

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 010/2021
Data: 15/01/2021**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
CONTRATOS TRANSITÓRIOS PODEM GARANTIR R\$ 6,5 MILHÕES AO PORTO DE SANTOS	4
FEDERICO BUSSINGER: CORREDORES DE DESENVOLVIMENTO EM NOVA PERSPECTIVA	5
INCÊNDIO ATINGE CARREGADOR DE NAVIOS EM TERMINAL DA VALE, NO MARANHÃO.....	6
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	6
NOTA DE ESCLARECIMENTO – TRANSPORTE DE PASSAGEIROS.....	6
PORTAL PORTO GENTE	7
NOTA SINAGÊNCIAS – O FATO E O GRITO.....	7
ABTRA – ASSOC. BRAS. DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS	8
FORD E GOVERNO BAIANO DEVEM DISPUTAR PORTO NA BAÍA DE ARATU	8
INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA TEM QUE DOBRAR PARA BRASIL CHEGAR A NÍVEL ADEQUADO, APONTA.....	8
PORTOS DO MS TEM SUPERÁVIT NA BALANÇA COMERCIAL DE QUASE 30% EM 2020.....	9
CHINA SEGUE AVANÇANDO E JÁ RESPONDE POR 33,7% DAS EXPORTAÇÕES TOTAIS DO AGRONEGÓCIO BRASILEIRO	10
BRASIL EXPORT	11
SOPESP REELEGE RÉGIS PRUNZEL PARA A PRESIDÊNCIA DA ENTIDADE NO TRIÊNIO 2021-2023	11
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	11
PLANO ESTADUAL DE PPP PREVÊ PONTE ENTRE CABEDELO E LUCENA E MODERNIZAÇÃO DO PORTO DE CABEDELO	12
EM REUNIÃO DO CONSELHO DIÁLOGO PELO BRASIL DA FIESP, MINISTRO BRAGA NETTO AFIRMA QUE IMUNIZAÇÃO COMEÇARÁ ASSIM QUE ANVISA APROVAR VACINAS	12
ZPE CEARÁ FECHA 2020 COM ALTA NA MOVIMENTAÇÃO DE MINÉRIO DE FERRO E PLACAS DE AÇO	13
VALOR DA PRODUÇÃO AGROPECUÁRIA DE 2020 SOMA MAIS DE R\$ 871 BI E É O MAIOR DOS ÚLTIMOS 32 ANOS	14
SÃO NECESSÁRIOS MAIS DE 500 MIL TEUS PARA RESPONDER DE IMEDIATO À ATUAL DEMANDA GLOBAL	15
SEGURO PARA PERDA DE CONTÊINERES NO MAR, UM ASSUNTO ESQUECIDO	16
ISTOÉ - DINHEIRO	17
EXXONMOBIL É INVESTIGADA POR SUSPEITA DE SUPERVALORIZAR ATIVO NA BACIA PERMIANA	17
A ESPERANÇA DE UM ACORDO DE DESARMAMENTO NUCLEAR ENTRE A RÚSSIA E OS EUA COM BIDEN	17
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	19
ESSENTIA ENERGIA ANUNCIA PARQUE EÓLICO DE R\$ 2,3 MILHÕES NA BAHIA	19
CADE APROVA VENDA DO CONTROLE DA CEB DISTRIBUIDORA PARA A NEOENERGIA.....	20
TOTAL ABANDONA ASSOCIAÇÃO COM API POR RESISTÊNCIA À DESCARBONIZAÇÃO	20
JORNAL O GLOBO – RJ	21
SOB PRESSÃO DE BOLSONARO, BANCO DO BRASIL PODE REVER PLANO DE REDUÇÃO DE AGÊNCIAS E PESSOAL	21
NEOENERGIA DOA R\$ 6 MILHÕES EM REFRIGERADORES PARA ARMAZENAR VACINA EM PEQUENOS MUNICÍPIOS	23
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	24
‘ACREDITO QUE AINDA VALE A PENA INVESTIR NO BRASIL’	24
SEM OBRAS PARA O CRESCIMENTO	26
UNIÃO DIZ QUE ESTRADAS E PORTOS FEDERAIS SEGUEM ABERTOS APÓS PARÁ VETAR EMBARCAÇÕES DO AMAZONAS	27
VALOR ECONÔMICO (SP)	28
DIVERSAS - CURTAS	28
<i>Vale enfrenta incêndio</i>	28
<i>Conclusão de compra</i>	28
<i>Novo medicamento</i>	29
<i>Porto de Santos</i>	29
BRASIL ABRE COMPRA PÚBLICA A ESTRANGEIRO.....	29
CAF APROVA COOPERAÇÃO TÉCNICA PARA ESTRUTURAR NOVA CONCESSÃO DA MALHA OESTE.....	30
DIÁRIO DE PERNAMBUCO - PE	31
PORTO DO RECIFE E COMPLEXO DE SUAPE TERÃO NOVOS PRESIDENTES	31
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	32
LEI DAS LICITAÇÕES AVANÇA EM CONTROLE DE CORRUPÇÃO, AVALIAM ESPECIALISTAS	32



FOLHA DE PERNAMBUCO - PE.....	32
NOVAS LIDERANÇAS DE CAMINHONEIROS TENTAM EMPLACAR GREVE	32
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	33
PILONI: CORREDOR HIDROVIÁRIO E BR 163 REDUZIRAM OS CUSTOS LOGÍSTICOS EM 30% NO ARCO NORTE.....	33
EMPRESAS DE LOGÍSTICA APOSTAM EM NOVAS TECNOLOGIAS PARA MELHORAR OPERAÇÃO.....	34
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	35
MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	35



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CONTRATOS TRANSITÓRIOS PODEM GARANTIR R\$ 6,5 MILHÕES AO PORTO DE SANTOS

Autoridade Portuária de Santos divulgou, nesta quinta (14), os melhores lances para três áreas ociosas no cais santista

Por **Matheus Müller**



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.11894:1549053759/Vista-aerea-do-Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=051cf30&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.11894:1549053759/Vista-aerea-do-Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&pf=051cf30&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Arrendamento deve reduzir a ociosidade das áreas no Porto de Santos (Foto: Carlos Nogueira/AT)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) divulgou, na noite desta quinta-feira (14), as três empresas responsáveis pelas melhores ofertas para áreas ociosas no Porto de Santos. São elas: Conport Afretamentos Marítimos, Santos Brasil Participações S.A e Bracell SP Celulose Ltda. Se confirmados, os acordos vão garantir ao menos R\$ 6,5 milhões à APS pelos próximos seis meses.

Os contratos são transitórios, com validade de 180 dias ou até a conclusão das licitações dessas glebas para concessão de longo prazo, o que ocorrer primeiro. “A celebração de contratos transitórios mantém as áreas portuárias operacionais enquanto não são firmados os arrendamentos de longo prazo.

Com isso, a SPA (Santos Port Authority, sigla em inglês da APS) reduz a ociosidade no Porto de Santos, já abaixo de 9%, garante a melhor remuneração pela exploração do ativo público e gera emprego e renda”, disse o diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da SPA, Bruno Stupello.

ASTRÊS ÁREAS		
Saboó	Saboó	Paquetá
Nome: 04/000	Nome: 00/000	Nome: 00/000
Área: 20.896 m ²	Área: 64.412 m ²	Área: 20.000 m ²
MELHOR OFERTA	MELHOR OFERTA	MELHOR OFERTA
Empresa: Conport	Empresa: Santos Brasil	Empresa: Bracell
Arrendamento fixo mensal: R\$ 11,48/m ²	Arrendamento fixo mensal: R\$ 4,00/m ²	Arrendamento fixo mensal: R\$ 11,70/m ²
Arrendamento variável: R\$ 1,08/tonelada	Arrendamento variável: R\$ 1,95/tonelada	Arrendamento variável: R\$ 2,20/tonelada
Arrendamento mínimo mensal: R\$ 280.095,04	Arrendamento mínimo mensal: R\$ 259.497,00	Arrendamento mínimo mensal: R\$ 400.440,00

>>Confira detalhes sobre as áreas

https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.137930:1610698832/3_AREAS.png

Apesar de terem as propostas superiores (no total, 11 ofertas foram feitas), as três terão cinco dias para apresentar os documentos de qualificação. Após avaliação positiva, poderão assumir

os lotes – dois no Saboó e um no Paquetá. Todos os lances foram publicados no site da APS.

<http://www.portodesantos.com.br/>

As empresas que concorreram aos lotes já haviam realizado propostas, que puderam ser atualizadas até a última quarta-feira (13). A Conport, por exemplo, que pretende movimentar granel sólido (mineral), deu o melhor lance na área de 20.896 m² no Saboó, o que vai garantir uma renda mensal mínima de R\$ 280.095,04 à Autoridade Portuária - antes, tinha ofertado R\$ 236.350.

A Santos Brasil superou a MSC na disputa pelo maior lote, de 64.412 m² no Saboó. A oferta foi uma renda mensal mínima de R\$ 399.497,00, ante uma de R\$ 99.870,88 da outra empresa. O lance é

bastante superior aos R\$ 41,6 mil apresentados anteriormente pela própria Santos Brasil, que movimentará carga geral containerizada ou não (contêineres vazios e cargas gerais e de projeto).

A Bracell teve a melhor entre cinco propostas para a área de 16.020 m², no Paquetá. Ela garantiu uma renda mínima mensal de R\$ 400.441,40 à APS – a primeira oferta havia sido R\$ 1.061,20. O local será explorado para a movimentação de celulose.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 15/01/2021

FEDERICO BUSSINGER: CORREDORES DE DESENVOLVIMENTO EM NOVA PERSPECTIVA

Planejamento de rodovias e ferroviárias passou de uma visão modal para a ideia de corredor

Por Federico Bussinger



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.138076:1610739423/Coluna-Porto-Mar-Arte-Illustrac-o-Padron.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=087a88d&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.138076:1610739423/Coluna-Porto-Mar-Arte-Illustrac-o-Padron.jpg?f=2x1&pf=087a88d&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Planejamento de rodovias e ferroviárias passou de uma visão modal para a ideia de corredor (Ilustração: Padron)

O vice-governador de Mato Grosso, Otaviano Pivetta, vem de noticiar convênio, firmado pelo Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR) com a Universidade Federal do Oeste do Pará (Ufopa), para diagnóstico e proposta de governança para os municípios limítrofes à BR163/MT/PA e à projetada Ferrogrão: Aveiro, Itaituba, Jacareacanga, Novo Progresso, Rurópolis e Trairão. Todos no Pará.

Ele é parte do “Programa de Fortalecimento das Capacidades Governativas dos Entes Subnacionais” (Portaria nº 2.652/19), um primeiro passo mais que oportuno e alinhado às boas práticas internacionais em projetos infraestruturais, particularmente “green-field” (projetos a partir do zero).

A Ferrogrão: i) é um dos eixos estruturantes do Arco Norte; ii) ferrovia com 933 km ligando Sinop (MT) ao complexo portuário de Miritituba (PA); iii) seu projeto inicial foi apresentado em 2012, coordenado pela EDLP e patrocinado pelas tradings ADM, Amaggi, Bunge, Cargill e Louis Dreyfus; iv) foi qualificado pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI, do Ministério da Economia) em 2016 (art. 1º, X, do Dec. nº 8.916); e v) em JUL/20, teve edital de concessão aprovado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Desde o início, vem enfrentando dificuldades para licenciamento ambiental. Recentemente também no front político, seja pelo confronto com outras alternativas estruturantes em MT, seja com projetos de outros estados. E, também, no front econômico-financeiro, até há pouco não mencionado, para o qual o Ministério da Infraestrutura (Minfra) anuncia aporte de R\$ 2 bi para “riscos não gerenciáveis”; e, assim, fechar a equação.

A participação do MDR, em projeto até agora conduzido pelo Minfra, contando também com o envolvimento de estados, municípios e universidade, tem potencial para ajudar a enfrentar e dar tratamento adequado ao desenvolvimento desses projetos. Particularmente no CentroOeste, com experiências exitosas, como as “PPP caipiras” e as mobilizações regionais por projetos estruturantes (vide “Carta de Nova Mutum”, de NOV/17).

Não custa lembrar, ferrovias e rodovias não são um fim em si mesmas. Transporte tampouco. Nem mesmo a logística. Elas são infraestruturas e serviços (meios) cujos fins são a economia, a vida das pessoas e o cuidado com a natureza. De uma forma mais ampla, o desenvolvimento regional.

Por isso, o planejamento (e, ultimamente, também a gestão) delas passou de uma visão modal para a ideia de corredor: inicialmente corredor de exportação, depois corredor de transporte, corredor

multimodal, corredor logístico e, mais recentemente, corredor de desenvolvimento. As agências internacionais têm cada vez mais incentivado essa abordagem.

Há farta literatura a respeito, inclusive disponível na internet. O Banco Mundial, p.ex, tem um manual de gestão desses corredores, e compartilha amplamente suas experiências.

Não deixa de ser intrigante, assim, o fato de que as concessões (rodovias e ferrovias) e arrendamentos portuários sigam sendo modelados, tanto de per si como essencialmente focados nos ativos; relegando as funcionalidades e interfaces com outros setores a um segundo plano. Mais intrigante, ainda, porque o próprio Governo Federal formulou, no meio da década passada, o “Projeto Corredores Logísticos Estratégicos”, objetivando “uma visão panorâmica e diagnóstica ... da infraestrutura de transportes voltada para o escoamento das principais cargas do País: soja e milho, minério de ferro, veículos automotores, açúcar e etanol, combustíveis e carnes... transporte de passageiros, integração e defesa nacional”. Os seis volumes temáticos foram publicados a partir de 2017.

Todo esse acervo bibliográfico, espera-se, seja de grande utilidade à Ufopa no projeto de governança para os municípios lindeiros à BR-163 e Ferrogrão.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP
Data : 15/01/2021*

INCÊNDIO ATINGE CARREGADOR DE NAVIOS EM TERMINAL DA VALE, NO MARANHÃO

Fogo não chegou a interromper operações, informou a mineradora
Por Marcela Morone

Um incêndio atingiu um carregador de navios (shiploader) de um dos berços de atracação do Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (TPM) por volta das 2 horas desta quinta-feira. A instalação é a principal unidade da Vale para a exportação de minério de ferro e está localizada ao lado do Porto de Itaqui, nas proximidades da cidade de São Luís, às margens da Baía de São Marcos, no Maranhão.

Em nota enviada à Redação na tarde desta quinta-feira, a Vale informou que não houve vítimas e nem danos ambientais. Ainda de acordo com a mineradora, suas brigadas de incêndio foram acionadas logo que o fogo foi percebido e o incêndio foi contido. O incidente não chegou a interromper as operações da unidade.

As causas do incêndio estão sendo apuradas e o local passará por avaliação, informou a mineradora.

Um outro berço do terminal já está interditado devido a uma recente colisão. Mas os outros três berços da unidade continuam operando normalmente.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP
Data : 15/01/2021*



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

NOTA DE ESCLARECIMENTO – TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Senhores passageiros e usuários,

Informamos que devido à pandemia pelo novo coronavírus alguns Estados e Municípios proibiram o transporte interestadual de passageiros por meio de Decretos, o que afetou algumas empresas de

navegação autorizadas pela ANTAQ. Esclarecemos que o Supremo Tribunal Federal reconheceu a competência concorrente de estados e municípios em medidas de combate à Covid-19. No entanto, deve ser assegurada a locomoção de produtos e serviços essenciais à população.

Assim, caso você precise viajar para as regiões em que o transporte interestadual de passageiros esteja suspenso, recomenda-se a obtenção de autorização prévia junto ao poder executivo estadual ou municipal de destino.

As empresas de navegação aptas a realizar a viagem deverão seguir as determinações e orientações da ANTAQ e autoridades sanitárias.

Fale conosco: 0800 644 5001, ouvidoria@antaq.gov.br.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data : 15/01/2021

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

NOTA SINAGÊNCIAS – O FATO E O GRITO

Redação Portogente

Portogente, a seguir, transcreve, na íntegra, nota oficial encaminhada pelo Sinagências, organização que representa as agências reguladoras, inclusive a de transportes terrestres (ANTT), em resposta à matéria da Buser.

Sobre a matéria intitulada ‘Empresas acusam fiscais da ANTT de manipular autos de infração em blitz’, veiculada nesta data, no site Metrôpoles-DF em sua sessão de transportes, o Sinagências vem a público declarar causa estranheza a grita da empresa Buser, que opera na ilegalidade ofertando passagens em seu site na internet e seu aplicativo de celular, sem possuir frota própria, time de motoristas devidamente capacitados e com práticas de anti-concorrenciais diante do sistema vigente que gera empregos formais, recolhe impostos e presta contas ao poder concedente e a sociedade.

O fato é que a automeada startup, possui decisão em seu desfavor proferida pela 2ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal, que impôs a Buser e suas parceiras multa diária de R\$ 10mil, quando não cumprirem a legislação, não observando a prática de “regime fechado”. Ainda nesta mesma sentença é determinado a ANTT, incluída como ré, “que proceda à efetiva fiscalização das atividades das quatro primeiras ré”. Essas são a Buser Brasil Tecnologia Ltda; Expresso JK Transportes Ltda-ME; a Inter Brasil Transportes, Turismo e Eventos Eireli – ME; e a Agência de Viagens e Turismo Marvin Ltda.

Desta forma, as alegações de perseguição por parte da autodenominada startup, nada mais são do que consequências de seus contínuos, incessantes e diuturnos atos ilegais, que passa a buscar qualquer motivação – na imensa maioria das vezes irrelevante e/ou improcedente – para manter de pé sua falaciosa narrativa.

Já a ANTT, no seu papel de poder concedente, deverá, através de seu corpo de servidores-fiscais, reprimir as ilegalidades praticadas pela autodenominada startup e suas parceiras, atendendo sua missão institucional de assegurar a sociedade uma prestação de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros adequados, como também cumprir a decisão judicial. Isto é fato.

Fonte: Ascom/Sinagências

Fonte : **Portal Porto Gente**

Data : 15/01/2021



ABTRA – ASSOC. BRAS. DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS FORD E GOVERNO BAIANO DEVEM DISPUTAR PORTO NA BAÍA DE ARATU

O “Porto da Ford” deve ser alvo de uma guerra judicial entre o governo do estado e a montadora que deixou o Brasil essa semana. O porto pertence na verdade ao estado, porém foi concedido à montadora norte-americana, em regime de comodato, por um século. Nenhum dos dois lados quer falar abertamente sobre o assunto por enquanto, mas o terminal, que era usado pela Ford para escoar a produção, além de receber peças e veículos do mercado externo, é visto como um fundamental para a atração de uma nova montadora de automóveis.

A ideia do governo é oferecê-lo como parte de um complexo integrado com a fábrica, algo que foi inclusive verbalizado pelo governador Rui Costa: “É uma belíssima estrutura, já que temos a maior planta industrial automotiva da América do Sul, estrutura portuária, o parque tecnológico do Senai Cimatec Industrial, inclusive com campo de prova. É tudo isso que vamos apresentar”, disse, em relação às conversas com possíveis interessados. O problema é que o governo tentou oferecer espaço no porto para a JAC Motors no passado (lembra dela?), mas a Ford bateu o pé e vetou...

Diante da inesperada decisão da Ford de deixar de produzir no país, a busca de informações sobre as condições do contrato sobre o terminal portuário se tornou uma das prioridades. A ideia é saber se o comodato está condicionado à operação da fábrica em Camaçari. Quem está a par do assunto diz que, no mínimo, uma boa disputa judicial nessa situação deverá render. Outra preocupação está relacionada com os incentivos. Só nos últimos três anos, o estado calcula ter repassado para a empresa quase R\$ 1 bilhão. Menos mal, neste caso, que a Ford anunciou uma provisão para este tipo de despesas quando avisou que está deixando de produzir no país.

Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados

Data : 15/01/2021

INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA TEM QUE DOBRAR PARA BRASIL CHEGAR A NÍVEL ADEQUADO, APONTA

Mantida a média de investimentos dos últimos 25 anos, o Brasil vai demorar cerca de seis décadas para chegar ao nível de gastos em infraestrutura necessários para alcançar o patamar de países desenvolvidos.

Essa necessidade de gastos para que a nossa infraestrutura esteja entre as 20 melhores do mundo no pilar de infraestrutura do ranking de competitividade do WEF (Fórum Econômico Mundial, na sigla em inglês) é estimada em R\$ 339 bilhões ao ano em 2038. Mas, considerando os dados das últimas décadas, a projeção é que em 2038 ela ainda esteja na casa dos R\$ 160 bilhões, ou metade do necessário.

É o que aponta o novo estudo do Infra 2038, um think tank do setor de infraestrutura. Desenvolvido pela consultoria Pezco Economics, o trabalho foi apresentado nesta terça-feira (12) junto ao relatório anual da organização que indica avanços que o país teve no setor, mesmo em ano de pandemia.

“Pelo que se fez nos últimos dois anos, acreditamos que será possível chegar antes ao patamar de investimentos necessários para alcançar o objetivo. Mas o modelo econométrico que criamos tem base nos anos passados, com investimentos muito baixos. No modelo não tem achismo”, afirmou Frederico Turolla, sócio da Pezco Economics e um dos integrantes do Comitê Executivo do Infra 2038.

No primeiro estudo feito pelo Infra 2038, publicado em 2019, o trabalho indicou que, mantido o ritmo atual de investimentos, o país teria um estoque de infraestrutura menor que o atual (dos mais baixos do mundo), considerando países de nível semelhante.

Conforme mostrou a edição 677 da Agência INFRA, o trabalho anterior analisava os componentes do ranking do WEF, indicava o que seria necessário para seguir avançando em cada setor e mostrava um número semelhante de necessidade de investimentos, na casa dos R\$ 3 trilhões no período, e a necessidade de se dobrar os valores médios dos últimos anos.

Segundo Tuolla, a intenção da organização é fazer anualmente estudos utilizando diferentes metodologias e analisando novos aspectos do setor de infraestrutura. Por isso, em 2020, escolheu-se a análise por um modelo econométrico específico (regressão quantílica) para buscar as necessidades de investimentos para o desenvolvimento do setor no Brasil de forma mais pormenorizada.

De acordo com Tuolla, em outros anos, outras metodologias podem ser buscadas para tentar entender como chegar ao objetivo de estar entre os 20 países melhores do ranking do WEF.

O WEF não divulgou os resultados de 2020 de seu ranking. De acordo com a Fundação Dom Cabral, que é o órgão responsável por fornecer os dados do país ao WEF, houve melhora do país nos indicadores relacionados ao setor de infraestrutura em 2020 (edição 916 da Agência INFRA). Tuolla afirmou que a conclusão de que houve melhorias nos últimos anos também foi unânime entre os membros do comitê.

“Tivemos conquistas transversais e setoriais, mesmo num ano de pandemia. Foi um ano auspicioso para a infraestrutura”, disse o coordenador do estudo.

Avanços na estruturação de projetos

De acordo com Tuolla, as principais melhorias apontadas no relatório de 2020 da organização estão os avanços no ambiente institucional, de regulação e de financiamento para o setor, além de melhorias em alguns marcos legais. O ponto de maior destaque é o aumento da velocidade e do ritmo da estruturação de projetos de concessão, tanto no ambiente nacional como nos subnacionais, o que está levando a um volume significativo de projetos em realização no país, na visão do Infra 2038.

Segundo o integrante do grupo, outro avanço institucional destacado é a mudança da gestão do planejamento com a integração da área econômica, o que criou transversalidade para um planejamento mais efetivo. O Observatório da Infraestrutura, criado no Ministério da Economia, também foi apontado como um instrumento inovador pela forma como pretende criar uma priorização e coordenação de projetos no país para dar maior efetividade aos investimentos.

Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados

Data : 15/01/2021

PORTOS DO MS TEM SUPERÁVIT NA BALANÇA COMERCIAL DE QUASE 30% EM 2020

O crescimento das exportações nos portos de Mato Grosso do Sul em 2020 elevou em 29,37% o superávit da balança comercial na comparação com o mesmo período do ano passado. Dessa forma, os principais produtos que ajudaram nesse crescimento foram a soja (+ US \$ 500 milhões), óleos e gorduras vegetais (+ US \$ 220 milhões), açúcar (+ US \$ 240 milhões) e carne de aves (+ US \$ 25 milhões).

Em relação à soja, o MS vendeu 1,5 milhão de toneladas a mais em 2020, em comparação com o volume exportado do produto em 2019. Além disso, mais que dobrou o volume exportado de óleo e gordura vegetal e animal no mesmo período. Ao todo, foram mais de 442 mil toneladas para 1.029 milhões de toneladas.

O principal produto das exportações dos portos do Mato Grosso do Sul – MS continua sendo a celulose, tanto em volume quanto em valor. Por isso, houve um aumento do volume exportado (de 4.232 milhões / ton em 2019 para 5.538 milhões / ton em 2020).

Ainda mais, fique por dentro das notícias através das nossas redes sociais: Instagram e Twitter

“Uma das coisas que permitiu ao Governo do Estado do MS sustentar a arrecadação dos portos e exportações foi a dinâmica do setor exportador, tanto que crescemos em relação ao ano passado, com um ótimo desempenho da soja, com a retomada do açúcar, que é um produto que se recuperou. A carne bovina tem se mantido e o setor de aves, com crescimento de 18,59%, esse conjunto fez com que a dinâmica do agro nesse primeiro semestre fosse sustentada”, comentou o secretário Jaime Verruck, da Semagro.

Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados

Data : 15/01/2021

CHINA SEGUE AVANÇANDO E JÁ RESPONDE POR 33,7% DAS EXPORTAÇÕES TOTAIS DO AGRONEGÓCIO BRASILEIRO

A China foi o destino final de 33,7% de todas as exportações realizadas pelo agronegócio brasileiro em 2020, gerando uma receita de US\$ 33,988 bilhões. Foi a segunda maior participação de um ano fechado em toda a série histórica, atrás apenas de 2018 (35,0%). Em 2019, a participação chinesa nas vendas externas do setor foi de 32,0%. O protagonismo da China no comércio exterior do agronegócio supera a soma dos outros 13 principais mercados para os produtos agrícolas brasileiros, os Estados Unidos entre eles.

Segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) compilados pelo Ministério da Agricultura, as exportações do setor no ano passado totalizaram US\$ 100,8 bilhões, 4,1% mais que em 2019 e segunda melhor marca da série histórica, atrás apenas dos números registrados em 2018.

Entre os dez principais produtos exportados pelo agronegócio brasileiro, a China foi o destino final de sete: soja em grãos, carne bovina in natura, açúcar de cana em bruto, celulose, carne de frango in natura, algodão não cardado nem penteado e carne suína in natura

Os dados indicam também um forte aumento das exportações de carnes para a China, com destaque especial para a carne bovina in natura. As vendas totais do produto atingiram a cifra recorde de US\$ 7,5 bilhões, dos quais 54,2%, ou US\$ 4 bilhões foram gerados pelas exportações para o mercado chinês.

Aumento expressivo foi registrado também nas exportações de açúcar, com as vendas externas totalizando US\$ 7,4 bilhões, com US\$ 1,3 bilhão tendo como destino final o país asiático.

Os números ligados às exportações do agronegócio brasileiro para os principais parceiros do país reforçam a importância da China como, de longe, o maior importador dos produtos agropecuários brasileiros. Enquanto as exportações para os chineses somaram US\$ 33,998 bilhões, os embarques para o segundo principal país de destino, os Estados Unidos, totalizaram US\$ 6,961 bilhões. Bem menos expressivas foram as vendas para outros mercados importantes como os Países Baixos (US\$ 4,074 bilhões), Japão (US\$ 2,510 bilhões), Coreia do Sul (US\$ 2,216 bilhões), Vietnã (US\$ 2,179 bilhões), Espanha (US\$ 2,164 bilhões), Alemanha (US\$ 2,074 bilhões), Hong Kong (US\$ 2,026 bilhões), Turquia (US\$ 1,903 bilhão) e Tailândia (US\$ 1,825 bilhão).

Na avaliação do Ministério da Agricultura, a partir deste ano, o milho é outro produto que poderá registrar forte aumento nos embarques para a China. Segundo o Ministério, os governos brasileiro e chinês estão concluindo a atualização do certificado sanitário entre os dois países e o término das negociações deverá resultar num forte aumento das vendas do cereal para a China, que vem ampliando de forma consistente as importações do produto.

Fonte: Comex do Brasil

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

Data : 15/01/2021



BRASIL EXPORT

SOPESP REELEGE RÉGIS PRUNZEL PARA A PRESIDÊNCIA DA ENTIDADE NO TRIÊNIO 2021-2023

O Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) reelegeu nesta quinta-feira (14 de janeiro), por unanimidade, Régis Gilberto Prunzel para a presidência da entidade. A definição aconteceu em Assembleia Geral Ordinária realizada durante reunião virtual, formato adotado em razão da pandemia de Covid-19. O novo mandato corresponde ao triênio 2021-2023.

Prunzel é representante do Terminal Exportador do Guarujá (TEG). O primeiro vice-presidente é Leonardo Felix Ribeiro, da ADM do Brasil, e a segunda vice-presidência fica a cargo de Roberto Teller, da Santos Brasil Participações S.A.

“Agradeço a confiança dos associados do Sopesp e dos colegas conselheiros pela recondução ao cargo de presidente. Juntos, vamos continuar tratando os temas estratégicos que envolvem nossas atividades portuárias”, observou o presidente reeleito.

Fabricio Julião, CEO do Brasil Export, avaliou que o Sopesp continuará muito bem representado.

“Ao ser reeleito de forma unânime Régis recebe o reconhecimento do setor pelo seu trabalho”.

Conselhos

Também compõem o Conselho Diretor os seguintes membros:

Joel Contente da Silva Júnior, da Brasil Terminal Portuário S.A.; Robson Luiz Bissani, da Ecoporto Santos S.A.; Joaquim Carlos Sepúlveda, da Elevações Portuárias S.A.; Antônio dos Santos Carvalho, da Rodrimar S.A. – Transportes, Equipamentos Industriais e Armazéns Gerais; e Gildécio José Moreira Fiel, da Terminal Marítimo do Guarujá (Termag).

O Conselho Fiscal tem os seguintes membros titulares: Thiago Diniz Lima, da Bandeirantes Deicmar Logística Integrada S.A.; Luiz Fernando Ragonha Junior, da Citrosuco S.A. Agroindústria; e Leandro Fernandes de Almeida, do Terminal 12A S.A.

Os suplentes do Conselho Fiscal são os seguintes: Sérgio Ferreira dos Santos, do Terminal XXXIX de Santos S.A.; Fabiano dos Santos Messias, da Cia. Auxiliar de Armazéns Gerais (Copersucar); e Flavio da Rocha Costa, da Rishis Empreendimentos e Participações S.A.

Publicação: 15/01/2021

Fonte: **Fórum Brasil Export**

Data : 15/01/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PLANO ESTADUAL DE PPP PREVÊ PONTE ENTRE CABEDELO E LUCENA E MODERNIZAÇÃO DO PORTO DE CABEDELO



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/01/cabedelo-768x328.jpg>

Foi aprovado nesta quinta-feira (14) em um decreto publicado pelo Governo da Paraíba o Plano Estadual de Parceria Público-Privada (PPP) da Paraíba para 2021. O projeto prevê ações importantes para o Porto de Cabedelo e foi publicado no Diário

Oficial do Estado.

Entre as atividades previstas no Plano Estadual de PPP da Paraíba está a concessão patrocinada para construir e operar a ponte sobre o Rio Paraíba, interligando Cabedelo a Lucena, com 2 mil metros de vão.

A obra tem o objetivo de reduzir os custos vinculados ao transporte de cargas ao diminuir as distâncias entre João Pessoa e Cabedelo e o Litoral Norte, melhorando a infraestrutura e abrindo um novo acesso à BR-101 para usuários do Porto de Cabedelo, com ganhos para a logística de movimentação de cargas.

Além disso, também está previsto no Plano a modernização do Porto de Cabedelo, a partir da concessão para obras de dragagem, aprofundamento do canal de acesso, ampliação da bacia de evolução, construção e exploração do pátio regulador de caminhões e do terminal portuário de passageiros.

Com isso, pretende-se requalificar e modernizar o porto, além de viabilizar a operação com navios de grande porte, melhorar a logística, ampliar a competitividade do complexo e criar oportunidades para explorar outras atividades.

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

Data : 15/01/2021

EM REUNIÃO DO CONSELHO DIÁLOGO PELO BRASIL DA FIESP, MINISTRO BRAGA NETTO AFIRMA QUE IMUNIZAÇÃO COMEÇARÁ ASSIM QUE ANVISA APROVAR VACINAS

Presidido por Paulo Skaf, Conselho Diálogo pelo Brasil realizou a primeira reunião do ano para conversar com representantes do governo sobre a imunização. Foto: Ayrton Vignola/Fiesp

Realizada na manhã desta quarta-feira (13/1) por videoconferência, a primeira reunião de 2021 do Conselho Superior Diálogo pelo Brasil da Fiesp teve como tema o plano de vacinação nacional para conter o avanço da Covid-19. O presidente da Fiesp/Ciesp, Paulo Skaf, comandou a reunião que contou com a participação do ministro-chefe da Casa Civil, Braga Netto, o ministro das Comunicações, Fábio Faria, e o secretário-executivo do Ministério da Saúde, Elcio Franco. O Conselho Diálogo pelo Brasil reúne 50 CEOs, acionistas e chairmans dos principais grupos empresariais, de variados segmentos, com atuação no país.

Durante a abertura da reunião, Skaf lembrou aos representantes do governo que os empresários do Conselho estão à disposição para ajudar o país neste momento, como tem sido desde o início da pandemia. “Este é um grupo que acredita e quer o melhor para o Brasil, seu crescimento, geração de empregos e riqueza para o país. E estamos aqui, acima de tudo, para contribuir com o Brasil”, afirmou.

Por sua vez, o ministro Braga Netto enfatizou o mote do governo, ao dizer que “ninguém ficará para trás”. Segundo ele, todas as vacinas aprovadas e certificadas pela Anvisa serão distribuídas para todos os brasileiros – são 38 mil pontos de vacinação no país – e o processo está bastante acelerado. “O planejamento está todo pronto, a vacinação começa assim que tivermos liberação da Anvisa, e não vão faltar insumos. Vale lembrar que o Brasil é o terceiro maior produtor de seringas do mundo”, afirmou. Braga Netto ressaltou ainda que “saúde de economia andam juntas”.

O secretário Élcio Franco disse que, depois de iniciada, a vacinação ganhará velocidade no decorrer do processo. No momento, o governo aguarda a chegada de dois milhões de doses do imunizante da Astrazeneca/Oxford e o Instituto Butantan já tem seis milhões de doses. Ambas vacinas aguardam aprovação da Anvisa para uso emergencial. “A partir de março a Fiocruz (que fabricará a vacina da Astrazeneca) estará produzindo 15 milhões de doses por mês, e o Instituto Butantan produzindo cerca de 10 milhões de doses por mês. Em pouco tempo poderemos até exportar vacinas”, pontuou.

O ministro Fábio Faria lembrou que desde o ano passado o governo baixou Medidas Provisórias (MPs) que permitem a compra de vacinas e a imunização de toda a população. “Temos capacidade para comprar duas doses de vacinas para todos os brasileiros”, afirmou. Faria disse ainda que o governo irá amplificar a comunicação em relação aos imunizantes para esclarecer as dúvidas da população.

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

Data : 15/01/2021

ZPE CEARÁ FECHA 2020 COM ALTA NA MOVIMENTAÇÃO DE MINÉRIO DE FERRO E PLACAS DE AÇO

A Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Ceará, empresa subsidiária do Complexo do Pecém (CIPP S/A), encerrou o último mês de 2020 com avanço na movimentação de duas de suas principais cargas. Em dezembro, 330.600 toneladas (t) de minério de ferro passaram pelos gates da companhia, alta de 15,3% ante o mesmo mês de 2019. No mesmo período, a movimentação das placas de aço produzidas pela Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP) atingiu 274.232 t, crescimento de 19,6% na comparação com dezembro do ano anterior.

Um dos principais insumos utilizados na produção da ZPE Ceará, o minério de ferro, encerrou 2020 com uma movimentação total de 4,22 milhões de toneladas. Outra importante matéria-prima da companhia, o carvão mineral, atingiu 1,97 milhão de toneladas ao longo do ano, enquanto a movimentação de placas de aço, produto bastante exportado, via Porto do Pecém, para diversos países ao redor do mundo, fechou 2020 atingindo o patamar de aproximadamente 2,7 milhões de toneladas.

Balanco de 2020

No acumulado do ano, a movimentação de cargas na ZPE Ceará atingiu 11,3 milhões de toneladas, queda de 7,6% na comparação com as 12,2 milhões de toneladas registradas em 2019. Para a diretora de operações da ZPE Ceará, Andréa Freitas, o principal responsável pelo recuo foi a crise econômica global desencadeada pela pandemia da Covid-19, que freou negócios em todo o mundo. Segundo ela, mesmo diante das dificuldades de 2020, a companhia se manteve firme e operante, obtendo resultados expressivos ao longo do ano.

“Vivemos um ano atípico e cheio de desafios nunca antes vistos. Dentro dessa realidade, já esperávamos uma queda na movimentação de cargas, mas, com o trabalho de todos os colaboradores e empresas instaladas, que seguiram os protocolos de segurança e cuidados necessários neste cenário, conseguimos minimizar os impactos negativos e fechar 2020 com números expressivos, superando a marca de 11 milhões de toneladas movimentadas”, destaca Andréa.

Em 2020, a ZPE Ceará, única Zona de Processamento de Exportação atualmente em operação no Brasil, também atingiu a marca significativa de 50 milhões de toneladas movimentadas em sua história. Com o fechamento do ano, a companhia ampliou este número e alcançou 52,8 milhões de

toneladas movimentadas em quase cinco anos de operação, posto que a produção foi iniciada em agosto de 2016.

Exportações e importações

Entre os principais destinos das mercadorias produzidas pela ZPE Ceará em 2020, o grande destaque foram os Estados Unidos, que receberam 892.000 toneladas de itens processados na empresa ao longo do ano. Ainda no acumulado de janeiro a dezembro, a ZPE cearense exportou um total de 2,22 milhões de toneladas, tendo como destaque, também, os mercados da China (444.120 t), Canadá (208.442 t), Coreia do Sul (190.268 t) e Bélgica (168.505 t).

No que diz respeito às importações, os principais parceiros comerciais da ZPE Ceará, em 2020, foram Estados Unidos (1,2 milhão de t), Rússia (522.445 t) e Turquia (144.632 t), que ajudaram a empresa a receber um total de 2,20 milhões de toneladas ao longo do ano, principalmente para servirem de insumos para a produção local de suas empresas instaladas.

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

Data : 15/01/2021

VALOR DA PRODUÇÃO AGROPECUÁRIA DE 2020 SOMA MAIS DE R\$ 871 BI E É O MAIOR DOS ÚLTIMOS 32 ANOS

Fonte: Grupo Cultivar (15 de janeiro de 2021)

O Valor Bruto da Produção Agropecuária (VBP) de 2020 alcançou a cifra de R\$ 871,3 bilhões, tornando-se o maior da série histórica dos últimos 32 anos, iniciada em 1989. O crescimento real foi de 17%. O segundo melhor resultado ocorreu em 2015, com R\$ 759,6 bilhões. Os dados já incluem as estatísticas de dezembro do ano passado.

As lavouras tiveram faturamento de R\$ 580,5 bilhões, alta de 22,2%, e a pecuária, R\$ 290,8 bilhões, incremento de 7,9%.

De acordo com nota técnica da Secretaria de Política Agrícola do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, os produtos que mais contribuíram para o resultado foram o milho, com crescimento real de 26,2%; soja, com 42,8%; carne bovina, com 15,6%; e carne suína, 23,7%.

O faturamento da soja, milho e carne bovina foi de R\$ 243,7 bilhões, R\$ 99,5 bilhões e R\$ 126,3 bilhões, respectivamente. Destaca-se ainda a contribuição positiva da produção de ovos em 2020.

Para o coordenador da pesquisa do VBP, José Garcia Gasques, as variáveis determinantes para os resultados estão relacionadas aos preços dos produtos no mercado interno, as exportações favoráveis para grãos e carnes e a produção da safra de 2020.

VBP de 2021

As primeiras estimativas para 2021 indicam crescimento do VBP de 10,1%. Os principais destaques são: arroz (17,3%), batata inglesa (22,1%), cacau (14,7%), mandioca (10,9%), milho (17,7%) e soja (24,4%). Há ainda boas expectativas para a pecuária, em especial para bovinos, suínos, frangos e leite.

O ranking dos principais produtos em 2021 aponta para a soja, milho, café e algodão, responsáveis por 82,6% do faturamento esperado para as lavouras.

Na pecuária, bovinos, frangos e leite devem liderar os resultados do VBP, com participação em 85,9% do faturamento.

A lista dos estados campeões na agropecuária deve permanecer com Mato Grosso, Paraná, São Paulo, Minas Gerais e Rio Grande do Sul.

O que é VBP

O VBP mostra a evolução do desempenho das lavouras e da pecuária ao longo do ano e corresponde ao faturamento bruto dentro do estabelecimento. Calculado com base na produção da safra agrícola e da pecuária, e nos preços recebidos pelos produtores nas principais praças do país, dos 26 maiores produtos agropecuários do Brasil. O valor real da produção, descontada a inflação, é obtido pelo Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna (IGP-DI) da Fundação Getúlio Vargas. A periodicidade é mensal com atualização e divulgação até o dia 15 de cada mês.

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

Data : 15/01/2021

SÃO NECESSÁRIOS MAIS DE 500 MIL TEUS PARA RESPONDER DE IMEDIATO À ATUAL DEMANDA GLOBAL

Fonte: Mundo Marítimo (15 de janeiro de 2021)

Os choques que afetam as cadeias de suprimentos estão afetando uma parte mais ampla da economia global à medida que a pandemia continua, ameaçando sufocar a recuperação do comércio da Ásia, assim como o aumento das taxas de frete. torna mais difícil para as empresas resistir a um novo ano semelhante a 2020.

De acordo com um relatório da Bloomberg , a escassez de bens de consumo, como toalhas de papel e equipamentos para trabalhar em casa, que ocorreu no início da crise da Covid-19, levou a uma escassez de peças em um das indústrias mais integradas do mundo: fabricação de automóveis.

A Volkswagen AG foi forçada a cortar seus planos de produção na maior fábrica de automóveis do mundo na Alemanha, alertando que as restrições de fornecimento podem se espalhar pelo mundo, enquanto a Honda Motor Co. está cortando a produção em cinco fábricas na América do Norte, na luta para adquirir os chips usados ??na fabricação de automóveis.

“Os gargalos do lado da oferta parecem ser mais pronunciados nos Estados Unidos e na Europa, onde os prazos de entrega estão caindo novamente”, disse Rob Subbaraman, chefe global de pesquisa da macro indústria da Nomura Holdings. “Isso é negativo para a produção industrial do Ocidente e deve levar a uma nova redução dos estoques e pressão de alta nos preços ao produtor.”

Soma-se a isso os problemas de transporte que afetam os setores de consumo e saúde, que ainda enfrentam escassez de contêineres disponíveis para transportar componentes e produtos acabados da China, Taiwan, Coreia do Sul e outras potências. exportadores da Ásia.

Nerijus Poskus, vice-presidente da Global Oceanic da Flexport, acredita que o mundo precisa do equivalente a mais 500.000 contêineres de 20 pés, aproximadamente o suficiente para encher 25 dos maiores navios para atender à demanda atual. Enquanto isso, as taxas de contêineres padrão nas rotas Trans-Pacífico são quatro vezes maiores do que há um ano. E isso antes que sobretaxas de equipamento e prêmios de carga garantidos sejam adicionados.

“Qualquer pessoa que pague contas de frete em 2020 sabe que o verdadeiro custo do frete é muito maior do que as taxas aumentadas recentemente”, disse Poskus.

Há apenas algumas semanas, os gargalos nos portos de Cingapura, Rotterdam e Los Angeles pareciam dores de cabeça de curto prazo na alta temporada. Agora, eles ameaçam atuar mais como um freio à recuperação da economia global.

O Marine Exchange of Southern California, que monitora os movimentos de navios mercantes, disse que 48 navios aguardavam para atracar nos portos de Los Angeles e Long Beach na Califórnia, Estados Unidos, 33 deles correspondiam a porta-contêineres. A espera por um local pode se estender por mais de cinco dias, de uma alta média de dois dias, com mais de 20 navios esperando para atracar em cada porto, enquanto normalmente não há nenhum, observa o Wall Street Journal.

Além das cadeias de abastecimento

De acordo com a Bloomberg, as turbulências estão passando as cadeias de suprimentos para as operações, reduzindo a produção e causando estragos nos estoques e fluxos de caixa. Algumas fábricas reclamam que não podem considerar novos pedidos até que o duto entupido seja liberado.

Por outro lado, os contêineres que custam US \$ 2.000 para transportar pelo Pacífico agora estão com preços de até US \$ 13.000 no período que antecede o Ano Novo Chinês em meados de fevereiro.

Embora a maioria dos analistas de navegação estime que o congestionamento durará até o primeiro trimestre, pode haver custos econômicos de longo prazo – tanto para consumidores quanto para empresas que precisam arcar com contratos anuais mais altos com companhias marítimas.

Incertezas de abastecimento

As perspectivas continuarão sombrias até fevereiro, quando o Ano Novo chinês marca uma virada sazonal nas exportações asiáticas, com muitos importadores renegociando as taxas de frete com companhias marítimas para os próximos 12 meses.

As altas taxas de contêineres “podem influenciar o resto do ano”, mesmo se os problemas atuais forem corrigidos, disse Chris Rogers, analista sênior de negócios da Panjiva da S&P Global Market Intelligence. “As empresas que viram custos de remessa muito mais altos terão que engolir isso em seus lucros ou repassá-los aos clientes.” As taxas de contêineres normalmente caem 15-20% após o Ano Novo Chinês, mas “isso pode não ser exatamente o mesmo este ano porque o acúmulo de pedidos precisa ser liquidado”

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

Data : 15/01/2021

SEGURO PARA PERDA DE CONTÊINERES NO MAR, UM ASSUNTO ESQUECIDO

Os incidentes do “ONE APUS” e da “Evergreen Machine” nos lembram da importância deste assunto

2020 – como se o impacto da pandemia global e as dificuldades financeiras derivadas das quarentenas e da baixa demanda não fossem suficientes – terminou com o incidente do navio porta-contêineres “ONE APUS”, que perdeu cerca de 1.900 contêineres no mar, enquanto navegava em Condições climáticas adversas. Além disso, muitos outros desabaram a bordo do convés, aumentando o número de unidades perdidas ou danificadas naquele navio.

XChange também lembra o caso do navio porta-contêineres “Evergreen Machine”, que também encontrou mau tempo em dezembro na costa do Japão. O navio perdeu 36 contêineres no mar. Bem como vários contêineres danificados no próprio navio.

Certamente, o mau tempo desempenha um papel importante nos danos e na perda de contêineres todos os anos. No entanto, não é o único elemento. Outros fatores importantes são a má estiva e a supervisão e manuseio inadequados das unidades.

Apesar do risco de contêineres serem danificados e perdidos, seu seguro deles é frequentemente uma esfera esquecida ou talvez simplesmente negligenciada. Em muitos casos, a carga é o que está em foco. No entanto, é crucial perceber que seguro de carga e seguro de contêiner são duas coisas diferentes.

O seguro de carga cobre a carga dentro do contêiner, enquanto o seguro de contêiner, por outro lado, cobre o próprio equipamento. Os contêineres estão longe de ser baratos para substituir. Portanto, ter que pagar o valor total do contêiner rapidamente pode se tornar uma grande desvantagem financeira, eles comentam do XChange .

Digitalização e redução de risco

Conforme a indústria marítima é digitalizada, novas ferramentas também estão surgindo para minimizar o risco de perda de contêineres.

Com os acontecimentos de dezembro, e mesmo dos últimos anos, muito dinheiro pode ser economizado se os operadores de navios porta-contêineres encontrarem uma maneira de evitar o mau tempo. É aí que os produtos de previsão do tempo e movimento de navios entram em cena. Ambas as ferramentas podem ajudar a prevenir algumas das perdas marítimas multimilionárias que têm sido testemunhadas há muitos anos.

Hoje, muitos navios porta-contêineres estão empilhados mais alto e com mais carga. Os navios também aumentam de tamanho a cada ano. Essas coisas tornam mais importante do que nunca evitar as piores condições climáticas. Nos últimos anos, a tecnologia e os dados que analisam correntes, ondas e nível do mar melhoraram significativamente. Este desenvolvimento ajuda os operadores de navios a reduzir o risco de encontrar as piores condições climáticas. Isso torna mais fácil manter a tripulação e a carga seguras.

No entanto, a partir de hoje, a grande minoria de navios faz uso dessas novas ferramentas digitais. Mesmo que esses produtos fossem mais comuns, os remetentes ainda arriscariam seus contêineres acabarem no fundo do mar. Ou seriamente danificado. É por isso que é uma boa ideia pensar duas vezes antes de optar pelo seguro de contêineres.

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

Data : 15/01/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

EXXONMOBIL É INVESTIGADA POR SUSPEITA DE SUPERVALORIZAR ATIVO NA BACIA PERMIANA

A Comissão de Títulos e Câmbio (SEC, na sigla em inglês) dos Estados Unidos lançou uma investigação contra a ExxonMobil, depois que um funcionário da empresa apresentou uma denúncia no ano passado, alegando que a gigante do setor energético supervalorizou um ativo-chave da bacia permiana, uma das propriedades de petróleo e gás mais importantes da ExxonMobil.

Várias pessoas envolvidas na avaliação da bacia permiana, atualmente o campo de petróleo de maior produção dos EUA, reclamaram durante uma avaliação interna em 2019 que os funcionários estavam sendo forçados a adotar suposições irrealistas quanto à rapidez com que a empresa poderia perfurar poços no local, com o objetivo de chegar a um valor mais alto, de acordo com uma cópia da denúncia.

Pelo menos um dos funcionários que reclamaram foi demitido no ano passado, segundo uma pessoa a par do assunto.

A SEC começou a investigar as alegações após receber a queixa, de acordo com fontes. O status atual da investigação é desconhecido.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 15/01/2021

A ESPERANÇA DE UM ACORDO DE DESARMAMENTO NUCLEAR ENTRE A RÚSSIA E OS EUA COM BIDEN

A esperança de um acordo de desarmamento nuclear entre a Rússia e os EUA com Biden

Quando o presidente eleito dos Estados Unidos, Joe Biden, entrar na Casa Branca na próxima semana, seu governo terá que negociar rapidamente com a Rússia para salvar o importante tratado de desarmamento New Start.



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2021/01/9caa5e8167fb33e3b519e22132355a2bb7d23973-768x432.jpg>

O presidente eleito dos EUA, Joe Biden, e o presidente russo, Vladimir Putin, em 2011 - POOL/AFP/Arquivos

O texto, que limita os arsenais nucleares das duas potências, expira em 5 de fevereiro, 16 dias após a posse de Biden. É o último grande acordo de redução de armas entre os dois antigos rivais da Guerra Fria.

O prazo se aproxima e tanto Moscou quanto Washington terão que chegar a um acordo e deixar de lado o lamentável estado de suas relações, muito degradadas por suas divergências na maioria dos assuntos internacionais e por acusações de interferência eleitoral, espionagem e ciberataques.

O desafio é fazer com que o tratado, muito importante para as duas potências, não desapareça, garantiu Elena Chernenko, do jornal russo Kommersant, que acompanhou de perto as negociações nos últimos meses.

“O tratado limita a possibilidade de um dos lados estar errado sobre as intenções ou planos do outro, como vimos isso acontecer várias vezes durante a Guerra Fria, o que levou a momentos muito perigosos”, explicou ela à AFP.

O acordo em questão também terá que definir as prioridades orçamentárias dos dois países, disse o jornalista Vladimir Frolov. Uma extensão potencial do New Start determinará, portanto, “se mais dinheiro será gasto do que o necessário em aparatos nucleares, em proporção [ao que foi gasto] na saúde”, disse ele à AFP.

O tratado New Start foi assinado em 2010 pelos então presidentes americanos Barack Obama e o russo Dmitri Medvedev, em um momento em que ambas as potências tentavam “reiniciar” suas relações.

O texto estabelece um máximo de 1.550 ogivas nucleares de cada lado, além de um máximo de lançadores e bombardeiros, número que, no entanto, seria suficiente para destruir a Terra várias vezes.

– Pressão e concessões –

Joe Biden tem muito a ganhar se conseguir um sucesso diplomático nas primeiras semanas de sua presidência, mas isso não impede que uma parte da classe dominante de seu país (o ‘establishment’) o pressione, ansioso para que Washington mantenha uma linha dura com Moscou.

No ano passado, legisladores dos EUA pediram que a Rússia fosse punida por uma onda de ataques cibernéticos perpetrados contra administrações e empresas americanas. Moscou já foi sancionada por Washington em diversas ocasiões por diversos motivos, aos quais se somam as expulsões mútuas de diplomatas.

Ainda assim, o futuro conselheiro de segurança nacional de Biden, Jake Sullivan, indicou em janeiro que o presidente eleito havia pedido a sua equipe para começar a refletir sobre o prolongamento do New Start.

Em Moscou, o presidente Vladimir Putin propôs recentemente que o acordo fosse prorrogado por um ano sem pré-condições e pediu a seu ministro das Relações Exteriores, Serguei Lavrov, que obtivesse uma resposta “coerente” dos Estados Unidos a essa proposta.

O último líder da União Soviética, Mikhail Gorbachev, que se destacou pelos tratados de desarmamento na Guerra Fria, disse esta semana que esperava que Biden aprovasse uma extensão do Novo Começo e exigiu que ambos os lados “negociassem reduções futuras”.

O último líder da União Soviética, Mikhail Gorbachev, que se destacou pelos tratados de desarmamento na Guerra Fria, disse esta semana que esperava que Biden aprovasse uma extensão do New Start e exigiu que ambos os lados “negociassem reduções futuras”.

Segundo Vladimir Frolov, a Rússia espera que o tratado seja prorrogado, pois isso permitiria modernizar suas capacidades nucleares em seu próprio ritmo, sem se precipitar em uma corrida armamentista.

As negociações para estender o tratado estão paralisadas há meses sob a presidência de Donald Trump, que exigiu que a China, outra grande potência nuclear, fosse incluída na limitação de armas. Mas Pequim mostrou pouco interesse em atender ao pedido.

Com a ascensão de Biden ao poder, essa condição deve desaparecer.

“Agora, há adultos na sala dos EUA e, apesar dos elementos de discórdia, este pode ser um dos pontos onde Moscou e Washington serão capazes de chegar a um acordo”, disse Chernenko.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 15/01/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

ESSENTIA ENERGIA ANUNCIA PARQUE EÓLICO DE R\$ 2,3 MILHÕES NA BAHIA

Por Guilherme Serodio - 15 de janeiro de 2021 - Em Eólica

A Essentia Energia anunciou nesta quinta (14) a construção do seu primeiro parque eólico na Bahia. O complexo Ventos de São Vitor vai demandar R\$ 2,3 bilhões em investimentos e terá capacidade instalada de geração de 2 GW.

O projeto recebeu financiamento de R\$ 910 milhões do BNDES.

A companhia prevê que as turbinas comecem a entrar em operação no segundo semestre de 2022. O parque eólico deve estar totalmente operacional no primeiro trimestre de 2023.

O projeto, a ser instalado nos municípios de Xique-Xique e Itaguaçu da Bahia, deve gerar mais de dois mil empregos durante as obras de construção, que já começaram.

A empresa assinou um protocolo de intenções com a Secretaria de Desenvolvimento Econômico (SDE)

A Essentia Energia, fundada pela Pátria Investimentos, também constrói na Bahia o Complexo Fotovoltaico Sol do Sertão, no município de Oliveira dos Brejinhos.

O projeto teve suas obras iniciadas no ano passado e deve ser concluído ao fim deste ano. A construção do complexo de geração solar fotovoltaica deve gerar quatro mil empregos na sua construção.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 15/01/2021

CADE APROVA VENDA DO CONTROLE DA CEB DISTRIBUIDORA PARA A NEOENERGIA

Por Guilherme Serodio - 15 de janeiro de 2021 - Em Setor elétrico

Em reunião na quinta (14), a superintendência do Cade aprovou a venda da CEB Distribuição para a Bahia Geração de Energia, empresa do grupo Neoenergia. A distribuidora do Distrito Federal teve 51% das ações vendidas em leilão, por R\$ 2,525 bilhões.

A assinatura do contrato de compra e venda está prevista para ocorrer em 25 de fevereiro.

A venda teve ágio de 76,63%, depois de uma disputa com a CPFL, que ofereceu R\$ 2,508 bilhões pela distribuidora. O lance mínimo para a compra foi definido em R\$ 1,423 bilhão, valor quase igual aos passivos de curto prazo da empresa, que somam R\$ 1,453 bilhão.

A CEB Distribuidora tem uma carteira de 1,1 milhão de clientes, com fornecimento de 6.577 GWh, e é considerada uma das distribuidoras com melhor portfólio de clientes no Brasil. A empresa atende o Distrito Federal, região com poder aquisitivo alto para a média nacional.

A privatização da distribuidora também foi parar na Justiça. O governador do DF, Ibaneis Rocha (MDB), promoveu a venda com autorização do TCE do DF e dos acionistas minoritários da empresa, sem consulta ao Legislativo distrital, o que gerou mobilização de parte da oposição.

Na véspera do leilão, uma liminar concedida pelo Tribunal de Justiça do Distrito Federal (TJ-DF) invalidou a venda ao anular a deliberação tomada na Assembleia Geral Extraordinária de acionistas da CEB, que autorizara a privatização. O certame foi realizado mesmo com decisão em contrário da Justiça. Poucos dias depois, o presidente do Superior Tribunal de Justiça (STJ), ministro Humberto Martins, derrubou a liminar.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 15/01/2021

TOTAL ABANDONA ASSOCIAÇÃO COM API POR RESISTÊNCIA À DESCARBONIZAÇÃO

Por epbr - 15 de janeiro de 2021 - Em Transição energética

A Total decidiu deixar o API (American Petroleum Institute) a partir de 2021, “após uma análise detalhada das posições climáticas” da associação de petroleiras, com sede nos EUA. O API é um dos principais grupos de lobby do setor petrolífero no mundo.

Em setembro de 2020, a Total publicou um conjunto de diretrizes para atingir a neutralidade de emissões. O relatório Getting to Net Zero detalha as metas da Total para zerar as emissões líquidas até 2050.

“Após as revisões de 2019 e 2020, as posições da API foram avaliadas como “parcialmente alinhadas” com as do grupo”, disse a Total, em nota.

Ela citou a resistência da API ao papel do gás natural e à decisão da associação de fazer lobby contra regras para limitar as emissões de metano nas operações de óleo e gás. A Total se diz favorável às restrições desde 2019.

“Além disso, a API deu seu apoio durante as últimas eleições [dos EUA] a candidatos que argumentaram contra a participação dos Estados Unidos no Acordo de Paris”, completou a Total.

O republicano derrotado nas eleições, Donald Trump, retirou o EUA do Acordo de Paris e o democrata Joe Biden promete colocar de volta, por exemplo.

“Como uma organização baseada em seus membros, não apoiamos o subsídio de energia porque isso distorce o mercado e, em última análise, se mostra prejudicial aos consumidores. Nosso foco continua a ser tomar medidas significativas e definir políticas para reduzir as emissões e garantir o acesso a energia confiável e acessível”, afirmou a API, em resposta à Total.

A API tem centenas de membros, entre eles as grandes petroleiras internacionais, como a Equinor, ExxonMobil e Shell.

“O grupo [Total] reconhece a considerável contribuição da API, por mais de um século, para o desenvolvimento da nossa indústria. No entanto, como parte de nossa ambição climática, tornada pública em maio de 2020, estamos comprometidos em garantir, de forma transparente, que as associações do setor das quais somos membros adotem posições e mensagens alinhadas com as do grupo na luta contra as mudanças climáticas”, disse Patrick Pouyanné, Presidente e CEO da Total.

A Total cita a falta de alinhamento com a API sobre políticas de subsídios para veículos elétricos e precificação do carbono.

Segundo a Total, suas filiações são revistas anualmente e precisam atender às posições climáticas do grupo, baseada em seis pontos-chave:

- Sem negacionismo: posição baseada no consenso científico de as mudanças climáticas são causadas pelas atividades humanas e um mero fenômeno natural inevitável;
- Alinhamento com Acordo de Paris e a meta de limitar o aquecimento global em 1,5°C;
- A necessidade de implementação da precificação de carbono;
- A confiança no papel fundamental do gás natural como combustível de transição energética;
- O apoio da Total às políticas e iniciativas que promovam o desenvolvimento de energia renovável;
- A defesa do desenvolvimento de captura e armazenamento de CO2

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 15/01/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

SOB PRESSÃO DE BOLSONARO, BANCO DO BRASIL PODE REVER PLANO DE REDUÇÃO DE AGÊNCIAS E PESSOAL

Equipe econômica foi cobrada a pelo menos adiar parte do plano para depois das eleições para presidentes da Câmara e do Senado

Por *Manoel Ventura*



https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24839416-1bd-a5d/FT1086A/652/x91193493_BrasiliaDF-22-09-2020-Presidente-da-Republica-Jair-Bolsonaro-durante-assinatura-do-Termo-1.jpg.pagespeed.ic.CIsnaCtjle.jpg

Alternativa: *Bolsonaro cumprimenta André Brandão na posse, ao lado do ministro Paulo Guedes: opção ao fechamento de agências é reduzir aluguel de imóveis Foto: Agência O Globo*

BRASÍLIA — Após o presidente Jair Bolsonaro demonstrar insatisfação com as medidas de cortes de gastos anunciadas pelo Banco do Brasil e ameaçar demitir o presidente da instituição financeira, André Brandão, fontes ligadas à estatal já admitem que o plano de enxugamento pode ser revisto.

A condição seria que a economia prevista na versão original do programa seja mantida, segundo fontes do banco. No fim do dia, o colunista do GLOBO Lauro Jardim informou que Bolsonaro decidiu pela permanência do executivo no posto.

A diminuição da pressão ocorreu após o ministro da Economia, Paulo Guedes, e o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, entrarem em campo para evitar a demissão de Brandão, no comando do BB desde setembro. O objetivo era evitar passar a mensagem de ingerência política sobre a instituição.

Até a eleição na Câmara

A mudança no plano de enxugamento foi cogitada por fontes da equipe econômica e do banco, após questionamentos a respeito da negociação para conter a crise.

Fontes próximas ao executivo admitiram que a revisão das medidas, que incluem fechamento de agências e um plano de demissão voluntária (PDV) para 5 mil funcionários, poderia compor uma “fatura” a ser paga pela manutenção de Brandão no posto.

A equipe econômica foi cobrada a pelo menos adiar parte do plano para depois das eleições para presidentes da Câmara e do Senado.

O anúncio feito às vésperas do pleito foi o principal motivo de críticas por parte do Palácio do Planalto, que teme que medidas impopulares sejam usadas contra aliados do governo nas disputas pelo comando do Congresso.

Membros do banco admitem negociar mudanças no plano, mas afirmam que eventuais ajustes precisam ser compensados com corte de outras despesas. A economia líquida anual estimada é de R\$ 353 milhões este ano e R\$ 2,7 bilhões até 2025.

As medidas anunciadas no início da semana incluem o fechamento de 361 unidades do banco, sendo 112 agências, além do PDV.

Uma das possibilidades de compensação seria substituir o fechamento de algumas agências por outras medidas administrativas de cortes de despesas, como redução no custo com aluguel de imóveis.

Fontes do banco defendem, no entanto, que o plano segue o que outras instituições financeiras estão fazendo e que o enxugamento é necessário.

Falta de traquejo político

Alterar o plano de demissão seria mais complexo, mas não seria impossível mudar prazos, por exemplo, disse a fonte. Essa manobra evitaria que os desligamentos ocorressem no período eleitoral do Congresso.

O argumento em defesa da medida é que ele seria voltado a funcionários que já querem se aposentar. E os benefícios para os funcionários que aderirem podem chegar a R\$ 450 mil.

Segundo uma fonte do banco, o movimento anunciado esta semana faz parte de uma estratégia do banco de investir em setores mais rentáveis, como o agronegócio.

O BB, diferentemente da Caixa Econômica Federal, tem capital aberto na Bolsa de Valores e precisa dar retorno aos acionistas.

Apesar de verem como necessárias as medidas, membros do Ministério da Economia consideram, no entanto, que faltou traquejo político a Brandão, que antes de se mudar para Brasília comandava uma área do HSBC em Nova York.

Ele despacha de São Paulo desde quarta-feira, mas voltou a Brasília ontem.

No banco, a reação às medidas já era esperada, especialmente a insatisfação de prefeitos e deputados com o fechamento de agências.

Executivos da instituição, inclusive, costumam receber parlamentares para explicar movimentos como esse, quando há medida similar. O que foi estranho, dessa vez, foi a reação do presidente, disse uma fonte.

Dentro do BB, Brandão é visto como um executivo tranquilo e obstinado. Ele tem dito a interlocutores que fez a coisa certa ao anunciar o plano de enxugamento e que, por isso, estaria tranquilo.

Busca por nomes

Brandão chegou ao cargo por indicação de Campos Neto, mas nunca foi próximo a Bolsonaro. Uma dança de cadeiras patrocinada por Brandão na cúpula da instituição desagradou a integrantes do governo pouco mais de dois meses após sua posse no BB.

WhatsApp: o que muda com as novas regras de privacidade

O executivo deixou o cargo de diretor de Global Banking e Markets para as Américas do HSBC, baseado em Nova York, e se mudou com a família para Brasília.

Ao longo do dia, mesmo com os apelos da equipe econômica, Bolsonaro chegou a buscar um nome para o lugar de Brandão. Um dos cotados foi Mauro Ribeiro Neto, atual vice-presidente corporativo da instituição financeira.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 15/01/2021

NEOENERGIA DOA R\$ 6 MILHÕES EM REFRIGERADORES PARA ARMAZENAR VACINA EM PEQUENOS MUNICÍPIOS

Por Mariana Barbosa



https://s2.glbimg.com/wJ7kzX80gallEZqkx6aGq3WA-3k=/645x388/i.glbimg.com/og/ig/infoglobo1/f/original/2021/01/14/screen_shot_2021-01-14_at_20.11.16.png

Refrigerador científico para armazenar vacinas Refrigerador científico para armazenar vacinas | Divulgação

A Neoenergia decidiu doar 671 refrigeradores científicos para armazenar vacinas nos municípios de menor IDH nas áreas de concessão das suas distribuidoras Coelba (BA), Celpe (PE), Cosern (RN) e Elektro (SP/MS), inaugurando uma segunda onda de mobilização empresarial no combate à pandemia.

No total, a ação da Neoenergia vai beneficiar 658 municípios, que receberão refrigeradores de 280 litros, com capacidade para armazenar cerca de 18 mil doses de 0,5 ml.

A doação da Neoenergia equivale a R\$ 6 milhões e vai entrar no Programa de Eficiência Energética (PEE) regulado pela Agência Nacional de Eficiência Energética (Aneel). Além de instalar os novos refrigeradores, as distribuidoras vão recolher os equipamentos de refrigeração antigos e substituir as lâmpadas por modelos mais eficientes em postos de saúde, hospitais e nas residências de consumidores de baixa renda.



Os refrigeradores têm temperaturas programáveis e constantes entre +2°C e +8°C, alarmes que avisam quando falta energia e baterias recarregáveis com autonomia de até 12 horas em caso de falta de energia.

Além dos 658 municípios que receberão um refrigerador cada, serão doados mais 13 refrigeradores para os governos da Bahia, do Rio Grande do Norte e de São Paulo.

O programa prevê a substituição de 25 mil lâmpadas nesses municípios ao longo de um ano e meio nos postos e unidades de saúde, além de mais 100 mil nas casas da população de baixa renda.

APOIO LOGÍSTICO

Em reunião virtual com representantes do governo federal na quarta-feira (13), empresários paulistas ofereceram apoio logístico. Dentre as ofertas está o transporte aéreo gratuito dos imunizantes e a possibilidade de redes de farmácias atuarem como postos de vacinação.

Mas uma das propostas da Fiesp foi rejeitada pelo governo: os empresários ofereceram doar uma dose de vacina para cada vacina aplicada nos seus funcionários, numa tentativa de convencer o governo a liberar a compra privada do imunizante.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 15/01/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

‘ACREDITO QUE AINDA VALE A PENA INVESTIR NO BRASIL’

Na semana em que um dos assuntos mais comentados foi o fim da produção de carros da Ford no Brasil e o risco de outras empresas tomarem o mesmo rumo, o presidente da General Motors América do Sul, Carlos Zarlenga, que há dois anos também ameaçou fechar operações, afirma que o tamanho do mercado brasileiro ainda é atrativo para investimentos no setor. “Acredito que ainda vale a pena investir no Brasil”, diz. A GM retomou, no início do mês, o plano de aplicar R\$ 10 bilhões ao longo de cinco anos anunciado em 2019 e que estava suspenso desde março, no início da pandemia da covid-19.

Crítico do sistema tributário, que encarece o produto nacional e as exportações, o executivo ressalta que reformas precisam continuar, especialmente a tributária. Com cinco fábricas e líder de vendas no País, o grupo mudou sua estratégia de precificação em plena crise e vendas em queda acentuada, ação também adotada por outras montadoras. “Aumentamos os preços acompanhando a desvalorização do real, algo que não fazíamos há muito tempo”, diz. “Acho que é uma forma de voltar à rentabilidade.”

Como o sr. viu o anúncio da Ford de fechar suas fábricas?

Não vou comentar sobre um concorrente num momento de decisões tão difíceis.

Diante das discussões que ocorreram, algumas colocando em dúvida a capacidade de o Brasil atrair investimentos, o sr. acredita que o País tem futuro como fabricante de automóveis?

O País terá este ano uma indústria de 2,5 milhões a 2,8 milhões de carros, alta de 25% ou mais em relação ao ano passado, embora não seja uma boa referência por ter sido um ano de muita queda. É uma recuperação que ainda não nos leva aos números de 2019, mas é forte e tem grande oportunidade de continuar nos próximos anos. Então, acredito que ainda vale a pena investir no Brasil.

Custo Brasil, burocracias e carga tributária são empecilhos?



São problemas de longa data e temos de trabalhar para mudar esse quadro.

Também voltou-se a falar que o setor depende de subsídios.

Quando falam que a indústria se acostumou com subsídios, eu digo: 45% a 50% de imposto sobre o preço do carro, enquanto nos EUA é 12%, de que subsídio estão falando? O que tem é uma tentativa de chegar a algo um pouco mais perto de ser razoável, mas nem assim, pois o Brasil tem tarifas duas a três vezes maiores que a média de outros países. Dizer que a indústria depende de incentivos e que não melhorou sua produtividade é uma falta de informação. A pressão tributária é asfixiante. Então, a adequação da política fiscal, do tamanho do Estado e a reforma tributária são fundamentais. O próprio governo fala da importância de se trabalhar uma agenda de competitividade para toda a indústria e entendo que isso vai ocorrer, inclusive para as exportações. Em nenhum outro país a exportação é taxada. O Brasil carrega de 15% a 18% de imposto em cada carro exportado, o que impede nossa competição lá fora.

Em 2019, o sr. chegou a falar em suspender investimentos, o que resultaria em fechamento de plantas. Ainda é preciso alguma medida desse tipo?

Lá atrás, se não fizéssemos investimentos, não haveria renovação de produtos e haveria esse risco. Mas conseguimos fazer acordos e anunciamos investimentos que já começamos a aplicar, como na produção da nova Tracker. O cenário de investimentos que precisávamos está aprovado. Não temos planos agora de fechar plantas nem no Brasil nem na América do Sul. A fábrica de Gravataí é a mais eficiente do mundo para o segmento de carros pequenos e médios. Fizemos a lição de casa em produtividade, redução de custos e eficiência.

A empresa retomou neste mês o plano de aporte de R\$ 10 bilhões até 2024, que estava suspenso desde março. Há mudanças em relação ao projeto inicial?

Paramos no início da pandemia porque não sabíamos qual seria o impacto da queda nas vendas no nosso caixa. Agora, o mercado voltou a operar em níveis razoáveis e decidimos retomar o investimento, principalmente em novos produtos. A única mudança é que vai atrasar um ano e vai até 2025.

Como foi 2020 para a GM?

Adotamos uma estratégia que pode nos ajudar a voltar à rentabilidade. Retomamos a política de preços baseada na planilha de custos. Aumentamos preços num patamar que não ocorria há muito tempo, acompanhando a desvalorização do real. A indústria parou de pensar em ganhar participação de mercado sacrificando margens e assim há mais chances de ser rentável.

Por que no passado os custos cambiais não eram repassados?

Historicamente, não havia repasses por desvalorização do real. Em 2018 e 2019, chegamos a ter produto que era melhor não vender, pois o custo de material era mais alto que o de venda. Agora, vamos operar num ambiente em que o preço será definido de forma racional, pois uma política predatória não funciona para ninguém. Antes, ficávamos perguntando se a desvalorização seria por longo ou curto prazo e ninguém repassava toda a perda, mas as desvalorizações anteriores não foram tão fortes. Em 2020, foi realmente complicado. Teve momento em que o dólar chegou perto de R\$ 6 – em 2019, estava em R\$ 3,90. No ano, a desvalorização foi de 30% e o aumento médio para nossos carros foi de 13%.

Esse repasse é suficiente para recuperar ganhos?

Há um universo de problemas que se mantêm, como o custo Brasil e a pressão tributária que já comentei. Se não fosse isso, os volumes de produção e vendas seriam bem melhores.



A empresa abrirá mão de produtos mais baratos para ter rentabilidade com carros mais caros?

Não serão só produtos de maior valor. Se o real desvalorizar ainda mais e (o dólar) for a R\$ 8, vou repassar para o preço do Onix (o mais barato da marca). É uma variável que não controlo. Se desvaloriza, tenho de repassar. Do contrário, minha operação não é sustentável.

É possível saber se os reajustes afastaram compradores?

Não dá para saber qual foi o impacto dos aumentos e o da covid na queda das vendas, mas nossa participação de mercado se manteve bem. No quarto trimestre, as vendas já ficaram perto do que foi em 2019, mesmo com preços bem mais altos. Bons produtos no Brasil funcionam. A Tracker, por exemplo, era 11.º no ranking de vendas no segmento de SUVs e passou a ser a número um. O cliente recompensa quando se lança carros que ele quer.

A GM pretende focar a produção em modelos de maior rentabilidade, os mais caros, como outras montadoras estão fazendo?

A GM sempre está focada nos segmentos de maior rentabilidade. A Tracker tem fila de espera porque tem mais demanda do que capacidade de produção. O Onix, carro mais vendido do Brasil, tem benefício de escala. Estamos concentrando investimento nos segmentos que achamos que vão crescer mais e ter maior retorno.

O sr. vê a recente parceria entre a Foxconn e Geely como modelo para o futuro do setor?

O futuro está na mudança tecnológica, na eletrificação, no carro autônomo e até na mobilidade aérea. Nesta semana, a GM mostrou na CES (Consumer Electronics Show), nos EUA, um protótipo de carro voador. A GM vai investir US\$ 27 bilhões e lançará 30 modelos globalmente até o fim de 2025. As parcerias são interessantes.

O Brasil está sendo preparado para a mudança tecnológica?

Aqui vai demorar mais para chegar essas tecnologias, mas, como sempre, acabam chegando, às vezes, mais rápido do que se espera. O ciclo de tecnologia ocorre de forma e prazo diferentes em cada país.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 15/01/2021

SEM OBRAS PARA O CRESCIMENTO

Governo tem pouca verba para investir e parte deverá ser gasta com armamento

Notas & Informações, O Estado de S.Paulo

Estradas continuarão a esboroar-se em 2021, se a infraestrutura, já muito comprometida, depender de dinheiro federal para se recompor e, numa hipótese quase fantasiosa, voltar a se expandir e a se modernizar. A verba para obras e outros investimentos, estimada inicialmente em R\$ 28,6 bilhões, ainda poderá encolher, por causa da expansão de gastos obrigatórios. Em 15 anos esse foi o menor valor previsto para a formação de capital fixo para uso público. Mais do que nunca, o Brasil depende do capital privado para projetos indispensáveis ao funcionamento do País – como rodovias, ferrovias, portos, estruturas de geração e distribuição de energia e sistemas de água e saneamento.

Investimentos em máquinas, equipamentos, instalações, habitação e obras de infraestrutura fortalecem a economia de duas formas. O efeito imediato ocorre pela mobilização de mão de obra, muito importante para o aumento do consumo, e pela demanda de equipamentos, como tratores e guindastes, e de materiais, como cimento, combustíveis, metais, vidros, plásticos e cerâmicas. O efeito mais duradouro ocorre pela expansão da capacidade produtiva e da eficiência geral. Com maior potencial, o País pode crescer mais rapidamente, por vários anos, sem pressões inflacionárias e com menor risco de gargalos nas contas externas.

O baixo ritmo da economia brasileira, nos últimos dez anos, é em grande parte explicável pelo baixo investimento e pela baixa eficiência do capital aplicado pelo governo, com muito dinheiro desperdiçado em obras mal projetadas, mal fiscalizadas, superfaturadas e com frequência inacabadas. Além de investir mais que a administração pública, o setor privado tende a usar o dinheiro com eficiência muito maior, exceto, talvez, no caso de setores empresariais superprotegidos e favorecidos com grandes benefícios fiscais.

Mesmo com o esforço maior do setor privado, o valor total investido anualmente vem-se mantendo, em média, nos últimos 20 anos, na faixa de 17% a 18% do Produto Interno Bruto (PIB). Em outros países emergentes, incluídos vários latino-americanos, a razão investimento/PIB tem sido bem maior. Taxas iguais ou superiores a 24% do PIB foram encontradas com frequência, antes da pandemia, e indicadores ainda maiores têm sido observados nas economias mais dinâmicas da Ásia.

No Brasil, o custo do capital, a tributação disfuncional e a instabilidade de regras têm sido, tradicionalmente, importantes obstáculos ao investimento privado. Com a redução dos juros básicos, iniciada no fim de 2016, o capital ficou menos caro e pelo menos esse entrave foi reduzido. Outros fatores, no entanto, mantiveram a economia em marcha lenta a partir de 2014. O baixo ritmo de expansão e de modernização da indústria manufatureira foi uma das características desse período. O agronegócio, no entanto, continuou a investir, a modernizar-se e a ampliar sua presença no mercado internacional. Poucos segmentos da indústria – e o aeronáutico talvez seja o melhor exemplo – exibiram esforço semelhante de modernização e de busca de eficiência.

O setor público permaneceu amarrado e isso se agravou nos últimos dois anos. O Orçamento-Geral da União continua engessado, com despesas obrigatórias consumindo mais de 90% das verbas. Neste ano essa restrição deve aumentar. O aumento dos gastos com aposentadorias e outros benefícios previdenciários vai tornar mais comprimida a parcela de recursos para obras e outros gastos “discricionários”. O mais novo problema apontado pelos técnicos do governo é o aumento do salário mínimo. O reajuste para R\$ 1.100, pouco maior que o previsto anteriormente, deve consumir R\$ 11,6 bilhões a mais do que se previa na proposta orçamentária.

Além de escassa, a verba para investimento ainda estará parcialmente comprometida com gastos militares. Novos tanques e outros armamentos estão entre as prioridades, segundo orientação do presidente Jair Bolsonaro. Reformas e boa gestão poderão superar outros problemas. O problema Bolsonaro é mais complicado e muito mais grave.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 15/01/2021

UNIÃO DIZ QUE ESTRADAS E PORTOS FEDERAIS SEGUEM ABERTOS APÓS PARÁ VETAR EMBARCAÇÕES DO AMAZONAS

Governo paraense proibiu entrada de barcos com passageiros do Estado vizinho, que enfrenta alta de casos de covid-19 e descoberta de nova variante do coronavírus

Por Marlla Sabino e João Ker

BRASÍLIA - O Ministério da Infraestrutura afirmou, em resposta ao Estadão/Agência Estado, que nenhuma rodovia federal, instalação portuária sob gestão federal, aeroporto ou porto será fechado por conta das medidas restritivas impostas pelo governo estadual do Pará. Nesta quinta-feira, 14, o governador Helder Barbalho (MDB) publicou decreto que proíbe embarcações com passageiros do Amazonas a entrarem no Estado a partir de hoje.

O governador justificou a medida como uma forma de proteger os cidadãos do Estado de um aumento no número de casos da covid-19. No decreto, ele determina que órgãos e entidades ligados ao Sistema de Segurança Pública e Defesa Social do Pará (SIEDS) estão aptos a aplicar sanções progressivamente para quem desrespeitar a decisão. A multa para as embarcações que violarem o decreto é de R\$ 10 mil, sob risco de apreensão do veículo.

De acordo com Acácio Miranda da Silva Filho, especialista em Direito Constitucional, Eleitoral e Internacional, a competência do Estado em restringir a circulação é uma questão de sobrepor o direito coletivo ao individual. “Não há possibilidade de restrição da livre circulação no País, até porque as fronteiras são apenas limites territoriais. Contudo, em virtude de vivermos uma excepcionalidade de saúde pública, vamos ponderar os direitos coletivos em detrimento dos individuais.”

“A condição é que o ato seja determinado com base em evidências científicas e em análises sobre as informações estratégicas em saúde, além de serem limitadas no tempo e no espaço ao mínimo indispensável à promoção e à preservação da saúde pública”, aponta Saulo Stefanone Alle, especialista em Direito Internacional do Peixoto & Cury Advogados.

O anúncio foi feito após um aumento de casos, internações e mortes pela doença causada pela covid-19 no Amazonas. A explosão de casos fez com que o número de sepultamentos em Manaus crescesse 193% em um mês. Diante do agravamento da situação, o prefeito de Manaus, David Almeida, decretou estado de emergência pelo período de 180 dias na tentativa de conter o avanço da pandemia.

Em maio do ano passado, o Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu que governadores e prefeitos têm competência para impor normas restritivas à locomoção de pessoas e aos transportes interestadual e intermunicipal, sem necessidade de observar uma determinação do governo federal. Os ministros, porém, ressaltaram que é necessário preservar a locomoção de serviços essenciais.

Uma lei que trata da circulação de pessoas também foi sancionada pelo presidente Jair Bolsonaro no ano passado. A norma permite que autoridades adotem, no âmbito de suas competências, restrição excepcional e temporária de entrada e saída do País e locomoção interestadual e intermunicipal por rodovias, aeroportos e portos. A medida, porém, depende de recomendação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) ou do órgão estadual de vigilância sanitária.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 15/01/2021



VALOR ECONÔMICO (SP)

DIVERSAS - CURTAS

VALE ENFRENTA INCÊNDIO

Na madrugada de quinta-feira um dos carregadores de minério de ferro do Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, localizado em São Luís e de propriedade da Vale, pegou fogo. Segundo a companhia, o incidente não interrompeu as operações do terminal e os carregamentos de minério de ferro se mantiveram. O incêndio aconteceu o pier 4. No Ponta da Madeira, a Vale opera quatro piers para carregar os navios com o minério produzido em Carajás (PA). “As brigadas de incêndio e o corpo de bombeiros foram acionados e o fogo contido sem vítimas, nem danos ambientais. O terminal continua em operação. O local afetado passará por avaliação. As causas do incidente estão sendo apuradas”, informou a Vale.

CONCLUSÃO DE COMPRA

A farmacêutica Fresenius Kabi acabou de concluir a incorporação da Novafarma, adquirida em 2014. Com a compra da empresa, a Fresenius Kabi conseguiu ampliar sua capacidade de fornecer medicamentos intravenosos. A Novafarma fica em Anápolis (GO), onde tem um centro de distribuição e um de pesquisa.

NOVO MEDICAMENTO

A Genom, unidade de negócios de prescrição médica da União Química, lançou três produtos para o mercado de saúde feminina: o probiótico 'Bio 5', o 'D3Caps' (vitamina D) e o suplemento alimentar 'Mega Mater' para gestantes. A companhia teve crescimento de vendas na categoria de vitaminas e polivitamínicos de 37,2% em volume. O investimento da companhia em pesquisa e desenvolvimento é de R\$ 100 milhões e está focado nos lançamentos de produtos e inovações incrementais, incluindo novas apresentações para o mercado.

PORTO DE SANTOS

As empresas Bracell, Santos Brasil e Conport Afretamentos Marítimos apresentaram as melhores ofertas em uma disputa por três contratos temporários no Porto de Santos. Agora, as empresas têm cinco dias para apresentar os documentos e confirmar a vitória. A vigência dos contratos é de 180 dias ou até que as áreas sejam definitivamente leiloadas. A fabricante de celulose Bracell deu o melhor lance por uma área na região do Paquetá. Os outros dois terminais, na região do Saboó, deverão ficar com a Santos Brasil e com a Conport.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 15/01/2021

BRASIL ABRE COMPRA PÚBLICA A ESTRANGEIRO

País fará ainda este mês primeira oferta dentro da acordo global

Por Assis Moreira — De Genebra



[https://s2.glbimg.com/gvAuYf0ojEGGKHGh0C4RfCcgBxs=/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/X/n/3eKr4IRUqI2gFGz8GbhQ/foto15bra-211-assis-a2.jpg](https://s2.glbimg.com/gvAuYf0ojEGGKHGh0C4RfCcgBxs=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/X/n/3eKr4IRUqI2gFGz8GbhQ/foto15bra-211-assis-a2.jpg)

O secretário Lucas Ferraz: "Nossa primeira oferta já está pronta e deverá ser entregue ainda em janeiro" — Foto: Imagem Valor Econômico

O Brasil vai oferecer pela primeira vez acesso para companhias estrangeiras em licitações de compras públicas tanto do governo federal como também estaduais e municipais em negociação na Organização Mundial do Comércio (OMC).

O país pediu adesão plena ao Acordo de Compras Públicas (ACP) em maio de 2020. A demanda passa por um período de negociação com os participantes. "Nossa primeira oferta já está pronta e deverá ser entregue ainda em janeiro", afirmou o secretário de Comércio Exterior, Lucas Ferraz.

"Será uma oferta mais ambiciosa que as feitas anteriormente nos acordos comerciais do Brasil, as quais considero tímidas, e envolverá, pela primeira vez, entes sub-federais", acrescentou.

Como a negociação para ser aceita envolve uma barganha, na primeira oferta o Brasil é mais conservador. Mas, conforme o secretário, já partirá de um patamar mais elevado do que os negociados em acordos passados, que nunca envolveram o mercado de compras públicas de estados e municípios. O resultado final das negociações na OMC tem potencial para a abertura brasileira ser mais ambiciosa.

Lucas Ferraz ressalta que não se trata de abertura unilateral, porque ao mesmo tempo empresas brasileiras vão ter acesso a mercados de compras públicas bilionários de países que já participam do acordo da OMC. "O que buscamos é, à medida que haja reciprocidade dos países-membros, alcançarmos um resultado que envolva todos os entes da federação: federal, Estados e municípios", disse Ferraz.

“Esperamos que o Brasil faça uma oferta estratégica, com exclusões bem pensadas relacionadas ao estímulo de compras públicas em inovação, tecnologia, pequenas e médias empresas”, afirmou Fabrizio Panzini, gerente de negociações comerciais da Confederação Nacional da Indústria (CNI). “Se a negociação é bem-sucedida e equilibrada, pode conciliar ganhos nossos de exportação para outros países e preservação de políticas públicas que são estratégicas e que todas as economias fazem para estimular suas economias.”

O ACP não se aplica automaticamente a todas as aquisições feitas pelos governos dos membros desse acordo. Cada um apresenta na OMC uma lista onde facilita a participação de estrangeiros. Alguns estudos estimam que o Japão só abriu 7% a 10% de seu mercado para estrangeiros pelo ACP, a União Europeia, apenas 20%, e a Noruega, 12%, por exemplo.

O mercado de compras públicas brasileiro total é estimado em US\$ 157,4 bilhões por ano, mas é um dado não recente. O governo central faz 45% das aquisições, os Estados, 25%, e os municípios, 30%. O setor público brasileiro é grande comprador de bens e serviços de todo tipo, desde commodities básicas, remédios, combustíveis, produtos têxteis a equipamentos de alta tecnologia.

Isso inclui também construção civil, serviços de saúde, seguros, material para educação, equipamentos médicos e remédios. As empresas estatais compram muitos equipamentos elétricos, por exemplo. Estados têm muita aquisição de ônibus e equipamento de transporte. A área de defesa e segurança pública compra muitos uniformes, coturnos, armamentos.

O Brasil já incluiu abertura do mercado de compras públicas em acordos com o Peru, Chile, dentro do Mercosul, no acordo Mercosul-União Europeia e no acordo Mercosul-Efta (Suíça, Noruega, Islândia e Liechtenstein). Mas nenhum está em vigor, por diferentes razões, como falta de aprovação no Parlamento.

Para Panzini, o acordo na OMC é mais delicado. Não há nenhum outro grande país emergente nesse entendimento. Além disso, a possível entrada da China preocupa a indústria brasileira em razão de práticas chinesas não de mercado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 15/01/2021

CAF APROVA COOPERAÇÃO TÉCNICA PARA ESTRUTURAR NOVA CONCESSÃO DA MALHA OESTE

Cronograma preliminar prevê contratação de consultores para estudos no primeiro semestre de 2021, com publicação do edital e leilão em 2023

Por Valor — Brasília

O Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF) aprovou cooperação técnica para a estruturação da nova concessão da ferrovia Malha Oeste, no valor de até US\$ 3 milhões, segundo informações divulgadas pelo Ministério da Economia. A relicitação da Malha Oeste teve sua qualificação recomendada no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

Com a aprovação, o CAF contratará os consultores junto ao setor privado e agregará ao projeto à expertise do banco em projetos de infraestrutura e financiamentos, em conjunto com a equipe do governo federal. O procedimento licitatório será executado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), assim como acontece nas demais concessões de ferrovias.

A Malha Oeste é controlada pela Rumo, que também detém as concessões das Malhas Paulista, Norte, Central e Sul. Os trechos da Malha Oeste perpassam os Estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul, com 1.973 quilômetros de extensão de linhas, em bitola de um metro.

Em julho de 2020, a Rumo Malha Oeste protocolou, junto à ANTT, pedido de adesão a processo de relicitação (devolução da concessão) referente ao Contrato de Concessão celebrado com a União, nos termos da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, e regulamentado pelo Decreto nº 9.957/2019.

O cronograma preliminar do projeto prevê a contratação dos consultores para a realização dos estudos ainda no primeiro semestre de 2021. A publicação do edital e o leilão da nova concessão devem ocorrer no primeiro semestre de 2023.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 15/01/2021



DIÁRIO DE PERNAMBUCO - PE

PORTO DO RECIFE E COMPLEXO DE SUAPE TERÃO NOVOS PRESIDENTES

À frente da Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco, Geraldo Julio anunciou mudanças na gestão do Porto do Recife e do Complexo Industrial Portuário de Suape. No primeiro, Marconi Muzzio, administrador de empresa e mestre em Gestão Pública, é o nome que vai substituir o recém-empossado Jaime Alheiros, que havia assumido a presidência em dezembro no lugar de Carlos Vilar. Em Suape, Leonardo Cerquinho deixa o cargo para dar lugar a Roberto Gusmão, engenheiro e ex-secretário de infraestrutura do Recife. A mudança acontece a partir do dia 1º de fevereiro.

Leonardo Cerquinho assumiu a presidência de Suape em janeiro de 2019 e, no seu primeiro ano de gestão, o complexo bateu recorde na movimentação. Em 2019, foram movimentadas 23,8 milhões de toneladas de cargas, um crescimento de 2% em relação a 2018, quando haviam sido movimentadas 23,4 milhões toneladas. O recorde anterior era de 23,6 milhões de toneladas registrado em 2017. No seu segundo ano de gestão, Cerquinho voltou a colocar Suape em posição de destaque com novo recorde histórico de movimentação, com o maior volume dos 42 anos de história do porto. Foram movimentadas 25,6 milhões de toneladas em 2020, alta de 7,53% sobre o ano anterior.

O novo gestor de Suape, Roberto Gusmão, foi presidente da Autarquia de Manutenção e Limpeza Urbana do Recife (Emlurb) e secretário de Infraestrutura do Recife.

Recife

No Porto do Recife, esta será a segunda troca de comando em dois meses. No início de dezembro, o arquiteto e urbanista Jaime Alheiros foi anunciado como novo presidente do ancoradouro, em substituição a Carlos Vilar, que tinha 45 anos no Porto do Recife e ocupava a presidência pela terceira vez. No fechamento de 2020, o ancoradouro fechou com balanço positivo de 12% de crescimento.

Agora, Geraldo Julio anunciou que Marconi Muzzio vai assumir a gestão no lugar de Alheiros e ele será o 23º presidente, entre titulares e interinos, desde o convênio de delegação firmado entre o Governo do Estado de Pernambuco e a União Federal em junho de 2001 e que passou a administração e exploração do Porto Organizado do Recife para o Estado de Pernambuco.

Marconi Muzzio é analista do Tribunal de Contas do Estado (TCE) e foi Secretário Executivo de Turismo do Estado em 2011. Em 2013, assumiu a Secretaria de Administração e Gestão de Pessoas do Recife, depois a Chefia de Gabinete do Prefeito em 2017 e voltou à Administração em 2019, ano em que foi designado membro do Conselho Nacional dos Dirigentes de Regimes Próprios de Previdência Social - CONAPREV.

Fonte : Diário de Pernambuco - PE

Data : 15/01/2021

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

LEI DAS LICITAÇÕES AVANÇA EM CONTROLE DE CORRUPÇÃO, AVALIAM ESPECIALISTAS

Próxima a ser sancionada, medida incorpora aspectos ambientais e sociais nas compras públicas

Com a iminência da nova Lei de Licitações, as empresas devem se preparar para regras mais abrangentes na participação em grandes obras públicas neste ano. As vencedoras de concorrências acima R\$ 200 milhões passam a ter seis meses para incorporar programas de controle de corrupção. Também serão valorizados nos critérios dos editais aspectos ambientais e sociais. O setor privado, no entanto, considera a lei tímida para a desburocratização nas compras públicas.

Para Valdir Simão, ex-ministro da CGU e sócio no escritório Warde Advogados, o prazo de adequação é positivo. Se não existisse ou fosse mais curto, empresas poderiam ficar de fora da disputa.

A existência de um programa de integridade, relativo a controles internos de corrupção, passou a ser um dos critérios de desempate e será levada em conta para reduzir eventuais sanções às companhias, diz Thiago Sombra, do Mattos Filho.

Especialistas também esperam que a lei impulse a adoção de critérios ambientais e sociais nos editais. A razão é a presença do desenvolvimento nacional sustentável como uma das diretrizes das licitações citadas na lei, segundo Lucas Sant'Anna, do Machado Meyer.

Apesar dos avanços, o projeto, que precisa de sanção presidencial, é considerado opaco pelo setor privado em relação à desburocratização nas compras públicas. É visto como uma "repaginação já desatualizada da Lei 8.666", de acordo com Bruno Aurélio, do Demarest.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data : 15/01/2021



FOLHA DE PERNAMBUCO - PE

NOVAS LIDERANÇAS DE CAMINHONEIROS TENTAM EMPLACAR GREVE

Caminhoneiros que se dizem pouco representados pelos líderes de paralisações anteriores estão à frente de movimento em redes sociais para convocar uma greve no dia 1º de fevereiro.

O CNTRC (Conselho Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas), criado em setembro, está promovendo o ato. O grupo criou uma interlocução entre caminhoneiros, associações, cooperativas e sindicatos, segundo o presidente Plínio Dias.

Ele afirma que o CNTRC está em processo de obtenção do CNPJ, que teria sido atrasado pela pandemia. Segundo Dias, a categoria reclama da política de reajustes do custo do combustível praticada pela Petrobras, que levou em conta preços do mercado internacional, e pede que o julgamento da tabela do frete seja retomado no Supremo Tribunal Federal.

José Roberto Stringasci, da ANTB (Associação Nacional de Transporte do Brasil), outra entidade à frente da campanha, diz que as lideranças que representavam a categoria em 2018 não trouxeram as respostas necessárias para o grupo.

Representantes dos caminhoneiros em paralisações anteriores estão divididos em relação à adesão da greve em fevereiro.

Wallace Landim, o Chorão da paralisação de 2018 e presidente da Abrava, afirma que ainda avalia se irá apoiar o movimento. Caminhoneiros do Porto de Santos se posicionaram em redes sociais contra os atos.

Para o caminhoneiro Salvador Edimilson Carneiro, conhecido como Dodô, a repercussão da convocação está grande, mas ele diz não ter certeza sobre a paralisação diante das dificuldades de articulação nos grupos.

O Ministério da Infraestrutura diz que nenhum transportador pode falar em nome de todo o grupo e que as entidades que chamam a greve representam a opinião de seus dirigentes.

A pasta monitora os movimentos de caminhoneiros desde 2018, quando houve grande paralisação a partir de maio. A avaliação é que não há adesão para a paralisação do dia 1º de fevereiro.

Fonte: Folha de Pernambuco - PE

Data : 15/01/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PILONI: CORREDOR HIDROVIÁRIO E BR 163 REDUZIRAM OS CUSTOS LOGÍSTICOS EM 30% NO ARCO NORTE

Por Dérika Virgulino ECONOMIA 15 Janeiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170515-hidroviarias-do-brasil-comboio.jpg>

Arquivo

O derrocamento do Pedral do Lourenço, outra obra importante para a região, terá início este ano.

O investimento em infraestrutura do Arco Norte está entre as prioridades do Ministério da Infraestrutura. Isso porque àquela região tem se tornado uma das mais importantes saídas da carga do agronegócio, especialmente do estado do Mato Grosso. Em razão disso, o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, afirmou que já existem R\$

10 bilhões de recursos em obras em andamento, tanto para o setor portuário quanto hidroviário. A afirmação foi feita durante Podcast 'Caminhos do Brasil', promovido pelo Ministério da Infraestrutura, realizado na última quarta-feira (13).

As hidroviarias representam importantes vias de escoamento do grão pelo Norte do país. E de acordo com Piloni os investimentos feitos em 2020 no corredor hidroviário, especialmente nas hidroviarias dos Rios Madeira e Tapajós, somadas à pavimentação do BR-163, já contribuíram para a redução dos custos logísticos na ordem de 30%. Atualmente a Hidrovia do Madeira vem passando por obras de dragagens.

Ele lembrou ainda que as fases preliminares do projeto do derrocamento do Pedral do Lourenço no Rio Tocantins estão em andamento e que as obras terão início ainda este ano. Piloni ressaltou que esta obra é de extrema importância para o Arco Norte, pois vai possibilitar o "destravamento" da hidrovia para o transporte de cargas e redução dos custos logísticos.

O Pedral possui 35 quilômetros de extensão e fica localizado entre as Ilhas Bogéa e o município de Santa Terezinha do Tauri, no estado do Pará. A obra consiste no desmonte de rochas que ficam

próximas à represa de Tucuruí. Segundo informações do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), considerando a variável profundidade na região dos pedrais, o empreendimento aumentará a capacidade navegável de 18% para 98%. Já levando em consideração a velocidade da correnteza, a capacidade deve ir para 30%.

Piloni afirmou também que as realizações em infraestrutura em 2020 permitiram a redução em 11% do frete agrícola no país.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/01/2021

EMPRESAS DE LOGÍSTICA APOSTAM EM NOVAS TECNOLOGIAS PARA MELHORAR OPERAÇÃO

Por Dérika Virgulino ECONOMIA 14 Janeiro 2021

O setor de logística foi um dos mais afetados pela pandemia do novo coronavírus (Covid-19). Em razão disso, empresas precisaram se reinventar e investir em tecnologias que priorizassem a automação, com vista à redução do contato entre as pessoas. Assim, a preocupação inicial com a saúde de colaboradores e clientes foi se estendendo a investimentos que buscavam também a melhoria da eficiência operacional e o aumento da confiabilidade de processos.

Para o diretor comercial da Log-In Logística Intermodal, Maurício Alvarenga, a atuação da empresa com a cabotagem, que é essencialmente multimodal, torna ainda mais essencial o investimento em novas tecnologias. Segundo ele, existe a necessidade de conectar os vários modais numa espécie de interface única.

Pensando nisso, a empresa criou uma plataforma de integração modal que será lançada ainda este mês. O sistema já foi testado entre alguns clientes em 2020, e permitirá, entre outros benefícios, o acompanhamento de contêineres onde quer que esteja, no navio ou porto, por meio do acesso à plataforma com o uso de uma senha.

Em razão da pandemia, a Log-In também passou a atuar em frentes mais internas. A primeira delas voltada para o cuidado com os colaboradores, sobretudo, os tripulantes dos navios. Outra frente também interna foi o investimento em RPA (Robotic Process Automation) que, segundo Alvarenga, também trouxe benefícios para os clientes que passaram a fazer acompanhamentos online. O RPA automatizou processos que antes eram manuais.

Foram realizados ainda investimentos em ferramentas de tecnologia com o objetivo de reduzir o consumo de combustível da frota. Ele explicou que a inovação possibilita a leitura de informações de dentro das máquinas dos navios, e o envio de dados diretamente para o comandante. Isso permite que este conduza a embarcação da melhor forma possível até o porto. Além de reduzir custos, a tecnologia contribui para a diminuição na emissão de CO2 para o meio ambiente.

A VLI Logística criou há três anos o Inova VLI. De acordo com o gerente de transformação digital e inovação, Loic Hamon, o programa se desenvolve a partir de três frentes: detectar tendências tecnológicas, inovação aberta e foco na colaboração com startups, universidades, grandes empresas, entre outros agentes. Em 2020, a companhia desenvolveu e priorizou mais de 70 iniciativas digitais de médio e grande porte. Segundo ele, tais iniciativas estão alinhadas aos objetivos de fortalecer uma cultura mais ágil centrada no cliente e transformar o core business para gerar eficiência.

Recentemente a empresa experimentou o uso de drones no processo de arqueação dos navios (leitura digital do calado). Conforme explicou Hamon, além de eliminar a necessidade de lanchas, a companhia reduziu pela metade o tempo da operação. Ele afirmou ainda que a VLI vem estudando o uso de tecnologias para otimizar outras operações como Recheio Digital e Inspeção Remota de Porões.



Já em 2021, no Porto de Santos, a empresa realizou o kick-off do projeto “Proteção à vida”, que utiliza a Internet das Coisas (IoT) para controlar o acesso às áreas de risco do terminal, indicar rota de fuga mais segura e diminuir o tempo de evacuação total.

O especialista em logística da MáximaTech e da onBlox, Fabrício Santos, afirmou quem vem observando o avanço principalmente da inteligência artificial, cada vez mais plugada nos sistemas e ajudando na automação de tarefas. Ele acredita que uma grande tendência para esse ano, que começou em 2020, serão os assistentes virtuais e seus comandos por voz, ajudando os gestores.

Outra tendência, segundo ele, é a automação sistêmica na geração e direcionamento das demandas a serem realizadas pelos operadores, liberando os gestores para cuidarem de atividades mais estratégicas. Já os robôs e drones ainda estão restritos a uma minoria mais tecnologicamente madura. Ele disse que IoT também depende de um grande investimento em infraestrutura por parte do governo para sustentar toda a troca de dados necessária.

No setor portuário, ele reforça que o uso do blockchain vai trazer mais segurança e precisão nas informações de todo o processo portuário, que é mais longo e conta com várias pessoas e empresas envolvidas. Além disso, uma das tendências são os softwares de formação de carga em 3D, que ajudam nos cálculos de cubagem de navios e contêineres, otimizando o espaço para mercadorias e reduzindo o custo geral do frete. Santos destacou que esta tecnologia ainda é pouco utilizada no Brasil, mas deve ganhar força nos próximos anos.

A Log-In também vem investimento em inovação em seu terminal portuário no estado do Espírito Santo. O contrato de concessão foi renovado ano passado até 2048. Alvarenga afirmou que agora com a renovação será possível fazer os investimentos necessários, até mesmo em cumprimento às obrigações contratuais. Ele informou que alguns dos investimentos serão em novos guindastes, bem como em tecnologia nos equipamentos portuários, de modo a garantir o aumento da produtividade.

Para tanto, em 2019 a empresa levantou capital financeiro para a realização de investimentos nos mais diversos setores da companhia. No terminal, o montante a ser investido será de R\$ 130 milhões. Os recursos também serão investidos na expansão da cabotagem com a aquisição de novos navios. Segundo ele, a depender das condições do mercado, a ideia é adquirir um navio este ano.

A empresa aguarda ainda as definições sobre o Projeto de Lei (PL 4199/2020), BR do Mar para definir o melhor modelo de investimento. Alvarenga explicou que o que muda com o projeto é a forma de fazer o investimento, ou seja, com o projeto será possível trazer mais rápido o navio.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/01/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

Para obter maiores informações consulte as instruções constante no site da Merco Shipping (www.mercosshipping.com.br).

Fonte : InforMS



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 010/2021
Página 36 de 36
Data: 15/01/2021
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Data : 20/04/2006