

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 012/2021
Data: 19/01/2021**

ÍNDICE

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

| | |
|---|-----------|
| A TRIBUNA DIGITAL (SP) | 4 |
| TRABALHADORES DO PORTO DE SANTOS TERÃO PRIORIDADE NA VACINAÇÃO | 4 |
| MATHEUS MILER: DESESTATIZAR PARA AVANÇAR - PARTE II..... | 5 |
| CILINDRO DE OXIGÊNIO DEIXA O PORTO DE SANTOS EM DIREÇÃO A MANAUS | 6 |
| MAERSK RENOVA PARCERIA COM ORGANIZAÇÃO AMBIENTAL PARA LIVRAR OCEANOS DE PLÁSTICO | 7 |
| ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS | 7 |
| ANTAQ DETERMINA PRIORIDADE AO TRANSPORTE DE MATERIAL HOSPITALAR E OXIGÊNIO PARA O AMAZONAS | 7 |
| ABTRA – ASSOC. BRAS. DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS | 8 |
| SANTOS BRASIL VENCE EDITAL PARA EXPLORAR 64 MIL METROS QUADRADOS NO PORTO DE SANTOS..... | 8 |
| CARGA EM CONTÊINER REGISTRA ALTA DE 6% NO PORTO DE PARANAGUÁ | 9 |
| PORTO DE FORTALEZA ATINGE VÁRIOS RECORDES EM 2020 | 10 |
| O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP | 13 |
| TRABALHADORES PORTUÁRIOS SÃO INCLUÍDOS NO GRUPO PRIORITÁRIO DE VACINAÇÃO CONTRA COVID-19 | 13 |
| RECEITA FEDERAL APREENDE 853 KG DE COCAÍNA NO PORTO DE SANTOS (SP) | 13 |
| “2021 SERÁ O ANO EM QUE MAIS SE EXECUTARÃO ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS NA HISTÓRIA”, DIZ PILONI | 14 |
| CODESA – SETOR PRODUTIVO DEBATE DESESTATIZAÇÃO | 14 |
| PORTO CABEDELO E CINEP QUEREM ATRAIR NOVOS INVESTIMENTOS | 15 |
| CORREIO BRAZILIENSE - BR | 16 |
| INDICADOR DO BC MOSTRA DESACELERAÇÃO DA ATIVIDADE ECONÔMICA..... | 16 |
| ISTOÉ - DINHEIRO | 18 |
| DISTRIBUIDORAS CUMPREM 97,6% DA META DE DESCARBONIZAÇÃO PARA 2020, DIZ ANP | 18 |
| PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS APENAS NO 2º SEMESTRE TRAZ PREJUÍZOS AO PAÍS, DIZ MME | 19 |
| AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS | 19 |
| PAGAMENTO POR SERVIÇOS AMBIENTAIS PODE SER PASSO IMPORTANTE PARA MERCADO DE CARBONO | 19 |
| PERTO DE CADUCAR, MP 998 DAS TARIFAS DE ENERGIA SERÁ APROVADA, AFIRMA BENTO ALBUQUERQUE..... | 22 |
| GOVERNO GAÚCHO ADIA LEILÃO DE PRIVATIZAÇÃO DA CEEE-D | 24 |
| JORNAL O GLOBO – RJ | 25 |
| PETROBRAS FICA MAIS PERTO DE VENDER REFAP, NO RS. VEJA QUEM ESTÁ NA FRENTE PARA LEVAR A REFINARIA | 25 |
| GRANDES EMPRESAS SE MOBILIZAM PARA COMPRAR USINAS DE OXIGÊNIO PARA DOAR PARA HOSPITAIS | 26 |
| FORD: SEM INTERESSE DE OUTRAS MONTADORAS, GOVERNO BUSCA PLANO B PARA EMPRESAS DE OUTROS SETORES | 27 |
| ASSUMIREM FÁBRICAS DA AMERICANA NO BRASIL..... | 27 |
| MARCO DO SANEAMENTO GERA NOVO EMBATE ENTRE OS MINISTROS PAULO GUEDES E ROGÉRIO MARINHO | 28 |
| O ESTADO DE SÃO PAULO - SP | 29 |
| NO 7º MÊS SEGUIDO DE ALTA, ‘PRÉVIA’ DO PIB TEM ELEVAÇÃO DE 0,59% EM NOVEMBRO, APONTA BC | 29 |
| BNDDES LIBERA R\$ 941,6 MILHÕES PARA DUAS USINAS DA SÃO MARTINHO | 29 |
| EXPORTAÇÃO DE CAFÉ DO BRASIL BATE RECORDE EM 2020; EFEITO DA SECA AINDA SERÁ AVALIADO..... | 30 |
| ASSOCIAÇÃO MAIS REPRESENTATIVA DE CAMINHONEIROS DESCARTA GREVE A PARTIR DE 1º DE FEVEREIRO..... | 32 |
| VALOR ECONÔMICO (SP) | 33 |
| RENOVAÇÃO DE CONTRATO DA MRS GANHA PRIORIDADE E SAI ATÉ 3º TRI | 33 |
| LEILÃO DE SÉPIA E ATAPU ESTÁ PREVISTO PARA NOVEMBRO DESTES ANO, DIZ MINISTRO..... | 35 |
| PETRORIO PREVÊ OFERTA EM FEVEREIRO E USO DE RECURSOS PARA INVESTIMENTOS E AQUISIÇÕES..... | 35 |
| ANP PUBLICA RESOLUÇÃO SOBRE INDICAÇÃO DE ÁREAS PARA RODADAS..... | 36 |
| MRS ESTÁ PERTO DE RENOVAR CONCESSÃO | 36 |
| TRÁFEGO DE VEÍCULOS NAS ESTRADAS DA ECORODOVIAS CAI 10,4% DURANTE A PANDEMIA | 37 |
| GANDINI É EXEMPLO DAS AGRURAS DOS IMPORTADORES | 37 |
| FOLHA DE SÃO PAULO - SP | 39 |
| PREÇO DO FRETE MARÍTIMO ENTRE CHINA E EUROPA QUADRUPLICA E AMEAÇA OFERTA DE BENS | 39 |
| DIÁRIO DO NORDESTE - CE | 41 |
| PORTO DO MUCURIBE BATE RECORDE DE RECEITA EM 2020; MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS CRESCE 12% | 41 |



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 012/2021
Página 3 de 45
Data: 19/01/2021
www.mercoshipping.com.br
merc@mercoshipping.com.br

| | |
|---|-----------|
| PORTAL PORTOS E NAVIOS..... | 42 |
| PETROBRAS REVITALIZARÁ EDIFÍCIO-SEDE NO RIO DE JANEIRO | 42 |
| PORTOS DO RIO GRANDE DO SUL DIVULGAM BALANÇO DO ANO DE 2020 | 43 |
| MERCADO DE PETRÓLEO 'CAUTELOSAMENTE OTIMISTA' DA OPEP SE RECUPERARÁ EM 2021 | 44 |
| MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA..... | 45 |
| MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS | 45 |



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TRABALHADORES DO PORTO DE SANTOS TERÃO PRIORIDADE NA VACINAÇÃO

Ministério da Saúde inclui profissionais do setor de transporte entre os grupos que vão receber as doses do imunizante no primeiro grupo

Por Fernanda Balbino Leopoldo Figueiredo



[https://www.atribuna.com.br/image/content/d/policy:1.75222:1573386784/Estivador-porto-de-Santos.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=462093c&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/content/d/policy:1.75222:1573386784/Estivador-porto-de-Santos.jpg?f=2x1&pf=462093c&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Trabalhadores foram considerados prestadores de serviços essenciais (Carlos Nogueira/ AT)

Os profissionais da área de transporte – considerados prestadores de serviços essenciais para o desenvolvimento do Brasil – foram incluídos no grupo prioritário

na campanha de vacinação do Ministério da Saúde contra a Covid-19. A medida integra informe técnico do órgão publicado ontem.

De acordo com o documento, estão nessa categoria caminhoneiros, portuários (incluindo trabalhadores da área administrativa) e funcionários das companhias aéreas nacionais, de empresas metro ferroviárias de passageiros e de cargas, de empresas brasileiras de navegação, além de motoristas e cobradores de transporte coletivo rodoviário de passageiros urbano e de longo curso.

A inclusão foi comemorada pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas. “Essa é uma grande notícia para nossos trabalhadores que continuaram, mesmo durante toda a pandemia, prestando um grande serviço ao nosso país. Esses profissionais terão o suporte do Governo Federal para garantir a vacinação como grupo prioritário e vamos garantir segurança e as condições que eles precisam para continuar nas estradas, portos e ferrovias”, declarou.

Segundo o Ministério da Infraestrutura, para se vacinar, esses profissionais terão de comprovar, por meio de documentação, que integram esses grupos.

Na campanha de vacinação do Ministério da Saúde, iniciada ontem, foram considerados prioritários os trabalhadores de saúde, pessoas com 60 anos ou mais, pessoas com deficiência institucionalizadas, população indígena aldeada, povos e comunidades tradicionais ribeirinhas e quilombolas, grupo com morbidades, funcionários do sistema carcerário, presos, pessoas em situação de rua, funcionários das forças de salvamento e segurança, forças armadas, trabalhadores da educação e pessoas com deficiência permanente grave.

PEDIDO A inclusão dos portuários entre os grupos prioritários foi requerida por diversas associações empresariais do setor. O primeiro pedido sobre o tema partiu da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop). Segundo o presidente da entidade, Sérgio Aquino, nos portos de Santos e São Sebastião, entre trabalhadores portuários avulsos e vinculados, há 15.813 profissionais.

De acordo com o presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Conceição Silva, no País cerca de 112 mil pessoas atuam no setor portuário.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 19/01/2021

MATHEUS MILER: DESESTATIZAR PARA AVANÇAR - PARTE II

Modelo proposto pelo governo prevê a alienação das ações representativas do capital social da Codesa e a cessão onerosa dos portos organizados de Vitória e de Barra do Riacho

Por *Matheus Miler*



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.131734:1607444382/Ilustrac-o-Porto-Mar-Arte-Padron.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=3062dce&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.131734:1607444382/Ilustrac-o-Porto-Mar-Arte-Padron.jpg?f=2x1&pf=3062dce&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Matheus Miler: Desestatizar para avançar - parte II (Ilustração: Padron)

A publicação do aviso de audiência pública da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) 19/2020 – que se destina a dar publicidade e colher subsídios sobre os instrumentos técnicos e jurídicos que darão suporte à desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) – é uma importante etapa no processo inédito da venda de uma autoridade portuária. O modelo proposto pelo Governo Federal prevê a alienação das ações representativas do capital social da Codesa e a cessão onerosa dos portos organizados de Vitória e de Barra do Riacho.

Garantindo ao novo concessionário a total liberdade para exploração das áreas operacionais e não operacionais, o modelo proposto é um excelente teste para balizar a desestatização de outras autoridades portuárias que administram os principais portos públicos do País.

Com a estimativa de arrecadação de mais de R\$ 2 bilhões ao longo do contrato de concessão – que tem por objeto o desempenho das funções de Administradora Portuária - o novo concessionário pagará, além da outorga inicial, o percentual de 7,5% da receita bruta de sua operação, a título de contribuição variável, e 2% do valor atribuído ao terreno greenfield de Barra do Riacho, até que a área seja comercialmente explorada. Suportando também o reembolso das despesas da fiscalização a ser realizada pela Antaq.

As justificativas e a relevância do projeto foram abordadas em matérias anteriores, e muito debatidas pela comunidade portuária. Em suma, o Governo pretende, além de modernizar a gestão da autoridade portuária, arrecadar recursos e diminuir a presença do Estado na atividade portuária.

No meu último artigo, publicado nesta coluna em dezembro, que trata do tema da desestatização, elaborado a partir de apresentações das autoridades em evento promovido pelo Grupo Tribuna, restavam ainda algumas dúvidas conceituais, entre elas a limitação ou vedação da participação de empresas arrendatárias como proponentes no leilão.

O tema, agora esclarecido, está disciplinado no capítulo III da minuta do edital de leilão e confirma a diretriz anunciada anteriormente, ou seja, não poderão participar como proponentes do leilão as empresas que, na data da entrega da proposta, figurem como titular de Contrato de Arrendamento Portuário, ou equivalente, na área no porto organizado, estendendo-se esta limitação às empresas controladas ou controladoras da arrendatária.

Vedada então a participação direta como proponente, a empresa arrendatária do porto público somente poderá participar do leilão como membro de consórcio, em porcentagem limitada, a ser definida, e sem que possua controle decisório na estrutura societária, excluindo assim a possibilidade de formação de um condomínio portuário constituído pelas empresas arrendatárias locais. Na proposta de edital, não existe vedação às demais arrendatárias do País, que estão liberadas para participar do leilão como proponente ou membro de consórcio sem limitação de participação, desde que respeitada a legislação setorial.

Com isso, o Governo Federal procura blindar “interesses menores” e evitar conflitos na tomada de decisão estratégica da futura Autoridade Portuária privada, garantindo o foco no desenvolvimento da

infraestrutura portuária e no crescimento econômico dos complexos portuários de Vitória e Barra do Riacho.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 19/01/2021

CILINDRO DE OXIGÊNIO DEIXA O PORTO DE SANTOS EM DIREÇÃO A MANAUS

Equipamento de 54 toneladas será abastecido no complexo portuário de Belém (PA) e seguirá de balsa para capital manauara

Por **Fernanda Balbino - Da Redação**



[https://www.tribuna.com.br/image/content/id/policy:1.138744:1611084077/Cilindro-de-oxigenio-Porto-de-Santos.jpeg?f=2x1&\\$p\\$f=1764ce7&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/content/id/policy:1.138744:1611084077/Cilindro-de-oxigenio-Porto-de-Santos.jpeg?f=2x1&pf=1764ce7&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Ideia é abastecer hospitais que sofrem com a falta de oxigênio para o tratamento de pacientes (Carlos Nogueira/AT)

Um cilindro com 54 toneladas e capacidade para transportar 90 mil metros cúbicos de oxigênio líquido deixou o Porto

de Santos, nesta terça-feira (19), a bordo do navio de patrulha oceânico Apa, da Marinha do Brasil. O equipamento chegará ao complexo portuário de Belém (PA) no próximo dia 28, onde será carregado e levado para Manaus (AM). A ideia é abastecer hospitais que sofrem com a falta do item básico para o tratamento de pacientes com covid-19.

Desde o fim do ano passado, o Amazonas vive um avanço nos números de casos da doença e enfrenta grandes taxas de ocupação em Unidades de Terapia Intensiva (UTIs), tanto na rede pública como na privada. A crise levou os familiares de pacientes infectados por covid-19 a buscarem cilindros de oxigênio por conta própria para tentar evitar que seus parentes morressem por asfixia.

Tentando evitar o agravamento da crise, diversos estados passaram a enviar insumos para a capital manauara. A operação realizada no Porto de Santos foi iniciada na madrugada de ontem, quando o cilindro de 54 toneladas foi deslocado de Mauá até o cais santista. Já o embarque do equipamento levou cerca de quatro horas e foi realizada no cais do Saboó.

De acordo com o Capitão-de-mar-e-guerra Marcelo de Oliveira Sá, comandante da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP), a viagem até Belém terá nove dias de duração. No porto paraense, o cilindro será abastecido com 90 mil metros cúbicos de oxigênio líquido.

“Isto corresponde a 9 mil cilindros de oxigênio hospitalar”, destacou o comandante. “Tudo isso faz parte de um apoio logístico, um esforço nacional”, explicou o oficial.

De acordo com o comandante Sá, após o carregamento, a chegada a Manaus ainda dependerá de um trajeto de mais sete dias a bordo de uma balsa. “Precisamos entender que essa pandemia pode ser entendida como uma guerra contra um inimigo invisível, o covid-19. Nesse sentido, todos devemos contribuir para salvar vidas”.

Operação

Segundo o capitão de fragata Luiz Ricardo Batista Ramalho, comandante do navio patrulha oceânico Apa, 95 militares estão envolvidos na operação de deslocamento do equipamento. “Uma das tarefas principais desse navio é transporte logístico para apoio a ação humanitária e a sua capacidade de ser um meio mais veloz disponível para cumprir essa missão com maior brevidade”.

Antes da convocação para o transporte do cilindro, a embarcação da Marinha do Brasil participava de uma atividade em Vitória (ES). Segundo o comandante do Apa, os trabalhos eram realizados em parceria com a marinha americana.

“O Apa tem capacidade de transportar uma carga considerável no convés de voo, onde recebemos armazenagem mas também temos capacidade para seis contêineres de 20 toneladas”.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 19/01/2021

MAERSK RENOVA PARCERIA COM ORGANIZAÇÃO AMBIENTAL PARA LIVRAR OCEANOS DE PLÁSTICO

Parceria com a holandesa The Ocean Cleanup acontece desde 2018

Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.138544:1610999677/The-Ocean-Cleanup-Maersk.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=d5a7799&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.138544:1610999677/The-Ocean-Cleanup-Maersk.jpg?f=2x1&pf=d5a7799&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Maersk renova parceria com organização ambiental para livrar oceanos de plástico (Foto: Maersk)

O grupo dinamarquês A.P. Moller-Maersk, controlador da armadora Maersk, anunciou, na última semana, a renovação e a ampliação da parceria com a organização ambiental holandesa The Ocean Cleanup, dedicada a manter os oceanos livres da presença de plástico.

A expansão desta parceria, que acontece desde 2018, permite a implantação de novos sistemas de limpeza dos oceanos, assim como de tecnologia de base para capturar plástico antes mesmo que o material chegue aos oceanos.

A Maersk dará assistência à organização ambiental implantando sensores a bordo dos navios de sua frota, com o intuito de mapear áreas oceânicas em relação à concentração de plástico. Isso permitirá que os cientistas da The Ocean Cleanup possam ter um melhor entendimento do problema ambiental.

Ainda como parte da ampliação da parceria, o serviço de gerenciamento do grupo dinamarquês cuidará da gestão da cadeia de suprimentos de outros projetos da organização voltados a oceanos e rios.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 19/01/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ DETERMINA PRIORIDADE AO TRANSPORTE DE MATERIAL HOSPITALAR E OXIGÊNIO PARA O AMAZONAS

Os operadores da linha de travessia de veículos entre os municípios de Manaus/AM e Careiro da Várzea/AM, na diretriz da rodovia BR-319, deverão realizar o transporte imediato do veículo com esse tipo de carga



Por meio de resolução (Nº 8096, de 19 de janeiro de 2021), a ANTAQ determinou a prioridade no embarque e desembarque de veículos com cargas de material hospitalar ou oxigênio, comprimido ou líquido refrigerado, destinado ao uso hospitalar, com origem ou destino ao Amazonas, nas travessias reguladas pela ANTAQ.

Conforme o texto legal, os operadores da linha de travessia de veículos entre os municípios de Manaus/AM e Careiro da Várzea/AM, na diretriz da rodovia BR-319, deverão realizar o transporte imediato do veículo com esse tipo de carga. A obrigação de transporte imediato se dará pela empresa que se encontrar disponível.

Quando necessário, a ANTAQ emitirá autorização emergencial para o transporte longitudinal de cargas e para o transporte de passageiros e cargas (misto) de material hospitalar e oxigênio destinados ao uso hospitalar para a Região Hidrográfica Amazônica. A autorização emergencial vigorará por prazo máximo e improrrogável de 180 dias, não gerando direitos para continuidade de prestação dos serviços.

Para obter a autorização, a empresa deverá atender aos seguintes requisitos técnicos:

I - ser pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede e administração no país;

II - possuir embarcação, própria ou afretada, adequada ao serviço de transporte pretendido e em condições de operação, comprovada pela seguinte documentação:

a) Provisão de Registro da Propriedade Marítima ou Título de Inscrição da Embarcação ou Documento Provisório de Propriedade; e

b) Certificado de Segurança da Navegação ou Certificado de Gerenciamento de Segurança ou Termo de Responsabilidade firmado com a Autoridade Marítima.

Empresas já autorizadas como Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs), nas navegações longitudinais de carga e de passageiros e cargas (misto), poderão solicitar aditamentos para transportar material hospitalar ou oxigênio. A Superintendência de Outorga (SOG) da ANTAQ concederá aditamento tácito às empresas que se apresentarem nessa condição, tendo o procedimento de aditamento processado a posteriori.

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data : 19/01/2021



ABTRA – ASSOC. BRAS. DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS SANTOS BRASIL VENCE EDITAL PARA EXPLORAR 64 MIL METROS QUADRADOS NO PORTO DE SANTOS

A Santos Brasil (STBP3) venceu um edital para a exploração de 64 mil metros quadrados no cais do Saboó, no Porto de Santos, por 180 dias, mostra comunicado enviado ao mercado nesta segunda-feira (18).

De acordo com o documento, a companhia movimentará contêineres vazios, além de cargas geral e de projeto, reforçando a sua presença no Porto de Santos e a ampliação dos serviços ofertados à sua base atual e potencial de clientes na margem direita do porto, onde já opera uma área de 42.000 m² também no cais do Saboó.

De acordo com as regras do edital, a companhia deve apresentar os documentos de qualificação em até 05 dias úteis, cujo prazo expira no próximo dia 21 de janeiro.

‘Uma vez declarada habilitada e homologado o resultado do processo seletivo simplificado, bem como publicada a resolução autorizativa da ANTAQ, a companhia será convocada para a assinatura do respectivo contrato de transição em até cinco dias’, diz.

Ponte ligando Santos ao Guarujá é vantajosa para Santos Brasil

Passaram-se décadas e a proposta de uma ligação entre Santos e Guarujá, no litoral paulista, segue indefinida.

A notícia mais recente dá conta que a Capitania dos Portos de Santos abrirá licitação dos interessados em elaborar um estudo de viabilidade econômica para a construção de um túnel.

O Governo do Estado de São Paulo também já apresentou um projeto para área, só que a ligação ocorreria por uma ponte.

Segundo a Ágora em relatório enviado a clientes, tanto no projeto do Governo Federal quanto no Estadual não é esperada uma parceria público-privada.

‘A construção da ponte poderia beneficiar a Ecorodovias (ECOR3), responsável pela obra, e a Santos Brasil pois a ponte frustraria os planos da BTP de expandir sua capacidade terminal’, afirmaram os analistas Victor Mizusaki e Ricardo França.

Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados

Data : 19/01/2021

CARGA EM CONTÊINER REGISTRA ALTA DE 6% NO PORTO DE PARANAGUÁ

Informações: Portos do Paraná

O volume de cargas importadas e exportadas em contêineres em 2020, pela TCP, no Porto de Paranaguá, aumentou 6% em relação a 2019. Foram 8.541.091 toneladas, 508.664 toneladas a mais que no ano anterior. Os produtos em contêineres representam 14,9% da movimentação geral dos portos do Paraná.

“A movimentação do Paraná foi na contramão de portos do mundo inteiro. Mesmo com os efeitos da pandemia, que prejudicou o fluxo de transporte por contêineres na Ásia e Europa, o Porto de Paranaguá registrou alta, tanto em volume quanto em unidades de contêineres”, afirma o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Em unidades específicas de contêineres, equivalentes a um contentor de 20 pés (TEUs), o aumento registrado foi em 5%. Em 2020 foram 906.504 TEUs. Em 2019, 867.185 TEUs.

Segundo Garcia, a forte demanda por alimentos, no mundo, contribuiu para a alta verificada entre as cargas de contêineres, já que o Porto de Paranaguá segue sendo o maior exportador de frango do Brasil. Em 2020, foram exportadas 1.805.011 toneladas de carne de aves. O produto congelado é o mais movimentado em contêineres pelo terminal paranaense.

PRODUTOS – Estão também entre os principais produtos que chegam ou saem pelo terminal de contêineres do Porto de Paranaguá, arrendado e operado pela empresa TCP, a madeira, o papel, a celulose e a carne bovina, na exportação; e os fertilizantes na importação.

De madeira, foram exportadas 905.294 toneladas, em 2020. O volume representa alta de 3,67% em relação às 873.227 toneladas registradas em 2019.



O papel exportado em contêiner somou 407.290 toneladas. A alta foi de 15,78%, comparado às 351.792 toneladas do ano anterior. O aumento observado nas exportações de celulose foi ainda maior na comparação dos dois últimos anos: 30,4%. Em 2020, 373.981 toneladas; em 2019, 286.720 toneladas.

As exportações de carne bovina congelada, em 2020, somaram 348.356 toneladas. Comparado às 280.276 toneladas de 2019, o aumento registrado foi de 24,29%.

IMPORTAÇÃO – Entre as importações, o principal destaque é o volume de fertilizantes importados em contêineres pelo Porto de Paranaguá. Foram 526.085 toneladas importadas em 2020 – 34,63% a mais que em 2019 – com 390.769 toneladas.

NAVIOS – Segundo o registro DataLiner, o número de escalas de navios contêineres no terminal paranaense também está maior, na comparação entre os dois últimos anos: passou de 771 (2019) para 796 (2020). A alta é de 3%. O Porto de Paranaguá está entre os únicos cinco do Brasil a registrar crescimento nas atracções do segmento.

Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados

Data : 19/01/2021

PORTO DE FORTALEZA ATINGE VÁRIOS RECORDES EM 2020

Informações : Informativo dos Portos

Resultado de uma gestão técnica e um planejamento bem estruturado colocado em prática pela diretoria executiva da Companhia Docas do Ceará, o ano de 2020 foi marcado por vários recordes no Porto de Fortaleza. Comparado ao mesmo período de 2019, no topo do crescimento está o indicador EBITDA com 254,35% (R\$ 3,3 para R\$ 11,8 milhões), que mostra o potencial de geração de caixa da CDC para futuros investimentos. Na sequência, aparecem as receitas com 13,49% (R\$ 56,3 milhões para R\$ 64 milhões) e a movimentação de cargas com 12% (4,4 para 4,9 milhões de toneladas).

Neste importante equipamento do modal marítimo localizado no bairro Mucuripe, em Fortaleza, atracaram, entre janeiro e dezembro de 2020, 1.157 navios. As atracções no Porto de Fortaleza também apresentaram crescimento, da ordem de 9,5%, em relação ao ano

anterior. Os granéis sólidos (cereais e não cereais) responderam por 46,6% de toda a movimentação, seguido pelos granéis líquidos (petróleo e derivados) com 45,3% e carga geral com 8,1%. Respectivamente, foram 2.285.614 toneladas de granéis sólidos, 2.219.815 toneladas de granéis líquidos e 389.501 toneladas de carga geral.

No tocante aos granéis sólidos cereais (trigo), a importação do grão pelos moinhos M. Dias Branco, Grande Moinho Cearense e J. Macêdo foi 9,9% maior se comparado ao ano de 2019, totalizando 1,2 milhão de toneladas por meio de 53 navios e alcançando uma prancha média diária de 8.213,112 toneladas. A carga veio, principalmente, da Argentina, Estados Unidos e Canadá, cujo montante deve ser novamente ultrapassado em 2021, segundo a administração do Terminais de Grãos de Fortaleza Ltda. (Tergran), arrendatário no Porto de Fortaleza.

Somente o trigo movimentado respondeu, nos últimos cinco anos, pela importação de 5,8 milhões de toneladas. Em relação aos granéis sólidos não cereais, o destaque em 2020 foi para a movimentação de clínquer, escória, produtos siderúrgicos, produtos químicos, manganês, minério de ferro, sucata, carvão mineral e gesso. Entre os destinos dessas cargas: Estados Unidos, Espanha, China e Manaus.

Os graneis sólidos (cereais e não cereais) tiveram um crescimento de 28,7% ao longo dos 12 meses do ano passado em relação ao ano de 2019, representando o maior crescimento de carga do Porto de Fortaleza em 2020. Outro tipo de carga embarcada pelo porto no ano de 2020, tendo entre os destinos os portos de Algeciras e Vigo, na Espanha; Thames, na Grã-Bretanha; Dunkirk e Le Havre, na França; e Rotterdam, na Holanda; foram as frutas. As frutas embarcadas predominantemente foram melão, banana, uva, abacaxi, limão, manga, maçã e melancia por meio de contêineres reffers

(refrigerados). Também foram exportadas lagosta congelada, frutas congeladas, nozes, plásticos e granito, entre outros tipos de carga geral, totalizando 44.377 TEUs movimentados nos 12 meses do ano passado.

Ao avaliar o desempenho do Porto de Fortaleza, a diretora-presidente da Companhia Docas do Ceará, engenheira Mayhara Chaves, reforçou que a administração vem trabalhando para

consolidar a movimentação dos granéis sólidos (cereais e não cereais) e granéis líquidos (combustível) com excelência. Quanto aos planos para o ano de 2021, Mayhara elenca a atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto; a implantação de programas de Modernização da Gestão Portuária; a automação de processos para a melhoria na qualidade de atendimento; o monitoramento ambiental da Biota Aquática, dos Recursos

Hídricos e Sedimentos; e o fomento da parceria com a iniciativa privada para atrair novos investimentos para as áreas não operacionais do porto.

“Estamos atuando para que a Companhia Docas do Ceará seja cada vez mais competitiva em um ambiente de negócios cada vez mais dinâmico. Nossa vocação é conectar o Ceará com o Brasil e o mundo e contribuir com o desenvolvimento socioeconômico do estado e da capital cearense de forma sustentável, onde estamos inseridos”, diz Mayhara Chaves.

Com resultado bastante expressivo como no EBITDA, o diretor de Administração e Finanças da CDC, Humberto Castelo Branco, pontou que: “No que pese a crise econômica mundial, agravada pelos efeitos da pandemia, as ações como a reestruturação organizacional, o efetivo programa de redução de despesas e o incremento das receitas, adotadas pela diretoria da Companhia Docas do Ceará ao final de 2019 e ao longo de 2020, permitiram, de forma efetiva, o sucesso obtido nos resultados financeiros e na considerável melhoria dos nossos indicadores econômicos. Estamos preparados, técnica e financeiramente, para os desafios de 2021, ano em que os reflexos das ações implantadas até o momento e aquelas a serem efetivadas robustecem nossa expectativa que será, também, um ano de sucesso para nossa companhia.”

O bom desempenho da gestão da Companhia Docas do Ceará foi reconhecido pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas. Segundo ele, “os números apresentados pelo Porto de Fortaleza demonstram a importância de medidas que tomamos lá atrás, no início da pandemia, quando asseguramos a continuidade dos serviços e a devida proteção aos trabalhadores. Isso foi essencial para garantir o escoamento de nossa safra recorde e aproveitar o momento favorável para nossas commodities. É nessa linha que comemoramos os resultados da Companhia Docas do Ceará, que tem sido uma referência em gestão e demonstra o acerto de colocarmos profissionais qualificados do setor em postos chave. Em

nome do Governo Federal, parabênizo toda a equipe.”

Características da operação

- 275.280,9 m² de área alfandegada
- 08 berços com profundidade que variam de 05 a 13 metros
- 07 armazéns com capacidade estática total de 237 mil toneladas (35.139 m²)

Diferencial

- Disponibilidade de áreas para arrendamento
- Infraestrutura moderna para as operações de trigo
- Licenças ambientais regulares

- Programas de Gerenciamento de Riscos e Atendimento de Emergências implantados
- Condições favoráveis de infraestrutura nas vias internas
- Instrumentos e ações para a melhoria dos indicadores de desempenho

Concessões

- MUC01 (Terminal de Trigo): aguardando aprovação do Tribunal de Contas da União (TCU).
- MUC59 (Formuladora de Combustível): área foi considerada operacional pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e o processo de arrendamento está sendo tratado pela Empresa de Planejamento e Logística S.A (EPL), Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) e ANTAQ.
- Terminal Marítimo de Passageiros: avaliado como a melhor opção de investimento em portos a partir de um estudo conjunto realizado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) e a revista Portos e Navios, o arrendamento foi suspenso temporariamente devido à pandemia

do coronavírus.

- Terminal Pesqueiro de Camocim: aguardando autorização do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) para ser licitado pela CDC.

Avanços

- Melhora do desempenho dos indicadores financeiros
- Planejamento tributário concluído
- Estruturação de ações voltadas para a redução de despesas como a racionalização dos gastos na prestação de serviços portuários
- Foco nos procedimentos para reajuste e revisão das tarifas dos portos organizados (atendimento à Resolução Normativa Nº 32 – ANTAQ)
- Arrendamento de áreas operacionais e não operacionais Obras e Manutenções realizadas em 2020

Obras e Manutenções realizadas em 2020

- Demolição e limpeza do galpão na retroárea pertencente à CDC
- Recuperação dos postes de iluminação do TMP
- Recuperação das ilhas das tomadas frigoríficas
- Troca/reforma de defensas
- Recolocação do hidrante no Armazém A4
- Passatempo do píer
- Pinturas e demarcações diversas



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

TRABALHADORES PORTUÁRIOS SÃO INCLUÍDOS NO GRUPO PRIORITÁRIO DE VACINAÇÃO CONTRA COVID-19

Informações : FENOP (19 de janeiro de 2021)

https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/01/de_Tela_2021-01-19_a204128s_15.30.40.jpg



Leia aqui o Informe Técnico – Campanha Nacional de Vacinação contra a Covid-10

https://fenop.org.br/wp-content/uploads/2021/01/Informe_Te%CC%81cnico_Vacina_COVID-19.pdf

Informe Técnico

Campanha Nacional de Vacinação contra a Covid-19

Conforme solicitado pela FENOP, o Ministério da Saúde incluiu os trabalhadores portuários no grupo prioritário para a vacinação da COVID-19.

O Governo federal publicou nessa segunda-feira (18/1) um informe técnico que incluiu a categoria.

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

Data : 19/01/2021

RECEITA FEDERAL APREENDE 853 KG DE COCAÍNA NO PORTO DE SANTOS (SP)

Informações : Santaportal (19 de janeiro de 2021)

PORTO – Durante a execução de trabalhos de rotina de vigilância e repressão aduaneiras, equipes da Alfândega da Receita Federal em Santos apreenderam 853 Kg de cocaína escondidos em uma carga de exportação. A apreensão aconteceu na tarde desta segunda-feira (18), em um carregamento de proteína concentrada de soja, destinado ao porto de Roterdã, na Holanda.

Durante a operação, o cão farejador da Alfândega de Santos sinalizou positivamente para a presença de drogas.

A importância desse trabalho sistemático de seleção é garantir o fluxo do comércio internacional, muito importante para a economia do país, sem perder de vista a segurança das operações.

A droga interceptada pela Alfândega da Receita Federal foi entregue à Polícia Federal, que acompanhou a operação a partir da localização da cocaína, e prosseguirá com as investigações a partir das informações fornecidas pela Receita Federal. O repasse de informações das operações à polícia judiciária tanto pode dar início a novas investigações, como complementar as que ainda estão em curso.

A Receita Federal apreendeu mais de 20,5 toneladas de cocaína no Porto de Santos em 2020.

Em 2021, já foram duas apreensões totalizando 1.523 Kg da droga.

Na maior parte das apreensões, a droga foi encontrada dentro de contêineres que seriam enviados para a Europa. As cargas em meio as quais o entorpecente é escondido são as mais variadas possíveis. Sucata, óleo, limão, farinha, papel, tripas de carne, açúcar, café, máquinas, goiabada e proteínas vegetais são alguns exemplos.

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

Data : 19/01/2021

“2021 SERÁ O ANO EM QUE MAIS SE EXECUTARÃO ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS NA HISTÓRIA”, DIZ PILONI

Informações : ABOL (19 de janeiro de 2021)

Com 17 arrendamentos portuários programados para este ano, o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni ressalta que será o maior número de leilões de áreas realizados em um único ano da história. Durante fala sobre retrospectiva de 2020 e previsões para 2021, no podcast ‘Caminhos do Brasil’, promovido pelo Ministério da Infraestrutura, Piloni afirmou que os arrendamentos deverão render cinco bilhões de investimentos em vários portos pelo país.

De acordo com ele, o primeiro leilão está marcado para acontecer em nove de abril deste ano. Além disso, outros terminais já estão no aguardando análise do Tribunal de Contas da União (TCU), sendo esta a última etapa antes da publicação do edital de concessão.

Um dos portos presentes na lista de arrendamento este ano é o de Santos. Este vai realizar o leilão de mais dois grandes terminais de líquidos (STS08 e STS08A). Piloni lembrou também que em 2020, depois de 14 anos, o porto atualizou o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ). Segundo ele, o novo plano traz duas premissas centrais: a da clusterização, organização espacial do porto de forma mais eficiente, e a potencialização das linhas ferroviárias.

Outra conquista do setor portuário em 2020, de acordo com o secretário, foi a entrada de novos players, como é o caso da empresa Ascensus, atuando em terminais arrendados. Isso ocorreu nos quatro últimos leilões realizados no último mês de dezembro. Piloni ressaltou que isso mostra que a confiança do investidor está cada vez maior nos projetos de infraestrutura brasileiros.

Ele destacou ainda o crescimento na movimentação dos portos, que fechou 2020 com um aumento de 3,5 a 4% em relação a 2019. O que “puxou” o crescimento foram, principalmente, as cargas do agronegócio e commodities de modo geral. Mesmo em setores de maior preocupação sobre o impacto da pandemia, como contêiner, carga geral, granel líquido, ainda apresentaram um cenário de manutenção da carga movimentada ou de aumento, como é o caso do líquido.

Na avaliação dele, outro projeto que também marcou positivamente 2020 foi o de desestatização dos portos. A Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), primeira a ser desestatizada, está em processo de discussão com sociedade por meio das audiências públicas. As demais, como os portos de Santos, São Sebastião e Itajaí, estão avançando nos estudos de modelagem. E já para o final de 2020, a Companhia Docas da Bahia (Codeba) foi qualificada para o processo de desestatização.

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

Data : 19/01/2021

CODESA – SETOR PRODUTIVO DEBATE DESESTATIZAÇÃO

Informações : CODESA (19 de janeiro de 2021)

Um diálogo sobre a desestatização da CODESA com o setor produtivo capixaba foi realizado na manhã desta segunda-feira (18), em Vitória. A webinar híbrida – com públicos presencial e remoto – promovida pela Federação das Indústrias do estado (Findes), foi coordenada pela presidente da instituição Cris Samorini e contou com a participação do secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Diogo Piloni; presidente da CODESA, Julio Castiglioni; secretário estadual de Governo, Tyago Hoffmann; e, do superintendente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Cleverson Aroeira.

Para Cris Samorini, a desestatização da companhia capixaba representa oportunidade para o setor produtivo e crescimento para a economia capixaba. “Há dois anos, desde a gestão anterior, a Findes se posicionou favorável. A infraestrutura é tema prioritário na pauta da federação. O estado tem vocação portuária e precisa avançar. Temos que aumentar a produtividade e dobrar a capacidade de movimentação do Porto de Vitória”, disse.

Eficiência

O secretário de Portos, Diogo Piloni, defendeu que a desestatização não é um debate ideológico, mas uma solução técnica: “Não é uma questão de Estado mínimo ou Estado máximo, mas da busca de melhor solução para aumentar a produtividade dos portos organizados”. Para ele, o que está sendo proposto é a busca de eficiência nas operações e agilidade nas decisões para que os portos organizados tenham condições de competir com os terminais privados.

Segundo Piloni, uma administração eficiente precisa atuar sobre três pilares: 1) a gestão do condomínio portuário deve ser blindada das interferências externas; 2) equiparação da eficiência da gestão dos portos organizados aos Terminais de Uso privativo (TUPs); e, 3) Buscar uso mais eficiente dos ativos dos portos organizados, visando à melhoria de caixa.

Representando o governador Renato Casagrande, o secretário de Governo Tyago Hoffmann reforçou o apoio do estado ao processo de desestatização: “A iniciativa privada tem melhor capacidade para gerir um porto. A burocracia consome tempo e o governo tem compromisso com a eficiência. Defendemos um estado participativo e no âmbito estadual vamos privatizar a companhia de gás”, anunciou.

Competitividade

A desestatização da CODESA, primeira companhia docas a mudar o modelo de gestão, é de grande importância local. “Vamos buscar um modelo de gestão privada que coloque a empresa no rumo do desenvolvimento portuário, ter mais liberdade gerencial, mais dinamismo e confiar em quem deseja empreender”, destacou o presidente da Companhia, Julio Castiglioni.

Para ele, “o pragmatismo e a urgência indicam o caminho. Porto tem que ser competitivo, ágil e seguro. A carga não espera”. A modelagem que está sendo construída indica a desestatização da Autoridade Portuária e a concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho, dentro de um perfil gerencial privado.

Agenda

Coube ao superintendente do BNDES expor ao empresariado capixaba, o histórico do processo de desestatização que está sendo conduzido pelo banco. Pelo ineditismo da proposta, Cleverson Aroeira afirmou que “a consulta pública será a chave para definir o que será implantado para os próximos 35 anos”, afirmou. Ele também divulgou o cronograma com todas as etapas do processo.

A desestatização da Autoridade Portuária e a concessão dos portos, segundo disse, devem receber propostas que contemplem: liberdade e flexibilidade gerenciais; geração de caixa; potencial de crescimento; disponibilidade de área; localização estratégica; mix diversificado; oportunidade de ganhos de eficiência e pioneirismo em modelo de exploração.

Também participaram da webinar o diretor de Planejamento e Desenvolvimento da CODESA, Bruno Fardin; os secretários de estado Marcos Kneip e Fabrício Noronha, de Desenvolvimento e de Cultura, respectivamente; diretor presidente do Instituto Estadual de Meio Ambiente, Alaimar Fiúza; dentre outras autoridades municipais, estaduais e federais e empresários capixabas.

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

Data : 19/01/2021

PORTO CABEDELLO E CINEP QUEREM ATRAIR NOVOS INVESTIMENTOS

Uma reunião virtual entre a Companhia Docas e a Companhia de Desenvolvimento da Paraíba (Cinep) tratou das potencialidades e investimentos no Porto de Cabedelo. “A reunião foi muito positiva e pudemos reforçar nossa vocação para granéis líquidos, estrutura e realizações recentes, além do plano de investimentos para os próximos anos”, pontua a presidente da Docas-PB, Gilmará Temóteo.

O presidente da Cinep, Romulo Polari, destacou que a reunião foi fundamental para conhecer o porto para atrair novos negócios: “A ideia é aproximar os vários setores do porto e da Cinep com o objetivo de trazer investimentos, sabendo quais pontos podemos levar adiante”, afirma.

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

Data : 19/01/2021

CORREIO BRAZILIENSE

CORREIO BRAZILIENSE - BR

INDICADOR DO BC MOSTRA DESACELERAÇÃO DA ATIVIDADE ECONÔMICA

IBC-Br avança 0,59% em novembro. Índice ficou acima do previsto pelo mercado, mas abaixo do ritmo dos meses anteriores. No ano, acumula queda de 4,63%. Para analistas, desaceleração reflete a pandemia, corte do auxílio emergencial e desemprego elevado

Por Marina Barbosa / Vera Batista

A retomada da economia brasileira vem perdendo força, apesar de o ministro da Economia Paulo Guedes, apostar em uma ‘recuperação em V’ do choque sofrido no início da pandemia de covid-19. É o que aponta o Índice de Atividade Econômica (IBC-Br) do Banco Central (BC). Considerado uma prévia do Produto Interno Bruto (PIB), o indicador cresceu 0,59% em novembro do ano passado.

O IBC-Br de novembro representou o sétimo mês consecutivo de recuperação da atividade econômica e veio levemente acima do esperado pelo mercado, que projetava alta de 0,5%. Porém, também revelou uma desaceleração do ritmo de retomada da economia. É que o índice vinha apresentando taxas mais robustas de crescimento após o baque de 9,49% sofrido em abril. Ontem, o BC ainda revisou de 0,86% para 0,75% o IBC-Br de outubro.

“Os dados mostram uma recuperação mais lenta do que a imagem que o governo tenta passar”, analisou o economista da Órama Investimentos Alexandre Espírito Santo. Ele acredita que a retomada econômica não tem o formato de um V, como diz o ministro Paulo Guedes. E explica: embora tenha demonstrado força no início da retomada, sobretudo entre junho e julho, a economia, agora, caminha mais devagar e, por isso, ainda não retomou o nível pré-pandemia.

Poder de compra

De acordo com o IBC-Br, em novembro, a atividade econômica ainda estava 1,9% abaixo do patamar pré-pandemia, e acumulava um baque de 4,63% no ano, mesmo depois de sete meses de recuperação. O resultado aponta para uma contração de 0,83% da economia nacional entre novembro de 2020 e o mesmo período de 2019.

Para os analistas, a desaceleração da retomada é reflexo de uma série de fatores. Entre eles, a redução do auxílio emergencial, que ajudou a reerguer o comércio, mas caiu de R\$ 600 para R\$ 300 em setembro e chegou ao fim em dezembro. A alta da inflação e o avanço do desemprego também têm reduzido o poder de compra da população. Não à toa, o resultado menor do IBC-Br coincidiu com a desaceleração das vendas do comércio, que, após seis meses consecutivos de crescimento, tiveram variação negativa de 0,01% em novembro, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Também contribui com esse movimento o recrudescimento da pandemia de covid-19. O aumento de casos do novo coronavírus tem levado muitas cidades a endurecerem as medidas de isolamento social, o que pressiona ainda mais o setor de serviços, que responde por dois terços da economia brasileira, mas tem demorado a se recuperar do baque sofrido no início da pandemia, já que depende do contato social para funcionar.

“A resistência à recuperação apresentada pelo setor de serviços, o mais sensível à dinâmica de contágio do vírus, continua sendo um dos principais entraves para uma recuperação mais sólida da atividade como um todo. O arrefecimento na taxa de avanço também repercute a perda de tração no

consumo das famílias, decorrente da redução do auxílio emergencial pela metade”, comentou Victor Beyruti, economista da Guide Investimentos,

Os especialistas ressaltaram que esses fatores continuam pressionando a atividade econômica. Por isso, o mercado projeta queda no PIB de 4,37% em 2020 e alerta para o risco de um resultado fraco neste primeiro trimestre do ano. “Nossa perspectiva para a atividade torna-se crescentemente desafiadora neste começo de 2021. Além dos desafios relacionados ao fim do auxílio emergencial há o risco de propagação da nova cepa do vírus provocar contração na atividade econômica”, afirmou o estrategista-chefe do banco digital Modalmais, Felipe Sichel. “A recuperação só vai acontecer quando a vacina avançar, porque isso vai permitir que as pessoas saiam com segurança e movimentem a economia, e quando a questão fiscal for atacada, já que hoje não é possível manter o auxílio emergencial sem romper o teto de gastos”, avaliou Espírito Santo.

Alta de juros no radar

O mercado financeiro acredita que, na primeira reunião do ano, que começa hoje e termina amanhã, o Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central (BC) deve manter a taxa básica de juros (Selic) na mínima histórica de 2% ao ano, mas abrir a porta para um ciclo de alta da Selic. Para boa parte dos analistas, o BC deve retirar o chamado forward guidance, isto é, a prescrição futura de que a Selic será mantida no atual patamar, do comunicado que fará após o encontro.

Na última reunião de 2020, o comitê avisou que as condições que garantem a manutenção dessa prescrição futura pareciam estar perto do fim. E essas condições têm se acentuado. Ontem, por exemplo, o mercado elevou a expectativa para a inflação deste ano de 3,34% para 3,45%, mais perto da meta de 3,75%. E muitos analistas avaliam que, se o dólar continuar subindo, a projeção será elevada novamente, já que a alta da moeda norte-americana pressiona o preço dos alimentos e dos insumos industriais.

“A expectativa é de que, na medida em que a inflação dá sinais de estar um pouco mais forte, o Copom prepare o terreno para efetivamente começar a subir a taxa de juros. E, dado que essa possibilidade já foi comunicada, é razoável supor que o forward guidance será retirado nesta reunião”, avaliou o estrategista-chefe do banco digital Modalmais, Felipe Sichel.

“Os núcleos de inflação continuam pressionados e a expectativa de inflação de 2022 já está na meta (3,5%). Por isso, há necessidade de convergência para o juro neutro”, reforçou a economista da Armor Capital, Andrea Damico, lembrando que, a partir do segundo trimestre, a política monetária já passa a mirar a inflação de 2022.

Economista-chefe do Banco ABC Brasil, Luis Otávio Leal também acredita que a retirada do forward guidance será a grande novidade desta reunião do Copom. Porém, diz que o motivo são as incertezas fiscais do país.

Competitividade em declínio

Para crescer de forma sustentada e gerar emprego e renda, o país terá de tomar medidas drásticas e mudar a cultura do governo e de empresários. “A solução passa por uma política industrial de longo prazo, que, talvez, só apresente resultado em duas décadas. Temos de fazer aquilo que o brasileiro não gosta, que é planejamento”, afirmou Fábio Bentes, economista-chefe da Confederação Nacional do Comércio (CNC).

Os obstáculos estão no custo Brasil: alta burocracia; estrutura tributária caótica; problemas de infraestrutura; e riscos judiciais. “A saída da Ford do Brasil não foi um caso isolado. O país vem passando, há décadas, por uma desindustrialização, que se agravou a partir de 2014. Levantamento da CNC aponta que, de 2015 a 2020, 36,6 mil empresas foram extintas. Apenas no ano passado, foram 5,5 mil”, apontou Bentes.

O economista citou, ainda, o estudo Doing Business, do Banco Mundial, que analisa o ambiente de negócios em 190 países. No ano passado, o Brasil caiu da 109ª para a 124ª posição. “O empresário gasta 1,5 mil horas apenas com a burocracia tributária. Com a pandemia, a competitividade do país baixou drasticamente. E o processo de desindustrialização aumentou o desinteresse dos investidores”, assinalou.

Segundo o estudo da CNC, a participação da indústria no Produto Interno Bruto (PIB) caiu de 33%, em 1980, para 11% agora. Outros problemas são a economia fechada e o alto custo e a pouca qualificação da mão de obra.

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) avalia que o custo Brasil retira R\$ 1,5 trilhão por ano das empresas instaladas no país, ou 20,5% do PIB. O economista Geraldo Biasoto, ex-coordenador de Política Fiscal do Ministério da Fazenda, afirmou que o problema começa “quando o empresário não consegue reaver o tributo pago na cadeia produtiva” e defendeu o restabelecimento do Reintegra (programa criado para incentivar a exportação de manufaturados). “Na indústria, 6,33% da maioria dos produtos são impostos. Com a taxa de juros, o percentual sobe para 11% ou 12%. Isso significa metade da margem do empresário” resumiu.

José Augusto de Castro, presidente-executivo da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), disse que a reforma tributária é urgente. Ele lembrou que, em 2000, as exportações de manufaturados representavam 59% da pauta do país. Em 2020, caíram para menos da metade (26%). “Deixar de exportar inviabiliza o mercado interno, principalmente, com a concorrência da China, país que tem custo baixíssimo”, reforçou.

Fonte: Correio Braziliense - BR
Data : 19/01/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

DISTRIBUIDORAS CUMPREM 97,6% DA META DE DESCARBONIZAÇÃO PARA 2020, DIZ ANP

As distribuidoras de combustíveis atingiram 97,6% da meta compulsória anual de redução de emissões de gases causadores do efeito estufa, segundo a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Foram registrados 14.535.334 CBIOs por essas empresas até o fim de 2020.

Cada CBIO, crédito de descarbonização, corresponde a uma tonelada de CO2 evitado. Ele não tem data de vencimento e é retirado de circulação somente quando solicitada sua aposentadoria.

A cada ano os distribuidores de combustíveis deverão solicitar a aposentadoria de CBIOs de sua titularidade em quantidade equivalente às metas de descarbonização estabelecidas. A aposentadoria dos CBIOs é registrada no sistema da B3 e lançada na Plataforma CBIO para que seja comprovado o cumprimento da meta.

Dos 141 distribuidores de combustíveis com metas fixadas para o período, 106 cumpriram integralmente o estabelecido, quatro aposentaram CBIOs em quantidade inferior à meta e 31 não aposentaram CBIOs, de acordo com a agência.

O descumprimento parcial ou integral da meta anual individual sujeita o distribuidor de combustíveis a multa e outras sanções, inclusive administrativas e penais. O pagamento da multa não isenta o distribuidor do cumprimento da sua meta anual. A quantidade de CBIOs não cumprida deve ser acrescida à meta aplicável ao distribuidor no ano seguinte.

Já os CBIOS aposentados pelos distribuidores de combustíveis em quantidade superior à sua meta individual compulsória fixada para os anos de 2019 e 2020 serão considerados como saldo para cumprimento da meta de 2021.

A aposentadoria dos CBIOS é registrada no sistema da B3 e lançada na Plataforma CBIO pelos escrituradores para fins de comprovação do seu cumprimento.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 19/01/2021

PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS APENAS NO 2º SEMESTRE TRAZ PREJUÍZOS AO PAÍS, DIZ MME

O Ministério de Minas e Energia (MME) esclareceu que a aprovação do projeto de lei que trata da privatização da Eletrobras apenas no segundo semestre deste ano traria prejuízos para o País. Isso porque o Brasil “deixará de ter importantes investimentos, necessários para a manutenção e melhoria do setor elétrico”.

Segundo a pasta, o ministro Bento Albuquerque se referia ao patamar atual da empresa ao dizer que uma eventual demora para analisar o projeto não traria prejuízos.

Em entrevista na noite da segunda-feira, 18, Albuquerque disse que a Eletrobras “não tem recursos que seriam necessários para manter a participação na geração e transmissão de energia, mas está sendo muito bem administrada”.

“Entendemos que é importantíssimo para o setor elétrico que a Eletrobras volte a ter capacidade de investimentos”, acrescentou o ministro na ocasião.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 19/01/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

PAGAMENTO POR SERVIÇOS AMBIENTAIS PODE SER PASSO IMPORTANTE PARA MERCADO DE CARBONO

Por Nayara Machado - 19 de janeiro de 2021 - Em Newsletter Diálogos da Transição

Editada por Nayara Machado

nayara.machado@epbr.com.br

O presidente Jair Bolsonaro sancionou na última quinta-feira (13), com vetos, a Lei 14.119/21, que regulamenta o pagamento por serviços ambientais e cria o Programa Federal de Pagamentos por Serviços Ambientais (PFPSA).

A política é vista por analistas do mercado como um passo importante do país em direção ao mercado de carbono.

Teresa Rossi, coordenadora de Projetos do Instituto Escolhas, avalia que a política traz segurança jurídica e convergência entre diferentes modelos de serviços ecossistêmicos, tornando as concessões florestais um polo de desenvolvimento da bioeconomia.

“É uma maneira de gerar renda com a floresta praticamente intocada. Há modelos de negócios muito lucrativos e eficientes neste sentido”, comenta.

O Escolhas é autor do estudo sobre concessões florestais (.pdf) que subsidiou projeto de lei sobre o tema e será abordado na próxima Diálogos da Transição

O PFPSA tem foco em ações de manutenção, recuperação ou melhoria da cobertura vegetal em áreas consideradas prioritárias para a conservação; além de ações de combate à fragmentação de habitats e incentivo à formação de corredores de biodiversidade e conservação dos recursos hídricos, entre outros pontos.

Um destaque é que a lei reconhece o papel de comunidades tradicionais, dos povos indígenas e de agricultores familiares como provedores desses serviços, e os coloca como prioritários no PFPSA.

Estão previstas diferentes formas de pagamento pelos serviços ambientais: direto (monetário ou não); prestação de melhorias sociais a comunidades rurais e urbanas; compensação vinculada a certificado de redução de emissões por desmatamento e degradação; comodato; títulos verdes (green bonds) e Cota de Reserva Ambiental instituída pelo Código Florestal.

Além disso, as receitas obtidas com a cobrança pelo uso dos recursos hídricos também poderão ser usadas para o pagamento desses serviços, mas dependerão de decisão do comitê da bacia hidrográfica.

Outras modalidades de pagamento poderão ser estabelecidas por atos normativos do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

A lei foi sancionada com sete vetos.

O texto original previa a criação de um órgão colegiado para definir a aplicação dos recursos e a criação de um cadastro nacional sobre os pagamentos, mas os artigos foram vetados sob a justificativa de que a criação do órgão é prerrogativa do presidente da República.

Bolsonaro também vetou o artigo que trata da possibilidade de incentivos tributários “destinados a promover mudanças nos padrões de produção e de gestão dos recursos naturais” e para quem financiar o programa de pagamento de serviços ambientais.

Os vetos ainda serão analisados pelo Congresso Nacional e poderão ser derrubados com o voto da maioria absoluta de deputados e senadores.

Experiências internacionais

No mundo, a Costa Rica criou em 1997 a iniciativa pioneira de pagamento por serviços ambientais, com a cobrança de uma taxa sobre o consumo de gasolina e de água, repassada aos proprietários que preservam as florestas do país.

A medida vem mostrando resultados: a Costa Rica conseguiu aumentar sua cobertura florestal de cerca de 25% na década de 1980 para 52% hoje. No ano passado, o país recebeu US\$ 54,1 milhões do Fundo Verde para o Clima, em reconhecimento às conquistas do país na redução de emissões.

No México, o governo federal paga proprietários rurais que preservam suas florestas e áreas de mananciais. O país também utiliza a venda de créditos de carbono no financiamento de projetos agroflorestais para reduzir as emissões.

Floresta+

Também na semana passada, o governo brasileiro anunciou seu programa de remuneração aos proprietários que mantêm áreas de vegetação nativa e promovem recuperação de áreas degradadas, o Floresta+.

Mas, ao definir as metas do Floresta+ no Plano Operativo para Controle do Desmatamento Ilegal e Recuperação da Vegetação Nativa, que vai vigorar até 2023, o governo reduziu em um terço a área programada para preservação florestal.

Nem mesmo o Ministério da Economia considerou o programa suficiente para solucionar o desmatamento que avança sobre as florestas brasileiras e coloca o Brasil na 5ª posição entre os maiores emissores de gases de efeito estufa do mundo.

Em agosto do ano passado, a proposta original do Meio Ambiente previa que o Floresta+ garantiria a preservação de 390 mil hectares de floresta nativa no bioma Amazônia – agora a meta caiu para 250 mil hectares.

Na época, a Secretaria de Planejamento do Ministério da Economia redigiu uma nota técnica onde considerou a proposta inadequada aos objetivos do plano plurianual, já que previa a proteção de menos de 1% dos 5,5 milhões de quilômetros quadrados de cobertura florestal da região.

O que pretende o Floresta+

O programa prevê a remuneração de proprietários de terras que têm excedentes de reservas legais e/ou investem em recuperação de áreas.

Vai começar com um piloto, o Floresta+ Amazônia, com a possibilidade de ser estendido para os demais biomas.

Em entrevista ao programa Brasil em Pauta, da TV Brasil, o ministro Ricardo Salles informou que, na primeira fase do programa, o governo está trabalhando com a remuneração de R\$ 250 por hectare quando houver excedente de reserva legal. Já em áreas em recuperação, o valor será de R\$ 150 por hectare.

“O que nós queremos também é, em havendo recursos, remunerar a própria reserva legal e não apenas o excedente”, disse Salles.

Segundo o ministro, o recurso pode vir tanto de doações internacionais, quanto de créditos que o Brasil tenha recebido pelas emissões de carbono evitadas, ou até programas de incentivos relacionados à questão hídrica.

Na entrevista, Salles deixa bem clara a agenda do governo: “Remunerar o proprietário que cuida do meio ambiente. Não se tratando só portanto de uma política de fiscalizar e punir quem faz coisa errada”.

Vale lembrar que, em 2020, embora o desmatamento tenha aumentado no Brasil, as multas ambientais diminuíram 20%.

Curtas

Os distribuidores de combustíveis aposentaram 14.535.334 CBios (créditos de descarbonização do RenovaBio) até 31/12/20, correspondendo a 97,6% da meta compulsória anual de redução de emissões de gases de efeito estufa para o período. Dos 141 distribuidores de combustíveis com metas fixadas, 106 cumpriram integralmente, quatro aposentaram CBios em quantidade inferior e 11 não aposentaram os títulos. ANP

O grupo São Martinho obteve um financiamento de R\$ 941,6 milhões do BNDES para dois projetos de construção: uma planta de etanol obtido a partir de milho, na usina Boa Vista, e a termelétrica São Martinho Bioenergia, que utiliza bagaço de cana-de-açúcar como principal combustível....

...A cifra representa 79% do investimento total de R\$ 1,2 bilhão estimado para ambos os projetos, que devem ser integralmente implementados até 2026. Estarão

O grupo Vale do Verdão e a Ferrari Agroindústria receberam autorização do Cade para a aquisição de ativos da Abengoa Bioenergia para produção de açúcar, bioetanol e cogeração de energia no Estado de São Paulo. A operação, aprovada sem restrições, ocorre em meio a processo de recuperação judicial da empresa do grupo espanhol Abengoa no Brasil. Reuters

A EDP – Energias de Portugal, controladora da EDP Brasil, elegeu nesta terça (19) Miguel Stilwell de Andrade como presidente do Conselho de Administração Executivo (CAE) global para o mandato 2021-2023. Já Miguel Setas deixará a liderança executiva da companhia, e assumirá a presidência do Conselho da subsidiária brasileira.

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. epbr

A montadora alemã Volkswagen triplicou as vendas de modelos elétricos em 2020, impulsionada pela demanda crescente por esses veículos na Europa. No ano passado, foram vendidos 134 mil carros elétricos, ante 45 mil em 2019. Um dos mercados de maior destaque em 2020 para a empresa foi sua sede, a Alemanha, onde os elétricos representaram mais de 1/4 das vendas de novos veículos em dezembro passado – foi também a 1ª vez em que a venda de modelos elétricos superou a de carros a diesel no país. ClimaInfo

Países emergentes devem gastar cerca de US\$ 70 bilhões por ano para se adaptarem às mudanças climáticas. Esse valor ainda pode subir para entre US\$ 140 a US\$ 300 bilhões em 2030, e US\$ 280 a US\$ 500 bilhões em 2050. É o que aponta o Relatório sobre a Lacuna de Adaptação 2020 do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA), divulgado na semana passada. Época Negócios

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 19/01/2021

PERTO DE CADUCAR, MP 998 DAS TARIFAS DE ENERGIA SERÁ APROVADA, AFIRMA BENTO ALBUQUERQUE

“Estamos nos preparando para a volta à normalidade no planejamento energético”, diz.

Por Gustavo Gaudarde - 19 de janeiro de 2021 - Em Setor elétrico

O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, acredita que será possível aprovar a medida provisória (MP) 998, das tarifas de energia, no Senado Federal nos primeiros dias da nova legislatura, evitando a caducidade da proposta do governo.

Bento Albuquerque falou ao vivo à MegaWhat, em transmissão nesta terça (19).

O ministro também está otimista com a aprovação do PLS 232, da modernização do setor elétrico, antes do recesso parlamentar do meio do ano.

“Pelo nível da discussão política, ele [PLS 232] terá as condições de ser aprovado na Câmara dos Deputados até junho”, afirmou.

O otimismo, afirma o ministro, é fruto de um trabalho de dois anos com o Congresso Nacional, especialmente no Senado Federal, pelos projetos do setor elétrico.

“Isso tudo foi construído em de 2020, com a participação muito grande do Congresso Nacional, porque discutimos nos últimos dois a modernização do setor elétrico”.

Modernização e alívio na conta

A MP 998 caduca em 9 de fevereiro. Foi aprovada com alterações na Câmara dos Deputados para beneficiar as PCHs e precisa agora passar pelo Senado Federal antes de perder a validade.

O carro-chefe da MP 998, também chamada de MP do Consumidor, é a redução de impactos dos reajustes tarifários de energia elétrica, com medidas de 'racionalização' de subsídios, como a transferência de recursos de outras fontes para bancar a CDE.

“Ela é importantíssima para as tarifas que serão aplicadas nos anos de 2021 a 2023. Ela contempla medidas que foram analisadas no PLS 232, como o fim do subsídio a fontes incentivadas”

Beneficia especialmente as regiões Norte e Nordeste, motivo pelo qual o governo não esperava resistência à MP 998, que reduz as tarifas de energia.

Ela também acaba com o subsídio às chamadas fontes incentivadas, que são os projetos de geração centralizada a partir de renováveis, como solar, eólica e biomassa.

No lugar dos descontos, a MP dá poder ao governo para criar um mecanismo de valorização da energia limpa, mas que ainda precisará ser detalhado.

O calendário apertado do Congresso Nacional, o grande número de MPs emergenciais e as dificuldades provocadas pela crise da covid-19 que se agrava no país atrapalhara a votação.

O PLS 232, por sua vez, amplia gradativamente o mercado livre de energia, entre outras medidas da chamada modernização do setor elétrico – alguns pontos desse planejamento do governo federal foram incorporados na própria MP 998.

O PLS 232 foi aprovado na Comissão de Infraestrutura (CI) do Senado Federal, precisa passar pelo plenário e seguir para a Câmara dos Deputados. É relatado por Marcos Rogério (DEM/RO).

Confiança com Lei do Gás

O ministro Bento Albuquerque também está confiante que a Câmara dos Deputados vai desfazer as alterações na Lei do Gás, promovidas no Senado, e encaminhar para a sanção o projeto original, aprovado ano passado com apoio do Ministério de Minas e Energia (MME).

“A posição do governo é que esse projeto de lei deverá voltar à sua versão original, aprovada na Câmara dos Deputados com uma votação expressiva, 353 votos favoráveis”, afirmou.

A Lei do Gás passou na Câmara sem alterações graças a atuação do MME e do líder do governo Ricardo Barros (PP/PR), que mantiveram a pressão pela preservação do texto.

O PL é considerado um dos pilares do Novo Mercado de Gás por garantir a desverticalização do transporte de gás natural, que deverá ser independente em relação aos outros elos da cadeia, mudar a forma de contratação do serviço de transporte, para contratos de entrada e saída, entre outras medidas voltadas à pulverização de agentes no mercado.



<https://846928.smushcdn.com/1787860/wp-content/uploads/2020/08/Davi-Alcolumbre-DEM-AP-despede-se-do-ministro-de-Minas-e-Energia-Bento-Albuquerque.-Foto-por-Leopoldo-Silva-Ag%C3%AAncia-Senado-1536x1024.jpg?lossy=1&strip=1&webp=1>

Davi Alcolumbre (DEM/AP) e o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, comemoram aprovação de projeto do setor elétrico no Senado Federal. Foto Leopoldo Silva, Agência Senado (2019)

É também muito criticada como um projeto incapaz de

transformar, de fato, o mercado brasileiro de gás natural, e sem capacidade de estimular a construção de novos gasodutos, para levar o gás natural para regiões não atendidas no país, ampliando o consumo do energético. Um dos principais críticos ao projeto é o senador Eduardo Braga (MDB/AM), que foi relator no Senado e alterou o texto com emendas.

Leilões de energia

O ministro disse acreditar que a demanda por energia elétrica vai se recuperar no Brasil, voltando à “normalidade”. O governo apresentou este ano um calendário extenso de leilões de energia elétrica, com até oito concorrências em 2021 e um calendário para os próximos anos.

“Estamos nos preparando para a volta à normalidade no planejamento energético”, diz.

O planejamento é bem-vindo para os agentes do mercado de geração, que apoiam a previsibilidade, mas as incertezas econômicas e sanitárias ainda são grandes e podem afetar a compra de energia pelas distribuidoras no mercado cativo.

“Ainda está cedo para que tenhamos conclusões de como será a demanda por energia. Acreditamos que vamos ter uma retomada das atividades socioeconômica nos próximos meses e isso será determinante para a demanda de energia, isso é claro, evidente”, afirmou o ministro.

O ministro Bento Albuquerque também confirmou que serão realizados dois leilões para contratação de novas linhas de transmissão em 2021, nos meses de junho e dezembro.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 19/01/2021

GOVERNO GAÚCHO ADIA LEILÃO DE PRIVATIZAÇÃO DA CEEE-D

Por epbr - 19 de janeiro de 2021 - Em Notícias

O governo do Rio Grande do Sul postergou em cerca de dois meses, para 31 de março, o leilão de privatização da Companhia Estadual de Distribuição de Energia Elétrica (CEEE-D), distribuidora estatal gaúcha.

Medida foi tomada para dar uma folga aos interessados, que também disputam outras concorrências no setor elétrico.

“A prorrogação do leilão da empresa CEEB-D, que atua na distribuição de energia elétrica no Distrito Federal, colaborou para essa alteração, assim como a realização do Leilão de Transmissão Aneel nº 1/2020 em dezembro de 2020, considerando que há grupos com interesses em ambos os ativos de transmissão e distribuição de energia elétrica”, afirma o secretário do Meio Ambiente e Infraestrutura, Artur Lemos Júnior.

Eduardo Leite (PSDB) queria a privatização em 2020, mas como muitos projetos, a venda da CEEE-D foi adiada em meio à pandemia de covid-19. Em dezembro, o governador reforçou que vai cumprir a promessa de campanha e privatizar estatais do setor de infraestrutura.

Estão na fila a Sulgás (distribuidora de gás natural) e a CEEE-GT, de geração e transmissão de energia, além do plano de formar uma PPP (parceria público-privada) com a Companhia Riograndense de Saneamento (Corsan).

Ano passado, o governo conseguiu aprovar mudanças legais na Assembleia Legislativa (ALRS) para facilitar a venda das empresas, mas a oposição questiona a legalidade das medidas no Supremo Tribunal Federal (STF), onde tramitam três ações diretas de inconstitucionalidade (ADIs) contra as privatizações.

A privatização da CEEE-D enfrenta resistência também na primeira instância, onde há uma ação civil pública questionando a regularidade do processo.

No começo de janeiro a oposição na ALRS criou a Frente Parlamentar em Defesa da CEEE Pública – entre as críticas, está o baixo valor estabelecido para o lance inicial do leilão, de R\$ 50 mil.

Defesa da privatização

O governo alega que o valor é reduzido graças às altas dívidas da empresa.

De acordo com os estudos, a CEEE-D tinha, até junho de 2020, passivo estimado em R\$ 3,4 bilhões apenas em ICMS. Estima-se que mais de R\$ 1 bilhão em imposto seja acrescido a esse valor até a data do leilão. Além disso, integram à dívida outras obrigações, como custos previdenciários (R\$ 1 bilhão), ex-autárquicos – funcionários da época em que a companhia era uma autarquia – (R\$ 465 milhões) e passivos trabalhistas.

A privatização da CEEE-D conta com apoio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), contratado para elaboração dos estudos e da modelagem do projeto de privatização.

A execução dos serviços, por sua vez, foi feita pela empresa consultoria EY e pelo consórcio Minuano Energia, composto pelas empresas Machado Meyer, Thyos Energia e Banco Plural.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 19/01/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

PETROBRAS FICA MAIS PERTO DE VENDER REFAP, NO RS. VEJA QUEM ESTÁ NA FRENTE PARA LEVAR A REFINARIA

Estatal confirmou em comunicado ao mercado que negocia a unidade com o grupo Ultrapar, que controla a rede de postos de combustíveis Ipiranga

O Globo

RIO - A Petrobras confirmou nesta terça-feira que está negociando com a Ultrapar Participações a venda da Refinaria Alberto Pasqualini (Refap), no Rio Grande do Sul, para a qual recebeu uma proposta vinculante.

O Grupo Ultra, do qual a Ultrapar é um veículo de investimentos, controla a rede de combustíveis Ipiranga.

Em um comunicado, a estatal informou também que recebeu propostas vinculantes para venda da Refinaria Presidente Getúlio Vargas (Repar), no Paraná, mais ainda está na fase de análise, anterior à negociação.

A companhia explicou que ainda está aguardando as ofertas finais de todos os participantes no processo de venda da Refinaria Landulpho Alves (RLam), na Bahia, com base nas versões negociadas dos contratos com o fundo de investimentos Mubadala.

Plano de Saúde: A conta do reajuste retroativo de 2020 já chegou aos boletos. Tire suas dúvidas e saiba o que fazer se não puder pagar

A companhia também recebeu propostas vinculantes e está em fase de negociação para venda da Refinaria Isaac Sabbá (Reman), no Amazonas; da Lubrificantes e Derivados de Petróleo do Nordeste (Lubnor), no Ceará.; e da Unidade de Industrialização do Xisto (SIX), no Paraná.

“A Petrobras espera, ainda, receber as propostas vinculantes para venda da Refinaria Abreu e Lima (Rnest), em Pernambuco, e da Refinaria Gabriel Passos (Regap), em Minas Gerais, no primeiro trimestre deste ano”, informou a estatal.

Em comunicado também nesta terça-feira, a Ultrapar confirmou que foi notificada pela Petrobras sobre a aprovação da proposta vinculante, mas não informou valores em negociação.

A empresa explicou que o interesse pela refinaria é complementar aos seus negócios:

"Atualmente, a Ultrapar atua no setor de óleo e gás por meio da Ipiranga, Ultragaz e Ultracargo, empresas destacadas em seus respectivos mercados. A potencial aquisição da Refap fortalecerá a posição da Ultrapar no setor, contribuindo para um portfólio de negócios mais complementar e sinérgico, com maior eficiência, potencial de geração de valor para toda a cadeia e benefícios para os consumidores."

A Petrobras conduz um amplo programa de desinvestimentos com o objetivo de reduzir seu endividamento.

A empresa havia informado na segunda-feira que pediu mais tempo ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) para concluir a venda de parte de suas refinarias, como previsto num acordo para o aumento da concorrência no setor de combustíveis, hoje dominado pela estatal.

“A Petrobras reforça o seu compromisso com a ampla transparência de seus projetos de desinvestimento e de gestão de seu portfólio e informa que as etapas subsequentes serão divulgadas ao mercado de acordo com a Sistemática para Desinvestimentos da companhia e com o Decreto 9188/2017”.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 19/01/2021

GRANDES EMPRESAS SE MOBILIZAM PARA COMPRAR USINAS DE OXIGÊNIO PARA DOAR PARA HOSPITAIS

Por Mariana Barbosa



https://s2.glbimg.com/aZoJ8H74KPgb3YDr6p_h3tJD3ZWY=/645x388/i.glbimg.com/og/ig/info_globo1/f/original/2021/01/19/azul_leva_7_usinas_de_producao_de_oxigenio_para_manaus_6.jpeg

Usina da SeparAr sendo embarcada em avião da Azul com destino a Manaus Usina da SeparAr sendo embarcada em avião da Azul com destino a Manaus | Divulgação

para doar para hospitais. Segundo fontes, o pool já conta com dez empresas, incluindo AmBev, Coca-Cola, Nestlé, BRF, Magazine Luiza, Mercado Livre e Whirlpool. O grupo estaria aberto a participação de outras empresas.

As usinas de oxigênio são compactas e de fácil instalação. O oxigênio medicinal é produzido a partir do ar da atmosfera, dispensando o uso de cilindros, que precisam ser regularmente abastecidos e transportados por caminhões. O oxigênio é captado da atmosfera com o uso de compressores e depois tem as suas moléculas separadas por uma peneira molecular que retira o nitrogênio, uma tecnologia conhecida como PSA desenvolvida nos anos 60 e amplamente difundida.

As usinas de oxigênio custam de R\$ 50 mil a R\$ 3 milhões dependendo da capacidade, mas existem poucos fabricantes no país. A Dinotec tem estoque suficiente de peças para fabricar novas usinas e atender à demanda. A SeparAr tinha sete usinas em estoque, que foram retiradas pelo Ministério da Saúde na semana passada e enviadas para Manaus. A empresa diz que está recebendo novos componentes para poder atender à demanda.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 19/01/2021

FORD: SEM INTERESSE DE OUTRAS MONTADORAS, GOVERNO BUSCA PLANO B PARA EMPRESAS DE OUTROS SETORES ASSUMIREM FÁBRICAS DA AMERICANA NO BRASIL

Estratégia seria adotada caso montadoras não se interessem por plantas, diz secretário

Por Eliane Oliveira

BRASÍLIA - O governo já avalia sondar indústrias de outros setores para assumir as fábricas da Ford que serão fechadas no Brasil, caso nenhuma montadora se interesse pelas plantas. A afirmação é do secretário de Desenvolvimento de Indústria, Comércio e Serviços do Ministério da Economia, Gustavo Ene.

Segundo ele, entre os segmentos que podem se interessar nas unidades estão empresas ligadas à área de metalurgia. Ene enfatizou que é difícil encontrar alguma companhia que queria comprar uma fábrica com capacidade produtiva de 250 mil veículos por ano.

— Não é simples trazer alguém que consiga ocupar esse volume. O mercado interno e internacional sofreu muito com a pandemia. Outra saída seria indústrias de outros setores, em especial metal mecânica, assumir as unidades fabris — disse o secretário ao GLOBO.

Ene ressaltou que o governo federal está coordenando e agilizando as conversas, mas avaliou que a solução será dada pela Ford, tanto no que diz respeito aos trabalhadores como ao repasse de seu patrimônio no país a outro grupo empresarial.

Como mostrou O GLOBO semana passada, o governo federal abriu conversas com três montadoras para verificar o interesse das empresas.

O secretário confirmou as negociações e afirmou que uma delas demonstrou interesse maior. Ele se negou a revelar os nomes das empresas, por uma questão de estratégia empresarial.

Nos bastidores, nomes como a GM, Fiat e Chery eram citadas por integrantes da equipe econômica nos últimos dias como exemplos de montadoras que têm investido no país.

Na semana passada, a GM negou ter interesse nas plantas e disse que isso não fazia parte do plano de expansão da companhia no país.

Além das sondagens junto às empresas, o governo tem como foco a requalificação e o aproveitamento dos trabalhadores demitidos, estimados em cerca de 5 mil pessoas.

Para ele, os funcionários da Ford podem ser reaproveitados, por exemplo, pelas indústrias de plásticos e materiais de construção, além do próprio setor automotivo.

Quando surgir um interessado com reais intenções de assumir o negócio, este fará um "realinhamento de interesses" com a Ford, que se beneficia, hoje, com regimes de incentivos fiscais. Os governos estaduais serão chamados a participar das conversas e tudo será negociado, frisou Ene.

Ele destacou que foi criado um grupo de trabalho no governo, para encontrar uma forma de aproveitar as plantas, com foco total nos trabalhadores. Mas, antes, será preciso aguardar os desdobramentos das negociações com os sindicatos.

Fonte : O Globo - RJ
Data : 19/01/2021

MARCO DO SANEAMENTO GERA NOVO EMBATE ENTRE OS MINISTROS PAULO GUEDES E ROGÉRIO MARINHO

Ministério do Desenvolvimento Regional segura a publicação do decreto que regulamenta a nova legislação, e Economia teme mudanças no texto
Por Manoel Ventura

BRASÍLIA - A regulamentação do marco do saneamento está gerando divergências no governo, colocando em lados opostos novamente os ministros Rogério Marinho e Paulo Guedes. O Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR) está segurando a publicação do decreto que trata do assunto, liberado pela Economia desde a sanção do projeto, no ano passado.

O temor dos técnicos do time de Guedes é de que a demora na publicação do decreto seja usada como pretexto para fazer novas mudanças na lei no próximo ano.

Já os técnicos do MDR, comandado por Rogério Marinho, defendem que o decreto só seja publicado após a votação dos vetos presidenciais feitos na nova legislação.

O novo marco do saneamento foi sancionado pelo presidente Jair Bolsonaro em julho de 2020. Ele vetou, entre outros pontos, o dispositivo que permitia a prorrogação por 30 anos dos contratos com empresas estaduais de saneamento, fechados sem licitação.

O marco do saneamento diz que os atuais contratos em vigor, com todas as empresas, deverão ser atualizados até 31 de março de 2022 para garantir as metas de universalização, após uma análise sobre a capacidade econômica das companhias fazerem os investimentos previstos.

Mas o governo precisa publicar o decreto para estabelecer os critérios sobre a avaliação econômica das empresas que podem ter os contratos atualizados.

As companhias precisarão demonstrar que são capazes, seguindo os critérios do decreto, de fazer os investimentos que levarão cada cidade (ou o conjunto de cidades) a ter 99% da população com água tratada e 90% das pessoas com coleta e tratamento de esgotos até 2035.

Risco de adiamento

O temor dos técnicos do Ministério da Economia é que a demora para publicar o decreto seja usada como pretexto para essas empresas adiarem as datas de universalização e de atualização dos contratos. Isso porque, segundo esses técnicos, uma empresa demora mais de um ano para fazer todas as análises financeiras que precisam ser apresentadas. E isso só será feito após o decreto ser publicado.

Integrantes do MDR têm outra visão. Eles dizem que a publicação do decreto agora pode atrapalhar as negociações para manter o veto.

Para a equipe econômica, porém, mesmo que o veto seja derrubado, as empresas só poderão ter os contratos prorrogados se confirmarem a capacidade econômica de fazer investimentos. E isso só será possível com o decreto regulamentando esse tema. Por isso, a defesa dos técnicos para a publicação rápida da regulamentação.

Procurados, o MDR disse que aguarda a apreciação dos vetos pelo Congresso para publicar o decreto, e o Ministério da Economia não comentou.

Fonte : O Globo - RJ
Data : 19/01/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

NO 7º MÊS SEGUIDO DE ALTA, 'PRÉVIA' DO PIB TEM ELEVAÇÃO DE 0,59% EM NOVEMBRO, APONTA BC

Banco Central divulgou seu Índice de Atividade (IBC-Br), uma espécie de prévia do PIB, subiu 0,59% em novembro ante outubro; desde maio, o indicador apresenta uma sequência de altas, sempre na comparação com o mês anterior

Por Eduardo Rodrigues, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Após a forte retração nos meses de março e abril, em razão dos efeitos da pandemia do novo coronavírus, a atividade econômica brasileira apresentou o sétimo mês consecutivo de alta em novembro de 2020. Apesar do resultado positivo, o nível desacelerou na comparação com os meses anteriores e não atingiu patamar de antes da covid-19.

O Banco Central informou nesta segunda-feira, 18, que seu Índice de Atividade (IBC-Br), uma espécie de prévia do PIB, subiu 0,59% em novembro ante outubro, na série já livre de influências sazonais, uma espécie de "compensação" para comparar períodos diferentes. Em outubro, o avanço havia sido de 0,75% (dado revisado).

Os efeitos da pandemia do novo coronavírus sobre a economia, apesar de percebidos em fevereiro do ano passado, se intensificaram em todo o mundo a partir de março. Para conter o número de mortos, o Brasil adotou o isolamento social em boa parte do território, o que impactou a atividade econômica. Os efeitos negativos foram percebidos principalmente em março e abril.

A partir de maio, o indicador apresenta uma sequência de altas, sempre na comparação com o mês anterior, e o número de novembro é o menor entre eles.

De outubro para novembro, o índice de atividade calculado pelo BC passou de 136,61 pontos para 137,41 pontos na série dessazonalizada. Este é o maior patamar desde fevereiro do ano passado (140,02 pontos), ou seja, de antes da pandemia.

A alta do IBC-Br ficou dentro do intervalo projetado pelos analistas do mercado financeiro consultados pelo Projeções Broadcast, que esperavam resultado entre +0,20% e +1,50% (mediana em +0,50%).

Na comparação entre os meses de novembro de 2020 e novembro de 2019, houve baixa de 0,83% na série sem ajustes sazonais. Esta série encerrou com o IBC-Br em 139,98 pontos em novembro, ante 139,14 pontos no mesmo mês de 2019.

Conhecido como uma espécie de "prévia do BC para o PIB", o IBC-Br serve mais precisamente como parâmetro para avaliar o ritmo da economia brasileira ao longo dos meses. A projeção atual do BC para a atividade doméstica em 2020 é de retração de 4,4%. Este cálculo foi atualizado no Relatório Trimestral de Inflação (RTI) de dezembro.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 19/01/2021

BNDES LIBERA R\$ 941,6 MILHÕES PARA DUAS USINAS DA SÃO MARTINHO

Por Wilian Miron

O Grupo São Martinho obteve um financiamento de R\$ 941,6 milhões do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para financiar dois projetos: a construção de uma nova planta de etanol obtido a partir de milho, na Usina Boa Vista, e também da usina termelétrica São Martinho Bioenergia, que utiliza bagaço de cana-de-açúcar como principal combustível. A cifra

aprovada pelo BNDES representa 79% do investimento total de R\$ 1,2 bilhão estimado para ambos os projetos, que devem ser integralmente implementados até 2026.

Combustível. Na Usina Boa Vista, em Goiás, o investimento vai permitir a integração da unidade que já produz etanol a partir de cana-de-açúcar a uma planta focada na fabricação do combustível a partir do milho. A planta terá capacidade de produção adicional de 200 mil m³ de etanol e 140 mil toneladas de DDGS (subproduto utilizado em ração animal). O dinheiro também será utilizado para expansão e modernização da planta, elevando de 1.000 para 8.500 toneladas a produção anual de levedura, utilizada para a produção de rações para animais.

Eletricidade. Para a geração de energia, está prevista a construção da usina termelétrica São Martinho Bioenergia, que ficará no complexo industrial do município de Pradópolis, no interior de São Paulo. A unidade terá capacidade de geração de cerca de 210 mil MWh, dos quais 177 mil MWh já contratados por 25 anos, por meio do leilão A-6 promovido pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) em 2019. Com as atualizações, será possível o aumento de 22% na cogeração de energia, processo em que o vapor produzido da queima do bagaço na caldeira produz eletricidade por meio de turbogeradores.

Modernização. Está prevista ainda a modernização das usinas Santa Cruz e Iracema, que também pertencem ao grupo.

Esta reportagem foi publicada no Broadcast+ no dia 18/01/2021 às 18:30

O Broadcast+ é a plataforma líder no mercado financeiro com notícias e cotações em tempo real, além de análises e outras funcionalidades para auxiliar na tomada de decisão.

Para saber mais sobre o Broadcast+ e solicitar uma demonstração, acesse <http://www.broadcast.com.br/produtos/broadcastplus/>

Contato: colunabroadcast@estadao.com

Fonte : *O Estado de São Paulo - SP*

Data : 19/01/2021

EXPORTAÇÃO DE CAFÉ DO BRASIL BATE RECORDE EM 2020; EFEITO DA SECA AINDA SERÁ AVALIADO

Por *Nayara Figueiredo*



https://conteudo.imguol.com.br/c/noticias/b0/2020/03/25/plantacao-de-cafe-em-sao-sebastiao-do-paraiso-1585175042991_v2_450x450.jpg

Exportação total de café do Brasil bate recorde de 44,5 mi sacas em 2020, diz Cecafé

Imagem Nayara Figueiredo

SÃO PAULO (Reuters) - Os embarques brasileiros de café bateram recorde de 44,5 milhões de sacas de 60 kg em 2020, considerando a soma dos produtos verde, solúvel e torrado & moído, informou o Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé) nesta segunda-feira, com o desempenho impulsionado pela demanda aquecida apesar da pandemia e um dólar favorável às vendas.

O presidente do Cecafé, Nelson Carvalhaes, ressaltou que a tendência indica continuidade em um ritmo firme de exportações, porém virão efeitos do ciclo de baixa da cultura e da longa estiagem ocorrida no ano passado que ainda serão avaliados.

“Ainda temos café suficiente para atender os mercados... o Brasil vai continuar embarcando o máximo que é possível... (mas) é importante esperarmos fevereiro e março para termos um número

mais seguro (sobre os estoques e safra)”, afirmou a jornalista, durante evento transmitido pela internet.

Em relação a 2019, o resultado dos embarques de 2020 representa alta de 9,4%. Do volume total embarcado, 40,4 milhões de sacas foram de café verde, aumento de 10,2% comparado ao ano anterior.

Os cafés verdes são compostos pelos grãos tipo arábica, cujas exportações totalizaram 35,5 milhões de sacas no ano passado, alta de 8,4% ante 2019 e recorde histórico para essa variedade, e robusta.

Os embarques da variedade robusta (conilon) atingiram 4,9 milhões de sacas, crescimento de 24,3% e também maior volume embarcado na história, disse o Cecafé.

As exportações de café solúvel foram de 4,1 milhões de sacas, alta de 2,4% e volume recorde do produto industrializado, conforme dados do conselho.

“Devido à pandemia da Covid-19, estamos passando por um período desafiador e, ao mesmo tempo, tivemos uma das maiores safras e concluímos com uma exportação de 44,5 milhões de sacas, batendo um recorde histórico”, afirmou o presidente da entidade.

Segundo o Cecafé, houve uma mudança na dinâmica de consumo da bebida imposta pelo surto do novo coronavírus no mundo, que fez com que a população parasse de frequentar as cafeterias, “mas as pessoas não pararam de tomar café”, disse, considerando que, além do consumo no lar, também avançaram novas modalidades de venda, como online.

Quanto à segunda onda da pandemia, que desencadeou novos lockdowns em diversos países, Carvalhaes disse que o comportamento dos consumidores será avaliado.

“O consumo doméstico (no lar) deverá continuar firme e forte, mas o fora do lar continuará prejudicado com esses lockdowns, principalmente na Europa”, alertou o presidente.

Entre os compradores, os Estados Unidos permaneceram como principal destino do café brasileiro, com 8,1 milhões de sacas exportadas para o país (equivalente a 18,3% das exportações totais no ano passado).

O segundo maior destino foi a Alemanha, com 7,6 milhões (17,1%) e, em terceiro, a Bélgica, com 3,7 milhões (8,4%).

“Nos dois continentes mais afetados pela Covid-19, Europa e América do Norte, o Brasil apresentou crescimento nas exportações...de 8,8% e de 3,8%, respectivamente”, pontuou.

RETORNO FINANCEIRO

A receita cambial com as exportações de café no ano passado alcançou 5,6 bilhões de dólares, alta de 10,3% em relação a 2019 e equivalente a 29 bilhões de reais, representando aumento de 44,1% na conversão em moeda local, disse o Cecafé com destaque para a importância do câmbio no incremento dos resultados.

Com isso, o conselho afirmou que o setor teve participação de 5,6% nas exportações do agronegócio e de 2,7% nos embarques totais do país. Já o preço médio da saca no ano foi de 126,52 dólares.

“O Brasil é o país que mais repassa preço ao produtor, todos os ganhos que se tem nas exportações a maior parte fica com o produtor. Mostrar recordes significa receita a mais para o produtor”, disse a entidade.

DEZEMBRO RECORDE

Ainda de acordo com o Cecafé, em dezembro o Brasil exportou 4,3 milhões de sacas de café para o mundo, dado que representa também um recorde histórico em volume exportado para o mês, além do aumento de 38,6% no comparativo anual.

A receita cambial gerada no período foi de 541 milhões de dólares, crescimento de 37,1% e equivalente a 2,8 bilhões de reais, representando alta de 71,7% na conversão em reais.

As exportações de cafés verdes somaram 3,9 milhões de sacas (+41,8% ante dezembro de 2019) sendo 3,5 milhões de sacas de café arábica (+46,3%) e 381 mil de robusta (+10,1%). Os cafés industrializados corresponderam a 353,1 mil sacas embarcadas (+11,3%), sendo 352 mil sacas de café solúvel (+11,5%).

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 19/01/2021

ASSOCIAÇÃO MAIS REPRESENTATIVA DE CAMINHONEIROS DESCARTA GREVE A PARTIR DE 1º DE FEVEREIRO

Segundo entidade que reúne 7 federações e 140 sindicatos, associações que defendem greves são conhecidas por serem 'polemizadoras'; últimas tentativas de greve da categoria falharam

Por Leticia Pakulski, O Estado de S.Paulo

A Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), entidade mais representativa dos caminhoneiros, descartou nesta terça-feira, 19, uma nova paralisação a partir do dia 1º de fevereiro. Para Marlos Maues, assessor executivo da CNTA, que reúne 7 federações e 140 sindicatos, algumas entidades que vêm defendendo a paralisação não são representativas e seus líderes saíram de outras entidades e fóruns de transporte por serem "polemizadores". "Agora estão tendo como única forma de palanque a ameaça de uma greve, de uma paralisação".

Na semana passada, o presidente do Conselho Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas (CNTRC), Plínio Nestor Dias, convocou uma assembleia para discutir uma nova paralisação a partir de 1º de fevereiro. O tema não chegou a ser discutido, mas a convocação permaneceu. As últimas tentativas de greve da categoria não vingaram por rachas entre as diversas entidades representativas no País. O governo federal aposta justamente nessa divisão para tentar desmobilizar a greve.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/4/8/1611097735784.jpg>

Última grande greve do setor foi em 2018, durante o final de maio e o início de junho. Foto: Felipe Rau/Estadão

"O que temos que buscar é fiscalização e punição daqueles que não atendem tudo o que foi ganho até agora e não é cumprido", rebateu Maues. Segundo ele, o reajuste do piso mínimo do transporte rodoviário, anunciado nesta terça-feira, era esperado, visto que deve ocorrer a cada seis meses de acordo com a legislação em vigor. Por isso, descartou a ideia de que

a medida buscou conter uma possível paralisação da categoria em 1º de fevereiro.

"O governo, através da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), estipulou que haveria duas revisões ao ano, uma em janeiro, e outra no dia 20 de julho. E isso ocorreu agora", disse. Segundo ele, a decisão de zerar a tarifa de importação de pneus, anunciada em transmissão ao vivo pelo presidente Jair Bolsonaro, também era um pleito antigo. "Já era uma pauta que vínhamos há dois anos discutindo com o governo. Em nenhum momento foi moeda de troca por causa da possível ameaça de paralisação."

Nova tabela

A ANTT publicou no Diário Oficial da União (DOU) desta terça-feira uma nova tabela com preços mínimos de frete rodoviário. De acordo com a agência reguladora, as alterações vão resultar em um aumento médio que varia de 2,34% a 2,51%, conforme o tipo de carga e operação. O reajuste considera o IPCA, inflação oficial do País, e a atualização do preço do diesel.

Para Maues, em virtude da demanda por frete em fevereiro por causa da entrada da safra de verão e da pandemia do novo coronavírus, este não seria o momento para uma paralisação. "Existe um contexto positivo no segmento de transporte rodoviário de cargas hoje, no sentido de estarmos no meio de uma safra, que é a safra de soja, com aumento da produção de 3,4%, segundo a Companhia Nacional de Abastecimento, e temos uma lei que é o piso mínimo do frete", disse. "A categoria 'do bem' está trabalhando e produzindo, ainda mais na pandemia. Não tem sentido nenhum fazer uma paralisação."

Questionado se o reajuste do piso mínimo ficou dentro do esperado pela categoria, o representante apontou que cada caminhoneiro tem expectativas distintas, mas que a metodologia cobre o custo. "O lucro vai depender do tipo de trabalho que o caminhoneiro vai fazer. Generalizar a categoria é muito perigoso", disse. "Se você perguntar para o pessoal que trabalha grãos, eles vão adorar, porque estão numa boa situação de oferta e demanda do mercado em função da safra. Se você perguntar para aquele que tem um caminhão de 30 anos, que trabalha nos portos, de repente ele tinha uma expectativa de atualizar o veículo, de renovar, e (o reajuste) vai ficar muito aquém", disse. "Segmentos distintos dos transportadores autônomos recebem de formas distintas."

Segundo o representante da CNTA, a demanda do setor agora é pelo reforço na fiscalização do cumprimento do piso mínimo de frete pelos embarcadores e de outras conquistas garantidas em lei, como o recebimento, pelo caminhoneiro, de valor para cobrir estadia além da prevista no local de desembarque. "O Supremo Tribunal Federal está para votar se (o piso mínimo) é constitucional, até lá vai se fazer valer o que é lei. Para isso, nós estamos apelando à ANTT, que vai iniciar um trabalho de fiscalização com a devida punição exemplar, para que esses que forem punidos sirvam de exemplo para muitos outros que, por ventura, queiram não praticar o que é um piso mínimo, o que seria uma referência mínima para que o caminhoneiro tenha o mínimo de dignidade no seu trabalho."

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 19/01/2021



VALOR ECONÔMICO (SP)

RENOVAÇÃO DE CONTRATO DA MRS GANHA PRIORIDADE E SAI ATÉ 3º TRI

Grupo planeja investir R\$ 7,5 bilhões em troca de mais 30 anos de concessão

Por Taís Hirata — De São Paulo



[https://s2.glbimg.com/RyMbLfnBAMoPfbCz55A-DqhKOKU=/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/u/H/kEbkAmTQ2MyVa7etHnAA/foto19emp-101-mrs-b1.jpg](https://s2.glbimg.com/RyMbLfnBAMoPfbCz55A-DqhKOKU=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/u/H/kEbkAmTQ2MyVa7etHnAA/foto19emp-101-mrs-b1.jpg)

Estudos de engenharia foram reforçados em 2020 e devem ser encaminhados ao TCU até abril, diz Guilherme Mello, presidente da concessionária MRS — Foto: Claudio Belli/Valor

A MRS deverá ser a próxima concessionária de ferrovias a renovar seu contrato por mais 30 anos. A expectativa é que o projeto seja enviado ao Tribunal de Contas da União (TCU) até abril, para que o aditivo seja assinado no terceiro trimestre – em um cenário otimista, ainda neste semestre, afirma o presidente da companhia, Guilherme Mello.

Em troca da extensão do prazo contratual, que a princípio se encerraria em 2026, a companhia deverá investir R\$ 7,5 bilhões em obras para expansão e outorgas. Com a renovação, um dos principais objetivos da concessionária, que atua no triângulo entre São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, é diversificar as cargas transportadas na via – antes muito focadas na produção dos acionistas Vale, Gerdau, Usiminas e CSN.

O processo de prorrogação da MRS já passou por audiências públicas em 2019, mas caminhou lentamente desde então. Em 2020, saíram do papel outras renovações antecipadas: a da Malha Paulista, da Rumo, foi a pioneira do país, após cinco anos de negociações. Na sequência, foram priorizadas as concessões da Vale, que viabilizaram a construção da Ferrovia de Integração Centro Oeste (Fico). Agora, chega a vez da MRS.

“Usamos esse tempo adicional para avançar nos estudos de engenharia, principalmente nos projetos voltados a carga geral, e atender requisitos da agência reguladora para que o pacote possa ser enviado ao TCU com o máximo de detalhamento. Por isso, acreditamos que seja até possível antecipar [o prazo de assinatura]”, afirma o executivo.

Na fila das renovações antecipadas do governo federal, há ainda dois projetos que deverão sair até 2022: a próxima deverá ser a da Ferrovia Centro Atlântica (FCA), da VLI, que acaba de entrar em consulta pública. O projeto está em fase inicial, mas a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) já tem os valores preliminares: os investimentos em expansão seriam de R\$ 3,3 bilhões, e a outorga foi estimada em 143 parcelas trimestrais de R\$ 133,2 milhões (o que, a valor presente, somaria R\$ 4,98 bilhões). Depois, virá a da Malha Sul, da Rumo, que ainda está em um estágio bastante inicial.

No caso da MRS, a principal obra será a segregação de linhas, que irá separar o transporte de cargas e de passageiros em São Paulo. O trajeto, que parte de Jundiaí, passa pela capital e vai até Rio Grande da Serra, é atualmente compartilhado com a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM).

Com a separação, não só deverá aumentar muito a eficiência na movimentação de carga entre São Paulo e o Porto de Santos, como também será possível tirar do papel o Trem Intercidades (TIC), um projeto de mobilidade urbana do governo paulista, que pretende ligar a capital ao interior por meio de trem.

Os estudos para viabilizar essa segregação avançaram ao longo de 2020, e se chegou a um desenho em que haverá quatro linhas: uma para carga, uma para o TIC e duas para a CPTM.

No entanto, Mello ressalta que será uma obra complexa, que exigirá muitos cuidados para não afetar a operação atual dos trens e que, por isso, poderá ser mais lenta. “O horário de trabalho da construção será muito restrito, terá que evoluir nas madrugadas e em períodos previamente combinados, fora do pico. Pode ser frustrante, porque a mudança não será imediata, mas tudo será feito com o mínimo de impacto na movimentação da população”, diz o presidente. Ele evita dar uma previsão de prazo, já que o projeto ainda não está validado com o governo.

A segregação será importante no processo de diversificação de cargas da MRS, porque tornará mais eficiente o transporte entre os Estados, possibilitando um fluxo interno de cargas e captação de novos clientes.

A busca por reduzir a dependência das cargas siderúrgicas já vem em curso desde 2019. Nesse ano, a operação da MRS foi fortemente impactada pelo rompimento da barragem de Brumadinho (MG), por onde a ferrovia passa. A receita operacional líquida caiu 14,1% no ano.

Em 2020, apesar da pandemia, os resultados da companhia superaram as expectativas traçadas em março. “No começo, houve um impacto na siderurgia, na construção civil, mas

LEILÃO DE SÉPIA E ATAPU ESTÁ PREVISTO PARA NOVEMBRO DESTE ANO, DIZ MINISTRO

Segundo Bento Albuquerque, custo de oportunidade de não realizar a licitação chega a R\$ 18 bilhões por ano

Por Letícia Fucuchima, Valor — São Paulo



[https://s2.glbimg.com/jfAFcB7wQp05uU11fNsN1sDtREc=/0x0:3840x2550/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/n/V/GyzwcBQoA5gtBjfaii7A/101019leilaopetroleo019.jpg](https://s2.glbimg.com/jfAFcB7wQp05uU11fNsN1sDtREc=/0x0:3840x2550/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/n/V/GyzwcBQoA5gtBjfaii7A/101019leilaopetroleo019.jpg)

— Foto: Leo Pinheiro/Valor

O leilão dos excedentes da cessão onerosa das áreas de Sépia e Atapu deve ocorrer em novembro deste ano, informou nesta terça-feira o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque.

“Trabalhamos o ano todo de 2020 nas recomendações do Tribunal de Contas da União (TCU) junto à Petrobras, à PPSA e à ANP. Estamos cumprindo o cronograma que estabelecemos e queremos concluí-lo com o leilão em novembro”, disse, em entrevista à MegaWhat, plataforma de conteúdo especializado no setor de energia.

De acordo com o ministro, o custo de oportunidade de não realizar a licitação de Sépia e Atapu chega a R\$ 18 bilhões por ano. “São áreas que vimos ter uma alta produtividade, uma excelente qualidade do óleo, foi o que permitiu inclusive os recordes de exportação de petróleo em 2020”, ressaltou.

Albuquerque disse ainda que o governo continua se planejando para a sétima rodada do regime de partilha do pré-sal e que existe a expectativa de realizar o terceiro ciclo da oferta permanente de áreas da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Em relação à Nova Lei do Gás, o chefe do MME estimou que o projeto de lei poderá ser votado no início deste ano pela Câmara. O PL 4476/2020, que estabelece o novo marco regulatório do gás, foi aprovado pelo Senado no início de dezembro e precisa passar por nova análise na Câmara, uma vez que o texto foi alterado pelos senadores. Segundo Albuquerque, o governo espera que o texto seja aprovado em sua versão original, sem as mudanças realizadas no Senado.

Sobre energia nuclear, o MME disse que trabalhará na agenda de longo prazo de expandir a geração nuclear. O Plano Nacional de Energia (PNE) 2050 prevê o acréscimo de até 10 gigawatts (GW) em novas usinas nucleares no Brasil nos próximos 30 anos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 19/01/2021

PETRORIO PREVÊ OFERTA EM FEVEREIRO E USO DE RECURSOS PARA INVESTIMENTOS E AQUISIÇÕES

Operação poderá movimentar R\$ 1,63 bilhão, podendo chegar a R\$ 2,2 bilhões com a oferta adicional

Por André Ramalho, Valor — Rio

A PetroRio espera realizar uma oferta secundária de ações (follow-on) no início de fevereiro. A companhia informou ainda que pretende utilizar a totalidade dos recursos líquidos provenientes da oferta para antecipar seu cronograma de investimentos, como as campanhas de desenvolvimento

dos campos de Frade, Wahoo, Polvo e Tubarão Martelo, na Bacia de Campos, além de suportar financeiramente novas aquisições.

De acordo com o cronograma estimado, divulgado pela empresa na noite de ontem, a petroleira prevê concluir o procedimento de bookbuilding, para fixação do preço por ação, no dia 28 de janeiro. O início das negociações das ações na B3 está previsto para 1º de fevereiro e a liquidação da oferta para o dia seguinte.

Ao todo, a PetroRio vai ofertar, inicialmente, 22 milhões de ações, mas pode chegar a 29,7 milhões, a critério da empresa. A operação poderá movimentar, assim, R\$ 1,63 bilhão, podendo chegar a R\$ 2,2 bilhões com a oferta adicional – com base na cotação de fechamento das ações ordinárias em 15 de janeiro, de R\$ 74,28 por papel.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 19/01/2021

ANP PUBLICA RESOLUÇÃO SOBRE INDICAÇÃO DE ÁREAS PARA RODADAS

Por meio do processo, as companhias podem sugerir áreas de exploração e produção de óleo e gás a serem incluídas em rodadas de licitação ou na oferta permanente da agência

Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio

Por meio do processo, as companhias podem sugerir áreas de exploração e produção de óleo e gás a serem incluídas em rodadas de licitação ou na oferta permanente da agência

A Agência Nacional do Petróleo (ANP) publicou nesta terça-feira a resolução que regulamenta a nomeação de áreas para futuras rodadas por empresas.

Por meio do processo, as companhias podem sugerir áreas de exploração e produção de óleo e gás a serem incluídas em rodadas de licitação ou na oferta permanente da agência.

Até então, a indicação de áreas por empresas ocorria por meio de uma instrução publicada no site da ANP. O objetivo da nova resolução é simplificar e dar maior visibilidade e institucionalização ao processo. De acordo com a agência, a expectativa é atrair a participação de um número maior de agentes para as rodadas.

A oferta permanente consiste num mecanismo pelo qual a ANP coloca à disposição do mercado, permanentemente, um pacote de ativos para compra sob demanda — incluindo campos de baixa produção (devolvidos à União) e blocos exploratórios ofertados sem sucesso em rodadas anteriores.

A cerimônia de apresentação de ofertas é marcada a partir da manifestação de interesse pelas empresas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 19/01/2021

MRS ESTÁ PERTO DE RENOVAR CONCESSÃO

Em troca da ampliação do prazo contratual por mais 30 anos, a companhia deverá investir R\$ 7,5 bilhões entre expansão de obras e pagamento de outorgas

Por Taís Hirata — De São Paulo

A MRS deverá ser a próxima concessionária de ferrovias a renovar antecipadamente seu contrato por mais 30 anos. O presidente da companhia, Guilherme Segalla de Mello, trabalha com a expectativa de enviar a proposta ao Tribunal de Contas da União (TCU) até abril, para que o aditivo seja assinado ainda no primeiro semestre.

Renovação de contrato da MRS ganha prioridade e sai até 3º tri Em troca da ampliação do prazo contratual, que terminaria em 2026, a companhia deverá investir R\$ 7,5 bilhões entre expansão de

obras e pagamento de outorgas. Um dos objetivos da concessionária é diversificar as cargas transportadas, hoje concentradas na produção das acionistas Vale, Gerdau, Usiminas e CSN.

Uma das principais obras será a segregação de linhas. A ideia é aumentar a eficiência na movimentação de cargas entre São Paulo e o Porto de Santos a partir da separação do transporte de cargas e passageiros, compartilhado com a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Com isso, também será possível tirar do papel o Trem Intercidades, projeto de mobilidade urbana do Estado de São Paulo. A companhia atua entre SP, Rio e MG.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 19/01/2021

TRÁFEGO DE VEÍCULOS NAS ESTRADAS DA ECORODOVIAS CAI 10,4% DURANTE A PANDEMIA

Período utilizado na comparação vai dos dias 16 de março de 2020 até 17 de janeiro de 2021, em relação ao ano anterior

Por Rita Azevedo, Valor — São Paulo



[https://s2.glbimg.com/DP_UT0Qomr_0v8bvchaZ_GYTmuCQ=/0x0:536x227/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/Z/y/kenf2fQNukzHfknXvOLg/ecorodovias-parana-rep-facebook.png](https://s2.glbimg.com/DP_UT0Qomr_0v8bvchaZ_GYTmuCQ=/0x0:536x227/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/Z/y/kenf2fQNukzHfknXvOLg/ecorodovias-parana-rep-facebook.png)

— Foto: Reprodução

O tráfego total comparável nas estradas sob concessão da Ecorodovias caiu 10,4% entre os dias 16 de março (início da quarentena no país) até 17 de janeiro, na comparação com o mesmo período de 2019 e início de 2020. O recuo reflete a menor movimentação ocasionada pela pandemia da covid-19.

Entre todas as concessões da Ecorodovias, a que registrou a maior queda no tráfego foi a Eco ponte, que administra a ponte Rio-Niterói. A queda foi de 19,3%. O maior aumento foi da Ecovia Caminho do Mar, estrada que liga Curitiba ao porto de Paranaguá, no Paraná, de 4,3%.

As concessões Eco135 (MG) e Eco050 (MG-GO) não entram na estatística por não estarem sob a concessão da Ecorodovias em todo o período compreendido. Se fossem incluídas na comparação anual, a queda do tráfego total dos veículos nas estradas sob concessão da Ecorodovias seria de 6,3%

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 19/01/2021

GANDINI É EXEMPLO DAS AGRURAS DOS IMPORTADORES

Grupo familiar enfrenta câmbio e impostos punitivos

Por Marli Olmos — De São Paulo



[https://s2.glbimg.com/JSOZZtY0QtRv4_Af4rWzeU7poU=/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/g/e/HCX6sfQyuoutBy7nzuAA/foto19emp-101-gandini-b3.jpg](https://s2.glbimg.com/JSOZZtY0QtRv4_Af4rWzeU7poU=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/g/e/HCX6sfQyuoutBy7nzuAA/foto19emp-101-gandini-b3.jpg)

José Luiz Gandini, presidente do grupo, teme pela sobrevivência da rede de concessionários com 80 lojas: “É uma rede que levei 28 anos para formar” — Foto: Silvia Costanti/Valor

Oscilações econômicas e constantes mudanças de regras tributárias sempre foram um desafio para empreendedores

no Brasil. O grupo Gandini, uma empresa familiar de Itu, no interior de São Paulo, aproveitou a abertura do mercado nos anos de 1990 para importar carros da coreana Kia. Por duas décadas, foi o maior importador sem fábricas no país, mas perdeu a liderança há dois anos. O grupo luta para manter-se atuante. Mas o preço de não produzir no país ficou alto demais.

Quando iniciou as operações no Brasil, a Kia tinha tudo para consagrar-se como uma das marcas mais capacitadas a fazer frente às montadoras com fábricas no país. Mas as constantes mudanças de regras deixaram os que fabricam com larga vantagem em relação aos que importam. A Kia é o retrato de como o mercado brasileiro de importados é cada vez mais um nicho para poucos.

“O maldito InovarAuto tirou a gente do jogo” , lembra José Luiz Gandini, comandante do grupo que leva seu nome

O empresário José Luiz Gandini, importador e representante da marca, tinha esperanças de que o governo brasileiro aceitasse atender ao pedido do setor, de reduzir o Imposto de Importação, de 35%, que é o máximo permitido pela Organização Mundial do Comércio, para 20%. Seria, diz, uma forma de compensar a desvalorização do real. Mas o pedido foi feito há mais de um ano e até agora não há indicações de que será atendido.

Foi José Carlos Gandini, fundador do grupo familiar e pai de José Luiz, quem decidiu representar a marca coreana no Brasil. Pai e filho embalaram, como tantos outros empreendedores, na perspectiva de bons negócios logo que veio a abertura do mercado no país onde o então presidente eleito, Fernando Collor de Mello, comparara os carros nacionais a “carroças”.

O comércio de veículos não era novidade para a família. O grupo foi fundado em 1956 com um posto de combustíveis. Quando viu o filho se dar bem na transportadora de um amigo, o pai de José Carlos percebeu que o jovem tinha jeito para negócios. Foi aí que decidiu presenteá-lo com um posto de combustíveis que existe até hoje em Itu. A partir daí o grupo expandiu-se com concessionárias de máquinas agrícolas e de automóveis.

A Besta foi o primeiro veículo da Kia a chegar ao Brasil, em janeiro de 1993. A van com nome esquisito era uma opção à legendária Kombi, produzida ininterruptamente no Brasil pela Volkswagen entre 1957 e 2013. Logo depois, começaram a chegar os carros compactos da marca coreana. Com preços competitivos, conseguiam concorrer com modelos nacionais.

Como outros empresários de sucesso, os Gandini sempre souberam lidar com as oscilações econômicas do país. Mas em 2012 uma medida governamental protecionista passou a exigir mais fôlego dos importadores. Criou o que ficou conhecido como “super IPI”.

“O maldito InovarAuto tirou a gente do jogo”, lembra Gandini. Naquele momento, veículos de marcas sem fábricas no Brasil passaram a recolher 30 pontos percentuais a mais no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). A medida só foi revogada em dezembro de 2017, por exigência da Organização Mundial do Comércio.

Para adequar-se à nova realidade, de preços mais elevados, resultado não apenas das mudanças na tributação mas das sucessivas desvalorizações do real, o perfil da marca mudou. O grupo Gandini percebia que já não conseguia competir com fabricantes nacionais nas linhas dos carros mais baratos e partiu para a importação de modelos mais luxuosos. O fundador do grupo, José Carlos, morreu em maio de 2018. O filho, José Luiz, já estava no comando desde 1996.

A história da Kia é o exemplo do que acontece no segmento de importados. Só sobrou espaço para os que atuam em nichos, com modelos que atraem não pelo preço, mas pela tecnologia, conforto e sofisticação. Para o consumidor que procura as novidades que vêm de outros continentes ter um carro diferente da maioria é o que importa. A Kia foi a marca estrangeira mais vendida até 2018, quando a Volvo, do segmento ultra luxuoso, assumiu a liderança.

O ano de 2011 foi o melhor da história da Kia no Brasil. Foram vendidos 80 mil veículos. Um dólar equivalia a R\$ 1,60, lembra Gandini. No ano passado, o número de carros Kia vendidos no país somou 5,9 mil unidades, queda de 35,5% em relação ao ano anterior (9,2 mil). Embora 2019 tenha sido de crescimento para a indústria automobilística, a Kia ficou muito distante do seu pico de vendas.

Embora danosa para os negócios em geral, a pandemia, para os importadores, ajudou ao menos a postergar a necessidade de elevar preços decorrentes da variação cambial. Com a queda na demanda os estoques duraram mais.

Gandini não se cansa de fazer contas. Gostaria de convencer o governo de que os carros que são importados hoje dispensam imposto elevado, pois o câmbio já se encarrega disso. Nos seus cálculos, bom volume de vendas compensaria a redução na carga tributária.

Um de seus argumentos é que há tempos os modelos importados deixaram de incomodar a indústria nacional. Os veículos trazidos de países fora do continente por marcas que não têm fábricas no Brasil correspondem a 1,4% do mercado brasileiro.

A inovação tecnológica ajuda os importadores a livrar-se do tributo mais elevado. Carros elétricos e híbridos são isentos de Imposto de Importação e têm IPI reduzido, de acordo com a eficiência. Nessa linha, a Kia prepara o lançamento de um novo modelo, o Niro, um utilitário esportivo já projetado para ser híbrido. Gandini pretende ampliar a gama de modelos eletrificados no Brasil. O empresário também tem uma parceria no Uruguai com a Nordex, empresa local, que monta o Bongo, um pequeno caminhão.

Gandini não sabe ainda quanto da elevação do dólar conseguirá repassar da nova remessa de carros, que chegará esses dias no porto do Espírito Santo, vinda da fábrica na Coreia do Sul. Ele teme pela sobrevivência da rede de concessionários, que soma 80 lojas, que pertencem a 45 grupos. “É uma rede que levei 28 anos para formar”, destaca.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 19/01/2021

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

PREÇO DO FRETE MARÍTIMO ENTRE CHINA E EUROPA QUADRUPLICA E AMEAÇA OFERTA DE BENS

Desordenamento e atrasos começam a afetar cadeias mundiais de suprimento

Por George Steer / Valentina Romei

LONDRES | FINANCIAL TIMES - O custo de transporte marítimo de bens da China para a Europa mais que quadruplicou nas últimas oito semanas, atingindo um recorde de alta, porque a escassez de contêineres vazios causada pela pandemia está desordenando o comércio internacional.

O custo de envio de um contêiner de 40 pés (12 metros) da Ásia para a Europa Setentrional aumentou de cerca de US\$ 2.000, em novembro, para mais de US\$ 9.000, de acordo com armadores e importadores.

Milhares de contêineres vazios ficaram parados na Europa e nos Estados Unidos no primeiro semestre de 2020, quando as companhias de navegação cancelaram centenas de viagens no momento em que os lockdowns causados pelo coronavírus levaram a uma desaceleração súbita no comércio mundial. Quando a demanda ocidental por produtos fabricados na Ásia se recuperou, no segundo semestre do ano, a concorrência entre as empresas de navegação pelos contêineres disponíveis causou uma disparada no preço dos fretes.

Lars Jensen, da consultoria SeaIntelligence, disse que é um problema de gargalo. "Os preços estão sendo puxados para cima pela luta dos clientes por um recurso que se tornou limitado: os contêineres".



https://f.i.uol.com.br/fotografia/2020/12/31/16094445675fee2cd788870_1609444567_5x2_lg.jpg

Doca de contêineres do porto de Yangshan em Xangai, leste da China - Xinhua/Wang Xiang

"Fomos de uma tremenda queda a um ricochete que produziu níveis de carga muito elevados em termos históricos, e eles agora são maiores

do que os terminais são capazes de processar eficientemente", disse John Butler, presidente do Conselho Mundial de Navegação.

O congestionamento nos portos contribui para os preços mais altos, com as empresas de navegação cobrando uma taxa extra a fim de compensar pelos tempos de espera mais longos, ele acrescentou.

De novembro para cá, o custo de transporte para a Europa vem sendo exacerbado pelo desvio de contêineres para rotas no Pacífico. Em contraste, o custo de embarque da China para os Estados Unidos chegou a um ponto de estabilização em outubro, quando o governo chinês pediu que as companhias de navegação adotassem um teto de preços.

Philip Edge, presidente-executivo da Edge Worldwide, uma companhia britânica de transporte marítimo, disse que algumas empresas estavam pagando até US\$ 12 mil por contêiner, ante US\$ 2.000 em outubro.

A Associação de Fabricantes de eletrodomésticos do Reino Unido afirmou em comunicado que seus membros registraram alta de até 300% nos custos de transporte, do começo de 2020 para cá, e há casos nos quais o aumento do custo de transporte é maior do que o lucro —"o que significa que os custos terão de ser repassados aos consumidores".

"Os produtores não acreditam que serão capazes de absorver esses grandes aumentos nos custos de frete", a organização afirmou.

O proprietário de uma importadora de produtos para lazer sediada em Manchester, que pediu que seu nome não fosse citado, disse que a escassez de contêineres estava tendo impacto enorme sobre os negócios, com algumas encomendas feitas em novembro ainda à espera de embarque. A dúvida, afirmou, é se os custos de US\$ 12 mil por contêiner contratado hoje serão repassados aos consumidores ou se é melhor esperar e enfrentar o risco de que os estoques desapareçam.

O desordenamento e os atrasos estão começando a afetar as cadeias mundiais de suprimento, de acordo com economistas. "Sinais de desgaste estão se acumulando", disse Neil Shearing, economista chefe da Capital Economics, que alertou que a pressão ainda deve crescer, antes de começar a cair.

Uma recente pesquisa da IHS Markit constatou que, em dezembro, os prazos de entrega dos fornecedores da indústria na zona do euro chegaram à sua pior situação desde o pico dos lockdowns causados pela pandemia em abril do ano passado, e atrasos nos transportes e escassez de produtos gerais na ponta dos fornecedores vêm sendo reportados com muita frequência.

As empresas pesquisadas informaram que elas estão gastando seus estoques de matérias primas e de produtos semi-industrializados, resultando na queda de estoques, e reportaram uma alta rápida nos preços dos insumos.

"A escassez de suprimentos e os custos mais altos de frete podem prejudicar um pouco o crescimento do comércio", e contribuir para "pressões inflacionárias temporariamente mais altas ao longo do ano", disse Bert Colijn, economista sênior do banco ING.

As companhias de navegação esperam que a desaceleração na indústria asiática que tipicamente acompanha o feriado do Ano-Novo lunar, no começo de fevereiro, permita que as empresas de transporte reduzam o atraso nas ordens acumuladas e gere um resfriamento ao menos temporários nos preços.

Mas Peter Sand, economista da Bimco, uma associação internacional de companhias de transporte marítimo, disse que a escassez de contêineres provavelmente persistiria por muito tempo em 2021, a despeito de as empresas terem recentemente começado a encomendar novos contêineres, o que ele descreveu como "tarde demais e em quantidade insuficiente".

Jensen disse que embora os preços possam cair um pouco, "continua a haver uma imensa quantidade de carga à espera de embarque".

A pressão sobre as cadeias marítimas de suprimento deve se relaxar quando as pessoas tiverem mais opções de gasto com serviços, porque as restrições associadas ao coronavírus foram retiradas, disse Butler, mas "determinar quando isso acontecerá está completamente em aberto".

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data : 19/01/2021



DIÁRIO DO NORDESTE - CE

PORTO DO MUCURIPE BATE RECORDE DE RECEITA EM 2020; MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS CRESCE 12%

por Redação, 16:15 / 18 de Janeiro de 2021. Atualizado às 19:14 / 18 de Janeiro de 2021

Em comparação com o desempenho de 2019, o Porto do Mucuripe acumulou alta de 13,49% da receita



<https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/imag e/contentid/policy:1.3034949:1610999390/Porto-do->

[Mucuripe.jpg?f=16x9&h=720&q=0.8&w=1280&\\$p\\$f\\$h\\$q\\$w=bfea551](https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/imag e/contentid/policy:1.3034949:1610999390/Porto-do-Mucuripe.jpg?f=16x9&h=720&q=0.8&w=1280&pfhq$w=bfea551)

Legenda: Os granéis sólidos (cereais e não cereais) responderam por 46,6% de toda a movimentação do terminal em 2020

Foto: Thiago Gadelha

O Porto do Mucuripe registrou um recorde em 2020, acumulando o maior nível de receita desde a fundação do equipamento. O terminal fechou o resultado do ano passado com uma receita de R\$ 64 milhões.

Em comparação com o desempenho de 2019, o terminal acumulou alta de 13,49%. A movimentação de cargas cresceu 12%, passando de 4,4 milhões de toneladas em 2019 para 4,9 milhões de toneladas no ano passado.

Os dados foram apresentados pela Companhia Docas do Ceará (CDC) durante apresentação do balanço anual, nesta segunda-feira (18).

Outro parâmetro a apresentar crescimento em 2020 foi o EBITDA (lucros antes de juros, impostos, depreciação e amortização), com uma alta de 254,35%. Em 2020, o resultado do Porto indicou um EBITDA de R\$ 11,8 milhões ante R\$ 3,3 milhões em 2019.

Cargas

Os granéis sólidos (cereais e não cereais) responderam por 46,6% de toda a movimentação do terminal em 2020. Já os granéis líquidos (petróleo e derivados) aparecem logo atrás, com 45,3%.

As cargas gerais ficaram com apenas 8,1%.

Ao todo, foram 2.285.614 toneladas de granéis sólidos, e 2.219.815 toneladas de granéis líquidos.

Parcerias

A diretora-presidente da Companhia Docas, Mayhara Chaves, comemorou os resultados e afirmou que o terminal segue buscando melhorar as estruturas de negócios para conseguir novas parcerias com o setor privado. O foco, segundo ela, é atrair novos investimentos para o Porto.

“Estamos atuando para que a Companhia Docas do Ceará seja cada vez mais competitiva em um ambiente de negócios cada vez mais dinâmico. Nossa vocação é conectar o Ceará com o Brasil e o mundo e contribuir com o desenvolvimento socioeconômico do estado e da capital cearense de forma sustentável, onde estamos inseridos”, disse.

Fonte: Diário do Nordeste – CE

Data : 19/01/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PETROBRAS REVITALIZARÁ EDIFÍCIO-SEDE NO RIO DE JANEIRO

Da Redação OFFSHORE 19 Janeiro 2021

Companhia adotará modelo smart-office e instalações mais sustentáveis para o meio ambiente e inclusivas para pessoas com deficiência

A Petrobras anunciou, nesta segunda-feira (18), o início da revitalização de seu edifício-sede (Edise), localizado na Avenida Chile, no Centro do Rio de Janeiro. A companhia irá modernizar o prédio implementando medidas de sustentabilidade, de design inclusivo, além do modelo de smart-office, no qual a ocupação e a gestão dos escritórios é mais eficiente por meio de soluções tecnológicas como agendamento de salas de reunião e estações de trabalho por aplicativo. Os novos modelos de instalações promoverão o uso de tecnologia e reduzirão ociosidades, alinhando o edifício à estratégia da Petrobras de redução de custo, aumento contínuo da produtividade, e contribuindo para o processo de transformação digital e de cultura organizacional pelos quais a Petrobras vem passando.

O edifício-sede da Petrobras iniciou suas atividades em 1973 e desde então nunca passou por uma reforma completa. Entre as melhorias previstas estão a criação de espaços colaborativos, de criação, experimentação e tecnologia, propiciando adoção de metodologias ágeis de trabalho. No segundo pavimento do prédio, por exemplo, haverá uma incubadora de startups, de forma a permitir maior integração dessas companhias com a Petrobras, contribuindo para um ambiente de inovação. A reforma prevê também uma série de medidas para tornar o edifício mais sustentável, como a implantação de um sistema de reaproveitamento de água da chuva para os jardins e torres de resfriamento, e a instalação de painéis energia solar no topo do prédio. Além disso, os novos espaços terão piso podotátil (piso diferenciado com textura e cor, para que seja perceptível às pessoas com deficiência visual), placas de sinalização em Braille, entre outras melhorias, visando tornar as instalações mais inclusivas para pessoas com deficiência.

Atualmente, o Edise comporta até 5.800 colaboradores simultaneamente. Com a reforma e a adoção do modelo de smart-office, a sede da Petrobras terá 7 mil posições de trabalho. Conforme anunciado em agosto de 2020, a Petrobras irá adotar um modelo permanente de teletrabalho para os empregados de regime administrativo. O modelo tem adesão voluntária e limite de até três dias por semana. A partir do teletrabalho permanente pela empresa por até 3 dias na semana, a expectativa é que cerca de 11,5 mil pessoas possam ser lotadas no Edise.

A previsão da companhia é que a primeira etapa da obra seja concluída no primeiro semestre de 2022. A partir dessa data, a obra seguirá com o prédio parcialmente ocupado, com estimativa de concluir toda a reforma o segundo semestre de 2023.?

A história do prédio

Considerado um marco na arquitetura nacional, o edifício-sede da Petrobras foi construído entre 1969 e 1974. O projeto do edifício foi escolhido por meio de um concurso, em nível nacional, organizado pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil, do qual participaram mais de 200 escritórios de construção civil. Capitanado pelo arquiteto Roberto Luis Gandolfi, o projeto vencedor se mostrou, ao mesmo tempo arrojado e futurista, e após a construção, acabou se tornando um símbolo da própria companhia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/01/2021

PORTOS DO RIO GRANDE DO SUL DIVULGAM BALANÇO DO ANO DE 2020

Superintendente destaca recordes e dificuldades com a pandemia ocorridas ao longo do ano e a movimentação de mais de 39 milhões de toneladas.

A Superintendência dos Portos do Rio Grande do Sul (Portos RS) divulgou nesta segunda-feira, 18, o resultado do ano de 2020 dos três portos públicos do Estado sob sua administração: o Porto do Rio Grande, de Pelotas e Porto Alegre. Os resultados apresentados mostram que os portos gaúchos estão cumprindo seu papel para com a sociedade mantendo seu funcionamento e proporcionando a chegada e saída de produtos do RS.

Ao longo do ano de 2020 o porto rio-grandino movimentou mais de 38 milhões de toneladas de carga somente no complexo público. Um dos destaques do ano foi o mês de junho, período em que foi movimentado o montante de 4.401.716 toneladas, batendo o recorde que havia sido verificado no mês de setembro de 2018, quando haviam sido 4.340.915 toneladas, junho de 2020 foi o melhor mês da história do Porto do Rio Grande.

A soma da movimentação dos três portos, que vem operando durante a pandemia com todos os protocolos indicados pelas autoridades sanitárias internacionais, teve uma movimentação total de 39.917.286 de toneladas – isto somente nos três portos públicos.

O Porto de Pelotas mostrou no fechamento de 2020 um incremento da movimentação de toras de madeira de mais de 23 mil toneladas movimentadas a mais em relação ao ano de 2019, uma diferença positiva de 2,60%. Atualmente a movimentação de toras de madeira responde por mais de 90% da movimentação do porto pelotense.

Em relação aos principais destinos e origens das exportações e importações do Porto do Rio Grande notam-se poucas diferenças percentuais em relação ao share dos países com o fechamento do ano de 2019. A China, que detinha o primeiro lugar das exportações, com 58,38% das cargas embarcadas, manteve-se estável no primeiro lugar em 2020 com 52,77%. Já na partilha das importações a Argélia perdeu o posto de primeiro lugar para o Marrocos, que aumentou de 7,82% de participação nas importações para 9,27%. Em 2020 verificou-se um incremento de 5,86% nas importações no terminal rio-grandino, representando uma diferença de aproximadamente 483 mil toneladas importadas a mais. Os maiores destaques quantitativos das exportações no período foram a soja, a celulose e o arroz.

Os carros chefes da movimentação do Complexo Portuário do Rio Grande ainda são a soja (grãos e farelos), representando mais de 32% da movimentação do complexo, e a celulose, que representa quase 9%. Algumas das mercadorias movimentadas que destacaram-se no incremento da movimentação em 2020 foram o arroz, cujo volume dos embarques aumentou em 21,74% e os desembarques de fertilizantes, que aumentaram mais de 15% em relação a 2019.

Os dados referentes aos demais Terminais de Uso Privado (TUPs) do Estado ainda não foram divulgados pela superintendência, pois estes números aguardam a homologação pela ANTAQ e deverão estar disponíveis em meados de fevereiro.

Junto aos dados referentes à movimentação dos portos no ano de 2020, a Superintendência também divulgou os resultados financeiros e de despesas de pessoal da autarquia ao longo do período. Foi destacado que a Portos RS vem implantando uma série de ações visando a readequação, a racionalização e a consequente redução dos custos operacionais que envolvem os recursos gerenciais necessários para as operações do órgão. Estas ações começaram a mostrar resultados já no ano de 2020, mostrando uma notável economia de mais de 16 milhões de reais somente nos pagamentos de pessoal da autarquia, uma diferença de 23,3% a menos.

A melhor notícia em relação ao trabalho de gestão administrativa da autarquia refletiu diretamente no saldo operacional acumulado no período, que resultou em mais um recorde positivo. Verificou-se que o saldo de 2020, calculado através da diferença entre todas as receitas e despesas da Portos RS, alcançou o impressionante valor de quase 25 milhões de reais, o maior saldo operacional verificado na história desde a criação da autarquia. Segundo o superintendente da Portos Rs, Fernando Estima, “tal resultado financeiro só ratifica que a gestão administrativa da autarquia está no caminho certo e vem cumprindo um papel exemplar na busca do desenvolvimento e no fomento da logística multimodal, em especial a hidroviária, do estado do Rio Grande do Sul.”

Fernando comenta também que o ano de 2021 se mostra uma grande janela para o fomento desta logística multimodal – entre elas a hidroviária – através de ações e políticas públicas que já se tornaram realidade no ano anterior. Como a homologação do novo calado do Complexo do Porto do Rio Grande, que já permite a movimentação de alguns dos maiores navios do mundo no canal rio-grandino. Além disso, o executivo também destaca a celebração de acordos e tratativas com a iniciativa privada na busca de novas parcerias negociais para o mercado logístico, em especial para o projeto Rio Grande Porto Indústria.

Entre outras conquistas a serem comemoradas no ano de 2020 que já estão sendo impactadas positivamente em 2021 o superintendente também destacou a celebração da parceria público-privada no Projeto Embarcadero no cais do Centro Histórico de Porto Alegre, com inauguração do complexo comercial prevista para março deste ano. Para finalizar, Fernando ainda citou a perspectiva da autarquia tornar-se uma empresa pública em 2021, dando mais agilidade e autonomia para os portos do estado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/01/2021

MERCADO DE PETRÓLEO 'CAUTELOSAMENTE OTIMISTA' DA OPEP SE RECUPERARÁ EM 2021

Da Redação ECONOMIA 19 Janeiro 2021

O secretário-geral da Opep disse na terça-feira que estava cautelosamente otimista de que o mercado de petróleo se recuperaria este ano da queda na demanda provocada pela pandemia do coronavírus.

Reuniões mensais da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP) e aliados liderados pela Rússia - um grupo conhecido como OPEP + - estão lá para impedir que um desequilíbrio ressurgira, disse Mohammad Barkindo da OPEP em um fórum virtual.



“Todos concordamos que a recuperação é frágil, ainda há mais incertezas, mas estamos cautelosamente otimistas de que a recuperação se materializará neste ano”, disse Barkindo no Atlantic Council Global Energy Forum.

Os preços do petróleo subiram para uma alta em 11 meses este mês, ajudados pela decisão de 5 de janeiro da maioria dos membros da OPEP + de manter a produção estável em fevereiro e uma promessa da Arábia Saudita de cortar a produção voluntariamente.

O ministro do petróleo da Índia, Dharmendra Pradhan, disse no mesmo evento que o movimento inesperado para cortar a produção por alguns países da Opep levou a uma alta de preços e estava criando confusão para os países consumidores.

“Esse tipo de cenário nos levará a mais métodos alternativos de abastecimento de energia”, disse Pradhan.

Barkindo, em resposta, disse que a OPEP + precisa ser flexível e ter mercados estáveis ??como alvo.

O ministro da Energia dos Emirados Árabes Unidos, membro da Opep, disse anteriormente no mesmo evento que viu o início da recuperação do mercado este ano.

“Este ano, da maneira que vemos, é um ano de recuperação, seja no final do ano em que devemos atingir o equilíbrio ou no início de 2022”, disse Suhail al-Mazrouei.

O ministro dos Emirados Árabes Unidos também disse que viu um bom crescimento da demanda por petróleo na China e na Índia, à medida que mais países começam suas campanhas de vacinação contra o coronavírus.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/01/2021



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

Data : 20/04/2006