE INFRAESTRUTURA PREVISTOS PARA 2021	37
LEILÃO DA FIOEL GANHA FORÇA COM NOVOS PROJETOS FERROVIÁRIOS.....	38
BAHIA PREPARA CONCESSÕES DE SANEAMENTO E RODOVIAS	40



INDÚSTRIA RECLAMA DA REDUÇÃO DE MEDIDAS ANTIDUMPING PELO BRASIL	41
UNIÃO ARRECADADA R\$ 704 MILHÕES EM 2020 COM CONTRATOS DE PARTILHA DO PRÉ-SAL	42
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	42
ANP VÊ APORTE DE R\$ 5 BILHÕES EM NOVOS POÇOS DE EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO NO BRASIL EM 2021	42
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	43
ATRASO NA VACINAÇÃO IMPACTA NAS NEGOCIAÇÕES EXTERNAS DO AGRO.....	43
PORTAL PORTOS E NAVIOS	45
TERMINAL MARÍTIMO PONTA DA MADEIRA COMPLETA 35 ANOS COM NOVO PATAMAR DE EMBARQUE.....	45
LOG-IN VENCE EDITAL PARA EXPLORAR ÁREA NO PORTO DE VITÓRIA POR 6 MESES.....	47
ESTALEIRO OCEANA AGORA É ESTALEIRO BRASIL SUL	47
APESAR DE RESULTADOS POSITIVOS, MINFRA DIZ QUE DESESTATIZAÇÃO DA CODEBA VAI TORNAR GESTÃO EFICIENTE	48
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	48
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	48



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

LARRY CARVALHO: FALTA DE CONTAINERS E FRETE MARÍTIMO SUBINDO

Redução de atividades econômicas globais no início da pandemia também reduziu a mão de obra para movimentação de contêineres



Por Larry Carvalho

[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.137334:1610466613/Coluna-Porto-Mar-Arte-Ilustrac-o-Padron.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=087a88d&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.137334:1610466613/Coluna-Porto-Mar-Arte-Ilustrac-o-Padron.jpg?f=2x1&pf=087a88d&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Mão de obra para movimentação de contêineres foi reduzida no ano passado devido à pandemia (Ilustração: Padron)

Quem trabalha com comex ou shipping tem reparado que, nos últimos meses, o mercado tem sofrido com impactos da falta de containers, aumento drástico dos fretes marítimos, aliado a uma grande redução do período de free time.

Para se ter noção, o frete marítimo de um container de 40ft da Ásia para os Estados Unidos da América bateu máxima histórica recentemente.

Mas qual o motivo disso tudo estar acontecendo?

Nas últimas semanas, tenho visto muitos absurdos sendo divulgados. Diariamente, vejo pessoas culpando transportadores marítimos e os acusando de serem exploradores. A premissa basicamente é sempre mesma: armadores subiram frete para compensar o que deixaram de faturar no primeiro semestre.

Calma! Muita calma nessa hora! Venho aqui compartilhar que a realidade é outra e bem mais complexa. O shipping enfrenta uma verdadeira “tempestade perfeita”, como os especialistas têm chamado. Uma tempestade gerada pela pandemia!

Durante o lockdown (março-junho), as atividades econômicas globais foram drasticamente reduzidas. Consequentemente, os portos se viram com a mão de obra reduzida para movimentação de contêineres.

Como se isso não bastasse, muitas empresas simplesmente deixaram contêineres parados nos portos, seja porque estavam fechadas e não tinham como receber, ou então, porque simplesmente não possuíam recursos financeiros para pagar impostos e nacionalizar.

Doutro lado, tivemos uma grande redução na quantidade de contêineres sendo transportados. Portanto, assim como foi feito no setor aéreo, os transportadores marítimos suspenderam linhas deficitárias e aproveitaram para antecipar docagens obrigatórias das embarcações. Consequentemente, reduzindo a quantidade de navios de contêineres em atividade.

Entretanto, desde julho, as atividades econômicas vêm aumentando progressivamente. Principalmente na China, que, como foi a primeira afetada, conseguiu controlar e retomar a recuperação econômica antes dos outros países. O resultado foi uma retomada assimétrica das atividades econômicas globais e um rápido crescimento das exportações de produtos fabricados na China. Principalmente após setembro, quando historicamente a China começa a enviar aos Estados Unidos e à Europa produtos para as vendas de Natal.

Ocorre que, com uma mão de obra reduzida no setor portuário e no setor de transporte rodoviário, os contêineres têm demorado para sair do porto, bem como para retornar ao porto vazio. Em alguns países, o tempo para devolução dos containers aumentou entre quatro e seis dias. Diversos portos têm sofrido com o congestionamento devido à lentidão na movimentação de containers. Várias nações estão com suas logísticas afetadas e com capacidade reduzida.

Doutro lado, com o número restringido de navios em navegação, os armadores não conseguiram coletar contêineres vazios para fazerem reposicionamento de forma a acompanhar a crescente demanda.

A situação tem piorado dia após dia!

Portanto, como forma de tentar resolver o problema de shortage de container, alguns transportadores marítimos vêm reduzindo o período free time de containers. Enquanto que o mercado, por si só, tem se regulado, com o conseqüente aumento de fretes em virtude da falta de contêineres disponíveis, principalmente no mercado asiático.

Especialistas preveem que a situação deve melhorar em fevereiro ou março de 2021. A verdade é que só o tempo dirá. Estamos diante de uma nova onda e novos lockdowns, o que podem postergar a normalidade no setor de Transporte Marítimo, exercendo maior pressão nos fretes marítimos.

Diversas empresas estão tendo seu supply chain interrompido por faltas de navio e de contêineres no mercado, desestabilizando o comércio global. Afinal de contas, o transporte marítimo representa mais de 90% do comércio internacional.

Infelizmente, enquanto os impactos da pandemia persistirem, a “tempestade perfeita” não deve passar!

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 12/01/2021

AUTORIDADE PORTUÁRIA CREDENCIA MAIS UM PÁTIO REGULADOR

Caminhões com destino ao Porto de Santos contam com mais um local para que caminhoneiros possam aguardar o horário de entrega das cargas no cais santista

Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/conten tid/policy:1.137261:1610418618/Ceparkin g.png?f=2x1&\\$p\\$f=bab47df&q=0.8&w=30 00&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/conten tid/policy:1.137261:1610418618/Ceparkin g.png?f=2x1&pf=bab47df&q=0.8&w=30 00&$w=864726f)

Novo pátio tem área de 55 mil metros quadrados e capacidade de 350 vagas (Reprodução)

Os caminhões com destino ao Porto de Santos contam com mais um pátio regulador, localizado na zona industrial de Cubatão. O credenciamento da

instalação foi anunciado ontem pela Autoridade Portuária de Santos (APS)

O novo pátio é o Ceparking, que tem uma área de 55 mil metros quadrados e 350 vagas. Ele é a sétima instalação regularizada e credenciada pela APS – o terceiro de Cubatão, administrado pelo Terminal Logístico Cesari (Terloc), que atua nos setores de armazenamento, transporte de produtos químicos e manutenção e limpeza de contêineres.

Os outros pátios reguladores estão em Santos, na Capital, em Sumaré e Cordeirópolis (essas duas cidades, no Interior do Estado).

Desde 2014, a entrada de caminhões no Porto de Santos é agendada, como forma de evitar congestionamentos nos acessos rodoviários ao complexo marítimo. Como resultado, o credenciamento de um novo pátio regulador é mais uma opção de instalação para que caminhoneiros possam aguardar o horário de entrega das cargas nos cais santista.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 12/01/2021

PORTO DE SANTOS RECEBE 11 LANCES PARA OPERAÇÃO DE ÁREAS

Disputa envolve terrenos no Cais do Saboó e no Paquetá

Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.89709:1582275113/Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=fafdaed&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.89709:1582275113/Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&pf=fafdaed&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Operadores estão na disputa por três áreas ociosas no Porto de Santos (Carlos Nogueira/AT)

Operadores de granel sólidos, contêineres, celulose, veículos e carga geral estão na disputa por três áreas ociosas no Porto de

Santos – duas na região do Saboó e uma no Paquetá. Um total de 11 ofertas foi feito pelos lotes, que poderão ser explorados em caráter transitório, a partir de contratos com validade de 180 dias ou até a conclusão das licitações dessas glebas para concessão de longo prazo, o que ocorrer primeiro.

Esses processos seletivos simplificados, como são denominados, são organizados pela Autoridade Portuária de Santos (APS). Segundo a companhia, essas três áreas receberam as primeiras quatro ofertas no dia 21. A partir dessa data, houve um prazo de 10 dias úteis, até sexta-feira passada, para que outros interessados enviassem suas propostas.

Nesta segunda-feira (11), os 11 lances recebidos pela APS foram divulgados. Eles incluem os valores a serem pagos por mês e por tonelada movimentada, a remuneração mensal mínima, a carga a ser operada e a movimentação mínima contratual (a quantidade mínima a ser operada por mês).

A área 1, de 20.896 m² e localizada na parte central do Cais do Saboó, recebeu quatro lances: da Conport Afretamentos Marítimos Ok Ltda, da Grmac Locações de Equipamentos Ltda, da Reliance Agenciamento e Serviços Portuários Ltda e da Set Port Logistics Ltda.

A área 2, de 64,4 mil m² e situada no Cais do Saboó, nas proximidades do Rio Saboó, teve duas ofertas, da MSC Mediterranean Logística Ltda. e da Santos Brasil Participações S.A.

A área 3, de 16 mil m², no Paquetá, foi alvo de cinco propostas: da Set Port Logistics Ltda., da Conport Afretamentos Marítimos Ok Ltda. (essas duas também disputam a área 1), da Eudmarco S/A Serviços E Comércio Internacional., da Master Operador Portuario Ltda. e da Bracell Sp Celulose Ltda.

As participantes poderão fazer uma oferta final pelos lotes que disputam. Essa proposta deve ser enviada por e-mail para a APS nesta quarta (13), das 10 às 16 horas. Só depois, a partir da análise dos lances encaminhados, os vencedores serão conhecidos.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 12/01/2021



GOV.BR - MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

BALANÇO 2020 - MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA FECHA 2020 COM 92 OBRAS ENTREGUES

Foram mais de 170 quilômetros de pavimentação, reconstrução e restauração de rodovias federais nas duas últimas semanas do ano

O Ministério da Infraestrutura (MInfra) terminou o ano de 2020 com 92 obras e 1.430,55 km de novas estradas entregues ao país. Até o dia 14 de dezembro, quando foi realizada a coletiva virtual de Balanço 2020, 86 empreendimentos já haviam sido inaugurados. Depois disso, seis obras prioritárias no setor rodoviário, nos estados de Goiás, Maranhão, Piauí e Alagoas, foram entregues.

“Mesmo depois do balanço que realizamos, ainda continuamos entregando importantes obras para a sociedade. O ano de 2020 foi marcado por dificuldades, mas conseguimos nos manter firmes e levar mais segurança para todos. Em 2021, nosso foco é avançar ainda mais. Será um ano de muitas realizações em investimentos privados”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

Confira a lista de entregas em 2020:

1. Reforma da pista e revitalização do pátio de aeronaves do Aeroporto de Uberaba/MG
2. Reforma e ampliação do terminal de passageiros do Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu-Cataratas/PR
3. Nova sala de embarque do Aeroporto de Navegantes/SC
4. Reforma e Ampliação do Aeroporto de Fortaleza/CE
5. Reformas de ampliação e melhoria do Aeroporto de Campo Grande/MS
6. Reforma do pavimento flexível – pátio 3 e taxiways do Aeroporto de Santa Genoveva/GO
7. Recuperação do pavimento e revitalização da sinalização horizontal da pista do Aeroporto de Joinville/SC
8. BR-101/AL – 18 km de duplicação (6+12) + viaduto na interseção com a AL-220 + viaduto no entroncamento com a BR-316 + Ponte Sobre o Rio Jequiá
9. BR-101/RJ – Alça de ligação da Ponte Rio-Niterói com a Linha Vermelha
10. BR-367/MG – adequação de ponte sobre o Rio Araçui/MG
11. BR-158/MS – alargamento de 2 pontes sobre os Córregos Palmito e Moeda
12. BR-304/RN – alargamento e recuperação de Ponte Felipe Guerra, em Açu/RN
13. BR-101/262 – Construção de 2 viadutos em Viana/ES
14. BR 381/MG – 42,9 km de duplicação entre Belo Horizonte e Governador Valadares
15. BR-426/PB – 7,7 km de implantação entre Nova Olinda e Santana dos Garrotes
16. BR-349/BA – 88,6 km de restauração em Bom Jesus da Lapa
17. BR-101/SE – 17 km de duplicação entre São José do Cedro e a Divisa SE/AL
18. BR-101/BA – 15km de duplicação entre Esplanada e Entre Rios
19. BR-116/RS – 75,8 km de duplicação entre Guaíba e Pelotas
20. BR-080/GO – 45,1 km de adequação entre a Divisa DF/GO e Padre Bernardo
21. BR-163/PR – 22,3 km (8,3 + 9 + 5) de duplicação
22. BR-392/RS – 6,5 km de duplicação no Contorno de Pelotas
23. BR-432/RR – 48,8 km de pavimentação entre Cantá e Novo Paraíso)
24. BR-470/SC – 7 km de restauração em Campos Novos
25. BR-470/SC – Duplicação de 21,4 km entre Navegantes e Indaial
26. BR-364/MT – Adequação da Travessia urbana de Rondonópolis/MT (3 km)
27. BR-262/MS – 40 km de restauração entre Campo Grande e Ribas do Rio Pardo
28. BR-230/PA – 32 km de pavimentação entre Itupiranga e Novo Repartimento e 3 pontes de concreto
29. BR-267/MS - Recuperação de 4,7 km em Rio Brilhante/MS



30. Construção de IP4 de Parintins/AM
31. Restabelecimento do sistema de transposição do Tucuruí/PA
32. Ampliação do TECON Salvador/BA
33. Ampliação do canal do Porto do Rio Grande/RS
34. Reconstrução e retomada das operações da IP4 em Turiaçu/MA
35. Retomada das operações da IP4 de Coari/AM
36. BR-158/BR-392/RS – Viaduto da Uglione e duplicação de 4 km em Santa Maria/RS
37. BR-135/BA – Recuperação de 59 km entre Barreiras e a Divisa BA/PI
38. BR-242/MT – Construção de 8 Pontes entre Nova Ubitatã e Santiago do Norte
39. Reconstrução do pátio de aeronaves do aeroporto de Congonhas/SP
40. BR-364/RO – 9 km de recuperação em Pimenta Bueno/RO
41. BR-262/MS – 16 km de terceira faixa entre Três Lagoas
42. Construção da IP4 em Viseu/PA
43. Conclusão de melhorias na pista/taxiway do Aeroporto Internacional de Belém/PA
44. BR-163/364/MT – Construção do contorno de Juscimeira/MT (7 km)
45. BR-364/RO – Construção do Trevo de Ariquemes/RO
46. BR-364/RO - 30 km de Restauração entre Ji-Paraná e Ouro Preto do Oeste
47. BR-030/BA - 84 km de Recuperação entre Guanambi e Brumado
48. BR-470/SC - Complexo de Viadutos da Mafisa (BR-470/SC-108)
49. BR-235/PI - 26 km de pavimentação entre Guaribas e Caracol
50. Construção da IP4 de Maués/AM
51. Retomada das operações da IP4 de Itacoatiara/AM
52. BR-282/SC - 9 km de recuperação entre Campos Novos e Erval Velho
53. BR-020/CE - Viaduto sobre a CE-040/CE-010 entre Fortaleza e Eusébio
54. Reforma da Pista do Aeroporto de Congonhas/SP
55. BR-101/ES - 9,0 km de duplicação entre Viana e Guarapari
56. BR-146/MG - 10,0 km de restauração entre Patos de Minas e Araxá
57. BR-050/GO - 15 km de duplicação em Catalão/GO
58. BR-282/SC -Ligação da rodovia à Av. Almirante Tamandaré
59. BR-153/060/GO - Anel Viário entre Goiânia e Aparecida de Goiânia – 16,9 km de restauração
60. BR-364/RO – Construção de 2,0 km de marginais - Concluindo a Obra de Travessia de Porto Velho
61. BR-285 /SC- Pavimentação de 8,8 km entre Timbé do Sul e div. RS/SC
62. Construção do Cais de Atalaia no Porto de Vitória/ES
63. BR-419/MS - 36 km de pavimentação de Rio Verde - Rio Negro - Lote 1
64. BR-116/BA - 9,2 km de duplicação do Acesso Santanópolis – Feira de Santana - Lote 6
65. BR-116/RS - Viaduto do Arroio do Padre, em Pelotas/RS
66. BR-282/SC - 12,47 km de restauração entre Chapecó e São Miguel do Oeste
67. Ampliação do Pátio de Aeronaves e Novo Balizamento do Aeroporto de Santa Maria/RS
68. BR-163/PA Restauração (Altamira/Novo Progresso, Três Bueira/Aruri e Castelo dos Sonhos/Cachoeira da Serra)
69. BR-135/MA Restauração de 3,7 km ente Estiva e Bacabeira
70. BR-020/CE - Viaduto sobre a CE-060/CE em Maracanaú
71. BR-317/AC - Restauração de segmentos em Capixaba, Epitaciolândia e de Brasileia
72. BR-154/MG - Pavimentação Ituiutaba - Crucilândia
73. Aeroporto de Oriximiná/PA - Reforma e modernização
74. Aeroporto de Santarém/PA - Recuperação da cabeceira da pista de pouso e decolagem
75. Construção de 2 Viadutos sobre a EF-050 em Mogi-Guaçu
76. Terminal Ferroviário em Porto Nacional/TO (Petronac)
77. BR-364/RO - Restauração de 79,8 km na (Pimenta Bueno, Presidente Médici, Ouro Preto do Oeste, Ji-Paraná, Jarú e Ariquemes)
78. Construção do Contorno Rodoviário de São Pedro da Cipa/MT na BR-163/364/MT
79. Porto de Paranaguá/PR – ampliação do cais de atracação
80. Recuperação do pavimento da pista do Aeroporto Internacional Eduardo Gomes (Manaus/AM)
81. Novo Terminal do Aeroporto de Cascavel/PR
82. Dragagem do Rio Madeira
83. 13,6 km de extensão na Ponte do Guaíba/RS

84. 45 km na BR-135/PI
85. Passagem inferior de acesso a Bosano na BR-285/RS
86. 10 km de restauração na BR-472/RS
87. 17 km de restauração na BR-414/GO
88. 47 km de pavimentação na BR-222/PI
89. 11 km de restauração na BR-135/MA
90. 46,55 km de pavimentação na BR-235/PI
91. Travessia Superior do Viaduto da PRF, no entroncamento das rodovias federais da BR-104/AL com a BR-316/AL
92. 50 km de pista recuperada na BR-135/MA

Fonte : Gov.br - Ministério da Infraestrutura

Data : 12/01/2021



Ministério da Infraestrutura

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS TÊM ATÉ 4 DE FEVEREIRO PARA RESPONDER QUESTIONÁRIO SOBRE O IDA

Prazo se iniciou em 4 de janeiro. As instalações portuárias devem responder e manter atualizado seu questionário do Índice de Desempenho Ambiental da ANTAQ

A Gerência de Meio Ambiente e Sustentabilidade da ANTAQ informa que a janela de avaliação do Índice de Desempenho Ambiental da ANTAQ referente ao período avaliativo de 2020 está aberta e, de acordo com a Resolução ANTAQ nº 2.650, de 26 de setembro de 2012, as instalações portuárias devem responder e manter atualizado seu questionário IDA.

O acesso ao questionário estará disponível até 4 de fevereiro no sistema IDA em <http://web.antaq.gov.br/IDAV2>.

A ANTAQ informa, ainda, que o painel dinâmico de resultados das avaliações anteriores encontra-se em manutenção para fins de migração para uma nova plataforma e que os dados de ranking das avaliações de 2019 encontram-se disponibilizados para consulta em formato PDF no portal da ANTAQ.

A Agência lembra que qualquer alteração referente aos dois responsáveis pré-cadastrados (titular e suplente) das instalações para responder o questionário deve ser comunicada para confecção de login de acesso.

No caso de alteração dos responsáveis pelo preenchimento do questionário, deve-se encaminhar um e-mail para marcia.silva@antaq.gov.br e alessandro.ramalho@antaq.gov.br, informando nome completo, CPF, telefone, e-mail e nome da instalação para associação no sistema.

A Agência ressalta que a instalação portuária se compromete com a veracidade das informações prestadas no questionário e que o painel dinâmico de resultados continuará apresentando informações sobre o ranking, análise por atributos, por instalações portuárias, entre outras análises.

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviarios

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data : 12/01/2021



BRASIL EXPORT

EPL: TRANSPORTE FERROVIÁRIO REGISTRA EM NOVEMBRO CRESCIMENTO DE 20% NO VOLUME DE CARGAS EM CONTÊINERES



https://forumbrasilexport.com.br/wp-content/uploads/2021/01/ferrovia_containers-768x432.jpg

O volume de carga movimentada em contêineres nas estradas de ferro brasileiras cresceu mais de 20% em novembro de 2020, chegando a 0,5 MM TU, aponta levantamento feito pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL) divulgado na última semana.

A carga containerizada possui maior valor agregado e o aumento das operações demonstra a confiança da iniciativa privada no crescimento econômico do País. Como forma de comparação, o volume movimentado em novembro de combustíveis, derivados de petróleo e álcool (granéis líquidos) foi de 0,8 MMTU e de granéis sólidos, extrativos vegetais e celulose somou 6,7 MM TU.

Na cabotagem, o transporte de petróleo e derivados também teve alta superior a 20%. O aumento da demanda de tais produtos está diretamente relacionado à retomada das atividades econômicas após a retração causada pelo impacto do início da pandemia de Covid-19, em março do último ano.

Emprego

Seguindo a tendência já observada nos meses anteriores, o setor de transportes registrou em novembro a abertura de 11.903 vagas de empregos no subsetor de transporte rodoviário de cargas, conforme dados do Novo Cadastro Geral de Empregados e Desempregados do Ministério da Economia. O saldo, entretanto, foi negativo nos subsetores rodoviário de passageiros, cabotagem, ferroviário de cargas e aéreo de passageiros.

*Fonte : Brasil Export
Data : 12/01/2021*



IPEA - INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA

FINANÇAS PÚBLICAS ESTADUAIS NO 5º BIMESTRE – DEZEMBRO DE 2020

Por Mônica Mora - Técnica de Planejamento e Pesquisa da Diretoria de Estudos e Políticas Macroeconômicas (Dimac) do Ipea
monica.mora@ipea.gov.br
Divulgado em 30 de dezembro de 2020.

Acesso a íntegra do documento no link abaixo.

https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/201230_cc_50_nota_1_financas_publicas.pdf

*Fonte : IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
Data : 12/01/2021*

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

DTA: PRIMEIRA EMPRESA BRASILEIRA A CONSEGUIR CONTRATO DE DRAGAGEM

Por Vera Gasparetto

Portogente conversou com o empresário João Acácio Gomes de Oliveira Neto, engenheiro civil pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (Poli-USP) e especializado em portos pela Universidade de Delft (Holanda). Atualmente é presidente da DTA – Engenharia Portuária & Ambiental, empresa que lidera o setor de dragagem no Brasil e que tem contratos milionários com o setor portuário, devido ao seu investimento em tecnologia de ponta, associada e uma experiência de quase 50 anos na área.



https://portogente.com.br/images/600_DTA_2.jpg

Oliveira Neto defende os empreendimentos e tecnologia nacional, explica as diferenças dos modelos de dragagem e seus custos e fala sobre os contratos em andamento. Confira sua entrevista completa ao Portogente.

A DTA venceu duas disputas: está dragando o Porto de Santos por um contrato e em outro desenvolve um novo modelo de gestão para desestatização daquele Porto, além do de São Sebastião, ambos no estado de São Paulo. Qual o significado desses êxitos para o empresário e engenheiro João Acácio?

A DTA criou um modelo de negócio singular para fazer dragagem portuária. Tratando-se de uma atividade intensiva em capital, com equipamentos importados e caríssimos, principalmente as dragas hoppers, dentre outras, nunca houve no Brasil uma empresa que investisse nesse segmento, por uma razão muito simples: nunca houve um planejamento de longo prazo que assegurasse a contratação desses serviços pelo Governo. Essa deformidade fez com que as poucas empresas holandesas e belgas, líderes mundiais do setor, ocupassem esses espaços, e com muita competência.

200 Acácio DTA 20 Brasil, que demanda continuamente esses serviços estratégicos para a economia do País, pois deles dependem a eficiência portuária, dado que 96% da corrente de comércio (importações + exportações) do Brasil passam pelos portos! Ficariam os portos reféns dessas empresas que atuam no mundo todo e que não possuem qualquer vínculo com o Brasil? Nos Estados Unidos, por exemplo, esse serviço é de segurança nacional e realizado pelo corpo de engenheiros das forças armadas americanas United States Army Corps of Engineers (Usace).

Como a DTA se diferencia nessa área?

Possuímos um dos melhores corpos de engenheiros especialistas em portos e dragagem do mundo, conhecemos toda a nossa geologia e hidrografia, e todas as demandas desse setor. Conhecemos o Brasil e seus entraves, bastava ter dragas pesadas para atuar forte e liderar o setor!

A DTA criou esse modelo afretando dragas no exterior, e em menos de 10 anos tornou-se líder isolada desse mercado no Brasil. Como empresário e engenheiro civil da Escola Politécnica da USP eu fico muito orgulhoso e satisfeito por estar ajudando o meu país, gerando emprego, e desenvolvendo tecnologia num setor muito pouco desenvolvido no Brasil, tendo aprendido muito,

desde pequeno, com o meu pai, engenheiro Procópio Gomes de Oliveira, um dos técnicos mais criativos que já conheci.

Ser a escolhida para dragar a maior instalação portuária do hemisfério sul do planeta, concorrendo com empresas estrangeiras, é motivo de muita satisfação. Quanto a liderar um consórcio para estudar a privatização de Santos e de São Sebastião, e ser escolhido para essa missão, só demonstra que estamos no caminho certo, e pela primeira vez o Ministério da Infraestrutura (MInfra), através do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), prestigiou o conhecimento autóctone de uma empresa de engenharia para esse affair.

O País vai se surpreender com o nível e com a criatividade do modelo que estamos concebendo para esse desafio, visando atender o interesse público do nosso país. Porto é um valioso instrumento de política pública, e importante indutor de desenvolvimento. Queremos deixar legado nessa missão nobre e espinhosa que estamos envolvidos, e que nos preparamos a vida toda, em quase 50 anos de experiência no setor portuário.

O fato do Brasil não ter draga com bandeira nacional, por questões marítimas e que deveria assegurar autonomia para manutenção dos seus portos, pode comprometer a nossa soberania? Pode, claro, porque as empresas de fora não possuem qualquer vínculo ou investimento aqui, seus equipamentos são itinerantes, sua mão de obra é de fora, e não investem nada aqui do que ganham. Nada contra tudo isso pois são empresas privadas que, como a DTA, visam lucro. A DTA não possui nenhum apoio do Governo e luta sozinha, e essas empresas, ao contrário, contam com total apoio de seus países, com linhas subsidiadas de crédito e até recursos a fundo perdido para buscar mercado em outros países! Sou a favor das leis de mercado, mas essas empresas de fora compõem um mercado imperfeito, comprometendo a nossa soberania sem dúvida.

A forma de contratar dragagem no Brasil, por medição do material dragado e não pela manutenção das profundidades de projeto, é considerada cara. Por que a forma mais cara ainda prevalece nos contratos de dragagem dos nossos portos?

A dragagem no Brasil é cara por que a produtividade das nossas dragas é muito baixa, dado os entraves ambientais e a burocracia da gestão pública. O jovem gestor público atual de obras de dragagem, em geral, desconhece essa especialidade da engenharia, criando normas e critérios de controle e medição dos serviços que elevam os custos das nossas obras, sempre sob o pretexto e o medo da fiscalização do Tribunal de Contas da União (TCU). É patético, mas isso virou refrão popular! Há empresas de fora que não virão mais para o Brasil por que está insuportável lidar com o setor público atual, neófito, legalista e medroso. Esse modelo está exaurido, vide recente relatório da Controladoria Geral da União (CGU). O caminho será a concessão de longo prazo para esses serviços, com o compromisso de manutenção da profundidade, pois é isso o que importa para a rápida entrada e saída dos navios. Custará menos e as empresas ganharam mais!

Quais os grandes contratos executados pela DTA Engenharia, atualmente?

Os maiores contratos da DTA do Brasil, dentre outros, são:

- Derrocagem do Pedral do Lourenço no Rio Tocantins-PA, gerando uma nova hidrovia de 500 km (R\$ 650 milhões);
- Dragagem de aprofundamento do Porto de Paranaguá (R\$ 400 milhões);
- Dragagem de manutenção dos portos de Paranaguá e Antonina por 5 anos (R\$ 500 milhões);
- Recuperação da Praia de Balneário Camboriú-SC (R\$ 69 milhões);
- Dragagem de Terminal de Gás no Porto de Santos (R\$ 90 milhões);
- Dragagem de manutenção do Porto de Santos por 2 anos (R\$ 274 milhões);
- Dragagem de 2 terminais de petróleo da Petrobras-RJ (R\$ 35 milhões);
- Dragagem de manutenção do Porto de São Sebastião –SP;
- Modelagem para a privatização dos portos de Santos e São Sebastião para o MINFRA/ BNDES;
- Dezenas de Projetos de engenharia; EVTEA's e estudos ambientais portuários no Brasil e no exterior.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 12/01/2021



ABTRA – ASSOC. BRAS. DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS

PORTO DO RECIFE: PRIMEIRA SEMANA DO ANO TEVE CAIS CHEIO

A primeira semana de 2021 começou movimentada no Porto do Recife, em Pernambuco. Foram 4 operações simultâneas no dia 4 de janeiro, com destaque para o açúcar.

Três embarcações realizam o embarque do adoçante pernambucano. O Federal Sutton, Charbel e Maria Theo 1 movimentaram 62.848 toneladas do produto. Enquanto no Federal Sutton o embarque de açúcar a granel é inteiramente automatizado, do armazém para o porão do navio, nas outras duas embarcações a operação foram um pouco mais demorada, já que o embarque depende da chegada dos caminhões carregados de sacas de açúcar, vindos das usinas do Estado.

No cais 4, o Ocean Crown, de bandeira panamenha, descarregou 7 mil toneladas de malte belga. O navio chegou no dia 3 ao Recife e iniciou o desembarque da cevada no mesmo dia, em uma operação totalmente automatizada.

O produto é transportado da embarcação para nossos silos portuários através de uma esteira, são descarregados em caminhões e seguem rumo ao Polo Cervejeiro de Pernambuco.

Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados

Data : 12/01/2021

COM DOIS PORTOS ATIVOS, VOLUME DAS EXPORTAÇÕES DE MS VIA PORTO MURTINHO CRESCE 57,83% EM 2020

O volume das exportações sul-mato-grossenses pela zona portuária de Porto Murtinho cresceu 57,83% no acumulado de janeiro a dezembro de 2020 em relação ao mesmo período de 2019, em função da entrada em atividade do terminal FV Cereais e do incremento nas estruturas da APPM (Agência Portuária de Porto Murtinho).

Pelos portos do município, foram escoadas 384 mil toneladas ao longo de 2020, basicamente da safra de grãos do Estado. Em 2019, foram 233 mil toneladas. A participação dos terminais portuários da cidade no escoamento das exportações de Mato Grosso do Sul passou de 1,49% no ano passado para 2,12% em 2020. A movimentação total de exportações na zona portuária também aumentou: de 268 mil toneladas em 2019 para 396 mil toneladas em 2020.

Além dos embarques de soja, também foram escoados pelos terminais portuários de Porto Murtinho produtos como sementes e frutos oleaginosos; grãos, sementes e frutos diversos; plantas industriais ou medicinais; palhas e forragens; ferro fundido, ferro e aço; sal; enxofre; terras e pedras; gesso, cal e cimento. O destino principal dessas mercadorias foi a Argentina, em seguida a Bolívia e, por fim, o Paraguai. Além de produtos sul-mato-grossenses, também foram escoadas mercadorias de Minas Gerais, Distrito Federal e São Paulo.

Na avaliação do secretário Jaime Verruck, da Semagro (Secretaria de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar) esse resultado foi obtido graças à estratégia de potencialização da logística do Estado em relação ao transporte hidroviário. “Em 2015, o Governo do Estado lançou o PROEXP (Programa de Estímulo à Exportação ou à Importação pelos Portos do Rio Paraguai) e os resultados vêm sendo colhidos ao longo desses anos, com a intensificação dos embarques e a entrada em funcionamento do terminal da FV em março do ano passado”, afirmou.

Contorno rodoviário prepara região para expansão portuária e logística

Construído em 2020 pelo Governo do Estado, o contorno rodoviário de Porto Murtinho, está sendo fundamental para dar suporte aos empreendimentos de transporte rodoviário e hidroviário que estão se instalando na região. A pavimentação de 7,19 km paralelamente ao dique de prevenção às cheias interliga a BR-267 aos portos, tirando o tráfego pesado da área central. A obra contou com R\$ 25,2 milhões em recursos do Fundersul (Fundo de Desenvolvimento Rodoviário de MS) e foi concluída em dez meses.

O investimento do Estado consolida o projeto de expansão da capacidade portuária e de incremento da hidrovia, que se transforma em importante rota para escoamento da produção, via portos da Argentina e do Uruguai, ao resto do mundo. O acesso conta com faixas de rolamento de 3,5 metros de largura e acostamentos de 2,5 metros. A estrutura atende aos portos FV Cereais e da APPM (Agência Portuária de Porto Murtinho), em operação, e às futuras instalações alfandegárias e de descarga.

“Essa obra melhora o acesso à região portuária, facilita o dia a dia na cidade e dá qualidade de vida à população”, lembra o secretário Jaime Verruck. “Faz parte de um plano para reforçar a estrutura logística de Murtinho, eixo da Rota Bioceânica que abrirá caminho para os produtos brasileiros ao Pacífico com destino ao mercado asiático”, finalizou

*Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados
Data : 12/01/2021*

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA APROVA BENEFÍCIO FISCAL PARA OBRA DE R\$ 6,8 BI DA TRANSNORDESTINA

O Ministério da Infraestrutura aprovou um benefício fiscal de R\$ 191 milhões para a continuidade das obras da Ferrovia Transnordestina, cujo valor é estimado em R\$ 6,8 bilhões.

As informações constam da Portaria 13 da Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias do MINFRA publicada no DOU desta terça-feira (12).

De acordo com o ato, foi aprovado o enquadramento no Reidi (Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura) do investimento proposta pela Transnordestina Logística S/A, empresa responsável pelo projeto e controlada pela CSN.

O projeto trata da implantação da Ferrovia Nova Transnordestina, nos trechos Missão Velha (CE) e Salgueiro (PE); Salgueiro e Trindade (PE); Trindade e Eliseu Martins (PI); Salgueiro e Porto de Suape (PE); e Missão Velha (CE) e Porto de Pecém (CE), com extensão de 1.753 km

O projeto da Nova Transnordestina teve obras iniciadas no final da década de 2000, mas foi paralisado várias vezes. Com cerca de 50% de obras até o momento e em trechos que impedem uma operação, a construção da ferrovia foi parcialmente retomada pela empresa no ano passado, conforme noticiou a Agência INFRA.

Confira a matéria na íntegra: <https://www.agenciainfra.com/blog/ministerio-da-infraestrutura-aprova-beneficio-fiscal-para-obra-de-r-68-bi-da-transnordestina/>

Fonte: Agência INFRA

*Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados
Data : 12/01/2021*



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

OGMO/SANTOS IMPLEMENTA PLANO DE ACORDOS PARA QUITAÇÃO DE PROCESSOS JUDICIAIS

Fonte: OGMO/Santos (12 de janeiro de 2021)

O OGMO/Santos informa que implementou plano de acordos para quitação dos processos trabalhistas que encontram-se aguardando recebimento de créditos na ordem cronológica de pagamentos, em trâmite no Juízo Auxiliar em Execução do TRT2.

Sendo assim, a entidade está realizando acordos com os reclamantes que manifestaram interesse em receber seus créditos de forma imediata, mediante a aplicação de desconto negociado com os reclamantes.

Caso possua processo na ordem cronológica, e tenha a intenção de realizar acordo, solicite ao seu advogado constituído nos autos que entre em contato diretamente com o patrono do OGMO/Santos, Dr. Marcel Cavalcanti Marquesi, pelo telefone (11) 3218-7288.

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

Data : 12/01/2021

CÂMARA DÁ INÍCIO ÀS AUDIÊNCIAS PÚBLICAS DE 2021

Fonte: Câmara Municipal de Santos (12 de janeiro de 2021)

No dia 13 de janeiro, a Câmara de Santos irá realizar as primeiras audiências públicas do ano pela Comissão de Finanças e Orçamento (CFO). Pela manhã, às 10h30 irá tratar da prestação de contas do Fundo Municipal da Saúde e às 14h30, apresentará o Relatório de Gestão Fiscal. Ambas serão relativas aos (1º e 2º quadrimestres de 2020).

As audiências serão conduzidas pelo vereador Ademir Pestana (PSDB) que passa a presidir a CFO do legislativo.

No dia das audiências, será disponibilizado, também, o link para que os vereadores e vereadoras possam acessar a transmissão via aplicativo "zoom". As audiências irão ocorrer no Plenário Oswaldo De Rosis e seguindo os protocolos contra a Covid-19.

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

Data : 12/01/2021

COM DOIS PORTOS ATIVOS, VOLUME DAS EXPORTAÇÕES DE MS VIA PORTO MURTINHO CRESCE 57,83% EM 2020

Fonte: Agência Porto (12 de janeiro de 2021)

O volume das exportações sul-mato-grossenses pela zona portuária de Porto Murtinho cresceu 57,83% no acumulado de janeiro a dezembro de 2020 em relação ao mesmo período de 2019, em função da entrada em atividade do terminal FV Cereais e do incremento nas estruturas da APPM (Agência Portuária de Porto Murtinho).

Pelos portos do município, foram escoadas 384 mil toneladas ao longo de 2020, basicamente da safra de grãos do Estado. Em 2019, foram 233 mil toneladas. A participação dos terminais portuários da cidade no escoamento das exportações de Mato Grosso do Sul passou de 1,49% no ano passado para 2,12% em 2020. A movimentação total de exportações na zona portuária também aumentou: de 268 mil toneladas em 2019 para 396 mil toneladas em 2020.

Além dos embarques de soja, também foram escoados pelos terminais portuários de Porto Murtinho produtos como sementes e frutos oleaginosos; grãos, sementes e frutos diversos; plantas industriais ou medicinais; palhas e forragens; ferro fundido, ferro e aço; sal; enxofre; terras e pedras; gesso, cal e cimento. O destino principal dessas mercadorias foi a Argentina, em seguida a Bolívia e, por fim, o Paraguai. Além de produtos sul-mato-grossenses, também foram escoadas mercadorias de Minas Gerais, Distrito Federal e São Paulo.

Na avaliação do secretário Jaime Verruck, da Semagro (Secretaria de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar) esse resultado foi obtido graças à estratégia de potencialização da logística do Estado em relação ao transporte hidroviário. “Em 2015, o Governo do Estado lançou o PROEXP (Programa de Estímulo à Exportação ou à Importação pelos Portos do Rio Paraguai) e os resultados vêm sendo colhidos ao longo desses anos, com a intensificação dos embarques e a entrada em funcionamento do terminal da FV em março do ano passado”, afirmou.

Contorno rodoviário prepara região para expansão portuária e logística

Construído em 2020 pelo Governo do Estado, o contorno rodoviário de Porto Murtinho, está sendo fundamental para dar suporte aos empreendimentos de transporte rodoviário e hidroviário que estão se instalando na região. A pavimentação de 7,19 km paralelamente ao dique de prevenção às cheias interliga a BR-267 aos portos, tirando o tráfego pesado da área central. A obra contou com R\$ 25,2 milhões em recursos do Fundersul (Fundo de Desenvolvimento Rodoviário de MS) e foi concluída em dez meses.

O investimento do Estado consolida o projeto de expansão da capacidade portuária e de incremento da hidrovia, que se transforma em importante rota para escoamento da produção, via portos da Argentina e do Uruguai, ao resto do mundo. O acesso conta com faixas de rolamento de 3,5 metros de largura e acostamentos de 2,5 metros. A estrutura atende aos portos FV Cereais e da APPM (Agência Portuária de Porto Murtinho), em operação, e às futuras instalações alfandegárias e de descarga.

“Essa obra melhora o acesso à região portuária, facilita o dia a dia na cidade e dá qualidade de vida à população”, lembra o secretário Jaime Verruck. “Faz parte de um plano para reforçar a estrutura logística de Murtinho, eixo da Rota Bioceânica que abrirá caminho para os produtos brasileiros ao Pacífico com destino ao mercado asiático”, finalizou.

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

Data : 12/01/2021

COM MAIS DE 5.3 MILHÕES DE TONELADAS, EMBARQUE DE CARGAS CRESCE NO PORTO DO PECÉM

Fonte: Agência Porto (12 de janeiro de 2021)

Ferro fundido, sal, produtos da indústria de moagem, frutas, minérios, cereais e alumínio lideram as cargas que mais foram embarcadas através do Porto do Pecém em 2020. Ao todo foram embarcadas 5.324.440 toneladas no ano passado, um aumento de 2% nessa movimentação em comparação a 2019 (5.212.141 toneladas).

Somente no último mês do ano passado os embarques totalizaram 535.775 toneladas, resultado 14% superior ao embarcado em dezembro de 2019 (469.290 toneladas). Ao todo, entre embarques e desembarques, foram movimentadas 1.472.355 toneladas em dezembro de 2020.

“Esse aumento pode parecer pouco, mas representa muito diante desse difícil 2020. Foi um ano que, desde o início, exigiu muito da equipe, muito de todos nós profissionais do Complexo do Pecém. Nos reinventamos para seguir com todas as nossas operações. E mesmo com a pandemia, não paralisamos nossas atividades um único dia”, enfatiza Danilo Serpa – Presidente do Complexo do Pecém (CIPP S/A).

E foi também a pandemia que afetou diretamente a movimentação acumulada do ano passado. 2020 fechou com o total de 15.930.483 toneladas movimentadas no Terminal Portuário do Pecém, resultado 12% abaixo em relação ao mesmo período de 2019 (18.096.308 toneladas).

“Já no primeiro semestre de 2020 estimávamos uma possível retração. O Pecém é um porto-indústria, somos um complexo industrial e portuário com clientes que sofreram e, de certa forma,



ainda sofrem com a pandemia. Alguns fecharam fábricas, suspenderam atividades. Mas é fato que já no fim do ano passado começamos a sentir uma melhora na nossa movimentação”, conclui Danilo.

Natureza da Carga

49% – Granel sólido com 7.761.958 toneladas movimentadas

30% – Contêineres com 4.818.581 toneladas movimentadas

20% – Carga solta com 3.122.245 toneladas movimentadas

1% – 227.700 toneladas movimentadas

Tipos de Navegação

– Cabotagem (Pecém para outros portos do Brasil): a navegação de cabotagem totalizou 9.015.621 toneladas. Nos desembarques os principais produtos movimentados foram minérios (3.090.416 t); cereais (402.270 t); ferro fundido (242.762 t); alumínio e suas obras (95.899 t) etc. Já os embarques de cabotagem ficaram por conta das movimentações de sal (374.487 t); ferro fundido (169.004 t); produtos da indústria de moagem (139.561 t); cereais (98.306 t); alumínio e suas obras (96.160 t); plásticos e suas obras (43.206 t); etc.

– Longo Curso (Pecém para outros portos do Mundo): A navegação de longo curso totalizou 6.914.862 toneladas. Nos desembarques de longo curso os principais produtos movimentados foram combustíveis minerais (2.759.759 t); ferro fundido (60.567 t); adubos (43.084 t); cereais (8.452 t); etc. Em relação aos embarques de longo curso, os destaques foram verificados nas movimentações de ferro fundido (1.815.880 t); frutas (107.613 t); minérios (104.744 t); máquinas (39.541 t); preparações de produtos hortícolas (34.130 t); etc.

O Pecém é um terminal multicargas por movimentar granéis sólidos, granéis líquidos, contêineres e cargas em geral nos 10 berços que possui. Não à toa esse elo, na cadeia logística do transporte marítimo global, é considerado um Hub Portuário – hoje conectado por sete linhas de cabotagem e três de longo curso.

Além disso, o Governador Camilo Santana deverá fazer em breve a inauguração da segunda expansão do terminal portuário cearense. Serão inaugurados um novo berço de atracação (berço 10), uma segunda ponte de acesso aos píeres (Ponte 2) e um segundo portão de acesso (Gate 2) ao terminal. Todas essas obras serão oficialmente entregues no ano que marca os 19 anos de operação do Porto do Pecém.

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

Data : 12/01/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

DADOS DA FGV INDICAM OCIOSIDADE SUPERIOR A 30% NO SETOR AUTOMOBILÍSTICO DO PAÍS

A despeito de a indústria brasileira já ter superado as perdas decorrentes da crise provocada pela covid-19 no País, os fabricantes de veículos automotores e produtos de metal registraram uma ociosidade média do parque fabril superior a 30% nos últimos quatro meses, segundo dados desagregados da Sondagem da Indústria do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (Ibre/FGV), obtidos com exclusividade pelo Estadão/Broadcast.

A recuperação tem sido impulsionada pelo auxílio emergencial, exportações e mudança no padrão de consumo das famílias durante a pandemia, mas ainda é heterogênea. Alguns setores operam consideravelmente aquém da sua capacidade de produção. Dos 16 principais subsetores pesquisados na sondagem, apenas sete já superaram a média histórica de uso da capacidade instalada.

“A retomada não vem de forma ordeira e homogênea, ela vem de forma heterogênea, errática, tanto sob a ótica da produção quanto da utilização da capacidade instalada. A disseminação da recuperação vai depender da robustez do crescimento. Tudo está apontando para dias melhores, embora tenhamos desafios, como o fim do auxílio emergencial, o desemprego elevado e a curva da pandemia piorando”, avaliou Rafael Cagnin, economista-chefe do Instituto de Estudos para o Desenvolvimento Industrial (Iedi).

Nuci

A indústria de transformação operava com 79,25% da capacidade instalada, em média, de setembro a dezembro de 2020, patamar que se aproxima da média histórica de 81,96% registrada no período que se estendeu de 2010 a 2015, antes das duas últimas crises econômicas. A melhora atual é puxada por setores como o de vestuário e celulose, nos quais o Nível de Utilização da Capacidade Instalada (Nuci) superou os 90%.

“Apesar de não ser um nível absurdo, começamos a ter um superaquecimento em alguns setores. Temos relatos de falta de insumos, mas o comércio online bombou a indústria de papelão ondulado, por exemplo. Quando você vende online, você reempacota o produto. Alguns setores são beneficiados por questões idiossincráticas da pandemia. Outras atividades mostram reação porque tinham perdido muito durante a crise, como vestuário”, apontou o superintendente de Estatísticas Públicas do Ibre/FGV, Aloisio Campelo Júnior.

Por outro lado, a ociosidade permanece elevada em veículos automotores, que usaram em média 69,33% da capacidade instalada nos quatro últimos meses de 2020, ante uma média histórica pré-crise de 83,54%. A indústria de produtos de metal operava até mês passado com 67,48% da capacidade, consideravelmente abaixo da média de 77,88%.

Outros setores com ociosidade elevada em relação às suas próprias médias históricas foram informática, eletrônicos e ópticos, com um nível de utilização da capacidade instalada de 73,3% de setembro a dezembro de 2020, ante uma média histórica de 83,17%; máquinas e equipamentos, operando com uma média de 70,9% da sua capacidade, ante uma média histórica de 79,64%; e metalurgia, com Nuci de 78,78%, ante uma média histórica de 83,93%

Fonte : IstoÉ- Dinheiro
Data : 12/01/2021

PARA DIRETOR DO BC, 2ª ONDA NÃO TEM MESMAS CONSEQUÊNCIAS ECONÔMICAS DA 1ª

O diretor de Política Monetária do Banco Central, Bruno Serra, afirmou nesta terça-feira, 12, que uma segunda onda de contaminação pela covid-19 não tem, necessariamente, as mesmas consequências econômicas da primeira onda, verificada em 2020. “Não é nada simples reprimir o choque que vivemos em março e dizer que o impacto agora vai ser o mesmo”, avaliou, durante evento virtual.

Segundo Bruno Serra, em março e abril de 2020 o avanço da pandemia gerou “lockdowns fortes” e as pessoas passaram a ficar em casa.

Agora, a avaliação é de que há um recrudescimento da doença, mas como consequência da volta da mobilidade.

Para o diretor do BC, é difícil estimar que o impacto da segunda onda na economia será o mesmo que o da primeira onda, vista no ano passado.

Grau de estímulo

Bruno Serra afirmou também que a instituição precisou adotar um grau de estímulo monetário “forte” no Brasil, em meio à pandemia do novo coronavírus, mas que isso é “temporário”. “A taxa de juros que precisamos colocar foi em ambiente de choque atípico”, afirmou o diretor, durante evento virtual.

Atualmente, a Selic (a taxa básica de juros) está em 2,00% ao ano, no menor patamar da história. Em suas comunicações, o BC vem pontuando que o atual nível “extraordinariamente elevado de estímulo monetário” é adequado.

Bruno Serra afirmou, no entanto, que “é natural esperar que o estímulo extraordinário vá sair de cena em algum momento”.

Segundo ele, isso já vem sendo projetado pelo mercado. “O debate vai ocorrer”, afirmou, para depois acrescentar que “ainda é o momento de estímulo bastante extraordinário”.

Commodities

O diretor de Política Monetária do Banco Central avaliou ainda a alta mais recente das commodities no mercado internacional, que gerou efeitos para o mercado global de câmbio. Segundo ele, o movimento pode ser separado em duas partes.

Em primeiro lugar, conforme Serra, a pandemia do novo coronavírus levou um grande número de países a utilizar o espaço fiscal para “colocar dinheiro” na economia. “Os países desenvolvidos usaram o fiscal mais do que nós”, pontuou o diretor. Segundo ele, com mais dinheiro nas mãos das pessoas, o consumo de produtos reagiu e os preços das commodities se recuperaram.

A segunda explicação para o avanço das commodities está ligada ao clima. “A questão climática também pesou nos grãos e foi para os preços”, afirmou. “A Arábia Saudita restringiu produção”, acrescentou, em referência aos cortes mais recentes na produção de petróleo, que impulsionaram os preços da commodity e o dólar ante outras moedas no mercado internacional.

Câmbio

Ao avaliar de forma geral o movimento do câmbio nos últimos meses, Bruno Serra lembrou que o Brasil passou pelo que outros países passaram durante a pandemia, com a saída de investimentos estrangeiros. Além disso, ele lembrou que em 2020 o Brasil enfrentou um “ajuste grande” de estoques cambiais ligados ao overhedge – o hedge (proteção) em excesso que bancos com operações no exterior carregavam e que precisou ser reduzido até o fim do ano.

O ajuste do overhedge, conforme Bruno Serra, somou cerca de US\$ 35 bilhões. Para evitar pressão adicional no câmbio, o BC promoveu operações cambiais no fim de 2020, permitindo a redução do overhedge. “Era um problema que vivíamos no mercado de câmbio brasileiro. Reduzir o estoque de overhedge é doloroso, mas vai trazer frutos no futuro”, defendeu.

Bruno Serra participou nesta terça de evento virtual sobre “Conjuntura Econômica Brasileira”, organizado pela XP Investimentos.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 12/01/2021

PPSA ARRECADADA PARA A UNIÃO R\$ 627,8 MILHÕES EM 2020

A Pré-Sal Petróleo (PPSA) arrecadou para a União no ano passado R\$ 627,8 milhões, 33,5% a mais do que em 2019, e 119% ante 2018. Também foram arrecadados R\$ 76,4 milhões por meio de um Acordo de Equalização de Gastos e Volumes, assinado entre a PPSA e a Petrobras, em junho de 2020.

No total, a arrecadação para o governo somou R\$ 704,2 milhões, segundo informou a PPSA.

Em 2020, foram comercializados 2,8 milhões de barris de petróleo da área de desenvolvimento de Mero e do campo de Entorno de Sapinhoá, que operam em regime de partilha de produção, e 37,7 milhões de metros cúbicos de gás dos campos de Entorno de Sapinhoá, Tartaruga Verde Sudoeste e Tupi.

Desde 2018, a PPSA já arrecadou R\$ 2,68 bilhões para a União, sendo R\$ 1,38 bilhão com a atividade de comercialização do petróleo e gás e R\$ 1,3 bilhão com equalizações de gastos e volumes realizadas pela companhia em áreas onde a União tem participação nos Acordos de Individualização da Produção.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 12/01/2021

STF PROÍBE UNIÃO DE COBRAR ESTADO DO RIO POR CALOTE DE R\$ 4,5 BILHÕES EM DÍVIDA

O Supremo Tribunal Federal (STF) proibiu a União de executar contragarantias para ressarcir uma dívida de R\$ 4,5 bilhões do Estado do Rio com o banco francês BNP Paribas. A dívida venceu em 20 de dezembro. O Tesouro Nacional já informou que cobrirá o calote, pois a dívida é garantida pela União. A decisão, em liminar do presidente da corte constitucional, ministro Luiz Fux, foi tomada no mesmo processo em que foi decidida a permanência do Rio no Regime de Recuperação Fiscal (RRF).

A manutenção do Rio no RRF também foi garantida por liminar, concedida por Fux na véspera do Natal. Mesmo após essa decisão, o Tesouro Nacional informou publicamente que, após cobrir o calote no BNP Paribas, buscaria ressarcimento por meio de bloqueios de receitas do governo fluminense com o ICMS e o Fundo de Participação dos Estados (FPE).

Diante das manifestações públicas do Tesouro, a Procuradoria-Geral do Estado do Rio (PGE-RJ) entrou com embargos de declaração, um recurso no mesmo processo em que Fux decidiu pela permanência do governo fluminense no RRF.

O recurso pediu que se esclarecesse se a decisão da véspera do Natal, de manter o Rio no RRF, valia para a dívida com o BNP Paribas. Para a PGE-RJ, a permanência no programa de socorro exime o governo fluminense de qualquer dívida com a União, fossem financiamentos diretos ou garantidos pelo Tesouro.

Na decisão tomada na noite desta segunda-feira, 11, Fux esclareceu que a “tutela provisória deferida”, ou seja, a decisão liminar da véspera do Natal, “alcança, até decisão posterior, a proibição de execução de garantias e contragarantias, inclusive as previstas” na dívida com o BNP Paribas. A decisão esclarece ainda que a liminar anterior impede a inscrição do Estado do Rio no CAUC, um cadastro de governos locais devedores da União, ou “nos cadastros de inadimplentes relativamente a esses mesmos fatos e objetos”.

A dívida se refere a um empréstimo de R\$ 2,9 bilhões tomado junto ao BNP Paribas em dezembro de 2017, medida prevista no Plano de Recuperação Fiscal firmado entre o Rio e a União em setembro de 2017, no âmbito do RRF – o Rio foi o único a recorrer ao regime, criado em maio de 2017 para socorrer Estados em dificuldades financeiras. O valor original foi determinado pelo Plano de Recuperação. O banco francês foi selecionado em licitação pública. A dívida aumentou por causa de juros e encargos.

A lógica do RRF é suspender o pagamento das dívidas dos Estados com a União, em troca de medidas, dos governos locais, para equilibrar suas contas, cortando despesas e aumentando impostos. O mecanismo também procura incentivar os Estados socorridos a recorrerem à privatização de serviços públicos, como forma de aliviar as dificuldades financeiras.

No caso do Plano de Recuperação do Rio, a privatização dos serviços de saneamento básico foi colocada como contrapartida. A forma de fazer isso foi colocar as ações da Cedae, a estatal de saneamento, como uma das contragarantias do empréstimo tomado junto ao BNP Paribas, com aval da União. Os valores levantados com a desestatização poderiam ser usados para quitar a dívida. Por outro lado, a inadimplência daria à União o direito de federalizar a Cedae.

O calote no BNP Paribas chegou a atrasar a publicação do edital de concessão dos serviços de saneamento do Rio em uma semana – o documento foi publicado finalmente em 29 de dezembro. O leilão está previsto para 30 de abril de 2021 e renderá, no mínimo, R\$ 8,5 bilhões para o Estado, em três parcelas, que, no entanto, chegarão tarde demais para quitar a dívida com o banco francês.

Quando informou que buscaria o ressarcimento após cobrir a dívida em nome do Estado do Rio, o Tesouro não mencionou as ações da Cedae entre as contragarantias, separando as divergências em torno da manutenção do RRF do processo de concessão dos serviços de água e esgoto.

O Plano de Recuperação Fiscal tem sido objeto de atritos entre o governo fluminense e o governo federal desde que chegou perto de completar três anos, no início de setembro. Uma das polêmicas gira em torno de sua vigência. Para o governo fluminense, o RRF permitiria que os planos de recuperação poderiam ter seis anos de duração, sem necessidade de renovação. Para o governo federal, os planos são firmados com prazo de três anos, renováveis por mais três, desde que o Estado socorrido cumpra todas as contrapartidas exigidas.

Com seu entendimento, o Tesouro Nacional enviou um ofício ao governo do Rio, em 21 de dezembro, cobrando dívidas vencidas desde setembro. Foi então que o governo fluminense recorreu ao STF, conseguindo a decisão favorável de Fux.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 12/01/2021



EXTRA ONLINE

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



<https://extra.globo.com/incoming/24833341-559-9a0/w640h360-PROP/xbsb.jpg.pagespeed.ic.ZiGIBxCue.jpg>

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

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

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

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

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

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

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

O que muda com a reforma administrativa

Criação de cinco novos vínculos e o fim da estabilidade

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

A PEC também permite a contratação temporária a qualquer momento, sem necessidade de cumprir uma demanda excepcional. Esse seria o terceiro grupo composto por servidores com contrato temporário, sem estabilidade, e que ingressariam por meio de seleção simplificada. Essas regras valem também para o quarto grupo, de cargos de liderança e assessoramento, similar ao atual cargo comissionado ou de confiança.

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

Férias

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

Acumulação de cargos públicos

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

Adicionais por tempo de serviço e licença-prêmio

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

Aposentadoria compulsória

A PEC proíbe a aposentadoria compulsória como modalidade de punição.

Progressão de carreira

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

Governança

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

Fonte : Extra Online

Data : 12/01/2021

PREFEITURA DO RIO: SERVIDORES PEDEM TRANSPARÊNCIA E DIÁLOGO NO TERCEIRO MANDATO DE PAES

Por Stephanie Tondo

Protesto de professores em frente à Prefeitura do Rio em 2013
Protesto de professores em frente à Prefeitura do Rio em 2013 Foto: Fabiano Rocha

Depois de quatro anos de um relacionamento turbulento dos servidores da cidade do Rio com o então prefeito Marcelo Crivella (Republicanos), o funcionalismo ajudou a eleger novamente Eduardo Paes (DEM) para ocupar a cadeira de chefe do Executivo municipal. No entanto, o resultado nas urnas não será garantia de que a relação dos servidores com Paes em seu terceiro mandato será tranquila. Em meio à possibilidade de atraso nos salários ao longo de 2021, e um 13º salário que ainda não foi quitado para os funcionários que ganham acima de R\$ 4 mil, sindicatos e entidades já começam a elaborar a lista de reivindicações para este ano.

Extra oferta Casa Própria

Entre os pontos criticados pelo funcionalismo em relação aos mandatos anteriores de Paes está a “falta de diálogo”, que os servidores esperam que seja superada para que haja mais transparência, principalmente em relação à situação das contas municipais e aos salários.

— Durante a última gestão de Paes foram identificadas pendências pontuais, entretanto os pagamentos das remunerações e proventos foram realizados em dia, bem como o 13º salário de todas as categorias, questão que agora se torna o grande fantasma dessa administração — aponta Carlos Jund, advogado da Federação das Associações e Sindicatos dos Servidores Públicos Estaduais e Municipais do Rio (Fasp).

Na semana passada, a prefeitura voltou a informar que tem como objetivo retomar o pagamento dos salários dos servidores no segundo dia útil de cada mês.

‘Falta de diálogo’ é criticada por sindicatos

Entre os problemas dos últimos mandatos de Paes — que os servidores esperam não ter que enfrentar novamente — está a “falta de diálogo” com o prefeito. Presidente do Sindicato Carioca dos Fiscais de Renda (Sincaf), Luiz Antonio Barreto afirmou que a categoria já tentou estabelecer uma comunicação com a prefeitura na semana passada, mas não foi recebida:

— A gente quer transparência, quer participar da gestão, somos funcionários do município, não do governo Paes ou Crivella, e queremos o melhor para a cidade. Diálogo é a condição básica para mudar as coisas, e não foi o que conhecemos nesta sexta-feira, quando fomos entregar um documento ao prefeito assinado por várias entidades municipais, e ele não nos recebeu.

Coordenador Geral do Sindicato dos Profissionais da Educação (Sepe), Alex Trentino lembrou dos problemas entre a categoria e o prefeito nos mandatos anteriores, que culminaram em greves e manifestações de professores:

— A gente avalia a última gestão do Eduardo Paes como uma completa falta de diálogo. Haja vista a greve de 2013, que terminou com bombas na Cinelândia.

Concursos, reajustes e planos de cargos e salários

Entre as reivindicações para a nova gestão de Paes estão ainda a realização de concursos públicos para repor servidores aposentados e afastados do trabalho presencial por serem grupo de risco para Covid-19.

Luiz Antonio Barreto, presidente do Sincaf, afirma que há um percentual significativo do quadro de fiscais de rendas da prefeitura que estão impossibilitados de comparecer a atividades presenciais. Segundo ele, é necessário haver uma renovação do quadro, com realização de concursos.

— Nossa atividade exige concursos para efetivos, já que é uma carreira típica de estado. O ideal seria repor no mínimo o contingente de servidores que estão em abono permanência — afirma.

Já Carlos Jund, advogado da Fasp, acredita ser fundamental que os planos de cargos e salários sejam revisitados para considerar a modernização do sistema de dados e o incremento das atividades com maior amplitude tecnológica:

— Esses fatores geram novos modelos de gestão administrativa no que toca aos recursos humanos, trazendo alterações efetivas de gestão administrativa e valorização das categorias com ampla redução das distorções existentes. E essas mudanças acarretarão a necessidade de adaptação dos servidores a essa nova realidade.

O advogado acrescenta ainda à lista de reivindicações a realização de concursos públicos e a proteção aos servidores que atuam em áreas expostas ao contato com o novo coronavírus. Segundo ele, é importante que a prefeitura garanta a compra de equipamentos de proteção individual (EPIs), além de fornecer treinamento para a sua correta utilização.

— Podemos dizer, ainda, que o município do Rio de Janeiro também não vem reconhecendo o efetivo tempo de serviço de determinadas categorias, o que gera impacto no cálculo dos triênios; vem se recusando a realizar a progressão funcional de acordo com determinados planos de cargos e salários; vem realizando, de forma reiterada, ante a falta de pessoal, desvios de função e não remunerando os respectivos servidores adequadamente, ou seja, irregularidades que por simples recomposição da gestão de pessoal podem ser solucionadas — acrescenta.

O Sepe, por sua vez, enviou à Secretaria de Educação pedidos de reajuste salarial anual, como está previsto na Lei Orgânica do Município, além de implementação de um terço da jornada extra classe.

— Os servidores da Educação estão há dois anos sem reajuste — aponta Alex Trentino.

Fonte : *Extra Online*

Data : 12/01/2021

pelos operadores à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). As petroleiras preveem ainda a realização de 450 quilômetros de sísmicas 2D e 2.475 quilômetros quadrados de sísmica 3D, que vão demandar mais R\$ 164 milhões.

A exploração em terra será responsável pela perfuração de 20 poços, investindo R\$ 163 milhões, e pela realização das sísmicas 2D, ou R\$ 120 milhões; enquanto a exploração no mar programa 18 poços, ao custo de R\$ 5,1 bilhões, e sísmicas 3D ao valor de R\$ 44 milhões.

Os dados foram divulgados nesta manhã pela ANP, que atualizou as previsões anuais sobre atividades de exploração de petróleo e gás natural com dados relativos a 2021.

Para este ano, as operadoras declaram a entrada de mais três plataformas de produção, uma a mais do que em 2020. Está prevista também a desativação de 133 campos de petróleo (arrasamento e abandono de poços) e 338 novas perfurações, quase o dobro do verificado no ano passado.

A produção de petróleo em 2021 deverá atingir 463,9 milhões de metros cúbicos por dia, subindo para 571,5 milhões de m³ em 2025. Já o gás natural deve registrar este ano 121,9 milhões de m³, atingindo 173,2 milhões de metros cúbicos em 2025.

"Em função das incertezas inerentes às variáveis consideradas, bem como à possibilidade de apresentação de atualizações e revisões destas estimativas pelos operadores, não há garantia de efetivação das estimativas ao longo do período simulado", informou a ANP.

Todas as projeções da ANP podem ser acessadas no seguinte endereço na internet: https://www.gov.br/anp/pt-br/canais_atendimento/imprensa/noticias-comunicados/anp-divulga-dados-de-exploracao-de-petroleo-e-gas-natural-relativos-a-2021

Fonte : Estado de Minas - MG

Data : 12/01/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

COMO O BRASIL PODE SE BENEFICIAR COM A PRECIFICAÇÃO DE CARBONO

Por Nayara Machado - 12 de janeiro de 2021 - Em Newsletter Diálogos da Transição newsletter

Editada por Nayara Machado
nayara.machado@epbr.com.br

Até o final de 2020, 96 das 181 partes que submeteram suas contribuições nacionalmente determinadas (NDCs, sigla em inglês) ao Acordo de Paris haviam declarado que estão planejando ou considerando o uso da precificação de carbono como uma ferramenta de redução de emissões globais de gases de efeito estufa.

A sinalização abre perspectiva para a ampliação da implementação de políticas deste tipo em todo o mundo, inclusive no Brasil.

Embora o país não coopere com nenhuma outra parte, e vice-versa, para atingimento da ambição expressa em sua NDC, no Legislativo e em diversos setores do próprio governo, as propostas de mecanismos de precificação de carbono se multiplicam.

A principal iniciativa é o projeto PMR Brasil (Partnership for Market Readiness), capitaneado pelo Ministério da Economia.

O estudo encomendado ao Banco Mundial analisa a criação de um mercado nacional de emissões de carbono e está no radar da equipe que trabalha na criação do Patrimônio Verde (PL 7578/2017).

A proposta é uma tentativa de dar escala ao mercado brasileiro de carbono transformando a preservação das florestas em ativos financeiros, por meio de um programa federal. Foi selecionado por Rodrigo Maia (DEM/RJ) entre as prioridades da “agenda verde” da Câmara dos Deputados.

Leia também: Crise multiplica propostas para mercados e taxaço de carbono no Brasil
O setor empresarial é um grande interessado nessa agenda.

Em meados do ano passado, por exemplo, o Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável (CEBDS) publicou um documento se posicionando a favor da aplicação do Artigo 6º do Acordo de Paris, o que, na prática, significa a participação do Brasil em mercados regulados de redução de emissões de carbono.

“Um mercado de carbono para a indústria nacional é estratégico na aceleração de transição rumo a uma economia de baixo carbono e na promoção da competitividade no setor, atraindo capitais externos e consolidando suas aspirações em acordos de organismos multilaterais”, argumenta o CEBDS em nota técnica publicada em dezembro sobre marco regulatório do mercado de carbono no Brasil (.pdf).

Quem também pode se beneficiar com o estabelecimento deste mercado é o setor de energia, mas para isso serão necessárias reformas regulatórias de modernização do setor.

É o que aponta uma nota técnica da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) divulgada na semana passada (.pdf).

O documento foi encomendado para subsidiar um posicionamento técnico do governo, e indica riscos e oportunidades para o Brasil com a precificação de carbono no setor de energia.

A expectativa é que setores produtivos – em especial o setor de energia e o industrial, que usa energia elétrica como insumo –, possam se beneficiar dos instrumentos de precificação, já que a matriz elétrica brasileira é majoritariamente renovável, indica o relatório da EPE.

“Nesse caso, a vantagem competitiva, estabelecida pelo diferencial de intensidade de carbono na matriz em relação a outros países, pode funcionar como um atrativo de investimentos de acordo com os desenhos de mercado de carbono implementados pelo Artigo 6º do Acordo de Paris”, diz o documento.

A EPE cita como exemplo o período de vigência do Mecanismo de Desenvolvimento Limpo (MDL) no Protocolo de Quioto, com geração expressiva de créditos de carbono por iniciativas brasileiras, entre 2005 e 2012.

“Boa parte dos projetos brasileiros certificados no âmbito do MDL eram provenientes do setor de energia com destaque para hidrelétricas, usinas eólicas, projetos de biomassa energética e de substituição de combustíveis fósseis”, relata.

Atualmente, a única iniciativa de precificação de carbono em nível nacional em plena aplicação é a Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), que valoriza a eficiência energética e ambiental na produção de biocombustíveis e estabelece uma meta setorial de intensidade de emissões na matriz de combustíveis.

Para atingir as metas, as distribuidoras devem comprar volumes especificados de biocombustíveis e/ou certificados de redução de emissões (CBios).

Os CBios são emitidos pelos produtores de biocombustíveis e comercializados na B3. Quanto maior o grau de eficiência do processo produtivo maior a capacidade do produtor de biocombustível de gerar CBios.

Em seu primeiro ano de pleno funcionamento, o RenovaBio encerrou 2020 com cerca de 56% dos produtores certificados, 18,5 milhões de CBIOs depositados na B3 e 14,61 milhões de créditos aposentados até 30 de dezembro – volume ligeiramente abaixo da meta de aquisição pelas distribuidoras, de 14,9 milhões.

Com preço médio na casa dos 40 reais por título, os CBios movimentaram R\$ 650 milhões na B3 em 2020, segundo informações do Ministério de Minas e Energia.

No caso do setor elétrico, a implementação de um mecanismo do tipo tende a ser mais desafiadora e depende de mudanças na legislação e regulação.

Mudanças que já estão em discussão em diversas propostas de marcos legais.

Uma delas é a Medida Provisória 998, de 1º de setembro de 2020, cujo texto propõe a definição, no prazo de até doze meses, de diretrizes para a implementação de mecanismos que considerem os benefícios ambientais da baixa emissão de CO2 no setor elétrico.

Segundo a análise da EPE, embora o setor elétrico brasileiro seja um potencial gerador de créditos de carbono, uma política intrasetorial “difícilmente seria viável” no modelo de mercado atual.

“No mercado regulado de energia elétrica a geração não está sob o comando dos agentes, mas sim do Operador Nacional do Sistema (ONS), o que impede os agentes termelétricos de gerenciarem suas emissões”.

Neste contexto, o documento sugere que, definido o interesse por estruturar a precificação de carbono por mecanismos de mercado no Brasil além do RenovaBio, será necessário definir um arranjo institucional, legal e regulatório, bem como normativos de governança. Ou seja, um redesenho do mercado.

Curtas

A Agência Internacional de Energia (IEA) reforçou nesta segunda (11) que as emissões globais de carbono associadas ao setor energético devem subir em 2021, com a expectativa de uma retomada econômica pós-pandemia. À Reuters, o chefe da IEA, Fatih Birol, afirmou que os primeiros dados sugerem uma recuperação do nível de emissões pré-pandemia ainda em 2021. ClimalInfo

O presidente francês, Emmanuel Macron, comandou nesta segunda-feira (11) a quarta edição do evento “One Planet Summit”, neste ano dedicado à preservação da biodiversidade. Cerca de 30 chefes de Estado, empresários e representantes de ONGs participaram das discussões, com exceção do Brasil, que não foi convidado para o evento devido às posições negacionistas do presidente Jair Bolsonaro na área do clima...

...O encontro anunciou a ampliação da “coalizão de alta ambição pela natureza”, que passa a se chamar “Um Planeta pela Biodiversidade” e integra cerca de 50 países com o compromisso de transformar 30% de seus territórios em áreas protegidas. UOL

No Brasil, embora o desmatamento tenha aumentado, as multas ambientais diminuíram 20% em 2020. O Ibama aplicou 9.516 multas em 2020 em comparação com 11.914 em 2019, de acordo com uma análise de dados públicos da plataforma Fakebook.eco, administrada pelo grupo Observatório do Clima. Reuters/Globo Rural

Entidades questionam o Ministério de Minas e Energia (MME) sobre as datas do Leilão para suprimento dos Sistemas Isolados de cinco Estados da Região Norte, dentre eles Roraima. O leilão

(Edital nº 3/2021), anteriormente previsto para março, já foi adiado uma vez, atendendo a um pedido do Fórum de Energias Renováveis de Roraima. A solicitação de postergação do certame por 180 dias foi atendida em parte pelo MME, que adiou os procedimentos por 40 dias...

...Entretanto, o Fórum alega que o período é insuficiente para que propostas baseadas em energias renováveis – como solar fotovoltaica e eólica – sejam realizadas, podendo favorecer propostas estruturadas em combustíveis fósseis – como as usinas a diesel. Correio do Lavrado

O Tribunal Regional do Trabalho da 13ª Região (TRT13), na Paraíba, encerrou 2020 com a instalação e o funcionamento de quatro usinas de energia solar fotovoltaica. A energia produzida pelas plantas é fornecida à rede da Energisa e o valor de venda é amortizado na fatura das unidades da Justiça do Trabalho na Paraíba. A previsão da economia mensal no valor da conta é de R\$ 24 mil.

A Neoenergia, por meio da sua distribuidora Elektro, concluiu a construção da nova subestação Guarujá 04, com tecnologia GIS, sigla em inglês de Equipamento Isolado a Gás. O empreendimento ampliará a disponibilidade de energia para mais de 100 mil clientes do Guarujá, com capacidade de 33 MVA, distribuídos em 05 alimentadores de 13,8 kV...

...O sistema automatizado dispensa a presença de eletricitistas e operadores na subestação para efetuar manobras, sendo realizadas diretamente pelo Centro de Operação da Distribuição (COD) da Elektro, em Campinas, por comunicação via satélite.

Hidrogênio 1. A Schlumberger New Energy, o CEA e parceiros anunciaram nesta segunda (11) a aprovação da Comissão Europeia para a formação da Genvia, uma empresa de tecnologia de produção de hidrogênio limpo...

...O empreendimento pretende acelerar o desenvolvimento e a primeira implantação industrial da tecnologia de eletrolisador de óxido sólido reversível de alta temperatura da CEA, como a tecnologia mais eficiente e econômica para produção limpa de hidrogênio.

Hidrogênio 2. Ørsted, Siemens Gamesa, ITM Power e Element Energy receberam 5 milhões de euros em financiamento para desenvolver um sistema combinado de turbina eólica e eletrolisador para operação em ambientes marinhos...

...O consórcio vai desenvolver e testar um sistema eletrolisador projetado para ser compacto e permitir a integração com uma única turbina eólica offshore, acompanhando o perfil de produção da turbina. Offshore Wind

Fonte : Agência EPBR de Notícias
Data : 12/01/2021

SECRETÁRIO COBRA COMPROMISSO DE CANDIDATOS NO CONGRESSO NACIONAL COM PRIVATIZAÇÕES

Por Larissa Fafá - 12 de janeiro de 2021 - Em Política energética, Setor elétrico

BRASÍLIA – O secretário especial de Desestatização, Desinvestimentos e Mercado, Diogo Mac Cord, defendeu que os candidatos à presidência da Câmara e do Senado façam compromissos públicos sobre as pautas de desestatização do governo. Acredita, inclusive, que a privatização da Eletrobras pode sair em 2021.

“Posso responder como brasileiro, como cidadão, que adoraria saber se o candidato A ou B é a favor ou contra a agenda de privatizações”, disse nesta terça (12), em transmissão do Jota.

Embora tenha ressaltado que sua área não é política, pontuou que a inércia na tramitação do projeto de capitalização da Eletrobras, que segue sem definição de relatoria e sem convocação de comissão especial há mais de ano, é evidência da falta de prioridade com a agenda por parte do atual presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM/RJ).

“Quando você olha as alianças feitas pelo atual presidente para o seu candidato, são partidos que não apoiam as privatizações. Isso dá uma dica”, disse em relação ao apoio de partidos de oposição, como o PT e PCdoB, à Baleia Rossi (MDB/SP), endossado por Maia.

Ele minimizou a resistência de integrantes do governo a algumas privatizações e defendeu o uso de informações por parte do Executivo como forma de sensibilizar a população e parlamentares sobre a importância dos desinvestimentos.

Recentemente, o próprio presidente Jair Bolsonaro vetou a privatização da Ceagesp, em São Paulo, que estava sendo estudada pela equipe econômica. Tema é uma das muitas disputas com João Dória (PSDB), virtual candidato em 2022.

Privatização da Eletrobras em 2021

A lista de prioridades para o governo neste ano no Congresso, segundo o secretário, é a aprovação dos projetos de privatização da Eletrobras, enviado no final de 2019, e do projeto que deve autorizar a privatização dos Correios – a expectativa é que o Executivo Federal mande aos congressistas um projeto já no início do ano.

“A partir de fevereiro, um presidente da Câmara, efetivamente comprometido com o Brasil, já escolhe o relator e o presidente da comissão para avaliar o PL da Eletrobras”, afirmou Mac Cord, que foi secretário de Infraestrutura do Ministério da Economia e consultor no setor elétrico antes de entrar no governo.

Também estão na lista de prioridade para a Secretaria de Desestatização os projetos de novos marcos regulatórios, como o do setor elétrico (PLS 232/16), o de ferrovias (PLS 261/18), o de cabotagem (BR do Mar, PL 4199/2020) e a revisão de concessão e PPPs (PL 7063/17).

Para os Correios, a aprovação do PL terá que anteceder a definição de um modelo de privatização para a companhia postal.

“São várias possibilidades de desenho, não conseguimos bater o martelo antes de ter o projeto aprovado”, defendeu o secretário. O governo trabalha com a possibilidade de fatiar a oferta da empresa por produto, por região ou ainda a privatização da empresa inteira.

O BNDES trabalha para definir a melhor modelagem para a desestatização da estatal desde o segundo semestre de 2020, quando selecionou o consórcio Postar para a realização dos estudos.

Em entrevista à imprensa, o diretor de privatizações do BNDES, Leonardo Cabral, diz que espera que a documentação fique pronta em setembro ou outubro deste ano.

Governo desiste de fast-tracking para privatizações

O fast-tracking para as privatizações, mecanismo que poderia agilizar as desestatizações e que foi defendido pelo ex-secretário de Desestatização Salim Mattar, não é mais necessário.

De acordo com Mac Cord, o papel do BNDES através de estudos e auxílio para a privatização de empresas estatais e estaduais já é o suficiente para acelerar os processos.

Em relação à privatização do setor elétrico, por exemplo, ele avalia que há mais celeridade no processo do que na década de 90.

“As empresas eram estaduais e foram federalizadas para depois serem privatizadas. Hoje o que o BNDES está fazendo é ajudando os estados a não precisar passar pela federalização. A CEB, por exemplo, foi privatizada com ajuda do Banco”, disse.

Fonte : Agência EPBR de Notícias
Data : 12/01/2021

CEO DA GALP RENUNCIA E EX-SHELL ASSUME

Por epbr - 12 de janeiro de 2021 - Em Mercado

O engenheiro Carlos Gomes da Silva apresentou nesta terça (12) sua renúncia aos cargos de vice-presidente do Conselho de Administração, presidente executivo e aos demais cargos de administração na Galp, empresa de petróleo e combustíveis com sede em Portugal.

O executivo Andy Brown foi escolhido para assumir as posições deixadas por Carlos da Silva, a partir de 19 de fevereiro. A nomeação precisa passar pelo aval dos conselheiros.

Andy Brown atua há 35 anos no mercado de energia, com passagem em várias funções de gestão na Royal Dutch Shell, onde foi diretor de Internacional Upstream (2012) e diretor de Upstream (2016).

Em 2019, Andy Brown assumiu como vice-presidente na SBM, depois foi consultor sênior na McKinsey, consultor na JMJ e consultor na ZeroAvia, uma start-up de hidrogênio e células de combustível para aviação, informou a Galp.

Carlos Gomes da Silva atua na Galp há 14 anos. É vice-presidente do Conselho de Administração CEO desde abril de 2015. Atuou nas áreas de distribuição, trading, comercialização e marketing de produtos petrolíferos, gás natural e eletricidade, além de diversas áreas corporativas.

“O senhor engenheiro Carlos Gomes da Silva desempenhou, assim, um papel transversal na história mais recente da sociedade, tendo, nessa qualidade, contribuído relevantemente para os resultados que, aos mais diversos níveis, foram sendo sucessivamente alcançados pela mesma na última década”, disse a empresa em nota.

Galp no Brasil

A empresa atua no Brasil majoritariamente por meio da Petrogal, uma sociedade com a Sinopec (China). Tem participação em ativos no pré-sal e pós-sal, inclusive grandes projetos como Tupi (ex-Lula), que hoje é o maior campo de produção do país. Também tem participações nos contratos de partilha e concessão de Berbigão, Sururu e Atapu. São projetos operados pela Petrobras.

A Galp também está no projeto de Bacalhau, operado pela Equinor, também no pré-sal da Bacia de Santos. Além disso, tem participação em ativos de exploração e produção em diversas outras bacias do país.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 12/01/2021

EXXONMOBIL E BP REVISAM DOAÇÕES ELEITORAIS APÓS ATENTADO CONTRA CONGRESSO DOS EUA

Por Larissa Fafá - 11 de janeiro de 2021 - Em Internacional

O braço americano da BP anunciou nesta segunda (11) que irá suspender para reavaliação por seis meses as contribuições do PAC (political action committee, em inglês) de seus funcionários, uma espécie de organização que articula doações para financiamento de campanhas políticas.

Em anúncio nas redes sociais, a petroleira deixou claro que irá reavaliar o critério de escolha atual sobre quais candidaturas pretendem apoiar futuramente.

A ExxonMobil afirmou à Popular Information que está revisando sua política de financiamento de políticos. A publicação buscou 144 empresas e diversas responderam que vão mudar ou revisar regras para doações.

As decisões são tomadas na esteira de ações semelhantes de outras grandes empresas nos Estados Unidos, após o atentado no Capitólio americano, em Washington, na última quarta (6).

A Blackrock, gestora de fundos com participação em empresas no setor elétrico como Copel, Energisa e EDP, também aderiu a cautela após os protestos, com a suspensão de doações financeiras de seu PAC e revisão da estratégia para atividades política a partir de 2021.

Na semana passada, o CEO da empresa, Larry Fink, reprovou os atos violentos na capital americana e disse que “a transferência pacífica de poder é a base de nossa democracia”.

Empresas se afastam de republicanos

Assim como ele, uma série de executivos condenaram o que consideraram esforços ilegais para derrubar uma eleição democrática, inclusive .

Companhias como a AT&T, American Express, Blue Cross Blue Shield Association, Airbnb, Dow Chemical e Marriot International suspenderam suas contribuições para membros do Congresso dos EUA, que votaram na semana passada contra a confirmação da eleição de Joe Biden e Kamala Harris, pelo partido Democrata.

O banco Citigroup disse que pausará todas as contribuições no primeiro trimestre deste ano e, após isso, “não irá apoiar candidatos que não respeitem a lei”.

Gigantes de tecnologia, como Facebook, Microsoft e Google, também congelaram suas doações à políticos.

As ações fazem parte de uma tentativa do setor privado em se distanciar dos protestos violentos de apoiadores de Donald Trump, que resultaram na invasão do Capitólio e na morte de cinco pessoas, incluindo um policial legislativo.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 12/01/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

EQUIPE DE GUEDES AGUARDA ELEIÇÃO NA CÂMARA E NO SENADO PARA RETOMAR NEGOCIAÇÃO DAS REFORMAS

Governo aposta em projetos em tramitação no Congresso para recuperação da economia

Por Manuel Ventura

BRASÍLIA — A equipe econômica acompanha com atenção e espera o resultado das eleições para as presidências da Câmara e do Senado para seguir com as negociações de um conjunto de propostas consideradas importantes pelo governo para a recuperação da economia e do ajuste nas contas públicas.

A escolha das novas Mesas Diretoras é vista como fundamental, dentro da equipe do ministro Paulo Guedes, para o andamento das propostas.

As reformas, por outro lado, já vinham a passos lentos desde o início do ano passado, por causa de dificuldades na articulação política entre o governo e o Congresso. São pelo menos 14 projetos listados em apresentações da equipe econômica. Essas medidas já tramitam no Congresso, algumas delas desde 2019.

Na lista, estão medidas como a reforma tributária e administrativa, o Pacto Federativo, e outras ações voltadas para o crescimento econômico. Quando cobrado sobre um plano de recuperação econômica pós-coronavírus, Guedes costuma dizer que essas medidas são sua aposta para controlar as contas e pavimentar um crescimento econômico sustentável no Brasil.

Uma das principais medidas é o chamado Pacto Federativo, que prevê a redução de gastos e estabelece medidas fiscais de longo prazo. A medida foi encaminhada pelo governo ao Senado no fim de 2019, mas pouco avançou até agora.

Também está na lista a PEC Emergencial, que autoriza corte de despesas para facilitar cumprir o teto de gastos, regra que limita as despesas da União. No fim de 2020, o relator da proposta, o senador Márcio Bittar (MDB-AC), chegou a apresentar a líderes do Senado um projeto considerado enxuto e com pouco impacto fiscal.

O economista-chefe da MB Associados, Sérgio Vale, não espera a aprovação de grandes reformas constitucionais nos próximos dois anos. Ele considera que as propostas de menor envergadura e com mais consenso vão continuar passando no Congresso, como os marcos regulatórios, entre eles, a lei do gás.

A proposta sobre o gás já foi aprovada na Câmara e no Senado, mas voltou para análise dos deputados porque foi alterada pelos senadores.

— A grande dificuldade agora é que não depende só da Câmara e do Senado. A gente precisa ter um papel consolidado do Executivo. Uma reforma administrativa mais profunda, esse tipo de reforma que toca na estrutura de gastos, isso vai ficar para a partir de 2023. Nós estamos num ano de micro e pequenas reformas, mas que são positivas e importantes para a estrutura microeconômica — disse.

A equipe econômica já vinha fazendo a aposta em marcos regulatórios desde meados do ano passado, quando ficou claro que o avanço de grandes reformas seria difícil. Além da nova lei do gás, também estão na lista propostas como a independência do Banco Central — já aprovado no Senado —, novo marco do setor elétrico, cabotagem e concessões. É mais fácil aprovar projetos como esses porque eles exigem o apoio de um número menor de deputados senadores.

A reforma administrativa, por exemplo, está parada na Câmara desde quando foi enviada, em setembro. Outra reforma que pouco avançou em 2020 foi a tributária. Guedes é contra a proposta defendida pelo presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), em tramitação no Congresso.

Esse foi um dos motivos dos desentendimentos entre os dois no ano passado.

A reforma de Maia foi apresentada oficialmente pelo deputado Baleia Rossi (DEM-SP), um dos candidatos à presidência da Câmara. Outro candidato é Arthur Lira (PP-AL), que conta com o apoio do governo.

O vice-presidente da Arko Advice, Cristiano Noronha, diz que o histórico mostra que Lira e Baleia votaram alinhados com o governo nas pautas econômicas nos últimos meses:

— Baleia e Lira votaram de uma forma muito parecida, apoiando matérias cruciais, como a reforma da Previdência, o teto de gastos, a MP da Liberdade Econômica, a reforma trabalhista. Aparentemente, há um certo alinhamento dos dois com a agenda econômica que é defendida pelo governo.

Veja as principais propostas defendidas:

Pacto Federativo e PEC Emergencial

- Cortam despesas e preveem medidas para controlar o Orçamento.

Reforma tributária

- Unifica e simplifica impostos

Reforma administrativa

- Reduz gastos com funcionalismo

Fundos públicos

- Transfere recursos parados para ajudar nas despesas da pandemia

Gás natural

- Altera regras para reduzir o preço.

Independência do Banco Central

- Dá autonomia e cria mandato fixo.

Licenciamento ambiental

- Muda normas de licenciamento federal e nos estados

Pré-sal

- Flexibiliza o regime de partilha

Setor elétrico

- Cria um novo marco para o setor

Concessões

- Muda regras para atrair investimentos.

Ferrovias

- Facilita a entrada do setor privado.

Cabotagem

- Abre a navegação entre portos nacionais.

Privatização da Eletrobras

- Estabelece as regras para a venda da estatal

Fonte : O Globo - RJ

Data : 12/01/2021

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

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

Por Bruno Rosa

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

O BNDES tem dois contratos de financiamento direto de investimentos da Ford ativos, no valor de R\$ 335 milhões, firmados em 2014 e em 2017. Há ainda outros R\$ 54,2 milhões contratados em operações indiretas, intermediadas por outros bancos.

Ainda na segunda-feira, quando foi anunciado o fim da produção da Ford no país, a instituição de fomento informou que pediria explicações à montadora relacionadas às contrapartidas dos investimentos da montadora financiados.

O BNDES diz que aguarda respostas da montadora para "avaliar os impactos da decisão da companhia sobre os financiamentos diretos ainda em curso".

Segundo o banco, as operações visavam ao desenvolvimento de novos produtos da companhia no Brasil, para fortalecimento da engenharia nacional.

"Esses contratos dispõem de cláusulas-padrão que visam à manutenção do emprego durante a implementação do projeto, que já ocorreu. Os financiamentos já passaram da metade do prazo total, estando com pagamentos em dia", informou o banco estatal.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fonte : O Globo - RJ
Data : 12/01/2021

FORD JÁ TEM INTERESSADO EM FÁBRICA NA BAHIA, AFIRMA GOVERNADOR

Rui Costa afirma que conversas são preliminares e sigilosas e que seu governo já procurou representantes de China, Índia, Japão e Coreia do Sul por planta em Camaçari

Por Henrique Gomes Batista e

SÃO PAULO. Rui Costa (PT), governador da Bahia, afirmou que seu governo já entrou em contato com representantes da China, Índia, Japão e Coreia do Sul para oferecer a fábrica da Ford em Camaçari, que será fechada. De acordo com ele, a montadora americana também mostrará as instalações a outra montadora global. Apesar disso, ele mostrou ceticismo e não acredita em uma solução de curto prazo para as instalações que, fechadas, deixarão de injetar R\$ 500 milhões por mês em salários diretos e indiretos na economia baiana.



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24835115-34b-a16/FT1086A/652/xuntitledfddfssdf.png.pagespeed.ic.MvcbycwMWH.jpg>

Reunião de Rui Costa sobre Ford Foto: Elói Corrêa/Govba

— A Ford já chegou a verbalizar que já tem negociação, diálogos abertos com outras montadoras globais, mas que eles teriam assinado protocolo de sigilo e que não podiam divulgar nenhuma informação, mas há diálogo aberto para que outros investidores conheçam a planta — afirmou Costa, em entrevista coletiva.

— Mas repito: não acredito em nenhuma tomada de decisão rápida, não imagino em nenhuma decisão no curto prazo dada a crise global que estamos atravessando.

Procurada, a Ford preferiu não se pronunciar sobre a fala do governador.

Após participar de uma reunião de representantes da empresa e de trabalhadores, ele afirmou que seu governo já entrou em contato com as embaixadas de diversos países oferecendo as instalações da Ford, lembrando que, caso algum acordo seja firmado, ele precisará ser assinado entre a montadora americana e o novo investidor. Ele afirmou, contudo, que não espera nenhuma solução nos próximos meses. Assim, ele está esperando um forte impacto na economia baiana:

— Podemos falar facilmente no fechamento de 10 mil empregos diretos e indiretos e em uma redução mensal de R\$ 500 milhões em salários que deixarão de ser pagos — disse Costa, afirmando que este é o impacto mais importante para a economia, pois a arrecadação direta da fábrica já estava em queda, de R\$ 200 milhões em 2018 para R\$ 100 milhões no ano passado.

O governador anunciou a criação de um grupo de trabalho, que contará com representantes do empresariado baiano e dos trabalhadores, para tentar encontrar soluções para a fábrica. Ele afirmou que criará um cadastro de todos os trabalhadores da Ford para ajudá-los na busca de novos empregos.

Costa disse que não recebeu o pedido de nenhum novo subsídio da montadora americana, negando o posicionamento do presidente Jair Bolsonaro (sem partido), que disse mais cedo nesta terça-feira que a Ford saiu porque não conseguiu mais benefícios tributários do governo. Ele afirmou que um técnico do Ministério da Economia ligou para ele no meio da tarde mas que, como ele estava na reunião, vai retornar para a pessoa após seu encontro com o presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ) e de seu candidato a sua sucessão, Baleia Rossi (MDB-SP).

— Mas repito aqui que estamos, há seis anos vivendo um processo de desindustrialização do nosso país. Este governo que nega os fatos na ciência na pandemia, agora está negando os fatos na economia — disse o governador. — Se não tivermos uma política industrial e de incentivo de ciência e tecnologia vamos perder o bonde da História e ver mais indústrias fechando as portas.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 12/01/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PARA MOURÃO, ARGUMENTOS DA FORD PARA DEIXAR DE PRODUZIR FORAM 'MEIO FRACOS'

Por Emily Behnk - Em Brasília



https://conteudo.imguol.com.br/c/noticias/b8/2020/12/28/vic-e-presidente-hamilton-mourao-ficara-em-isolamento-no-palacio-do-jaburu-apos-diagnostico-de-covid-19-1609154298601_v2_450x450.jpg

Mourão repetiu que a Ford ganhou "bastante dinheiro" no Brasil e destacou que ela recebeu incentivos ao longo dos 100 anos de atuação no País

Imagem: Isac Nóbrega/PR

O vice-presidente da República, Hamilton Mourão, avaliou nesta terça-feira, 12, que os argumentos da Ford para deixar de produzir carros no País foram “meio fracos”. A empresa comunicou na segunda-feira, 11, o fechamento de três fábricas no País. O vice-presidente reforçou que a empresa poderia ter esperado mais até que o mercado brasileiro se recuperasse.

Em conversa com jornalistas na manhã desta terça, ele reconheceu as dificuldades enfrentadas pela Ford e pelo setor automobilístico, mas avaliou que o mercado brasileiro teria condições de se recuperar. Na segunda-feira, o vice-presidente já havia comentado o assunto e avaliado que o anúncio da empresa não era uma “notícia boa”.

No período da manhã, Mourão repetiu que a Ford ganhou “bastante dinheiro” no Brasil e destacou que ela recebeu incentivos ao longo dos 100 anos de atuação no País.

“A gente entende que no mundo inteiro a empresa está passando por problemas. A indústria automobilística está passando por problemas. Está havendo uma mudança”, disse na chegada à Vice-Presidência.

Argentina

Mourão também comentou a decisão da empresa de manter a fabricação da Ranger na Argentina. Na sua visão, o País vizinho tem problemas, apesar de ser uma economia dolarizada. “Acho que nosso mercado tem plenas condições de assimilar, vamos dizer assim, a partir do momento que se retomar a economia de uma forma normal. Vai fabricar na Argentina? Eu acho que os argumentos que ela colocou são meio fracos”, declarou.

Reforma tributária

O vice-presidente citou ainda que a reforma tributária teria impacto na retomada econômica do País. “A reforma tributária é um aspecto disso, tem essa questão do Custo Brasil. Mas ela (Ford) está fabricando em um País que tem problemas, que é a Argentina. Apesar de ser uma economia dolarizada, e de acordo com quem entende mais do assunto, isso favorece a atividade de uma empresa dessa natureza”, ponderou.

‘Anos de perdas significativas’

No comunicado divulgado na segunda-feira, a Ford destacou “anos de perdas significativas no Brasil”, intensificadas pela pandemia da covid-19, como um dos motivos para o fim da produção no Brasil.

A empresa fechará suas fábricas em Camaçari (BA), onde produz os modelos EcoSport e Ka, em Taubaté (SP), que produz motores, e em Horizonte (CE), onde são montados os jipes da marca Troller.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 12/01/2021

ECONOMISTAS ESTIMAM QUE INFLAÇÃO TENHA FECHADO 2020 EM 4,37%

Projeção dos analistas no relatório de mercado Focus, divulgado pelo Banco Central nesta segunda, está acima do centro da meta oficial, de 4%; resultado do IPCA do ano passada será divulgado pelo IBGE na terça-feira

Por Fabrício de Castro, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Os economistas do mercado financeiro reduziram a previsão para o Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) – a inflação oficial do País – em 2020. O Relatório de Mercado Focus, divulgado nesta segunda-feira, 11, pelo Banco Central, mostra que a estimativa para o IPCA no ano passado foi de alta de 4,38% para 4,37%.

A projeção para o índice em 2021 foi de 3,32% para 3,34%. O resultado do IPCA de 2020 será divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) nesta terça-feira, 12.

O relatório Focus trouxe ainda a projeção para o IPCA em 2022, que seguiu em 3,50%, e de 2023, que permaneceu em 3,25%.

A projeção dos economistas para a inflação está acima do centro da meta de 2020, de 4,00%, sendo que a margem de tolerância é de 1,5 ponto percentual (índice de 2,50% a 5,50%). No caso de 2021, a meta é de 3,75%, com margem de 1,5 ponto (de 2,25% a 5,25%).

Entre as instituições que mais se aproximam do resultado efetivo do IPCA no médio prazo, denominadas Top 5, a mediana das projeções para 2020 foi de 4,34% para 4,31%. Para 2021, a estimativa do Top 5 passou de 3,41% para 3,74%.

No caso de 2022, a mediana do IPCA no Top 5 foi de 3,52% para 3,63%, ante 3,52% de um mês atrás. A projeção para 2023 no Top 5 seguiu em 3,50%, igual a quatro semanas antes.

PIB

Conforme o Relatório de Mercado Focus, a expectativa para a atividade econômica no ano passado passou de retração de 4,36% para queda de 4,37%.

Para 2021, o mercado financeiro também alterou levemente a previsão do Produto Interno Bruto (PIB), de alta de 3,40% para 3,41%.

A projeção para a produção industrial de 2020 passou de baixa de 5,00% para queda de 4,94%. No caso de 2021, a estimativa de crescimento da indústria seguiu em 4,78%.

A pesquisa Focus mostrou ainda que a projeção para o indicador que mede a relação entre a dívida líquida do setor público e o PIB para 2020 passou de 64,60% para 63,75%. Para 2021, a expectativa foi de 66,30% para 64,95%.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 12/01/2021

Por **Luísa Martins, Valor — Brasília**

A Advocacia-Geral da União (AGU) constituiu uma força-tarefa para atuar especificamente em grandes projetos de infraestrutura previstos para 2021. A expectativa é de que ocorram 129 leilões ao longo do ano, cujo impacto é de cerca de R\$ 370 bilhões.

Os investimentos contemplam concessões, privatizações e renovações em áreas como transportes, portos, energia, petróleo e gás. Já para abril está agendado o leilão de 22 aeroportos, divididos em três blocos, e o da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol 1), entre as cidades de Ilhéus e Caetité, na Bahia.

Outros exemplos são a privatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e da Companhia Brasileira de Trens Urbanos de Minas Gerais (CBTU-MG); o projeto da Linha 2 do metrô de Belo Horizonte; a capitalização da Eletrobras; e os leilões da Nova Dutra e do 5G.

De acordo com o procurador federal Marcos Felipe Aragão Moraes, coordenador-geral do Núcleo de Inteligência e Estratégia do Departamento de Contencioso, o grupo utilizará “técnicas de monitoramento especial, plantões de acompanhamento e atuação prioritária estratégica em ações relevantes”.

Na prática, isso significa uma equipe específica, composta por 27 membros, que vai monitorar os tribunais para evitar a concessão de liminares que possam paralisar os certames.

Em 2020, por exemplo, a força-tarefa evitou decisões desfavoráveis no âmbito de três ações judiciais contra a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a União, que buscavam suspender as licitações de áreas no Porto de Aratu, na Bahia.

O grupo conseguiu comprovar que “a decisão de suspender o procedimento de licitação significaria atraso na realização de investimentos substanciais na ordem de R\$ 414 milhões.”

No ano passado, segundo balanço da AGU, o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) da Presidência da República concluiu 29 leilões, “que vão gerar mais de R\$ 42 bilhões em investimentos nos próximos anos e outorgas de R\$ 7,4 bilhões”.

Fonte: **Valor Econômico - SP**

Data : 12/01/2021

LEILÃO DA FIOI GANHA FORÇA COM NOVOS PROJETOS FERROVIÁRIOS

Antes visto como projeto de apenas um interessado, ferrovia poderá atrair concorrência

Por **Taís Hirata e Ana Paula Machado — De São Paulo**



[https://s2.glbimg.com/fk51b0QSNQfrckIKWxw9_RwiSq4=/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/b/s/2021/x/W/HdmivESnSNpAvy1J2fgA/art12emp-101-fiol-b2.jpg](https://s2.glbimg.com/fk51b0QSNQfrckIKWxw9_RwiSq4=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/b/s/2021/x/W/HdmivESnSNpAvy1J2fgA/art12emp-101-fiol-b2.jpg)

O leilão do primeiro lote da Ferrovia de Integração Oeste Leste (Fiol), marcado para abril deste ano, tem atraído mais interesse do que se esperava.

Inicialmente, a avaliação era que o trecho interessaria apenas a uma companhia: a Bahia Mineração (Bamin), que opera na região a Mina Pedra de Ferro. Porém, o avanço de outros projetos ferroviários passaram a dar uma nova perspectiva de cargas para a ferrovia e, com

isso, chamar a atenção de outros grupos.

O primeiro trecho da Fiol, de Ilhéus a Caetité (BA), é bastante dependente da mina da Bamin, empresa controlada pelo Eurasian Resources Group, do Casaquistão. A companhia, que também depende da Fiol para viabilizar sua produção de minério de ferro, já declarou o plano de participar do leilão, em consórcio.

No passado, o grupo chegou a firmar um memorando de entendimentos com a China Communication Construction Company (CCCC) e a China Railway Group (Crec). Porém, o acordo não andou, e a empresa estuda alternativas de consórcio, já que há novos interessados, afirma o presidente da Bamin, Eduardo Ledsham.

Ainda é cedo para a definição dos concorrentes, mas a avaliação do mercado é que outros grupos podem participar do leilão, como a VLI (empresa da Vale, Mitsui, FI-FGTS, Brookfield e BNDES), operadora da Ferrovia Centro Atlântica (FCA), que cruza a Bahia. Um possível interesse da Rumo (da Cosan) tampouco é descartado.

Além disso, fundos de investimentos voltados a infraestrutura têm olhado o ativo, para possivelmente compor parcerias, diz Bruno Aurélio, sócio do Demarest.

O interesse do mercado cresceu diante da perspectiva de que o governo irá levar adiante os demais trechos da Fiol. A ferrovia está dividida em três lotes. Além do primeiro, que irá a leilão em abril, há um segundo trecho, de Caetité até Barreiras (no oeste baiano), com mais de 45% de execução física. A ampliação traria novas cargas do agronegócio à via.

Já com o terceiro lote, de Barreiras até Figueirópolis (TO), a atratividade passaria a outro patamar, devido à conexão com a ferrovia Norte-Sul (no tramo operado pela Rumo). A Valec já fez o projeto básico para o trecho, mas a construção não começou.

Embora seja difícil imaginar que os próximos trechos serão licitados ainda neste governo, há uma confiança de que sairão do papel, avalia Alberto Sogayar, sócio do L. O. Baptista. “O edital foi estruturando pensando nos próximos lotes. Haverá demanda.”

Outro fator recente também elevou o interesse pela Fiol: a viabilização da Ferrovia de Integração Centro Oeste (Fico), que fará a conexão entre o Mato Grosso e a ferrovia Norte-Sul. Com isso, pode se formar um novo corredor de escoamento agrícola, do Centro-Oeste até o porto em Ilhéus.

Há, inclusive, uma possibilidade de conexão direta entre Fico e Fiol, segundo o Ministério de Infraestrutura. Porém, a viabilidade ainda está em estudo. A ligação exigiria uma mudança nos traçados: hoje, a previsão é que a Fico se conecte à Norte-Sul por Mara Rosa (GO), e a Fiol, por Figueirópolis (TO). Uma fonte avalia que a alteração não seria simples, e que o corredor pode se configurar mesmo sem uma ligação direta.

A construção da Fico, com 383 km, será realizada pela Vale. O investimento será uma contrapartida à renovação antecipada de outra concessão do grupo, a Estrada de Ferro Vitória a Minas. Dessa forma, os recursos para a obra estão garantidos e, como a construção será tocada por uma empresa privada, tende a ser mais célere.

“A Fiol passa a ser uma via importante para o agronegócio”, afirma Fernando Paes, diretor-executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF). Para ele, outro fator positivo é a recente experiência da concessão da Norte-Sul, arrematada pela Rumo no início de 2019, sem que a via tivesse sido totalmente construída. “Foi consolidado o modelo de leiloar a ferrovia inacabada. No caso da Norte-Sul, deu certo, o que dá mais segurança para que se repita”, diz. O trecho da Fiol entre Ilhéus e Caetité está com cerca de 75% de sua obra concluída.

Questionada sobre o leilão, a chinesa CCCC afirmou que está estudando sua participação. A VLI disse que “todas as oportunidades são avaliadas”, sem confirmar o interesse. A Rumo também diz que sempre avalia oportunidades, mas não tem posição definida.

A viabilidade da Fiol também depende da construção do Porto Sul, em Ilhéus, por onde será escoada a carga. As obras, conduzidas pela Bamin em parceria com o governo baiano, começaram em 2020 e devem ficar prontas em dois anos, diz o vice-governador, João Leão (PP).

O Ministério de Infraestrutura destaca que o edital da Fiol garante que o novo operador possa construir um terminal portuário privado no porto, em uma área já delimitada. O vencedor do contrato também poderá optar por firmar um contrato com a Bamin, para usar seu terminal.

Para a mineradora, é essencial garantir a operação da ferrovia e do porto, já que seu projeto é voltado à exportação do minério de ferro, explica o presidente. A Bamin começou a operar neste mês sua planta piloto em Caetité, em escala reduzida: a produção vai começar em 1 milhão de toneladas por ano e deve chegar até 3 milhões de toneladas. A ideia é ampliar para 18 milhões de toneladas de minério por ano, mas essa expansão ainda depende da infraestrutura de escoamento.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 12/01/2021

BAHIA PREPARA CONCESSÕES DE SANEAMENTO E RODOVIAS

Estado começa a estruturar concessões regionais de água e esgoto, começando por Feira de Santana

Por Taís Hirata — De São Paulo

O governo baiano deverá começar a estruturar seus primeiros projetos regionais de saneamento em parceria com o BNDES. O Estado firmou uma carta de intenções com o banco, para a estruturação de concessões. A primeira delas deverá ser na região de Feira de Santana, segundo o vice-governador, João Leão (PP).

A princípio, a ideia é que a estatal Empresa Baiana de Águas e Saneamento (Embasa) se mantenha na produção de água, diz ele. O modelo foi adotado nos projetos de Alagoas (leiloado em setembro de 2020 à BRK Ambiental) e do Rio de Janeiro (com leilão marcado para abril). Porém, ainda será preciso fazer os estudos para definir o formato.

O Estado também deverá iniciar, com os prefeitos recém-empossados, conversas para uma nova concessão da região metropolitana de Salvador. O contrato da Embasa com a capital é considerado precário. Desde ao menos 2012 o Estado vinha buscando um contrato de programa (firmado sem necessidade de licitação), para formalizar a prestação de serviços, mas sem sucesso. Com a aprovação do novo marco legal, em 2020, essa possibilidade deixa de existir. Assim, terá que ser estruturado um leilão para o bloco de municípios.

Além dos projetos em saneamento, a Bahia também faz planos de lançar ao menos duas concessões de rodovias ambiciosas, conta Leão. A primeira seria uma duplicação de mais de 900 quilômetros entre a Ponte Salvador-Itaparica e a cidade de Luis Eduardo Magalhães, no oeste baiano. A segunda seria a construção uma nova rodovia, com 550 km de duplicações, partindo de Itaparica até Porto Seguro, no litoral sul.

A princípio, os projetos seriam Parcerias Público-Privadas, afirma o vice-governador. As concessões, porém, ainda estão em um estágio bastante inicial. O governo planeja lançar uma licitação para contratar as empresas que farão os estudos de viabilidade.

No caso do trajeto entre Salvador e Luis Eduardo Magalhães, que corta todo o Estado, o governo ainda precisará negociar uma parceria com a União, já que a rodovia é federal (a BR-242).

Já o segundo projeto, entre Itaparica e Porto Seguro, seria “greenfield”, ou seja, construído do zero. Hoje já existe uma estrada que percorre, pela costa, grande parte do caminho. Porém, a via está muito próxima a povoados, o que inviabilizar uma duplicação. “A nova BA-001 passaria por trás das cidades e teria um trajeto 250 km mais curto”, diz ele.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 12/01/2021

INDÚSTRIA RECLAMA DA REDUÇÃO DE MEDIDAS ANTIDUMPING PELO BRASIL

Ações contra práticas de preços desleais cresceram 25% no mundo, mas pedidos brasileiros caíram 54%

Por Assis Moreira — De Genebra



[https://s2.glbimg.com/DBJ82ebaaXC_ejscGrGoikgfl8k=/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/L/D/merpTISogd52LWitbOaA/foto12bra-201-assis-a8.jpg](https://s2.glbimg.com/DBJ82ebaaXC_ejscGrGoikgfl8k=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/L/D/merpTISogd52LWitbOaA/foto12bra-201-assis-a8.jpg)

Carlos Eduardo Abijaodi, da CNI: “Brasil deixa sua indústria à mercê de práticas desleais do mercado” — Foto: Givaldo Barbosa/Agência O Globo

Enquanto no mundo as medidas antidumping contra importações consideradas com preços desleais aumentaram em 25% na média na última década, no Brasil elas caíram 54%, segundo levantamento da Confederação Nacional da Indústria (CNI).

Em recente relatório, a Organização Mundial do Comércio (OMC) mostra que entre janeiro e junho de 2020 houve aumento de 69% no número de investigações antidumping iniciadas por países do G-20 (que reúne grandes economias industrializadas e emergentes) comparado a julho-dezembro de 2019. O Brasil abriu quatro investigações, a Índia, 98, a Austrália, 15, o Canadá, 12, e a Argentina, 11.

A Índia, integrante do Brics, continua sendo o principal utilizador dessas medidas para frear importações. O Brasil, na outra direção, tornou-se menos fechado, mas a representação da indústria mostra o descontentamento com o que considera remédio comercial fragilizado.

“Na prática, quando reduz o número dessas medidas [antidumping] justamente em um momento em que o mundo a amplia, o Brasil deixa sua indústria à mercê de práticas desleais de mercado”, reclama o diretor de Desenvolvimento Industrial da CNI, Carlos Eduardo Abijaodi.

Nesse cenário, a CNI defende a criação de um sistema que permita o acompanhamento em tempo real das importações brasileiras de bens dos principais setores alvos de práticas consideradas desleais de mercado.

Para Abijaodi, o que acontece atualmente é que o governo brasileiro, nas investigações antidumping, “favorece a empresa do outro país em detrimento da indústria nacional, dificultando o uso de medidas antidumping por quem está defendendo emprego e renda no Brasil”.

O governo brasileiro atualizou regras antidumping, incluindo o instrumento de interesse público. Isso ajuda a modificar ou suspender medidas antidumping que forem mais prejudiciais para o conjunto da economia do que benéficas para um determinado setor que sofre com a importação considerada desleal.

Com essa legislação, o país ficou em linha com o que fazem parceiros como União Europeia, Canadá e Nova Zelândia. Mas a indústria reclama que o instrumento de interesse público deveria ser exceção, mas está sendo adotado como regra e, com isso, afetando o setor.

A indústria reclama também que, na revisão de medidas antidumping, o Brasil reduziu em cerca de 40% na média as taxas aplicadas aos produtos para sua entrada no país.

Alega também que, em 16% dos casos, o Brasil concedeu um tratamento mais favorável para a China na aplicação de sobretaxas antidumping, ao considerar o país asiático como economia de mercado. Segundo a entidade, nos casos contra a China, o Brasil exige mais detalhes da indústria nacional do que EUA e União Europeia.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 12/01/2021

UNIÃO ARRECADA R\$ 704 MILHÕES EM 2020 COM CONTRATOS DE PARTILHA DO PRÉ-SAL

Segundo a PPSA, R\$ 627,8 milhões, o equivalente a 89%, são referentes à comercialização da parcela de petróleo e gás natural da União nos contratos

Por André Ramalho, Valor — Rio



[https://s2.glbimg.com/8go4AbMpj6PY6cRXAhGrtMhvPc=/0x0:600x450/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/N/I/Dd5eo1SQakpLCmWoX83A/plataforma-p75-no-campo-de-buzios-pre-sal-bacia-santos.png](https://s2.glbimg.com/8go4AbMpj6PY6cRXAhGrtMhvPc=/0x0:600x450/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/N/I/Dd5eo1SQakpLCmWoX83A/plataforma-p75-no-campo-de-buzios-pre-sal-bacia-santos.png)

— Foto: Divulgação/Petrobras

A Pré-Sal Petróleo (PPSA) informou que a arrecadação da União com os contratos de partilha do pré-sal totalizou, em 2020, R\$ 704,2 milhões.

Desse total, R\$ 627,8 milhões, o equivalente a 89%, são referentes à comercialização da parcela de petróleo e gás natural da União nos contratos, uma alta de 33,5% em relação a 2019.

Os R\$ 76,4 milhões restantes foram arrecadados por meio de um Acordo de Equalização de Gastos e Volumes assinado entre a PPSA e a Petrobras em junho de 2020, referente à parcela da União na produção de óleo e gás no campo de Tartaruga Verde Sudoeste - objeto de contrato de partilha de produção assinado em 17 de dezembro de 2018

Segundo a PPSA, em 2020 foram comercializados 2,8 milhões de barris de petróleo, relativos à área de desenvolvimento de Mero e ao campo Entorno de Sapinhoá; e 37,7 milhões de metros cúbicos de gás referentes aos campos de Entorno de Sapinhoá, Tartaruga Verde Sudoeste e Tupi (ex-Lula).

Desde 2018, a PPSA já arrecadou R\$ 2,68 bilhões para a União, sendo R\$ 1,38 bilhão com a atividade de comercialização do petróleo e gás e R\$ 1,3 bilhão com equalizações de gastos e volumes realizadas em áreas onde a União tem participação nos acordos de individualização da produção – em campos cujas jazidas se estendem para áreas da União.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 12/01/2021



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

ANP VÊ APORTE DE R\$ 5 BILHÕES EM NOVOS POÇOS DE EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO NO BRASIL EM 2021

Montante representa mais que o dobro do número de perfurações iniciadas no ano passado.

Por Reuters



[https://s2.glbimg.com/WfqCWuVy6C0jp31IW3XUqNa6sm4=/0x0:1780x1014/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2019/d/Z/Dnvx9pT96654KdmQxoNg/pre-sal.jpg](https://s2.glbimg.com/WfqCWuVy6C0jp31IW3XUqNa6sm4=/0x0:1780x1014/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2019/d/Z/Dnvx9pT96654KdmQxoNg/pre-sal.jpg)

Plataforma de exploração de petróleo — Foto: Reprodução/ TV Globo

ano passado, apontou a agência reguladora ANP nesta terça-feira (12), em um sinal de aquecimento das atividades exploratórias.

Do montante previsto, R\$ 5,08 bilhões deverão ser aportados em 18 perfurações em ativos marítimos, enquanto o restante será destinado a atividades em terra, informou a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), com base em informações declaradas por operadores em contratos.

Em 2020, foram feitas perfurações de 16 novos poços exploratórios no Brasil, segundo a ANP.

A autarquia não deu detalhes sobre as empresas responsáveis pelos poços previstos para este ano e nem sobre os locais onde eles serão perfurados.

Nos últimos anos, grandes petroleiras como Exxon, Shell, BP, Equinor e Chevron participaram de leilões de áreas exploratórias com grande potencial no Brasil. Os ativos arrematados pelas empresas demandam investimentos em atividades de prospecção e podem demorar anos até a entrada em produção.

*Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP
Data : 12/01/2021*

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

ATRASSO NA VACINAÇÃO IMPACTA NAS NEGOCIAÇÕES EXTERNAS DO AGRO

Preços ficarão acima da média de 2020, tornando mais fraco o poder de compra

Sem Carnaval e com férias menos intensas neste ano, a movimentação econômica do país começa mais cedo. O varejo já refaz estoques, principalmente os de produtos essenciais.

O consumidor, no entanto, não terá muito alívio neste ano. Os preços não estarão nos patamares recordes de 2020, mas certamente ficarão acima dos da média praticada no ano passado.

A avaliação é de Vlamir Brandalitze, da Brandalitze Consulting, de Curitiba (PR). O cenário para o consumidor não será fácil, segundo ele.

A inflação vai indicar uma acomodação da taxa, mas em patamar elevado de preços, o que torna o poder de compra do consumidor mais fraco.

Sem o auxílio emergencial e diante de um mercado de trabalho deteriorado, a perda de renda do consumidor será certa, segundo o analista.

Mais uma vez, o dólar poderá determinar o quadro interno de abastecimento. Os preços dos alimentos tiveram uma correção tanto no mercado interno como no externo, o que dificulta uma

retração intensa dos preços internamente, mesmo com oferta melhor de mercadorias. Um dólar aquecido, e a situação política indica que ele vai continuar elevado, favorece exportações.

As variáveis que influenciam o mercado agropecuário são muitas, mas uma nova se acrescenta neste ano: a vacina contra o coronavírus.

Brandalitze diz que o atraso no programa de vacinação, ao contrário do que já ocorre em outros países, dificultará as negociações brasileiras no exterior.

Os novos contratos acrescentam mais essa exigência que, se não cumprida, afeta volumes e até preços das mercadorias.

A agropecuária brasileira, que está livre de sérias doenças animais, como gripe aviária, peste suína africana e vaca louca, poderá sofrer sanções devido a uma crise sanitária humana.

O cenário deste ano continuará sendo um bom sinal para o produtor, mas não para o consumidor. Alguns produtos merecem uma atenção especial, principalmente após a alta que vêm registrando em Chicago.

O milho é um deles. O preço médio da ração deste ano ficará mais caro do que foi em 2020. As indústrias, favorecidas pelo dólar elevado e exportações, têm condições de assumir esse custo, mas a conta final fica com o consumidor.

Brandalitze acredita que a situação de oferta interna do produto só será aliviada se as estimativas recordes de plantio do cereal se confirmarem na safrinha. Além disso, é necessário que os EUA confirmem o potencial de safra de 400 milhões de toneladas que têm para aliviar a demanda internacional.

Os motivos que levam por uma disputa maior pelo milho são tanto internos como externos. O Brasil consome mais, China e o Leste Europeu tiveram quebra de safra, as importações chinesas aumentaram e o consumo cresce nos Estados Unidos.

O novo patamar dos preços do petróleo favorece a produção de etanol de milho nos EUA, que estão sem estoques do cereal. Além disso, a Argentina impôs entraves nas exportações do país.

“Não se espera milho barato, e a área e o clima vão ser fundamentais na safrinha brasileira neste ano”, diz ele.

Não se espera também alívio nos preços dos derivados de trigo. A alta do cereal em Chicago e a pressão interna do dólar vão fazer com que o produto chegue mais caro à mesa do brasileiro.

Resta ao consumidor de menor renda a opção pelo arroz, pelo feijão e pelo ovo, segundo o analista. Quanto ao arroz, os estoques que ficaram nas mãos de produtores com maior poder aquisitivo estão chegando ao mercado nesta entressafra. A colheita, no entanto, só vem após a primeira semana de fevereiro.

O preço da saca, que já chegou a R\$ 110 no Rio Grande do Sul no ano passado, não tem muito espaço para cair. Está em R\$ 90, um limite na paridade de exportação.

O feijão carioquinha teve quebra na primeira safra no Paraná. A segunda só chega ao mercado em abril, mas com oferta maior. No caso do feijão preto, a Argentina auxilia no abastecimento interno da leguminosa, e o dólar vai determinar preços.

A soja não terá os preços recordes de 2020, mas a queda está limitada pelo grande volume de vendas antecipadas. Brasil e Estados Unidos, maiores produtores mundiais, estão sem estoques.

Os preços do farelo de soja subiram de patamar para a indústria de ração. O mesmo ocorreu com o óleo de soja para o consumidor.

As carnes, devido à demanda externa e à elevação de custos internos, vão continuar com impacto nos preços.

Este ano será mais um período de liquidez para o produtor e de aperto para o consumidor, principalmente para os de menor renda.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data : 12/01/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

TERMINAL MARÍTIMO PONTA DA MADEIRA COMPLETA 35 ANOS COM NOVO PATAMAR DE EMBARQUE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 12 Janeiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210112-terminal-de-ponta-da-madeira.jpg>

De janeiro a dezembro foram mais de 191 milhões de toneladas embarcadas pelo TMPM em São Luís

Líder em movimentação de cargas desde 2014, o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (TMPM) completa 35 anos de existência em janeiro, celebrando também um novo patamar no embarque de minério de ferro, manganês e pelotas. Foram 191.2 milhões de toneladas embarcadas em 2020.

O gerente-executivo de operações do TMPM, Luís Alleinato, lembra que esse papel de destaque só é possível graças às milhares de pessoas que fazem o porto no dia a dia. "Hoje somos referência em desempenho, eficiência, segurança e sustentabilidade. Seja com a posição de destaque no cenário portuário nacional e mundial, com a geração de impostos ou de empregos, nos mais de 2 mil postos de trabalho mantidos, entre próprios e terceiros, esperamos seguir sendo motivo de orgulho para os maranhenses e brasileiros", disse.

Para que resultados expressivos como estes sejam possíveis, uma grande estrutura e investimentos constantes em tecnologia, segurança, capacitação de mão de obra, dentre outras, são necessários. Mas você sabe como se dá o funcionamento de um porto? Para facilitar essa compreensão trouxemos informações e curiosidades por trás do maior porto em movimentação de cargas do país

Saiba mais como funciona o TMPM:

Centro de Controle Operacional

A eficiência e a segurança das operações têm origem no Centro de Controle Operacional (CCO) de Ponta da Madeira. Através do CCO são monitoradas simultaneamente, e em tempo real, a programação dos navios, as operações de descarga, empilhamento e recuperação do minério de ferro para os carregadores de navio

Viradores de Vagões

É na área de descarga que se iniciam as operações do TMPM. Atualmente oito viradores de vagões recebem os volumes de minério de ferro e manganês transportados pela Estrada de Ferro Carajás. Cada virador possui capacidade para descarregar 8 mil toneladas por hora. Os vagões são

descarregados nos viradores em um ângulo de 180°. A carga, então, passa para o sistema de correias transportadoras, que leva o minério para os pátios de estocagem.

Pátios de Minério

A área de estocagem é formada por 13 pátios de minério que totalizam uma área de 837.000 m² com capacidade para armazenar até 9 milhões de toneladas. Nos pátios são estocados minério de ferro e manganês que são transportados por meio de correias transportadoras até os carregadores de navios. Atualmente os pátios contam com 16 máquinas: 4 empilhadeiras, 5 empilhadeiras-recuperadoras e 7 recuperadoras.

Empilhadeiras e Recuperadoras

O pátio de estocagem de minério de ferro do Terminal Marítimo de Ponta da Madeira é equipado com as maiores e mais modernas máquinas de empilhamento e recuperação de minério da América Latina. Ao todo são 16 equipamentos, com destaque para a maior empilhadeira do mundo, chamada EP-313K-06, e duas recuperadoras dotadas de um sistema automático que gera imagens em 3D do pátio. Na operação do porto, as empilhadeiras e as recuperadoras tem a função, respectivamente, de organizar a carga na área do pátio e direcionar o produto que será embarcado no navio.

O terminal opera com três píeres e cinco berços de atracação

Pier I: um dos mais profundos do mundo, com 23 metros de extensão e 500 metros de largura mínima. Tem um carregador de navio com capacidade de despejar 16 mil toneladas de minério por hora. Neste pier, que opera com um berço, atracam os navios Valemax, os maiores graneleiros do mundo, com capacidade de 400 mil toneladas

Pier III: tem profundidade de 21 metros e dois berços de atracação, por isso pode carregar mais de um navio ao mesmo tempo. Tem três carregadores de navio, cada um com capacidade de despejar 8 mil ton/hora

Pier IV: tem uma das maiores profundidades do mundo, com 25 metros (fora a variação da maré). Tem dois berços de atracação e seu sistema de amarração é único no mundo. Por sofrer grande incidência das correntes de marés, o pier conta com cabos de terra que auxiliam na amarração dos navios nos berços. O sistema permite às gigantescas embarcações operarem sem restrição

Curiosidades sobre o TMPM:

O Terminal Marítimo de Ponta da Madeira encontra-se localizado no Complexo Portuário de Itaqui, à margem leste da Baía de São Marcos, na Ilha de São Luis (MA). Por ele são embarcados produtos como minério de ferro, manganês e pelotas.

Em 1985 iniciaram-se os testes de carregamento com o navio Docepolo, envolvendo 127 mil toneladas de minério. O TMPM entrou em operação regular em janeiro de 1986. Nesse ano foram embarcados 11,6 milhões de toneladas de minério de ferro.

A Vale desenvolveu um sistema que permite operar, de forma remota, as máquinas empilhadeiras e recuperadoras usadas para transferir o minério do pátio até o navio. O sistema possibilita o comando à distância das máquinas a partir do Centro de Controle e Operações do Porto.

O TMPM utiliza modelos matemáticos avançados para simular o comportamento de atracação dos navios nos píeres, prevendo a velocidade dos ventos, as correntes, a profundidade, entre outras situações. A Vale mantém um modelo reduzido do terminal portuário na sede da Universidade de São Paulo (USP), onde acontecem as simulações de correntes marítimas e marés e seus efeitos sobre os navios em manobras e atracados nos píeres, além de permitir simular as manobras de atracação e desatracação dos navios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/01/2021

LOG-IN VENCE EDITAL PARA EXPLORAR ÁREA NO PORTO DE VITÓRIA POR 6 MESES

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA 12 Janeiro 2021*

O espaço, situado em uma retroárea de Capuaba, em Vila Velha, deve receber em média 1.200 veículos por mês

A Log-In Logística Intermodal venceu um processo seletivo feito pela Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e poderá explorar, provisoriamente, uma área de mais de 54 mil metros quadrados no Porto de Vitória.

O espaço, situado em uma retroárea de Capuaba, em Vila Velha, será utilizado para a movimentação de carga geral, e deve receber, em média, 1.200 veículos por mês. O contrato terá duração de 180 dias, e tem valor estimado em R\$ 2,02 milhões.

Em comunicado ao mercado, a empresa afirmou que a nova operação irá reforçar sua participação no Porto Organizado de Vitória e a ampliação dos serviços ofertados aos atuais e potenciais clientes.

A empresa já é arrendatária do Terminal Portuário de Vila Velha (TVV), do qual detém a concessão até 2048. A renovação do contrato foi assinada em outubro do ano passado, e prevê a injeção de mais de R\$ 500 milhões em investimentos no Espírito Santo até 2048. Deste total, mais de R\$ 120 milhões devem ser investidos já nos próximos dois anos.

Hoje, o terminal é o único a movimentar contêineres no Espírito Santo e a empresa pretende investir em obras e equipamentos para ampliar sua capacidade operacional.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 12/01/2021

ESTALEIRO OCEANA AGORA É ESTALEIRO BRASIL SUL

Da Redação *INDÚSTRIA NAVAL 12 Janeiro 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/190403-estaleiro-oceana.jpg>

Thyssenkrupp Marine Systems rebatiza o estaleiro responsável por construir as fragatas Classe Tamandaré

Com a conclusão da aquisição do estaleiro Oceana pela thyssenkrupp Marine Systems do Brasil, a empresa rebatizou a instalação, que passa a se chamar thyssenkrupp Estaleiro Brasil Sul.

O negócio é parte da estratégia internacional da thyssenkrupp para o fortalecimento da área de defesa naval no Brasil e América do Sul. O Estaleiro Brasil Sul, localizado em Itajaí (SC), será destinado à construção das quatro fragatas da Classe Tamandaré para a Marinha do Brasil, que contarão com a tecnologia naval comprovada de construção de navios de defesa da Classe MEKO, que já opera em 15 países.

Rolf Wirtz, CEO da thyssenkrupp Marine Systems, diz: "Com o Estaleiro Brasil Sul, nós temos uma infraestrutura excelente para construir a mais moderna fragata para a Marinha do Brasil. O estaleiro também nos oferece a perspectiva de novos pedidos, não só localmente, mas também em outros países da América do Sul."

Com mais de 20 anos de experiência, o estaleiro é um dos mais modernos do Brasil. Localizado em região com forte vocação naval, em uma área de 310.000 m², tem alta capacidade de construção e aplica os mais inovadores processos de produção com alto nível de automação e tecnologia de

ponta. Nos últimos anos, já entregou grandes embarcações, como por exemplo, navios para operações offshore de, aproximadamente, 90 metros de comprimento e 19 metros de largura.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/01/2021

APESAR DE RESULTADOS POSITIVOS, MINFRA DIZ QUE DESESTATIZAÇÃO DA CODEBA VAI TORNAR GESTÃO EFICIENTE

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 12 Janeiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/161125-porto-de-salvador.jpg>

Arquivo

Nos últimos cinco anos, a Codeba apresentou resultados financeiros positivos.

O Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI) aprovou, na 14ª reunião, em dois de dezembro de 2020, a qualificação do projeto de desestatizar a Companhia Docas da Bahia (Codeba). A companhia administra os portos de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus. A previsão é a desestatização ocorra final de 2022. Os estudos de modelagem devem se realizados pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL). Ainda durante a reunião foi decidido que a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) também está qualificada para a desestatização.

De acordo com o Ministério da Infraestrutura, a Codeba alcançou resultados financeiros positivos entre 2015 e 2019, o que, ao contrário de outras companhias também na lista de desestatização, não deve precisar fazer “saneamento” financeiro da administração. Em 2020, do ponto de vista operacional a movimentação de cargas nos três portos da Codeba superou 11 milhões de toneladas, entre graneis sólidos e líquidos, além de carga geral, de projetos, gasosos e contêineres.

Com a desestatização da companhia, o objetivo é modernizar a gestão portuária, atrair mais investimentos e melhorar a operação do setor. O ministério destacou que a iniciativa se alinha com a política setorial e com as diretrizes do governo federal, de buscar por investimentos em infraestrutura, através de parceria com o setor privado.

Portanto, segundo a pasta, o projeto se justifica, pois, as premissas de contratação de serviços e aquisição de produtos, às quais é submetido o setor público, são entraves à gestão eficiente de um ativo portuário. “A agilidade na tomada de decisões é fundamental para que os gestores possam reagir prontamente aos constantes processos de modernização e avanços tecnológicos específicos do setor”, disse o ministério.

Além disso, conforme destacou a pasta, a participação da iniciativa privada nesse processo revela-se como uma alternativa viável para a desoneração do Estado, no que se refere às obrigações financeiras, bem como às questões administrativas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/01/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 007/2021
Página 49 de 49
Data: 12/01/2021
www.mercoshipping.com.br
mercoshipping.com.br

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 Mercos Shipping (www.mercoshipping.com.br).

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006