

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 013/2021
Data: 21/01/2021**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
IMUNIZAÇÃO DE PORTUÁRIOS OCORRERÁ QUANDO HOUVER VACINAS, DIZ MINISTÉRIO DA SAÚDE.....	4
PREFEITO DE SANTOS AFIRMA QUE IMUNIZAÇÃO DE PORTUÁRIOS DEPENDE DE MAIS DOSES DA VACINA	5
COMPANHIA DOCAS DO RIO DE JANEIRO REALIZA AÇÕES DE DESINFECÇÃO EM PORTOS	5
MOVIMENTO DE CARGAS NOS PORTOS PÚBLICOS DO RIO GRANDE DO SUL CAI 8%	6
EMBARCAÇÃO ILEGAL DO RJ É ENCONTRADA EM SANTOS; MULTA CHEGA A R\$ 1.765.440,00	7
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	7
AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL Nº18/2020: LINK DE TRANSMISSÃO	7
ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA VIRTUAL SOBRE ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO	8
PORTAL PORTO GENTE	9
BIDEN, MOURÃO E A AMAZÔNIA.....	9
SAIR DO CAOS E RESGATAR UM PROJETO DE NAÇÃO: CLAMA A ENGENHARIA BRASILEIRA	9
EDENRED BRASIL REVOLUCIONA NEGOCIAÇÕES DE FRETE E JÁ MOVIMENTA 100 MIL TONELADAS DE CARGAS POR DIA COM O FRETO.....	10
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	11
CONDESAN AVANÇA COM SUAS AÇÕES EM 2021.....	11
SANTOS BRASIL: ANALISTAS VEEM MOVIMENTO ESTRATÉGICO EM VITÓRIA DE EDITAL PARA EXPLORAÇÃO DE NOVA ÁREA .	11
COM NOVO CALADO OPERACIONAL, TCP RECEBE PRIMEIRO NAVIO COM NOVA PROFUNDIDADE MÁXIMA	12
ISTOÉ - DINHEIRO	13
BNDES APROVA R\$ 3 BI PARA LOTE PIÇA, MAIOR CONCESSÃO RODOVIÁRIA DO PAÍS.....	13
ÍNDIA LIBERA EXPORTAÇÃO E VACINA SERÁ ENVIADA AO BRASIL NESTA SEXTA-FEIRA (22).....	14
COMEX DO BRASIL	14
EXPORTAÇÕES PARA OS EUA SOFREM A MAIOR QUEDA NA COMPARAÇÃO COM GRANDES PARCEIROS COMERCIAIS DO BRASIL	14
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	15
CEO DA BR DISTRIBUIDORA, RAFAEL GRISOLIA SERÁ O ENTREVISTADO DESTA QUINTA (21).....	15
CONSUMIDORES BUSCAM MELHORES PRÁTICAS REGULATÓRIAS DO NOVO MERCADO DE GÁS, POR NATÁLIA SEYKO.....	16
O PETRÓLEO E GÁS BRASILEIRO VÃO BEM, OBRIGADO, POR ANTÔNIO SOUZA	18
JORNAL O GLOBO – RJ	20
COMÉRCIO ENTRE BRASIL E EUA ATINGE A PIOR MARCA DOS ÚLTIMOS 11 ANOS	20
PARA AJUDAR CAMINHONEIRO, GOVERNO ZERA IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO DE PNEU	21
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	21
ANTAQ DETERMINA PRIORIDADE A CARGAS DE OXIGÊNIO E MATERIAL HOSPITALAR PARA O AMAZONAS.....	21
CSN ACERTA PREÇO PARA VIABILIZAR IPO DE UNIDADE DE MINERAÇÃO	22
THYSSENKRUPP AMPLIA FOCO EM ENERGIA EÓLICA COM CRESCIMENTO DO SETOR NO BRASIL	23
VALOR ECONÔMICO (SP)	24
VALE-TRANSPORTE GERA CRÉDITOS DE PIS E COFINS	24
COMÉRCIO DO BRASIL COM EUA É O QUE MAIS SOFRE COM A PANDEMIA	25
ARBITRAGEM JÁ TEM DECISÃO SOBRE ELDORADO E ANÚNCIO SERÁ IMINENTE	26
REFAP PODE SER VENDIDA POR ATÉ R\$ 1,4 BI	27
PRESIDENTE DO IPEA ‘NÃO TEM NOÇÃO’ SOBRE INDÚSTRIA, DIZ SETOR	28
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	30
PORTO DE NATAL FICA 4 SEMANAS SEM EMBARQUE DE CONTÊINERES EM NAVIOS POR PROBLEMAS EM MÁQUINAS, DIZ CODERN.....	30
PORTAL PORTOS E NAVIOS	31
ADMINISTRAÇÃO BIDEN INTERROMPE PROGRAMA FEDERAL DE PERFURAÇÃO EM AÇÃO CLIMÁTICA	31
COPEL MERCADO LIVRE ASSINA CONTRATO PARA VENDER ENERGIA AO PORTO DE PARANAGUÁ	32
PORTO DE SANTOS CONCENTROU 44% DE TODA COCAÍNA APREENDIDA PELA RFB NO BRASIL EM 2020.....	34
REPASSES DO FMM EM 2020 FORAM MAIS BAIXOS EM 13 ANOS	34
SUZANO ENCERRA CONTRATO COM NORSUL PARA O TRANSPORTE DE MADEIRA NA BAHIA	36
HAPAG-LLOYD ENCOMENDA SEIS NAVIOS PORTA-CONTÊINERES ULTRA-GRANDES DE MAIS DE 23.500 TEUS	36
COM INÍCIO DA EXPORTAÇÃO DE GRÃOS, PORTO DO AÇU DEFENDE PRIORIDADE PARA FERROVIA RIO-VITÓRIA.....	37



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 013/2021
Página 3 de 38
Data: 21/01/2021
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	38
MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	38



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

IMUNIZAÇÃO DE PORTUÁRIOS OCORRERÁ QUANDO HOVER VACINAS, DIZ MINISTÉRIO DA SAÚDE

Profissionais do setor foram incluídos no grupo prioritário, mas disponibilidade de doses é um impasse

Por Fernanda Balbino

A vacinação de trabalhadores dos setores portuário e aquaviário depende da ampliação gradativa do número de doses a serem enviadas a estados e municípios. Segundo o Ministério da Saúde, as especificidades e particularidades regionais serão discutidas na esfera bipartite, que inclui representantes dos governos estadual e municipal.

Na última segunda-feira (18), profissionais da área de transporte – como os portuários, aquaviários e caminhoneiros – foram incluídos no grupo prioritário para a vacinação pelo Ministério da Saúde. Porém, segundo o prefeito de Santos, Rogério Santos (PSDB), as doses disponíveis atualmente são limitadas.

Na Baixada Santista, neste primeiro momento, apenas profissionais da saúde estão sendo imunizados. Ainda não há data prevista para o início da vacinação de idosos ou pessoas acamadas.

Por isso, o prefeito de Santos ressaltou que a decisão do Governo Federal impacta no planejamento da campanha de vacinação. Mas, segundo o Ministério da Saúde, doses enviadas pela pasta às unidades federadas foram calculadas considerando apenas o público priorizado para este início da vacinação, antes da ampliação do grupo prioritário.

“Os demais grupos elencados no Plano Nacional de Operacionalização da campanha contra a covid-19 serão vacinados assim que houver disponibilidade de mais doses da vacina”, destacou o Ministério da Saúde, em nota.

No entanto, a pasta não especificou quando os imunizantes devem ser enviados. Isto porque, inicialmente, o País conta com apenas seis mil doses da vacina, que foram repassadas pelo Instituto Butantan para a distribuição pelo Ministério da Saúde.

A produção local de imunizantes, na capital, depende do envio de insumos da China, o que está previsto para acontecer até o final deste mês. Caso isto não aconteça, todo o cronograma de vacinação deverá ser revisto pelas autoridades estaduais de saúde.

Números

Segundo o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, nos portos de Santos e São Sebastião, 15.813 profissionais deverão ser vacinados, considerando apenas os trabalhadores portuários avulsos (TPAs) e vinculados de terminais.

Na lista, há, ainda, 1.027 funcionários das administrações de ambos os portos, mais os terceirizados. No entanto, estão sendo levantados os números de profissionais que atuam em terminais privados nos dois complexos portuários do estado de São Paulo.

Infraestrutura

Procurado para comentar a falta de vacinas destinadas aos trabalhadores portuários e aquaviários, o Ministério da Infraestrutura destacou que não é sua responsabilidade. “O Plano Nacional de

Imunização é de competência do Ministério da Saúde, que inclui a logística e inclusão dos grupos prioritários”, afirmou a pasta, em nota.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 21/01/2021

PREFEITO DE SANTOS AFIRMA QUE IMUNIZAÇÃO DE PORTUÁRIOS DEPENDE DE MAIS DOSES DA VACINA

Em coletiva, o chefe do Executivo informou que aquaviários, caminhoneiros e portuários devem aguardar a chegada de nova remessa

Por Matheus Müller



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.129046:1606038180/Rogério-Santos.png?f=2x1&\\$p\\$f=b923ae1&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.129046:1606038180/Rogério-Santos.png?f=2x1&pf=b923ae1&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

De acordo com o prefeito, as doses disponíveis são limitadas (Foto: Matheus Tagé/AT)

A imunização contra a Covid-19 de portuários, aquaviários e caminhoneiros depende do repasse de mais doses da vacina do Ministério da Saúde. A

informação foi dada pelo prefeito Rogério Santos (PSDB), na manhã desta segunda-feira (19), em coletiva no Paço Municipal.

O Ministério da Saúde havia informado que profissionais da área de transporte – como os portuários, aquaviários e caminhoneiros – foram incluídos no grupo prioritário para a vacinação. Mas, de acordo com o prefeito, as doses disponíveis são limitadas.

Ele afirmou ter tomado conhecimento sobre a decisão do Ministério, de incluir esses profissionais no grupo prioritário. Mas ressaltou que a decisão do Governo Federal “impacta” no planejamento da campanha.

“O Governo Federal cedendo doses para o município, nós usaremos essas doses de forma suplementar. É ótimo”, disse Rogério.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 20/01/2021

COMPANHIA DOCAS DO RIO DE JANEIRO REALIZA AÇÕES DE DESINFECÇÃO EM PORTOS

Porto de Itaguaí e Porto do Rio de Janeiro foram contemplados

Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.59845:1611073006/Porto-de-Itaguaí-Rio-de-Janeiro.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=a6ac338&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.59845:1611073006/Porto-de-Itaguaí-Rio-de-Janeiro.jpg?f=2x1&pf=a6ac338&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Docas do Rio realiza ações de desinfecção em portos (Foto: CDRJ/Divulgação)

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) realizou, pela segunda vez, a desinfecção de suas áreas administrativas e operacionais com

quaternário de amônio de 5ª geração, com o objetivo de prevenir a disseminação do novo coronavírus. A ação ocorreu na última terça-feira (12), no Porto de Itaguaí, e na quinta-feira (14) no Porto do Rio de Janeiro, em parceria com a Marinha do Brasil, por meio do Comando Conjunto Leste.

O quaternário de amônio usado na sanitização é um dos principais ativos recomendados pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) na eliminação do vírus da covid-19. O ativo foi aplicado em uma área de aproximadamente 12 mil metros quadrados por militares do Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais de Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica.

No Porto de Itaguaí, a entrada principal e os prédios administrativos do Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) e da Guarda Portuária foram contempladas. No Porto do Rio de Janeiro, os prédios da Anvisa, do Ogmo, da Receita Federal e da Guarda Portuária passaram pela desinfecção.

A CDRJ, vinculada ao Ministério de Infraestrutura, é a autoridade portuária responsável pela gestão do complexo portuário fluminense, que compreende os portos do Rio de Janeiro, de Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 19/01/2021

MOVIMENTO DE CARGAS NOS PORTOS PÚBLICOS DO RIO GRANDE DO SUL CAI 8%

Os três portos públicos do Rio Grande do Sul somaram 39,9 milhões de toneladas movimentadas em 2020

Da Redação



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.116106:1598633001/Porto-Rio-Grande-Rio-Grande-do-Sul.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=e23c283&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.116106:1598633001/Porto-Rio-Grande-Rio-Grande-do-Sul.jpg?f=2x1&pf=e23c283&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Movimento de cargas nos portos públicos do Rio Grande do Sul cai 8% (Foto: Reprodução)

A movimentação de mercadorias nos três portos públicos do Rio Grande do Sul - Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre - somou 39,9 milhões de toneladas em 2020, uma queda de 8,11% em relação ao resultado do ano anterior, quando chegou a 43,43 milhões de toneladas. Os dados foram divulgados nessa segunda-feira pela Superintendência dos Portos do Rio Grande do Sul.

Apesar da queda operacional, alguns aspectos se destacaram nos complexos portuários marítimos no último ano. Rio Grande bateu um novo recorde de movimentação de cargas em junho, quando seus terminais carregaram ou descarregaram 4.401.716 toneladas. O recorde anterior havia sido registrado em setembro de 2018, quando o total chegou a 4.340.915 toneladas.

Já o Porto de Pelotas movimentou 23 mil toneladas de toras de madeiras a mais do que em 2019, um aumento de 2,6%. Mais de 90% das operações do complexo envolvem este tipo de mercadoria.

As cargas mais embarcadas ou desembarcadas no complexo do Rio Grande ainda são a soja (em grãos e farelos), respondendo por mais de 32% das operações do porto, e a celulose, que chega a 9%. Arroz e fertilizantes também fizeram parte dos resultados de 2020, com um aumento de 21,74% e 15%, respectivamente, na movimentação de toneladas.

Quanto aos principais destinos das exportações e importações, a China se manteve estável em primeiro lugar nas exportações, sendo o destino de 52,77% das cargas embarcadas. Nas importações, a Argélia perdeu o posto de primeiro lugar para o Marrocos, que teve um aumento de 7,82% nas importações.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 19/01/2021

EMBARCAÇÃO ILEGAL DO RJ É ENCONTRADA EM SANTOS; MULTA CHEGA A R\$ 1.765.440,00

Barco realizava pesca diferente da permitida, em áreas proibidas e com espécies em risco de extinção
Por Atribuna.com.br



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.138526:1610995211/Santos.jpeg?f=2x1&\\$p\\$f=76892d4&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.138526:1610995211/Santos.jpeg?f=2x1&pf=76892d4&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Embarcação e rede foram apreendidas em ação que aconteceu entre domingo (17) e segunda-feira (18) (Divulgação/CiaMar)

Um policiamento ostensivo náutico, realizado pela Companhia de Polícia Militar Ambiental Marítima do 3º BPAmb (CiaMar) localizou e apreendeu uma embarcação pesqueira de grande porte que realizava pesca diferente da permitida em sua licença, em áreas proibidas e de espécies em risco de extinção. Ação aconteceu entre domingo (17) e segunda-feira (18) e barco foi encontrado na entrada do Canal do Estuário de Santos.

A embarcação registrada no Estado do Rio de Janeiro foi alvo de denúncias anônimas sobre pesca em áreas proibidas. Imediatamente, a Polícia Militar Ambiental Marítima iniciou as buscas pela região e encontrou o barco. Em fiscalização documental, foi constatado que três tripulantes (todos de Santa Catarina) não possuíam carteira de pescador profissional.

No porão da embarcação, foi identificado grande quantidade de pescado, inclusive da espécie Caranha, que se encontra em risco de extinção. Sua pesca proibida caracteriza o ato como crime ambiental.

Desta forma, a fiscalização sobre a embarcação elaborou diversos Autos de Infração Ambiental. Três foram por “pescar sem a licença do órgão ambiental competente” e quinze aconteceram por “pescar espécies que devam ser preservadas”. Ao todo, chegou-se ao valor de R\$ 1.765.440,00 em multas.

Além disso, embarcação e rede de cerco de 800 metros também foram apreendidas.

É importante ressaltar que a embarcação estava sendo monitorada pelo Programa Nacional de Rastreamento de Embarcação Pesqueira por Satélite (PREPS), com auxílio da Fundação Florestal.

A CiaMar esclarece que ações rápidas colaboram com a preservação do meio ambiente e pede para população denunciar pelo telefone (13) 3348-4750.

Pesca será doada

Dentro da embarcação, foram contabilizados 4.367 quilos de pescado, sendo 2.027 quilos da espécie Caranha e 2.340 quilos de peixes diversos. Toda a pesca foi apreendida e imediatamente doada para instituições beneficentes da região como os Fundos Sociais. Ação beneficia famílias carentes e em situação de risco.

Fonte : *A Tribuna Digital - SP*
Data : 19/01/2021



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

Link de Transmissão: <https://youtu.be/eS2se51DoGY>
<https://www.youtube.com/watch?v=eS2se51DoGY&feature=youtu.be>

Início da Transmissão: 15h
Período de Inscrição: 10h - 14h

Forma de Inscrição: Os interessados em se manifestar na audiência deverão se inscrever pelo aplicativo de mensagens "WhatsApp", no número (61) 2029-6940

Formas de Contribuição: vídeo, áudio ou via aplicativo "WhatsApp"

A participação pode ser também realizada entrando na sala de reunião criada no aplicativo "Zoom". Para isso, no ato de inscrição, o interessado deverá se manifestar nesse sentido e encaminhar seu endereço eletrônico de login no "Zoom" para ser convidado a entrar na sala na sua vez.

Em caso de problemas computacionais para utilização da ferramenta "Zoom", será disponibilizada uma segunda conexão ao final de todas as contribuições. O ideal é que o interessado encaminhe sua contribuição via "WhatsApp".

IMPORTANTE: Toda a sessão virtual será transmitida via streaming, gravada e disponibilizada no canal do YouTube da ANTAQ

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data : 21/01/2021

ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA VIRTUAL SOBRE ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO

Contribuições para a proposta de norma podem ser enviadas até 3 de fevereiro

A ANTAQ realizou, nesta quinta-feira (21), audiência virtual para obter contribuições, subsídios e sugestões para a proposta de norma que tem por objeto estabelecer critérios e procedimentos para a realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR) e de Avaliação de Resultado Regulatório (ARR).

O diretor da Agência, Adalberto Tokarski, participou da audiência. Tokarski afirmou que as contribuições do setor regulado são importantes para melhorar a proposta de norma. "A Análise de Impacto Regulatório é um instrumento importante para que a Agência saiba o que deve regular e o que não deve regular", afirmou.

A reunião virtual é uma das etapas da Audiência Pública Nº 18/2020. Os interessados em contribuir ainda podem enviar suas sugestões até 3 de fevereiro de 2021 por meio de formulário eletrônico disponível no portal da Agência.

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data : 21/01/2021

PORTAL PORTO GENTE

BIDEN, MOURÃO E A AMAZÔNIA

Editorial Portogente

Na visão da Diplomacia, cada parceiro tem, na realidade, um conceito de relações internacionais inspirado em sua própria história.. (Henry Kissinger)

Desde esta quarta-feira (20/1), há um novo relacionamento político internacional. Joe Biden muda diametralmente a visão do mundo para os Estados Unidos da América. Sobre o Brasil, no aspecto das relações bilaterais, haverá muita diferença e aresta a aparar. Por isso, será muito positiva a representação do Brasil, pelo vice-presidente Hamilton Mourão, no próxima Fórum Econômico Mundial, que propõe o grande reinício, com desenvolvimento sustentável.

Biden tem a preservação ambiental como uma das prioridades das suas políticas. Sem sombra de dúvida, a Amazônia tratada com competência será uma oportunidade histórica na nossa economia e uma excelente mediação nas relações Brasil-EUA. Mourão tem bagagem adequada para este Novo Momento, tão necessário para tratar o sufoco que assola a vida econômica e social dos brasileiros, bem como fortalecer a democracia.

A Amazônia faz parte do uniforme do Exército Brasileiro, relação essa reconhecida internacionalmente. Mourão, como tem bem mostrado, pertence à elite do generalato que domina essa questão. A partir da sua posse na presidência do Conselho Nacional da Amazônia Legal, os ruidosos conflitos amazônicos arrefeceram. Decerto, Mourão será a nova ponte para um relacionamento de muito bons resultados com o Tio Sam.

O Arco Norte, a região acima do paralelo 16°S, que na sua quase totalidade abrange a região amazônica, terá um desenvolvimento econômico pujante e inovador, com a sustentabilidade como marca. Ao mesmo tempo, irá impactar portos e logísticas que integram regiões e fomentam a produção das diversas partes do País. Ganha o Brasil e o Mundo. Trata-se, todavia, de um desafio implacável com as atitudes irresponsáveis e os erros grosseiros.

O próximo trem da história está passando no Brasil. Sem subserviência e com competência, o vice-presidente Hamilton Mourão saberá sobejamente bem cumprir essa missão. Sucesso!

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 21/01/2021

SAIR DO CAOS E RESGATAR UM PROJETO DE NAÇÃO: CLAMA A ENGENHARIA BRASILEIRA

Editor Portogente

A engenharia paulista tem se comportado brilhantemente em suas posições em defesa do desenvolvimento do País e também dos profissionais da área. Um primor o posicionamento do presidente do Sindicato dos Engenheiros no Estado de São Paulo (Seesp), Murilo Pinheiro, sobre o início da vacinação no domingo (17/1) em São Paulo: "Trouxe esperanças de que o Brasil possa finalmente começar a vencer a pandemia do novo coronavírus e todas as consequências dela advindas. Ainda que o episódio alvissareiro tenha sido contaminado pela disputa política entre os governos estadual e federal, o que mais importa é que a possibilidade de imunização é uma realidade."

Todavia, ele lembrou que para que isso se efetive, é preciso que haja doses em quantidade suficiente, assim como os materiais e equipamentos necessários à aplicação em todas as pessoas que se qualificam para ser vacinadas. Seria, portanto, bastante salutar que a partir de agora os esforços se voltassem a esse fim de forma coesa. "Igualmente fundamental é assegurar meios

econômicos para a sobrevivência da população, daí ser imprescindível a manutenção do auxílio emergencial e o compromisso de governantes e parlamentares com essa agenda", defende.

Para além do agravamento do desemprego com o fechamento de postos qualificados, a entidade alerta para o processo de encolhimento do setor automotivo e da indústria brasileira como um todo, dinâmica que se observa há décadas, mas que vem recrudescendo nos últimos anos. A situação é particularmente preocupante do ponto de vista da engenharia e da tecnologia nacionais e de seus profissionais, que perdem oportunidades a cada dia. Ele conclama: "A recuperação da indústria, segmento fundamental ao desenvolvimento, demanda política industrial, para além de subsídios fiscais, como demonstra o caso da Ford. O Estado deve cumprir sua função de indutor do crescimento de maneira adequada ou o País seguirá à deriva."

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 21/01/2021

EDENRED BRASIL REVOLUCIONA NEGOCIAÇÕES DE FRETE E JÁ MOVIMENTA 100 MIL TONELADAS DE CARGAS POR DIA COM O FRETO

Por Gláucia Galmacci - Categoria: Notícias Corporativas

Em poucos meses de operação, empresa já reúne 70 mil caminhoneiros e conta com mais de 170 mil veículos cadastrados em um ambiente totalmente digital

O Freto, plataforma digital de frete da Divisão Frota e Soluções de Mobilidade da Edenred Brasil, se consolida como o principal marketplace do mercado rodoviário e revoluciona as negociações do transporte de carga com poucos meses de operação. A tecnologia, que reúne a expertise global do grupo no mercado rodoviário, já movimentou, por dia em todo o País, 100 mil toneladas de cargas, e desde o seu lançamento, viabilizou mais de 500 mil contratações, em um ambiente 100% digital, onde o encontro do transportador, da indústria e do caminhoneiro acontece em apenas um clique.

"Além de simplificar todo o processo para a contratação e disponibilização do frete em um ambiente totalmente digital, trouxemos para o mercado um novo modelo de negociação que proporciona para todas as frentes ganhos em agilidade, maior encontro da oferta e demanda de fretes de cargas e a redução dos custos operacionais. O match, que é a conexão da disponibilidade da carga com o aceite do trabalho, é feito pelo smartphone e pode levar apenas 1 minuto", explica o Head de Mercado Rodoviário da Divisão de Frota e Soluções de Mobilidade Edenred Brasil, Thomas Gautier.

Em poucos meses de operação, a plataforma mostrou a que veio, com números que justificam a necessidade do setor. Já são mais 70 mil caminhoneiros e 170 mil veículos cadastrados no Freto, que percorreram 100 milhões de quilômetros movimentando cargas em todo o Brasil. Com forte atuação em toda a indústria, a plataforma destaca-se como grande aliada do agronegócio, sendo responsável pelo escoamento de mais de 80% das cargas de relevantes players deste mercado.

A tecnologia é uma relevante ferramenta para o mercado rodoviário, principalmente, para sanar ineficiências logísticas. "Desenvolvemos uma solução disruptiva que conecta todas as pontas e resolve aspectos ainda complexos para o setor. Um cenário em que transportadores, sejam eles autônomos ou não, perdem muito tempo para encontrar uma carga, viajam vazios e não conseguem manter rentabilidade. Já por parte da indústria, os desafios estão em encontrar fornecedores que atendam as regras estabelecidas e aspectos de compliance. Com o Freto proporcionamos uma nova experiência de ponta a ponta", completa Gautier.

A ferramenta, disponível por meio de aplicativo para Android, permite em seu painel que os transportadores consultem as cargas disponíveis, o volume e o valor do frete. Os dados da mercadoria e o valor definido para o transporte são cadastrados diretamente pelo embarcador e diante da disponibilidade, basta sinalizar com um clique o interesse no transporte e a contratação é iniciada.

Os embarcadores acessam a lista dos caminhoneiros interessados no seu frete, que ingressam na plataforma após atenderem critérios, como habilitação específica e permissão para o transporte de

determinadas cargas, processo que faz da plataforma uma aliada para garantir as regras estabelecidas para o setor.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 21/01/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

CONDESAN AVANÇA COM SUAS AÇÕES EM 2021

Informação: ACS (21 de janeiro de 2021)

A Diretoria Temporária do Conselho de Desenvolvimento Econômico de Santos (Condesan), formada pela Associação Comercial de Santos (ACS), pela Associação Empresários Construção Civil da Baixada Santista (Assecob), pela Universidade Católica de Santos e pelo Sindicato de Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares (SiNhores), se reuniu na última semana para dar sequência aos trabalhos de Agenda de Ações Estratégicas Municipais 2021-2024 e para elaborar a constituição jurídica do Condesan.

No que diz respeito à agenda, a consultora do Conselho, Márcia Santin, explica que os nove grupos temáticos estão na fase final. Nesta etapa, os grupos elaboraram indicadores e metas que estão de acordo com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU). A previsão é que o documento seja entregue ao prefeito de Santos, Rogério Santos, na primeira quinzena de fevereiro.

“É importante que a nova gestão tome conhecimento da agenda construída para os setores de saúde, educação, planejamento urbano, desenvolvimento econômico, turismo e eventos, social e segurança, inovação e ambiental o quanto antes e assim possam caminhar juntos”.

Já com relação à personalidade jurídica, ainda segundo a consultora, os modelos estão em discussão pela Diretoria Temporária. “Uma minuta está sendo desenvolvida pelo advogado do Conselho, Sérgio Fernandes Marques, e, assim que for finalizada, passará pela aprovação da Diretoria”.

A consultora ressalta que é sempre bom lembrar que o Condesan tem como propósito o engajamento organizado e formalizado de cidadãos representando suas instituições, sendo elas públicas e privadas, para juntos pensarem, planejarem, colaborarem e serem os guardiões do plano de futuro da cidade e de projetos estruturantes.

Para o presidente da Associação Comercial de Santos, Mauro Samarco, os trabalhos comprovam a efetiva implantação e funcionamento do Condesan, com foco na integração com os entes públicos e o desenvolvimento de Santos. “Importante destacar a colaboração de todos os integrantes dos grupos de trabalho, os patrocinadores e a grande sinergia com a Prefeitura Municipal”.

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

Data : 21/01/2021

SANTOS BRASIL: ANALISTAS VEEM MOVIMENTO ESTRATÉGICO EM VITÓRIA DE EDITAL PARA EXPLORAÇÃO DE NOVA ÁREA

Informação: Moneytimes (21 de janeiro de 2021)

A vitória da Santos Brasil (STBP3) para explorar temporariamente uma nova área de Saboó, no Porto de Santos, foi interpretada como um movimento estratégico pelos analistas do BTG Pactual (BPAC11), pois o cais é peça-chave para a capacidade de contêineres em Santos no longo prazo.



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/01/exportacoes-portos-santos-brasil-min.jpg>

O BTG indicou a compra da ação da Santos Brasil, com preço-alvo para os próximos 12 meses de R\$ 6 (Imagem: LinkedIn/Santos Brasil)

A Santos Brasil venceu o edital para exploração de 64 mil m² no cais do Saboó pelo período de 180 dias. A companhia movimentará contêineres vazios, além de cargas geral e de projeto.

Essa é a segunda concessão temporária que a Santos Brasil recebe em Saboó. Em 2019, a empresa venceu a licitação da Área 2, de 42 mil m², que já foi renovada uma vez.

“Essa última licitação mostra que a Santos Brasil continua focada em aumentar a capacidade em Santos, o que já está acontecendo com o andamento da expansão de Tecon Santos”, afirmaram Lucas Marquiori e Fernanda Recchia, autores do relatório divulgado pelo BTG na segunda-feira.

O banco destacou que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), órgão regulador do setor, tem a intenção de combinar as áreas de todos os operadores pequenos e independentes em Saboó para leiloá-las como um grande terminal.

“As operações temporárias darão à companhia uma leitura importante do terminal, que deve ser leiloadado no futuro”, acrescentaram os analistas.

O BTG indicou a compra da ação da Santos Brasil, com preço-alvo para os próximos 12 meses de R\$ 6. A vitória na licitação reforça a visão já bastante otimista do banco sobre o nome, considerando, dentre diversos fatores, a recuperação das operações e os recursos levantados na oferta de ações realizada no segundo semestre do ano passado.

A perspectiva da Ágora Investimentos sobre a licitação é de que a Santos Brasil está adquirindo experiência para movimentar outras cargas como parte do seu plano de usar o dinheiro da oferta para licitar outras concessões. A corretora reiterou a compra do papel, com preço-alvo para 2021 de R\$ 10.

Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data : 21/01/2021

COM NOVO CALADO OPERACIONAL, TCP RECEBE PRIMEIRO NAVIO COM NOVA PROFUNDIDADE MÁXIMA

Informação: Agência Porto (21 de janeiro de 2021)

Com novo calado operacional, TCP recebe primeiro navio com nova profundidade máxima.

Depois de ter o calado operacional ampliado, a TCP – empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, recebeu o navio Seaspans Osprey, do armador ONE. O navio tem 330 metros de comprimento, capacidade para 11.923 TEUs, é um dos maiores a atracar na costa brasileira e chegou a Paranaguá no último dia 13. Comumente, os navios que atracam no porto paranaense têm capacidade média de 9 mil TEUs.

Com origem na Ásia, o Seasoan Osprey partiu da Ásia onde escalou portos na China e Coreia do Sul, e segue para a Argentina e Uruguai, na região do Plata, com nova escala em Paranaguá. Entre os produtos de importação, estão equipamentos eletrônicos, painéis solares, partes e peças automotivas e produtos químicos; na exportação, os principais produtos são carnes congeladas, celulose, grãos e couro.

“Esse é o momento da materialização do esforço conjunto que a empresa fez com vários atores como a autoridade portuária, praticagem e Marinha do Brasil para aumentar a capacidade de

Paranaguá. A TCP trabalha para se consolidar como um operador de classe mundial e um dos principais hubs marítimos da América do Sul e esse ganho é mais um passo em direção a esse objetivo”, explica Thomas Lima, diretor comercial da empresa.

NOVO CALADO

O novo calado operacional da TCP foi aprovado em dezembro de 2020, passando de 11,80 metros para 12,10 metros, um incremento de 30 centímetros. A nova medida vale para os berços 217 e 218, podendo ser ampliado para o berço 216, garantindo aos clientes maior disponibilidade e espaço para embarques.

“Para a ONE, o aumento de calado representa mais flexibilidade e agilidade operacional nos recebimentos dos grandes navios, além de possibilitar mais capacidade de movimentação. Certamente a parceria com a TCP tende a aumentar após este incremento de profundidade”, afirma Gláucio Vargas, gerente Comercial da ONE.

Para que a marca fosse possível, o Porto de Paranaguá passou por obras de dragagem de aprofundamento, realizadas entre os anos de 2017 e 2018. Em 2020, foram realizadas as aprovações junto a Marinha do Brasil, em um trabalho liderado pela Autoridade Portuária com auxílio da TCP e outros segmentos do Porto.

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

Data : 21/01/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

BNDES APROVA R\$ 3 BI PARA LOTE PIPA, MAIOR CONCESSÃO RODOVIÁRIA DO PAÍS

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou um empréstimo de R\$ 3 bilhões para a Eixo SP Concessionária de Rodovias, operadora do Lote Piracicaba-Panorama (PiPa), trechos de rodovias estaduais de São Paulo que formam a maior concessão rodoviária do País. Ao anunciar a aprovação, em nota divulgada nesta quinta-feira, 21, o banco de fomento informou que o empréstimo cobrirá 58% do total de investimentos previstos nos sete primeiros anos de concessão.

Concedido no início do ano passado, o lote de trechos rodoviários soma um total de 1.224 quilômetros de estradas, que cruzam 62 municípios do Estado de São Paulo, entre a região de Piracicaba e o extremo oeste do Estado, na divisa com Mato Grosso do Sul. A Eixo SP é controlada pela gestora de recursos Pátria Investimentos, que pagou R\$ 1,1 bilhão em outorgas para levar a concessão.

Segundo o BNDES, os investimentos previstos nos sete primeiros anos de concessão no lote PiPa somam R\$ 5 bilhões. Ao longo dos 30 anos de contrato, a concessionária deverá investir R\$ 14 bilhões, como divulgado à época do leilão. Na nota divulgada nesta quinta-feira, 21, o BNDES estimou o total de investimentos em obras em R\$ 12 bilhões.

A aprovação do empréstimo demonstra que, apesar do crescimento de fontes privadas de financiamento, como emissões de títulos de dívida no mercado, grandes projetos de infraestrutura dificilmente poderão abrir mão dos recursos do BNDES. Na nota divulgada pelo banco de fomento, Sérgio Santillan, CEO da Eixo SP, diz que “o apoio do BNDES permite que um projeto desse porte seja viabilizado, trazendo enormes benefícios para as cidades vizinhas, para o Estado e para o País”.

Em agosto do ano passado, a Pátria Investimentos concluiu a captação de seu quarto fundo de infraestrutura, levantando R\$ 10 bilhões, maior valor já captado por um produto dessa natureza em

toda a América Latina, segundo o ranking de fundos latino-americanos da PEI – Infrastructure Investor. Esse quarto fundo é justamente o controlador da Eixo SP.

Na época da conclusão da captação, Felipe Pinto, sócio da gestora, informou que 40% do fundo já estavam comprometidos com investimentos anunciados, como a plataforma de energia renovável Essentia, que recebeu US\$ 320 milhões; uma plataforma focada em soluções de infraestrutura de dados wireless, com US\$ 200 milhões; e a concessão do corredor rodoviário PiPa.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 21/01/2021

ÍNDIA LIBERA EXPORTAÇÃO E VACINA SERÁ ENVIADA AO BRASIL NESTA SEXTA-FEIRA (22)

Da redação

A Índia liberou nesta quinta-feira (21) a exportação de 2 milhões de doses da vacina de Oxford para o Brasil. O imunizante deve chegar ao País nesta sexta-feira (22). De acordo com a CNN, o secretário de Relações Exteriores da Índia confirmou que as primeiras remessas serão enviadas para o Brasil e Marrocos nesta sexta.



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2021/01/vacina-pexels-6-418x235.jpeg>

Depois do impasse na última semana, a expectativa é que 2 milhões de doses da vacina contra a covid-19 liberadas pelo governo indiano cheguem ao Brasil nesta sexta-feira (22) (Crédito: Pexels)

O medicamento desenvolvido pela farmacêutica britânica AstraZeneca e pela Universidade de Oxford está sendo fabricado pelo Serum Institute of India, o maior produtor mundial de vacinas, que recebeu pedidos de países de todo o mundo. Nesta quinta-feira, um incêndio atingiu o local, mas não danificou o setor que produz as vacinas contra o coronavírus.

A expectativa era que as doses da vacina de Oxford vindas da Índia chegassem ao Brasil na semana passada. No entanto, o governo indiano suspendeu as exportações até que iniciasse o seu próprio programa de imunização. No início desta semana, no entanto, enviou carregamentos gratuitos para países vizinhos, incluindo Butão, Maldivas, Bangladesh e Nepal.

As doses vindas da Índia vão se unir a quase 6 milhões da Coronavac, que já foram distribuídas para todo o país, para dar mais um passo na imunização dos brasileiros. O programa de vacinação que começou nesta semana prevê a aplicação primeiro nos profissionais de saúde e depois segue para outros grupos prioritários.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 21/01/2021



COMEX DO BRASIL

EXPORTAÇÕES PARA OS EUA SOFREM A MAIOR QUEDA NA COMPARAÇÃO COM GRANDES PARCEIROS COMERCIAIS DO BRASIL

Brasília – Dentre os principais parceiros comerciais do Brasil, os Estados Unidos foram o país mais afetado pela pandemia de Covid-19 e aquele que, em 2020, apresentou a maior queda nas exportações brasileiras. De acordo com dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), ano passado as vendas externas para o mercado americano tiveram uma forte contração de 23,7% e somaram US\$ 21,4 bilhões.

No mesmo período, as exportações para a China, principal parceiro comercial do Brasil em todo o mundo, subiram 6,8% para US\$ 67,6 bilhões e em relação à União Europeia e ao Mercosul, a queda nas exportações brasileiras foi de, respectivamente, 13,7% e 17,7%.

Maior parceiro comercial do Brasil, a China concentra as importações em commodities de menor valor agregado e apenas três desses produtos respondem por 71% de todo o volume embarcado para a China. São eles soja (participação de 31%), minérios de ferro (27%) e petróleo (17%).

Em contrapartida, apesar do total exportado ser significativamente inferior ao volume embarcado para a China, a pauta exportadora para os Estados Unidos tem entre os principais destaques os bens manufaturados. Entre os destaques aparecem os produtos semi-acabados de ferro ou aço (8,9%), aeronaves (7,7%), celulose (4,4%) e demais produtos da indústria de transformação (4,2%). Com relação às commodities, apenas o petróleo aparece entre os principais produtos exportados para os Estados Unidos, com uma participação e 6,2% nas vendas totais para o mercado americano.

Apesar desses dados relevantes, o presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), José Augusto de Castro, o Brasil precisa criar condições para voltar a ser um importante exportador de produtos manufaturados para os Estados Unidos, como acontecia até recentemente.

Segundo ele, “entre 1980 e 2000, entre os dez principais produtos exportados pelo Brasil para os EUA, oito eram manufaturados. Esse percentual foi caindo a cada ano e hoje está distante de ter essa representatividade. Um exemplo claro dessa queda está relacionado às exportações de calçados. No passado, o Brasil era o maior exportador mundial de calçados para o mercado americano e hoje o Brasil não aparece nem entre os dez ou quinze maiores exportadores para os Estados Unidos. Estamos perdendo importância nas exportações para o mercado americano e isso é o que tem que ser recuperado”.

José Augusto de Castro(foto) destaca ainda que “tradicionalmente o Brasil sempre teve superávits relevantes no comércio com os Estados Unidos mas ultimamente temos tido deficits com esse importante parceiro. Em 2020, a balança comercial proporcionou aos americanos um superávit de US\$ 2,664 bilhões. Mas deficit ou superávit não importam. Na realidade, o que importa é que nós temos uma pauta pobre de exportações para os Estados Unidos, considerando que essa já foi uma pauta expressiva. Um dado importante é que no passado, os Estados Unidos eram o destino final e 25% de tudo o que o Brasil exportava para o mundo e ano passado esse percentual foi e apenas 10,2%”.

Aumentar a participação dos Estados Unidos nas exportações totais do Brasil é algo que não depende apenas dos americanos. Para o presidente da AEB, “o aumento das vendas para os Estados Unidos somente acontecerá quando reduzirmos o chamado Custo Brasil, que foi aumentando progressivamente nos últimos anos. Se não fizermos as reformas estruturais não vamos ter preços competitivos e sem preços competitivos não conseguiremos participar do mercado americano e nem estar presente na maior vitrine comercial do mundo”.

Fonte : Comex
Data : 21/01/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

CEO DA BR DISTRIBUIDORA, RAFAEL GRISOLIA SERÁ O ENTREVISTADO DESTA QUINTA (21)

A agência epbr entrevista Rafael Grisolia, executivo há quase dois anos no posto de CEO da BR Distribuidora, a maior empresa do segmento no país. Neste período, a companhia deixou de ser uma empresa controlada pela Petrobras e passou a buscar novos mercados, associados à distribuição de combustíveis.

Recentemente, a companhia entrou no mercado de comercialização de energia, com a compra de 70% da comercializado Targus Energia, que atua no mercado livre.

E demonstrou interesse na distribuição de GNL em pequena escala, em parceria com a Golar Power. O negócio, que conta com aval do Cade, não foi finalizado e a Golar Power, controlada pela Hygo Energy foi vendida para uma companhia americana.

Sob o comando de Grisolia, a BR Distribuidora atravessou a crise sem precedentes provocada pela pandemia de covid-19, que atingiu em cheio o mercado de petróleo e derivados no 2º trimestre do ano passado.

epbr entrevista Rafael Grisolia

- Quinta, 14 de janeiro
- Ao vivo, às 19h00
- Transmissão em youtube.com/epbrasil

Já se inscreveu no canal? É a melhor forma de ser avisado quando um novo vídeo entrar no ar e quando estamos vivo, com conversas com a audiência, entrevistas e painéis de discussão. Inscreva-se aqui

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 21/01/2021

CONSUMIDORES BUSCAM MELHORES PRÁTICAS REGULATÓRIAS DO NOVO MERCADO DE GÁS, POR NATÁLIA SEYKO

Atenta às características da regulação em cada estado, a indústria criou indicadores para avaliar os estados que podem avançar mais rapidamente com a abertura do mercado

Por epbr - 21 de janeiro de 2021 - Em Colunas e opinião, Mercado de gás, Petróleo e gás, Política energética

Por Natália Seyko

Observamos como o Brasil avançou na discussão das mudanças do mercado de gás natural em 2020. Um novo marco legal foi aprovado na Câmara dos Deputados e no Senado Federal, em um grande movimento coordenado pelo governo e pelo Congresso, com o apoio de diversos agentes da cadeia. Este virtuoso movimento tem foco na promoção da competitividade do setor e na redução de barreiras para a entrada de novos agentes, de modo a fomentar investimentos em todos os segmentos. A expectativa, neste ano, é aprovar o projeto na Câmara e seguir caminhando para um mercado livre de gás natural.

Os consumidores, no entanto, ainda enxergam barreiras que têm o potencial de colocar todos os esforços por água abaixo. Sem uma regulação adequada em nível estadual, não haverá abertura de mercado.

Na maior parte dos estados brasileiros, as regulações estaduais, que regem as atividades de distribuição de gás canalizado, guardam significativos desafios à migração de usuários ao ambiente livre de mercado de gás. E, diante dos diversos aspectos regulatórios divergentes e peculiares a cada ente federativo, a Abrace mapeou o nível de facilidade de migração para o mercado livre, levando em consideração as principais regulações estaduais presentes.

Antes de apresentar o “ranking regulatório do mercado livre de gás”, vale destacar o papel da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) que, em conjunto com o Comitê de Monitoramento da Abertura de Gás Natural (CMGN), vem promovendo ações regulatórias para homogeneizar regras e orientar agentes reguladores dos estados a tomar medidas de boas

práticas. Entretanto, por causa da excessiva suavização em suas orientações, essas medidas abrangem superficialmente os principais problemas do setor que, por sua vez, dispõem de grandes e numerosos desafios.

O primeiro grande desafio percebido e mapeado há um bom tempo pelos consumidores é a enorme diferença regulatória entre cada estado. Em alguns deles, sequer existem agências reguladoras. Em outros, inexistente regulação sobre o consumidor livre. Para aqueles que estabeleceram alguma regulação, muitas vezes é percebido o sobredimensionamento do volume mínimo de consumo para caracterização de potencial consumidor livre, como é o caso de Mato Grosso e Pernambuco, cujo volume mínimo para entrar no mercado livre é um consumo de 1 milhão de m³/dia e 500 mil m³/dia, respectivamente, sendo que alguns consumidores não chegam a alcançar nem em 3 meses de consumo ininterrupto.

Há também diferentes interpretações de competência estadual da regulação do consumidor livre. Alguns estados invadem competências da regulação federal, pois interferem na atividade de comercialização, criando regras antagônicas, como ocorre em Santa Catarina e São Paulo por exemplo. Sob este aspecto, a ANP consegue delinear bem a importância da separação das atividades em suas orientações de boas práticas regulatórias.

Por outro lado, existem estados que modernizaram suas regulações, alinhando-as aos princípios do Novo Mercado de Gás, como Espírito Santo e Rio de Janeiro. Entretanto, até mesmo ali ainda se mantêm lacunas regulatórias que podem representar entrave para a efetiva abertura do mercado. E o mais grave é que essas lacunas têm recebido pouca atenção dos agentes reguladores, e conseqüentemente as distribuidoras têm aproveitado para exceder em suas previsões contratuais. Um bom exemplo são as penalidades aplicadas sobre os usuários, mecanismo que é visto, em alguns casos, como fonte de receita das distribuidoras e utilizado com abuso em suas cláusulas.

As previsões contratuais abusivas presentes nos contratos de serviços de distribuição podem ser dirimidas pelas agências reguladoras estaduais com um modelo de Contrato de Uso do Sistema de Distribuição (CUSD), que estabeleça limites e obrigações contratuais justas entre as partes, concomitantemente à instituição de mecanismos de neutralidade como uma conta gráfica de penalidades, por exemplo.

Em referência às barreiras de migração, muitos estados estabelecem em suas regulações, além do cumprimento do volume mínimo para tornar-se consumidor livre, exigências temporais, contratuais e até mesmo condições de amadurecimento do mercado livre como requisito para migração, como ocorre em Pernambuco e Santa Catarina. Considera-se coerente o estabelecimento de medidas que forneçam segurança de cumprimento contratual de suprimento e transporte às concessionárias de distribuição, entretanto, não se deve descomedir no protecionismo a ponto de estrangular qualquer oportunidade de abertura do mercado.

Outra lacuna regulatória que pode passar a representar um obstáculo cada vez maior é aquela referente ao tratamento operacional da fronteira entre as redes de distribuição e transporte. A carência de um procedimento de redes, que estabeleça regras de medição, tratamento dos dados e transparência operacional de modo a demonstrar os volumes enviados e recebidos pelo transportador e pelo distribuidor para os mercados cativo e livre, assim como o volume efetivamente recebido pelo consumidor, pode representar futuramente um problema a ser enfrentado pelas agências.

Esse mapa de facilidade de migração para o mercado livre feito pela equipe técnica de gás natural da Abrace estabelece um critério de pesos, dividido em cinco grandes grupos de aspectos regulatórios: comercialização, contratos, tarifas, volume mínimo e penalidades, conforme figura abaixo.

Assim, foi possível criar um ranking regulatório, sendo o maior percentual representando a regulação mais favorável à abertura do mercado livre no estado.



Conforme previsto, apesar das significativas melhorias regulatórias apresentadas pelos estados como Bahia e Rio de Janeiro, ainda existem pontos de aprimoramento relevantes que podem impulsionar a efetiva abertura do mercado.

Por fim, cabe reforçar que diante o atual movimento de modernização do setor, é determinante que a atualização regulatória dos estados acompanhe o movimento para que, em momento próximo, o timing da modernização não seja perdido. Dessa forma, a atuação mais ativa das principais entidades regulatórias, não somente a nível estadual, mas também à nível federal, se faz necessária para uma atualização coordenada, seguindo as melhores práticas regulatórias.

Para quem quiser aprofundar, a Abrace criou um painel transparente com a metodologia utilizada no cálculo do ranking regulatório. As agências reguladoras ou os governos estaduais que estiverem dispostos a conversar e aprofundar e discutir o assunto, podem entrar em contato via e-mail – seyko@abrace.org.br

Natália Seyko é especialista em regulação de energia na Associação dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres (Abrace).

*Fonte : Agência EPBR de Notícias
Data : 21/01/2021*

O PETRÓLEO E GÁS BRASILEIRO VÃO BEM, OBRIGADO, POR ANTÔNIO SOUZA

*Por epbr - 21 de janeiro de 2021 - Em Colunas e opinião
Por Antônio Souza*

A transição energética vai de vento em popa pelo planeta. E não poderia ser diferente, precisamos planejar e executar um planeta saudável para as futuras gerações.

Vários investidores, antes relevantes no mercado de O&G, anunciam a não intenção de investir mais em energia de origem fóssil, e somente investir em energias renováveis. Ainda bem que não se trata de uma atitude unânime, pois o planeta certamente entraria em colapso por falta de energia.

Não podemos esquecer que transição significa coexistência entre o que existe hoje e onde queremos chegar. De acordo com o World Energy Outlook 2020 da IEA (International Energy Association), mesmo com um crescimento relevante de demanda por energias renováveis, em um cenário que reflete todas as intenções e metas de políticas anunciadas pelos países até o momento, a projeção de demanda por petróleo é de crescimento até 2030, se mantendo neste patamar até 2040.

Ou seja, investimentos na produção de óleo e gás continuam indispensáveis para garantir a demanda energética nas próximas décadas. Dito isto, o que podemos falar do O&G brasileiro?

O greenfield nacional segue firme. Em um levantamento baseado em artigos publicados, dados dos websites de operadores e informações obtidas diretamente do meu network, chegamos ao infográfico abaixo, indicando 32 novos FPSOs até 2028. As datas de primeiro óleo de certo podem variar, mas os projetos muito provavelmente irão acontecer.

Há também vários operadores importantes que ainda estão em fase de exploração. A Total tem planos de iniciar campanha de perfuração em 2021. A Wintershall entre 2022 e 2023. bp Energy entre 2021 e 2022, e a ExxonMobil está iniciando sua campanha agora. Isso significa que o infográfico definitivamente terá novas unidades indicadas no futuro.

Uma outra boa notícia é que devido ao baixo teor de enxofre do óleo do pré-sal, as exportações de petróleo estão decolando. A razão principal é a resolução da Organização Marítima Internacional, a IMO 2020, que determinou que as embarcações devem utilizar bunker com máximo de 0,5% de enxofre, contra o limite anterior de 3,5%. O óleo brasileiro, portanto, se torna relevante no refino internacional.



Dentro da sua estratégia de maximizar os recursos dos seus investidores, focando naqueles ativos que geram mais valor para companhia, a Petrobras, através do seu plano de desinvestimentos, vem causando uma saudável transformação no brownfield brasileiro onshore e offshore, permitindo que vários novos players, especialistas em campos maduros, operem e invistam no aumento de recuperação destes campos, gerando mais divisas para o país, mais empregos, e mais opções para a cadeia de suprimentos. Podemos citar a PetroRio, Perenco, Karoon, Trident Energy, 3R Petroleum, PetroRecôncavo, entre outras. Empresas investindo forte nos campos maduros brasileiros.

E não vai parar por aí. Há vários ativos da Petrobras à venda no momento. Polo Urucu, Polo Norte Capixaba, Polo Potiguar, Polo de Alagoas, Polo Carmópolis, Polo Bahia Terra, Polo Marlim, Albacora e Albacora Leste são exemplos.

Ainda falando de brownfield, os programas Reate e Promar, capitaneados pelo MME, buscam a revitalização de campos maduros onshore e offshore, respectivamente. Adequação dos percentuais de royalties em campos de elevado risco e baixo potencial petrolífero, e simplificação de exigências contratuais para jazidas de baixa materialidade, são exemplos de iniciativas que buscam aumentar a vida útil, aumentar o fator de recuperação, gerar empregos e manter a indústria de bens e serviços.

E não podemos deixar de falar do gás natural. Com um atraso considerável em relação ao mercado global, nossas autoridades finalmente abriram os olhos para a importância deste energético como combustível de transição. Com o programa "Novo Mercado de Gás, o governo brasileiro busca desverticalizar o mercado, dominado pela Petrobras em toda a sua cadeia de valor, facilitando a presença de novos agentes, aumento da competitividade e uma possível redução dos preços do gás natural no país.

Como parte do programa, em TCC assinado pelo Cade e Petrobras, a empresa se prontifica a reduzir sua presença nos vários elos da cadeia de valor, permitir acesso de terceiros às infraestruturas essenciais, entre outras iniciativas acordadas. Há também uma série de iniciativas regulatórias em andamento, necessárias para regular o mercado como se espera que ele funcione daqui para frente, e para trazer segurança jurídica aos investidores.

Poderia ficar aqui escrevendo vários parágrafos sobre o Novo Mercado de Gás, mas este não é o objetivo deste artigo. O importante é deixar claro que o mercado de gás natural brasileiro está passando por uma grande transformação, com um potencial enorme de investimentos na geração de energia termelétrica, na indústria como matéria prima, na substituição do diesel e óleo combustível, etc. A utilização do GNL para internalizar o gás natural para as regiões sem gasodutos é outra possibilidade onde já há muitos investimentos no país. E cabe aqui a lembrança que recentemente foi publicado que a New Fortress Energy investiu bilhões de dólares em vários ativos brasileiros relacionados à utilização do GNL. Se alguém tem alguma dúvida do potencial do mercado de gás natural no país, e mais precisamente do potencial do GNL, talvez seja o caso de repensar a sua posição.

Face ao exposto aqui até agora, não há nenhuma dúvida que o O&G brasileiro vai muito bem, obrigado. Um mercado dinâmico, com muitos investimentos sendo realizados e muitos por vir.

Mas isso não quer dizer que o país não está alinhado com a transição energética mundial. Como sempre diz a minha colega Fernanda Delgado, professora e pesquisadora da FGV, cada país realiza a transição energética que cabe no seu bolso. O setor de petróleo e gás no Brasil está firme e forte, mas o etanol, biodiesel, a energia solar e eólica onshore são realidade no país. Estamos crescendo no biogás e biometano, onde temos um potencial enorme de produção de energia. E não podemos ficar assistindo de fora o avanço da eólica offshore, um mercado que vai crescer muito na próxima década e onde temos todas as condições de se destacar. Decididamente há espaço para todos.

Graduado em engenharia naval pela UFRJ, Antônio Souza é executivo com mais de 30 anos de experiência no mercado de O&G. No momento, atua como consultor independente para os segmentos de up, mid e downstream

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 21/01/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

COMÉRCIO ENTRE BRASIL E EUA ATINGE A PIOR MARCA DOS ÚLTIMOS 11 ANOS

Pandemia e queda do preço internacional do petróleo influenciam resultado. Para Câmara Americana de Comércio, 2021 será um ano de reconstrução da relação bilateral, após posse de Biden

Por Eliane Oliveira

BRASÍLIA - O intercâmbio comercial entre Brasil e Estados Unidos em 2020 registrou a pior marca em 11 anos. O fluxo de comércio, que é a soma de exportações com importações, de US\$ 45,6 bilhões, caiu 23,8% em relação a 2019 e foi o menor resultado deste a crise financeira de 2009. Os dados são do Monitor de Comércio Brasil-EUA, divulgados nesta quinta-feira pela Amcham (Câmara Americana de Comércio).



<https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24535181-940-42d/FT1086A/652/xchinaeconomiaexportacaoreuters.jpg.pagespeed.ic.KQDyGIXoNx.jpg>

Comércio entre Brasil e EUA poderá ficar até 15% mais barato Foto: Reuters

Os efeitos negativos provocados pela pandemia de Covid-19 e a queda do preço internacional do petróleo foram os fatores que mais contribuíram para a contração das trocas bilaterais no ano passado.

Tanto as exportações quanto as importações sofreram grande impacto em 2020.

As vendas brasileiras para os EUA, que somaram US\$ 21,5 bilhões, caíram 27,8% em um ano. Já as compras de produtos americanos, de US\$ 24,1 bilhões, tiveram uma queda de 19,8% ante 2019. O Brasil teve um déficit de US\$ 2,6 bilhões com aquele país.

Para o vice-presidente da Amcham, Abrão Neto, o ano de 2021, com Joe Biden à frente da presidência americana, será de reconstrução da relação bilateral e de recuperação dos fluxos de comércio e investimentos.

Apesar da queda no intercâmbio bilateral no ano passado, o desempenho foi melhor do que em 2009, quando as trocas encolheram 55%.

— O principal desafio será demonstrar que os interesses do Brasil e dos EUA são convergentes e que os dois países terão mais êxito em alcançá-los se trabalharem em conjunto, em particular na área ambiental — afirmou.

Ele destacou que o comércio entre Brasil e EUA é formado, sobretudo, por produtos de maior valor agregado. Os industrializados foram os mais afetados pela crise mundial.

Com o avanço da vacinação e a retomada mais forte das atividades econômicas nos EUA, a Amcham acredita que as exportações brasileiras para os americanos devem ser impulsionadas ao longo de 2021.

As projeções de órgãos internacionais também apontam para um ano mais próspero para a economia: segundo o Fundo Monetário Internacional (FMI), a economia americana deve crescer

3,1% neste ano. Para o comércio internacional, a Organização Mundial do Comércio (OMC) estima um crescimento de 7,2% para 2021.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 21/01/2021

PARA AJUDAR CAMINHONEIRO, GOVERNO ZERA IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO DE PNEU

Medida tem objetivo de reduzir impactos da crise sobre a categoria e havia sido prometida por Bolsonaro semana passada

Por Eliane Oliveira

BRASÍLIA - O governo zerou nesta quarta-feira de 16% para zero a tarifa de importação de pneus para transporte de cargas.

O corte havia sido prometido na semana passada pelo presidente Jair Bolsonaro, diante do descontentamento dos caminhoneiros com os impactos da crise econômica.

A medida é uma reivindicação da categoria e está em segundo lugar entre os itens mais caros de manutenção do caminhão, só perdendo para o diesel. É uma forma de estimular a queda do preço final dos produtos no mercado nacional.

O rebaixamento da tarifa de importação foi decidido nesta quarta-feira pela Câmara de Comércio Exterior (Camex). O objetivo é reduzir os custos operacionais do transporte rodoviário de cargas no Brasil, informou o Ministério da Economia.

De acordo com nota divulgada pela Camex, a medida atende a uma solicitação do Ministério da Infraestrutura. A pasta justificou que o transporte de cargas no país passa por dificuldades decorrentes das restrições econômicas causadas pela pandemia de Covid-19.

Selic mantida em 2%: Confira guia do GLOBO com opções de investimento para fazer dinheiro render mais

Empresas do setor alegam que a demanda adicional à oferta, o aumento dos preços das commodities no mercado internacional e a variação cambial no país têm pressionado fortemente os preços dos pneus no mercado nacional.

Na semana passada, em transmissão pelas redes sociais, Bolsonaro anunciou a medida e disse que havia combinado o alívio tributário com o ministro da Economia, Paulo Guedes.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 21/01/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

ANTAQ DETERMINA PRIORIDADE A CARGAS DE OXIGÊNIO E MATERIAL HOSPITALAR PARA O AMAZONAS

Com a nova explosão de casos de covid no Estado, o estoque de oxigênio acabou em vários hospitais de Manaus e do interior na semana passada

Por Luci Ribeiro, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) tornou prioritário, nas travessias reguladas pela agência, o embarque e desembarque de veículos com cargas de material hospitalar ou oxigênio com origem ou destino ao Estado do Amazonas.

A decisão da Antaq, publicada no Diário Oficial da União (DOU), ainda estabelece que os operadores da linha de travessia de veículos entre os municípios de Manaus e Careiro da Várzea, na diretriz da Rodovia BR-319, deverão realizar o transporte imediato do veículo com cargas desses materiais. A obrigação desse transporte imediato se dará pela empresa que se encontrar disponível, diz o ato.

O texto também diz que, quando necessário, a Antaq emitirá autorização emergencial para o transporte longitudinal de cargas e para o transporte misto de passageiros e cargas de material hospitalar e oxigênio, comprimido ou líquido refrigerado, para a região hidrográfica amazônica.

Colapso em Manaus

Com a nova explosão de casos de covid no Amazonas, o estoque de oxigênio acabou em vários hospitais de Manaus na semana passada, levando pacientes internados à morte por asfixia. Alguns pacientes chegaram a ser transferidos para outros Estados.

Em Coari, a 362 quilômetros de Manaus, sete pessoas morreram de segunda para terça-feira, 19, por falta de oxigênio no hospital regional. A prefeitura da cidade acusou o Estado de reter 200 cilindros. Conforme o governo, o Estado teria enviado 40 cilindros na segunda, mas o avião que realizaria o desembarque dos equipamentos foi direto para o município de Tefé, a 523 km da capital, impossibilitando o retorno a Coari já que o aeroporto local não opera voos noturnos.

Na divisa do Pará com o Amazonas, a situação também é dramática: seis pessoas morreram ontem por asfixia no município de Faro, no Pará, segundo a prefeitura da cidade de 12 mil habitantes. A realidade no local é de colapso na área da saúde com a falta de oxigênio, leitos e medicamentos para os pacientes em tratamento da covid-19.

A situação mais preocupante é na comunidade de Nova Maracanã, onde pelo menos 34 pacientes estão hospitalizados. O município pede ajuda para transferir oito doentes que estão em estado grave e necessitam com urgência de uma Unidade de Terapia Intensiva (UTI). A falta de estrutura para atender a demanda de infectados também atinge as cidades vizinhas de Terra Santa (PA) e Nhamundá (AM).

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 21/01/2021

CSN ACERTA PREÇO PARA VIABILIZAR IPO DE UNIDADE DE MINERAÇÃO

Por Fernanda Guimarães



https://conteudo.imguol.com.br/c/noticias/b7/2020/05/29/entrada-de-usina-da-csn-em-volta-redonda-rj-1590793563313_v2_900x506.jpg

Entrada de usina da CSN em Volta Redonda (RJ) - Fernando Soutello

São Paulo - A fabricante de minério de ferro da companhia de Benjamin Steinbruch buscará estreitar na bolsa de valores com um valor de mercado entre R\$ 47,5 bilhões e R\$ 63 bilhões (Crédito: Reprodução/Site CSN)

A Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) bateu o martelo em relação ao preço e seguirá com a oferta inicial de ações (IPO, na sigla em inglês) de sua unidade de mineração. A fabricante de minério de ferro da companhia de Benjamin Steinbruch buscará estreitar na bolsa de valores com um valor de mercado entre R\$ 47,5 bilhões e R\$ 63 bilhões. Inicialmente, a gigante esperava avaliação mínima de R\$ 60 bilhões, mas o empresário aceitou reduzir o preço depois de interação com potenciais investidores, apurou o Estadão. A estreia na Bolsa brasileira está prevista para a segunda semana de fevereiro.

A oferta deverá girar R\$ 5,3 bilhões (cerca de US\$ 1 bilhão) e será apenas secundária, ou seja, com a CSN vendendo ações da sua subsidiária, disseram fontes. Com isso, os recursos provenientes do

IPO irão para o caixa da CSN, que os utilizará exclusivamente para reduzir seu endividamento – uma demanda antiga do mercado. Ao fim de setembro, a dívida líquida superava os R\$ 30 bilhões.

A subsidiária da CSN congrega duas minas: a Namisa e a famosa Casa de Pedra, produtora de um dos minérios de maior qualidade da região produtora. A companhia de Steinbruch possui quase 90% da CSN Mineração. Um consórcio asiático detém o restante.

O IPO será lançado oficialmente até o fim desta semana, momento em que será dado o pontapé para as reuniões formais de apresentação da companhia a investidores nacionais e estrangeiros. Para analistas, a oferta tende a ter boa demanda por conta do elevado preço do minério de ferro, atualmente ao redor de US\$ 170 a tonelada.

A CSN já anunciou que estima que sua produção de minério cresça de 33 milhões de toneladas anuais, hoje, para nada menos do que 108 milhões, em 2033.

A agência de classificação de risco Fitch elevou recentemente o rating da empresa, além de revisar a perspectiva para positiva. Disse, contudo, que a expectativa é reflexo da expectativa de que a companhia continuará a enxugar sua estrutura de capital ao longo dos próximos 12 a 18 meses.

Já analistas do Credit Suisse, após participarem de viagem organizada pela companhia para conhecer Casa de Pedra, disseram que a CSN sinalizou entender que a redução das dívidas vem antes dos projetos de crescimento programados. O banco disse ainda, relatório, que a venda de ativos deverá ser o foco da companhia em 2021.

Procurada, a CSN não comentou.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 21/01/2021

THYSSENKRUPP AMPLIA FOCO EM ENERGIA EÓLICA COM CRESCIMENTO DO SETOR NO BRASIL

Siderúrgica alemã vai utilizar cerca de 20% da capacidade produtiva da sua fábrica em Minas Gerais, para fornecer componentes de grande porte para geradores eólicos

Por Denise Luna, O Estado de S.Paulo

O crescimento do setor eólico no Brasil levou a siderúrgica alemã ThyssenKrupp a aproveitar cerca de 20% da capacidade produtiva da sua fábrica em Santa Luzia, Minas Gerais – antes dedicada apenas a equipamentos de mineração – para o fornecimento de componentes de grande porte para geradores eólicos, segundo informou a empresa.

A geração eólica já é a segunda maior fonte brasileira de energia elétrica e é responsável por cerca de 10% do abastecimento nacional. A expectativa é de que a fonte continue a crescer e ganhe um impulso maior no Brasil ao longo desta década, com a entrada de projetos de geração eólica offshore, no momento em análise no Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

A ThyssenKrupp já fornece rolamentos e anéis de amplo diâmetro para turbinas eólicas a partir de sua planta localizada em Diadema (SP), e passa agora a atuar também para o setor eólico a partir de Minas Gerais. A empresa não é o único grande grupo industrial com forte atuação em outros setores a apostar na energias renováveis. A Weg, de Santa Catarina, também têm aumentado no segmento.

Potencial

“O segmento de energia eólica está em plena ascensão e vimos a oportunidade de diversificar os negócios gerados em nossa fábrica de Santa Luzia. Na unidade, que atualmente é voltada ao setor da mineração, temos um diferencial importante de mercado: capacidade produtiva para absorver novas encomendas que demandam a usinagem complexa de grandes peças e, por essa razão,

decidimos investir nessa nova área”, explica Paulo Alvarenga, presidente da ThyssenKrupp na América do Sul.

Dentro da nova atuação, a ThyssenKrupp já está trabalhando na produção de 50 peças de grande porte para dois clientes do setor, com previsão de entrega para o primeiro semestre de 2021. A empresa é capaz de produzir cerca de 200 peças para geradores eólicos por ano, informou, em nota.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 21/01/2021



Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

VALE-TRANSPORTE GERA CRÉDITOS DE PIS E COFINS

Entendimento está em solução de consulta publicada na segunda-feira pela Receita Federal

Por Arthur Rosa e Beatriz Olivon, Valor — São Paulo e Brasília

A Receita Federal passou a permitir créditos de PIS e Cofins sobre vale-transporte, e não só para as empresas de limpeza, conservação e manutenção – conforme previsão nas leis que tratam das contribuições sociais. Em solução de consulta publicada na segunda-feira, a Divisão de Tributação (Disit) da 7ª Região Fiscal (ES e RJ) afirma que o benefício vale também para indústrias e demais prestadores de serviços.

O entendimento da Receita sobre insumos, segundo advogados, vem sendo alterado depois de os contribuintes vencerem julgamento bilionário no Superior Tribunal de Justiça (STJ). Em recurso repetitivo, a 1ª Seção afastou, por maioria de votos, a interpretação restritiva adotada pelo órgão.

Para os ministros, deve-se levar em consideração a importância – essencialidade e relevância – do insumo para a atividade do empresário. Como o uso de créditos pode reduzir o valor das contribuições, o tema é de grande relevância para os contribuintes e a Fazenda Nacional.

Na Solução de Consulta nº 7.081, a Receita Federal levou em consideração o fato de o vale-transporte, fornecido aos funcionários que trabalham diretamente na produção de bens ou na prestação de serviços, ser uma “despesa decorrente de imposição legal”.

“É uma imposição da legislação trabalhista e, por esse motivo, deve ser considerado insumo para fins de créditos de PIS e Cofins”, diz Douglas Rogério Campanini, sócio-diretor da Athros Auditoria e Consultoria.

Ele lembra que nos últimos anos, por meio de um parecer técnico (nº 5, de 2018) e uma solução de consulta (nº 45, de 2020), a Receita tratou do assunto. Na primeira norma, manteve sua posição contra a tomada de créditos de PIS e Cofins sobre gastos com vale-transporte.

Na outra, porém, a Coordenação-Geral de Tributação (Cosit) abriu a possibilidade de abatimento dos gastos com pessoa jurídica para o transporte de empregados. Como no texto o órgão, além do setor de limpeza, trata de forma geral de “produção de bens ou de prestação de serviço”, o consultor tributário considera que o entendimento valeria para todos os contribuintes.

Para a advogada Luciana Aguiar, sócia do Bocater Advogados e professora da FGV-SP, a solução de consulta da 7ª Região Fiscal é positiva ao tratar do vale-transporte, mas está equivocada em relação aos demais itens abordados – vale-refeição, vale-alimentação e uniformes.

Pelo entendimento da Receita, o benefício só valeria para o setor de limpeza, conservação e manutenção.

“Os vales [refeição e alimentação] não estão em lei, mas podem ser exigidos em acordos ou convenções coletivas, o que obriga o empregador a fornecê-los”, diz a advogada. “Então, o entendimento deveria ser o mesmo.”

João Cipriano, sócio da área tributária do Miguel Neto Advogados, afirma que a solução de consulta “trata de forma desigual alguns gastos que são equivalentes”. “Se quem trabalha na produção de alimentos não estiver vestido adequadamente, a atividade pode ser paralisada pelos órgãos reguladores. Equivale dizer que gastos com uniforme são essenciais.”

Fonte: Valor Econômico - SP

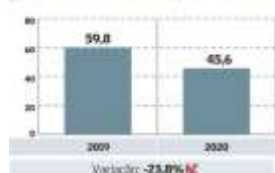
Data : 21/01/2021

COMÉRCIO DO BRASIL COM EUA É O QUE MAIS SOFRE COM A PANDEMIA

Lanterinha

EUA têm maiores perdas entre parceiros comerciais do Brasil em 2020

Fluxo bilateral* Brasil-EUA, em US\$ bilhões



Trocas comerciais têm pior resultado desde a crise financeira de 2009, quando somaram US\$ 35,6 bilhões

<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/01/arte21bra-211-anais-a4-640x1024.jpg>

A pandemia atingiu as relações comerciais do Brasil com os Estados Unidos mais do que com qualquer outro parceiro. A combinação de uma pauta de exportações e importações marcada por produtos manufaturados e petróleo e seus derivados deixou a relação entre os países especialmente vulnerável ao choque da covid-19 nas economias e no comércio global.

Maiores quedas de 2020, pela variação da média diária, em US\$ milhões/dia útil

Exportações do Brasil

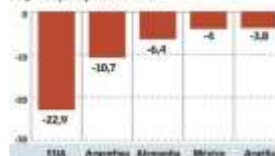


US\$ 8,3 bilhões

foi a perda no ano, em valores absolutos, das exportações ao EUA, a maior entre todos os parceiros comerciais

Em 2020, as vendas aos americanos diminuíram US\$ 8,3 bilhões, na comparação com o ano anterior, enquanto as importações brasileiras dos EUA tiveram queda de US\$ 6 bilhões. Os dados são do “Monitor do Comércio Brasil-EUA”, da Câmara Americana de Comércio (Amcham Brasil). “A dimensão das quedas é muito dura. No comparativo com outros países, em números absolutos, foram as maiores”, diz Abrão Árabe Neto, vice-presidente executivo da entidade. Na variação pela média diária de trocas, uma métrica ainda mais precisa, segundo ele, os EUA lideram as quedas em exportações (perdas de US\$ 32,1 milhões por dia útil) e importações (retração de US\$ 22,9

Importações para o Brasil



US\$ 6 bilhões

foi a perda no ano, em valores absolutos, das importações originárias dos EUA, a maior entre todos os parceiros comerciais

milhões).

Em termos relativos, os números também impressionam. As vendas aos americanos recuaram 27,8% em 2020, mais de quatro vezes a queda geral dos embarques brasileiros para o mundo, o que levou os EUA a perderem três pontos percentuais no total de exportações brasileiras. Já as importações oriundas dos EUA encolheram 19,8%, quase o dobro das compras totais do Brasil no ano passado. O desempenho só não foi pior que o das importações da Argentina (-25,6%) e do México (-24,2%), países com os quais o Brasil mantém forte comércio no setor automotivo.

Com isso, o valor das trocas (soma de exportações e importações) entre Brasil e EUA caiu 23,8% em 2020, para US\$ 45,6 bilhões, o menor nível desde a crise de 2009, quando foram registrados US\$ 35,6 bilhões. O fluxo bilateral com os americanos no ano passado foi menos da metade dos US\$ 101,7 bilhões em trocas com os chineses, aponta a Amcham. O país asiático é o principal parceiro comercial do Brasil, com 28,4% de participação, seguido pelos EUA, com 12,4%.

A queda sentida por aqui também é observada pela ótica americana – a diferença é que, para eles, o Brasil é apenas o 17º parceiro comercial. Segundo dados oficiais dos EUA até novembro de 2020, a queda nas trocas com o Brasil (22,6%) só ficou atrás das perdas com a França (26,9%), entre os principais parceiros.

Segundo Árabe Neto, o Brasil não tem no comércio com outros países uma combinação tão forte de produtos industrializados/de alto valor agregado e petróleo/derivados, dois segmentos que sofreram muito na pandemia. No fluxo Brasil-EUA, a indústria de transformação responde por 86% das exportações e 91,5% das importações. Em cada lado da comercialização de petróleo (óleos brutos e combustíveis), as perdas foram de cerca de US\$ 3 bilhões em 2020, observa o executivo.

Para 2021, a perspectiva da Amcham é de recuperação gradual das trocas entre os dois países. O avanço da vacinação nos EUA e a retomada da atividade por lá podem impulsionar as exportações brasileiras, enquanto um real relativamente mais apreciado e a volta da economia aqui ajudariam as importações. “Não vai acontecer imediatamente em janeiro, mas ao longo do ano devemos observar a recomposição do comércio para patamares próximos de 2019, 2018”, diz o membro da Amcham, acrescentando que já houve desaceleração das quedas no quarto trimestre do ano passado.

O plano de recuperação para a economia americana do recém-empossado presidente Joe Biden também pode impulsionar o comércio global e, assim, as trocas com o Brasil. Além disso, Biden deve trazer “um pouco mais de previsibilidade” para a disputa comercial com a China, diz Árabe Neto. O Brasil precisa se preparar, no entanto, para as discussões ambientais, que, segundo o executivo, estarão no topo das prioridades dos EUA e serão temas transversais a todos os assuntos, inclusive comércio e investimentos. “Minha avaliação é que, em um primeiro momento, haverá diálogo e espaço para se buscar convergências.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 21/01/2021

ARBITRAGEM JÁ TEM DECISÃO SOBRE ELDORADO E ANÚNCIO SERÁ IMINENTE

Tribunal arbitral foi aberto em abril de 2019, envolvendo litígio entre as sócios J&F, da família Batista, e PE, companhia de origem indonésia

Por Stella Fontes — De São Paulo



[https://s2.glbimg.com/npf1t2yQxfCxea2VGFG6zg_Tedc=/1000x0/smart/filter:s:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/N/E/MVuEleSVWCAdsGbzy4iw/foto21emp-101-eldo-b1.jpg](https://s2.glbimg.com/npf1t2yQxfCxea2VGFG6zg_Tedc=/1000x0/smart/filter:s:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/N/E/MVuEleSVWCAdsGbzy4iw/foto21emp-101-eldo-b1.jpg)

Sentença vai determinar se a PE pode comprar a participação remanescente da J&F na Eldorado, de 50,59% do capital; empresa está situada em Três Lagoas (MS) — Foto: Anna Carolina Negri/Valor

O tribunal arbitral que julga o litígio entre a J&F Investimentos - holding de negócios da família Batista - e a Paper Excellence (PE) em torno do controle da produtora de celulose Eldorado Brasil já chegou a uma decisão e a submeteu, nesta semana, à matriz da Câmara de Comércio Internacional (ICC, na sigla em inglês), apurou o Valor. Conforme fontes com conhecimento do assunto, o anúncio da sentença, aguardada há alguns meses pelas sócias, é iminente e depende apenas dos prazos regulamentares de revisão na matriz.

A comunicação de que a decisão do trio de árbitros foi enviada para a ICC foi feita no início da semana às partes litigiosas, segundo apuração do Valor. Havia expectativa de que a arbitragem fosse encerrada no segundo semestre de 2020 - por volta do mês de outubro -, definindo se o contrato de compra e venda da Eldorado, firmado em setembro de 2017, ainda é válido. Mas houve atrasos na decisão, atribuídos à complexidade do processo e à disputa ferrenha entre as sócias, de acordo com uma fonte.

O tribunal arbitral foi formado em abril de 2019 e sua sentença vai determinar se a PE pode comprar a participação remanescente da J&F na Eldorado, de 50,59% do capital, que hoje assegura o controle da produtora de celulose à holding dos Batista, sob os termos do contrato original. Dona de

49,41% da fabricante de celulose, por meio da CA Investment (Brazil), a PE alcançou essa posição em diferentes etapas, a partir de setembro de 2017.

O contrato assegurava prazo de 12 meses para compra da totalidade das ações da companhia brasileira, que foi avaliada em R\$ 15 bilhões, mas esse desfecho não foi alcançado.

A PE alega que a J&F agiu deliberadamente para impedir a liberação de garantias prestadas pela holding em dívidas da produtora de celulose, uma pré-condição para a aquisição do controle, com o objetivo de elevar o preço de venda. A J&F nega que tenha impedido a sócia de avançar na transação e diz que a PE não conseguiu alcançar as condições necessárias, inclusive financeiras, para consumir a compra dentro do prazo contratual.

A sentença arbitral não deve representar o fim do litígio entre J&F e PE, conforme o Valor informou em novembro. Naquele momento, as sócias já estavam se preparando para possíveis contestações ao relatório final da arbitragem e disputas em outras frentes, incluindo ações por perdas e danos.

Há mais de um ano, por determinação do tribunal arbitral, PE e J&F apresentaram garantias com vistas a assegurar o cumprimento da decisão, seja ela qual for. A CA Investment depositou R\$ 11,2 bilhões em uma conta do Itaú Unibanco, dos quais R\$ 10,2 bilhões em cotas de um fundo de investimentos, Manoa Excellence, investidor em outros dois fundos, um do Itaú e outro vinculado à própria PE, e R\$ 1 bilhão em recursos levantados com a emissão de debêntures. Parte dos recursos foi sacada, à medida que determinadas dívidas da produtora de celulose foram pagas.

Ao mesmo tempo, a J&F Investimentos depositou a totalidade das ações que detém da Eldorado.

Procuradas, J&F e PE não comentaram o assunto.

A companhia tem fábrica em Três Lagoas (MS), que foi inaugurada no fim de 2012. A capacidade instalada de produção anual é de 1,7 milhão de toneladas de celulose de fibra curta de eucalipto.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 21/01/2021

REFAP PODE SER VENDIDA POR ATÉ R\$ 1,4 BI

Segundo fontes, esse é o valor máximo oferecido pela Ultrapar à Petrobras pela Refinaria Alberto Pasqualini, situada em Porto Alegre

Por Gabriela Ruddy — Do Rio

Segundo fontes, esse é o valor máximo oferecido pela Ultrapar à Petrobras pela Refinaria Alberto Pasqualini, situada em Porto Alegre

A proposta apresentada pela Ultrapar Participações à Petrobras para a compra da Refinaria Alberto Pasqualini (Refap), no Rio Grande do Sul, ficou entre US\$ 1,2 bilhão e US\$ 1,4 bilhão, de acordo com fontes do mercado ouvidas pelo Valor.

A petroleira informou nesta terça-feira que abriu a fase de negociação com a Ultrapar Participações para a venda da unidade. Informações apuradas no mercado apontam que o grupo apresentou a melhor proposta vinculante pelo ativo e ficou à frente da Raízen, que também disputou a refinaria. Petrobras e Ultrapar estão em negociações exclusivas e a expectativa é que o fechamento da operação ocorra somente no começo de 2022. Procurada, a estatal não comentou o assunto.

Após a aquisição, há a possibilidade de que a Ultrapar procure sócios para a unidade. A holding do grupo Ultra é dona da distribuidora de combustíveis Ipiranga, que tem uma rede de 7,1 mil postos e cerca de 70 bases no país. O grupo também apresentou à estatal uma proposta no processo de venda da Refinaria Presidente Getúlio Vargas (Repar), no Paraná.

Esta semana a Petrobras afirmou que está na fase de análise das propostas vinculantes recebidas pela refinaria paranaense. Caso a Ultrapar fique com a Refap, no entanto, não poderá comprar também a Repar, de acordo com as regras dos processos de desinvestimento da estatal. No mercado, a visão é de que a Ultrapar deve priorizar a refinaria do Rio Grande do Sul, pois o ativo tem um valor menor e deve ter menos impacto na alavancagem do grupo.

A Refap está em operação desde setembro de 1968. Hoje, a refinaria tem capacidade para processar 201,28 mil barris de petróleo por dia e produz, principalmente, diesel, gasolina, gás liquefeito de petróleo (GLP), óleo combustível, querosene de aviação e solventes, entre outros. A unidade atende ao Rio Grande do Sul, parte de Santa Catarina e do Paraná, além de enviar produtos para outros estados por cabotagem.

Já a Repar foi inaugurada em 1977 e tem capacidade instalada para refinar 207,56 mil barris ao dia de petróleo. Seus principais produtos são diesel, gasolina, GLP, coque, asfalto, óleos combustíveis e querosene de aviação, entre outros. A maior parte dos produtos abastece os estados do Paraná e de Santa Catarina, além do sul de São Paulo e do Mato Grosso do Sul.

A Petrobras tem um compromisso com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) para venda de oito de suas 13 refinarias até o fim de 2021. A companhia tem esperança de fechar todos os contratos este ano e concluir as operações em 2022, como parte do processo para levantar até US\$ 35 bilhões com vendas de ativos entre 2021 e 2025.

Até o momento, o processo de venda mais avançado é o da Refinaria Landulpho Alves (RLAM), na Bahia. A companhia já negociou de forma exclusiva com o fundo Mubadala, de Abu Dhabi, um contrato pelo ativo. Agora, aguarda novas ofertas de todos os participantes do processo, conforme as regras de seus desinvestimentos.

A estatal recebeu ofertas vinculantes e está em negociação para a Refinaria Isaac Sabbá (Reman), no Amazonas, Lubrificantes e Derivados de Petróleo do Nordeste (Lubnor), no Ceará, e Unidade de Industrialização do Xisto (SIX), no Paraná. Já os processos da Abreu e Lima (Rnest), em Pernambuco, e da Gabriel Passos (Regap), em Minas Gerais, receberão ofertas vinculantes até o final de março.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 21/01/2021

PRESIDENTE DO IPEA 'NÃO TEM NOÇÃO' SOBRE INDÚSTRIA, DIZ SETOR

Brasil se transformaria em uma “roça” se exportasse apenas commodities e matérias-primas, afirma presidente da CNI

Por Fabio Graner e Edna Simão — De Brasília

A fala do presidente do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), Carlos Von Doellinger, ao Valor, na qual defendeu que o Brasil deixe de apoiar a indústria e coloque foco em suas vantagens comparativas, como agronegócio e a mineração, provocou mal-estar e forte reação no setor industrial. A visão é de que o Brasil não pode ser comparado com países com população muito menor, como Austrália, e precisa, sim, desenvolver a indústria como fonte de geração de empregos e de aumento da renda.

“Essa posição demonstra que o presidente do Ipea, lamentavelmente, não tem a mínima noção da importância da indústria para a produtividade e o desenvolvimento dos demais setores da economia”, disse ao Valor, em nota, o presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Robson Andrade, falando também pelas 70 associações do Fórum Nacional da Indústria.

“Não estou subestimando a importância dos setores agrícola e mineral. Mas o fato é que o Brasil se transformaria em uma roça, a fazenda do mundo, exportando apenas commodities e matérias-primas, assim como empregos de qualidade, para as economias mais desenvolvidas”, diz.

A CNI destaca que apenas a indústria manufatureira nacional é responsável por 25% da arrecadação federal. Responde por 50,6% das exportações e por 65% dos investimentos em pesquisa e desenvolvimento. E cada R\$ 1 produzido na indústria de transformação gera R\$ 2,40 na economia nacional. Na agricultura é R\$ 1,66, e, no comércio e serviços, R\$ 1,49.

Para o diretor da Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim) André Cordeiro, o raciocínio de Doellinger repete a lógica da medida tomada pela rainha Maria I, há mais de dois séculos, quando proibiu fábricas e manufaturas no Brasil. “Isso não deu certo. A indústria que é capaz de gerar maior renda e bem-estar para a população. O Brasil não pode se dar ao luxo de concentrar atividades. Não pode prescindir de uma indústria grande e de base tecnológica”, diz Cordeiro.

Ele afirma ainda que o problema do Brasil é seu elevado custo para se produzir, em termos tributários e de outras obrigações. Nesse sentido, explica, não poderia nem ser considerado alto o volume de mais de R\$ 300 bilhões em gastos tributários, um quinto do chamado “custo Brasil”. “Nossa indústria é competitiva e eficiente. Nossos grandes problemas são logística, custo de capital alto, falta de segurança jurídica e uma carga tributária elevada”, salientou.

O presidente-executivo da Associação das Indústrias de Vidro (Abividro), Lucien Belmonte, demonstrou muita contrariedade com as declarações. Para ele, o raciocínio de Doellinger é como se estivesse dizendo que a montadora Ford fez bem em sair do Brasil.

“É impressionante em um país com indústria ampla e diversificada ouvir algo assim. É uma desconexão com a realidade brutal. No fim das contas, a gente não é necessariamente competitivo porque temos o governo mais caro do mundo”, afirmou, referindo-se a questões como custo tributário, energético e logístico. “A gente não está pedindo proteção. A nossa carga tributária é muito mais alta que as de serviços e agro, é uma questão de reforma tributária.”

O vice-presidente da Fiesp e presidente da Associação Brasileira da Indústria de Plástico (Abiplast), José Ricardo Roriz Coelho, também atacou a fala de Doellinger. “É lamentável que ele tenha este conceito equivocado do papel da indústria”, disse, atacando a comparação com a Austrália. “Os países que tiveram uma participação expressiva da indústria no PIB chegaram muito mais rápido ao grau de desenvolvimento”, acrescentou. E disse que a indústria brasileira ajudou a desenvolver a agricultura.

Para o consultor Welber Barral, da BMJ Consultores Associados, em teoria, o Brasil tem de aproveitar suas vantagens comparativas, porém, com mais de 200 milhões de pessoas teria dificuldade para criar renda e emprego só com a produção agrícola, que remunera pouco o trabalhador e passa por processo de mecanização. E o setor de serviços não é desenvolvido o suficiente para absorver os trabalhadores. “Na prática, o risco de problemas sociais é muito alto,”

Lembrou que os EUA são grandes exportadores de commodities, com serviços desenvolvidos e não abriram mão da indústria. Ressaltou que o setor é penalizado pelo sistema tributário desde 1988, enquanto agricultura exportadora e mineração pagam pouco e serviços têm regimes especiais. “O Brasil tem muito a dar em competitividade para a indústria, principalmente com a reforma tributária.”

Para o professor da UnB José Oreiro, Doellinger fala como se a indústria fosse “algo que está acima da capacidade cognitiva dos brasileiros”. “Esse é um argumento ridículo e totalmente contrário à evidência empírica disponível. Entre 1930 e 1980, o Brasil cresceu a uma taxa média de 8% ao ano puxado pelo crescimento do setor manufatureiro”, disse. “Vantagens competitivas não são um dado da ‘natureza’; mas são construídas ao longo do tempo”, completou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 21/01/2021



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

PORTO DE NATAL FICA 4 SEMANAS SEM EMBARQUE DE CONTÊINERES EM NAVIOS POR PROBLEMAS EM MÁQUINAS, DIZ CODERN

Informação foi divulgada nesta quinta-feira (21) pela administradora do terminal.

Por Igor Jácome, G1 RN

O porto de Natal vai passar pelo menos quatro semanas sem embarque e desembarque de contêineres em navios, segundo informou nesta quinta-feira (21) a Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern). De acordo com a administradora do terminal, a paralisação foi motivada por problemas em máquinas do Operador Portuário, que fazem o transporte dos contêineres para os navios.



[https://s2.glbimg.com/SNtoZuXu0JrtSz8xeSFszzpy0tl=0x0:1280x798/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2019/y/k/ow6VzVTlyQ79JNJPEiiA/navio2.jpeg](https://s2.glbimg.com/SNtoZuXu0JrtSz8xeSFszzpy0tl=0x0:1280x798/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2019/y/k/ow6VzVTlyQ79JNJPEiiA/navio2.jpeg)

Ao todo, 326 contêineres foram movimentados no Porto de Natal de sábado até esta segunda — Foto: Divulgação

A informação preocupa trabalhadores do terminal e o setor produtivo do estado. Os contêineres são usados, por exemplo, para o transporte das frutas frescas como o melão, exportadas pelo Rio Grande do Norte para a Europa e Ásia, mas também na comercialização de outros produtos.

"A gente ainda está em safra. Essa é uma questão logística que nos preocupa muito, porque as empresas não estão mais querendo que seus navios parem aqui e os produtores têm que procurar outros portos", afirmou o secretário de Agricultura, Guilherme Saldanha. O estado é o maior exportador de melão do país.

De acordo com Fábio Martins de Queiroga, presidente do Comitê Executivo de Fruticultura do Rio Grande do Norte (Coex), os produtores estão usando como alternativa os portos de Pecém e Mocarípe, no Ceará. "Como é final de safra, eles (os portos) conseguem nos atender. Se fosse na alta safra, seria muito complicado", afirmou.

De acordo com ele, no período de alta das exportações, somente a fruticultura é responsável por 500 contêineres semanais no porto de Natal, mesmo com parte da carga também sendo destinada para os portos cearenses.

Por outro lado, o presidente do sindicato dos estivadores de Natal, Silvio Barros de Oliveira, ressalta que os trabalhadores deverão ter dificuldade, uma vez que são autônomos e só contam com pagamento por produção ou diária.

"É péssimo para o estado e para os trabalhadores. Nossa categoria só recebe pagamento quando trabalha. São estivadores, conferentes, arrumadores, cerca de 200 trabalhadores, fora outras categorias que dependem disso", declarou. "Pelo menos ainda teremos embarque de açúcar nesse período", pontuou.

Em nota, a Codern informou que o operador portuário já trabalha para substituição dos equipamentos e que o porto vai permanecer aberto com a operação em navios de trigo e com previsão, nos próximos dias, de novo embarque de açúcar.

Veja nota da Codern

Certa da importância da precisão e clareza das informações, a Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN), como Autoridade Portuária e administradora do Porto de Natal, informa que, nas próximas quatro semanas, não realizará o embarque de contêineres devido problemas em máquinas do Operador Portuário, que já está trabalhando para substituí-las.

Ressalta-se que o Porto de Natal permanecerá aberto, normalmente, com a operação em navios de trigo e com previsão, nos próximos dias, de novo embarque de açúcar.

A diretoria da CODERN participou de reunião, nesta quinta-feira (21), com representantes dos trabalhadores portuários para reafirmar seu respeito e preocupação com a categoria.

Por fim, esta Companhia mantém o compromisso inalienável com o desenvolvimento do Brasil, do Estado do Rio Grande do Norte e da Cidade do Natal.

Companhia Docas do Rio Grande do Norte

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP

Data : 21/01/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ADMINISTRAÇÃO BIDEN INTERROMPE PROGRAMA FEDERAL DE PERFURAÇÃO EM AÇÃO CLIMÁTICA

Da Redação ECONOMIA 21 Janeiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/180101-shale-oil.jpg>

O governo do presidente Joe Biden suspendeu temporariamente as licenças de petróleo e gás em terras e águas federais na última de uma série de ordens imediatas destinadas a combater a mudança climática e reprimir a indústria de combustíveis fósseis dos EUA.

A ordem parecia ser um primeiro passo para cumprir a promessa de campanha de Biden, recentemente juramentada, de proibir permanentemente novas perfurações em áreas federais. Os arrendamentos federais respondem por cerca de 25% da produção de petróleo bruto do país, o que os torna um grande contribuinte para o fornecimento de energia, mas também para as emissões de gases de efeito estufa da América.

O antecessor de Biden, Donald Trump, procurou maximizar a produção de petróleo, gás e carvão em áreas federais e minimizou as ameaças do aquecimento global.

A suspensão foi bem recebida por ambientalistas, mas ridicularizada pela indústria de petróleo e gás, que luta para garantir um futuro sob um novo governo que prometeu fazer do combate ao aquecimento global uma prioridade.

A pausa de 60 dias retira agências e escritórios do Departamento do Interior de sua autoridade para emitir licenças ou aluguéis de perfuração, enquanto a administração analisa as implicações legais e políticas do programa federal de arrendamento de minerais, de acordo com um memorando do Departamento do Interior. A ordem não limita as operações existentes, disse.

As ações dos produtores de xisto dos EUA com exposição a terras federais caíram após as notícias na quinta-feira.

A EOG Resources Inc caiu 8,4%, a Devon Energy Corp caiu 8,6%, a Cimarex Energy Co caiu 7,9% e a Occidental Petroleum Corp caiu 5,6% nas negociações da tarde na Bolsa de Valores de Nova York.

“Esta é uma proibição do frack”, disse Anne Bradbury, executiva-chefe do grupo de exploração e produção American Exploration & Production Council, em entrevista. “Mesmo apenas por 60 dias, é um movimento muito agressivo.”

Muitas das maiores empresas de perfuração terrestre tinham licenças armazenadas aqui em antecipação a uma mudança na política federal antes da eleição de Biden, isolando-as de uma proibição.

A ordem veio logo após uma série de outras ações executivas destinadas a combater a mudança climática, incluindo o reengajamento dos Estados Unidos no acordo climático de Paris e o cancelamento de uma licença para o oleoduto Keystone XL do Canadá.

TRABALHOS VERSUS CLIMA

Jesse Prentice-Dunn, diretor de políticas do grupo de defesa ambiental Center for Western Priorities, disse que "a administração Biden está legitimamente tentando avaliar os danos e garantir que a agência esteja seguindo a lei".

Mas os grandes grupos da indústria American Petroleum Institute e Western Energy Alliance rapidamente emitiram declarações condenando a pausa e enquadrando-a como uma ameaça à economia.

“Com essa mudança, o governo está nos levando a uma maior dependência da energia estrangeira”, disse o presidente da API, Mike Sommers.

Os limites da perfuração federal terão o maior impacto sobre os principais estados produtores ocidentais, como Novo México e Wyoming, que dependem da receita de sua parcela dos royalties de extração.

Em um comunicado, a New Mexico Oil & Gas Association disse que restringir o desenvolvimento “arrisca a perda de mais de 60.000 empregos e US \$ 800 milhões em apoio às nossas escolas públicas, primeiros socorros e serviços de saúde”.

Funcionários da Casa Branca não retornaram imediatamente um pedido de comentário.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/01/2021

COPEL MERCADO LIVRE ASSINA CONTRATO PARA VENDER ENERGIA AO PORTO DE PARANAGUÁ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 21 Janeiro 2021

A Copel Mercado Livre vai vender energia ao Porto de Paranaguá pelos próximos cinco anos. O suprimento prevê atendimento para as 5 unidades do Porto, iniciando em maio desse ano. A economia estimada é de R\$ 10 milhões a R\$ 13 milhões no período contratado, dependendo da bandeira tarifária vigente.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210121-copel.jpg>

Além da mudança para o mercado livre, o Porto de Paranaguá escolheu a modalidade de “consumidor varejista” para simplificar todo o processo no mercado. Nesse modelo de contratação, a Copel fica responsável pela intermediação e pelas obrigações com a CCEE (Câmara de Comercialização de Energia Elétrica). Para o Porto de Paranaguá, isso significa a possibilidade de economizar nos gastos com energia e, ao mesmo tempo, dispensa a associação junto à CCEE, facilitando o processo.

"Esse contrato representa mais um passo importante em direção à realização de nossa estratégia de aproximação dos consumidores finais", ressalta o diretor-geral da Copel Mercado Livre, Franklin Miguel. "Ganha o Porto de Paranaguá, que vai economizar energia, e ganha a Copel Mercado Livre, que amplia a receita com venda para os consumidores finais. Ganham também o Paraná e os paranaenses, com duas empresas mais eficientes."

De acordo com o presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, o contrato com a Copel mostra a busca pela eficiência das Diretorias Administrativa e Financeira e de Engenharia e Manutenção com a economia e modernidade. "Esse processo de compra de energia significa o esforço da nossa equipe em busca de inovações, o contrato vai trazer economia e este dinheiro economizado a gente pode aplicar em outros projetos e melhorias", destaca.

Maior porto graneleiro do Brasil e o terceiro maior do país, o Porto de Paranaguá é mais uma estatal paranaense que optou por comprar energia no ambiente de contratação livre. Em 2020 o Instituto de Tecnologia do Paraná (Tecpar) assinou contrato com a subsidiária da Copel. No ano passado, a Copel também comercializou energia no mercado livre para a Assembleia Legislativa do Estado do Paraná.

Criado em 1935, o Porto atualmente é administrado pela Portos do Paraná, empresa pública estadual subordinada à Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística, com convênio de delegação junto ao Governo Federal.

PIONEIRA - A Copel foi pioneira no mercado livre ao criar uma comercializadora de energia e ser a primeira a vender energia para consumidores livres em 1995, mesmo ano de criação do mercado livre de energia no Brasil. A Copel Mercado Livre foi criada em 2016, para oferecer mais economia e tranquilidade para clientes de todas as regiões do país.

Hoje, a subsidiária é a quarta maior do país em volume de energia comercializada nesta modalidade. "O nosso objetivo é simplificar todo o processo do mercado livre para nossos clientes. Queremos que ele tenha os benefícios da economia sem se preocupar com mais nada", destaca Franklin Miguel."

Agora, a Copel Mercado Livre se prepara para atender a consumidores de energia de todos os segmentos. Para isso, a subsidiária está promovendo a digitalização dos seus processos. A expectativa é que até o final de 2021 a empresa seja 100% digital, facilitando a prestação de serviços aos consumidores finais.

"Estamos ampliando a comercialização de energia na modalidade varejista, por acreditarmos nessa tendência de simplificação do processo para os consumidores que almejam a economia do mercado livre, sem a burocracia da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica", acrescenta o diretor.

A subsidiária também pretende diversificar sua atuação, entrando no mercado livre de gás natural, geração distribuída, certificados de energia renovável e eficiência energética. A ideia é ter uma

carteira de produtos e serviços para todos os tipos de consumidores, dos pequenos aos grandes consumidores de energia elétrica e gás natural.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/01/2021

PORTO DE SANTOS CONCENTROU 44% DE TODA COCAÍNA APREENDIDA PELA RFB NO BRASIL EM 2020

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 21 Janeiro 2021

Na última quarta-feira (20), Receita apreendeu 460 kg de cocaína no porto. Droga foi encontrada em uma carga de feijão carioca e tinha como destino o porto de Tanger Med, no Marrocos.

ALFÂNDEGA DA RECEITA FEDERAL DO PORTO DE SANTOS						
Data de Operação	Valor (R\$)	Destino Final	Ramo		Carga	
		País	País	País	País	
14/02/2020	1.229,90	América	Colômbia	Bolívia	Bolívia	Farinha proteica de soja
15/12/2020	881,00	Porto não especificado	Paraguai	Paraguai	Paraguai	Carga frigorificada de limão
28/12/2020	940,00	América	Colômbia	Bolívia	Bolívia	4 contêineres - 100 toneladas de açúcar - acomodados em sacos de 50 kg. Somente um dos contêineres em nível containerizado
14/02/2020	635,00	Rossia	Paraguai	Bolívia	Bolívia	Carga de Grãos
28/02/2020	581,40	América	Colômbia	Bolívia	Bolívia	auto de manga congelado
17/02/2020	793,00	Hamburgo	Paraguai	Bolívia	Bolívia	Tripas de carne
25/02/2020	911,00	Hamburgo	Paraguai	Bolívia	Bolívia	Óleo de toranja
13/02/2020	986,00	América	Colômbia	Bolívia	Bolívia	Farinha de soja
18/02/2020	730,00	Livorno	Itália	Argentina	Argentina	Papel
29/02/2020	557,00	América	Colômbia	Bolívia	Bolívia	Sacos de café
21/02/2020	632,00	América	Colômbia	Bolívia	Bolívia	Argemone em sacos
20/02/2020	890,00	Hamburgo	Paraguai	Bolívia	Bolívia	Produto Químico
14/02/2020	496,00	Paraguai	Paraguai	Paraguai	Paraguai	Carga de Amarelos
20/02/2020	922,00	Viênna	Eslovênia	Bolívia	Bolívia	Sacos de açúcar
03/11/2020	831,00	Hamburgo	Paraguai	Bolívia	Bolívia	Sonete - placa de circuito
15/12/2020	670,00	Osaka/Taipei	Japão	Bolívia	Bolívia	Café em grãos acomodados em sacos
20/12/2020	2.922,00	Rossia	Paraguai	Bolívia	Bolívia	Materiais de alumínio

A Receita Federal em Santos apreendeu 460 quilos de cocaína ocultos em uma carga de exportação. A droga estava escondida dentro de sacas de feijão carioca e foi interceptada, na última quarta-feira (20), durante a execução de trabalhos de rotina de vigilância e repressão aduaneiras, equipes da alfândega. A ação frustrou a tentativa de envio ao porto de Tanger Med, no Marrocos. A droga interceptada pela Alfândega foi entregue à Polícia Federal, que acompanhou a operação e prosseguirá com as investigações a partir das informações fornecidas pela Receita Federal.

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210121-alfandega-santos-apreensoes-drogas-2020.jpg>

De acordo com a Receita, repasse de informações das operações à polícia judiciária tanto pode dar início a novas investigações, como complementar as que estão em curso. Para a seleção de cargas, são utilizados critérios objetivos de gerenciamento e análise de risco, bem como a inspeção não intrusiva por imagens de escâner. Outra ferramenta importante, de acordo com os agentes, é a participação de cães farejadores da Receita. Durante a operação, o cão de faro da Alfândega de Santos sinalizou positivamente para a presença de drogas.

Em 2020, Receita Federal apreendeu mais de 20,5 toneladas de cocaína no Porto de Santos, cerca de 44% de toda a cocaína apreendida pelo órgão no Brasil. Em 2021, foram três apreensões totalizando 1.983 quilos. A maior até então foi de 853 Kg, interceptada na última segunda-feira (18), em um carregamento de proteína concentrada de soja. No dia 4 de janeiro, também foram encontrados 670 Kg em uma carga de goiabada.

Na maior parte das apreensões, a droga foi encontrada dentro de contêineres que seriam enviados para a Europa. Segundo a Receita, as cargas em meio às 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: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/01/2021

REPASSES DO FMM EM 2020 FORAM MAIS BAIXOS EM 13 ANOS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 21 Janeiro 2021

Créditos repassados totalizaram R\$ 351 milhões no ano passado, sendo destinados a um estaleiro e a 92 embarcações, incluindo serviços de modernização, reparo e/ou conversão. Prioridades aprovadas em 2020 somam R\$ 1,8 bilhão.

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou R\$ 1,8 bilhão em prioridades de financiamento para novos projetos do setor naval em 2020. Já os repasses do ano passado totalizaram R\$ 351,2 milhões, sendo destinados a um estaleiro e a 92 embarcações, incluindo

Ano	Valor (R\$ bilhões)
2007	1,1
2008	1,3
2009	2,3
2010	2,6
2011	2,6
2012	4,1
2013	4,5
2014	4
2015	4,9
2016	2,8
2017	2,3
2018	2,6
2019	2
2020	0,35
Total	37,65

Fonte: Ministério da Infraestrutura

serviços de modernização, reparo e/ou conversão. O montante representou uma forte queda em relação aos últimos anos e ficou abaixo da média dos últimos 13 anos. De 2007 a 2020, os repasses de recursos de financiamento à indústria naval somaram R\$ 37,6 bilhões, segundo dados do Ministério da Infraestrutura, uma média de R\$ 2,8 bilhões por ano. Considerando a quantidade de projetos com recursos do fundo concluídos no período, foram 885 embarcações e 15 estaleiros.

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210121-repasses-fmm-2007-2020.jpg>
210121-repasses-fmm-2007-2020.jpg

Um dos fatores da diminuição dos repasses é o esvaziamento da carteira de construção dos estaleiros, principalmente de projetos do setor de petróleo e gás. Os destaques das últimas reuniões para obtenção de prioridade da principal linha de fomento do setor foram projetos de rebocadores, embarcações de navegação interior e reparos ou conversões de barcos de apoio marítimo. Na primeira reunião de 2020, realizada em março, o CDFMM aprovou R\$ 654,3 milhões em prioridades para novos projetos, além de outros R\$ 4,9 bilhões destinados a projetos que já haviam sido aprovados pelo conselho e obtiveram novo prazo para contratação, totalizando R\$ 5,6 bilhões de investimentos para o setor naval.

Ano	Embarcações	Estaleiros
2007	33	0
2008	51	1
2009	36	0
2010	40	1
2011	60	2
2012	30	0
2013	76	4
2014	89	2
2015	70	2
2016	119	0
2017	82	2
2018	54	0
2019	53	0
2020	92	1
TOTAL	885	15

Fonte: Ministério da Infraestrutura

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210121-projetos-concluidos-fmm.jpg>
210121-projetos-concluidos-fmm.jpg

Na segunda reunião, em abril, foram aprovados R\$ 757,2 milhões para projetos do setor. A maior parte, R\$ 694,6 milhões, corresponde a projetos novos destinados a reparos e construção de embarcações de apoio portuário, apoio marítimo e cabotagem. Os demais R\$ 62,6 milhões foram para projetos que já tinham sido aprovados pelo conselho e obtiveram novo prazo para contratação do financiamento com recursos do fundo. Houve ainda a alteração de estaleiros de projetos já priorizados. Na ocasião, o conselho também aprovou o orçamento do FMM para 2021, no montante de R\$ 6,8 bilhões.

Em dezembro, na última reunião de 2020, o CDFMM concedeu R\$ 478 milhões em novas prioridades. Na ocasião, o conselho avaliou mais de R\$ 2 bilhões em projetos, sendo a maior parte (R\$ 1,46 bilhão) destinada a projetos já aprovados, mas que obtiveram novo prazo para a contratação de financiamento com recursos do FMM. Houve ainda a autorização para alteração de projetos que somam R\$ 292,6 milhões.

Por conta da pandemia, as três reuniões do ano passado foram realizadas por videoconferência. O FMM pode financiar até 90% do valor dos projetos. O percentual de financiamento depende do conteúdo nacional e do tipo de embarcação, conforme a resolução 3828/2009 do Conselho Monetário Nacional (CMN). O prazo estabelecido é de 450 dias para a contratação do financiamento, no caso de novos projetos, e de 180 dias, no caso de projetos reapresentados por não contratação da prioridade original.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 21/01/2021

SUZANO ENCERRA CONTRATO COM NORSUL PARA O TRANSPORTE DE MADEIRA NA BAHIA

Por Dérika Virgulino *NAVEGAÇÃO 21 Janeiro 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/180905-porto-de-imituba-madeira.jpg>

Arquivo

A empresa afirmou que vem buscando formas mais rentáveis e eficientes de operação.

Após 17 anos, a Suzano Papel & Celulose finalizou antecipadamente o contrato com a Norsul, responsável pelo transporte marítimo, no último dia 14 deste mês. A Suzano realiza o embarque de madeira por meio do

Porto de Barçaças, no município de Caravelas (BA) para o abastecimento à Unidade Aracruz (ES). As atividades serão paralisadas a partir de fevereiro deste ano.

Questionada sobre o motivo do rompimento do contrato, a empresa afirmou que atualmente vem buscando formas de operação ainda mais eficientes e sustentáveis. Mas a Suzano vem estudando a possibilidade de retomada das atividades no município de Caravelas, mas para o transporte da Celulose, não mais de madeira. Esta passa a ser transportada via rodovias ou ferrovias.

A empresa destacou ainda que vai manter as iniciativas de educação ambiental e desenvolvimento social realizadas em Caravelas e região. Ela também informou que estuda o remanejamento de equipes e oportunidades de primarização para outras frentes de trabalho da companhia aos colaboradores que atuam nessa operação.

Em comunicado, a Norsul afirmou que foi uma decisão unilateral da Suzano e que, a partir de agora, está empenhada em definir o mínimo de alterações possíveis. Procurada pela Portos e Navios, a empresa não quis comentar sobre o assunto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/01/2021

HAPAG-LLOYD ENCOMENDA SEIS NAVIOS PORTA-CONTÊINERES ULTRA-GRANDES DE MAIS DE 23.500 TEUS

Da Redação *NAVEGAÇÃO 20 Janeiro 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/191202-porto-de-hamburgo-hapag-lloyd-porteiner-navio.jpg>

- Pedido feito no estaleiro coreano Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering
- Os navios serão movidos a GNL Dual Fuel
- A entrega começa em abril de 2023
- Investimento de 1 bilhão de dólares

A Hapag-Lloyd assinou um pedido de seis navios porta-contêineres ultra-grandes. O estaleiro coreano Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering construirá os navios de mais de 23.500 TEU e os entregará à Hapag-Lloyd entre abril e dezembro de 2023.

Os navios serão implantados nas rotas entre Europa e Extremo Oriente como parte da THE Alliance e aumentarão significativamente a competitividade da Hapag-Lloyd neste comércio. Como parte da estratégia de sustentabilidade da Hapag-Lloyd, os navios serão equipados com um motor



bicombustível de alta pressão de última geração, que será extremamente eficiente em termos de combustível. O motor funcionará com GNL, mas, alternativamente, tem capacidade de tanque suficiente para operar com combustível convencional.

“Com o investimento em seis navios ultra grandes de contêineres, não só seremos capazes de reduzir os custos de slots e melhorar nossa competitividade no comércio Europa - Extremo Oriente, mas também dar um passo significativo em frente na modernização da nossa frota. Além disso, reduziremos ainda mais nosso impacto ambiental”, disse Rolf Habben Jansen, CEO da Hapag-Lloyd.

O investimento será de cerca de um bilhão de dólares americanos. O respectivo financiamento já se encontra assegurado.

Sobre a Hapag-Lloyd

Com uma frota de 234 navios porta-contêineres modernos e uma capacidade total de transporte de 1,7 milhão de TEU, a Hapag-Lloyd é uma das principais empresas de transporte marítimo de linha do mundo. A empresa possui cerca de 13.200 funcionários e 388 escritórios em 129 países, incluindo o Brasil. A Hapag-Lloyd tem uma capacidade de contêineres de aproximadamente 2,7 milhões de TEU - incluindo uma das maiores e mais modernas frotas de contêineres reefer. Um total de 121 serviços de linha em todo o mundo garantem conexões rápidas e confiáveis ??entre mais de 600 portas em todos os continentes. A Hapag-Lloyd é uma das operadoras líderes nos negócios Transatlântico, Oriente Médio, América Latina e Intra-América.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 21/01/2021

COM INÍCIO DA EXPORTAÇÃO DE GRÃOS, PORTO DO AÇU DEFENDE PRIORIDADE PARA FERROVIA RIO-VITÓRIA

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 21 Janeiro 2021

Este ano, o Porto do Açú entra na rota de escoamento da soja e milho, mas ainda existe a necessidade de investimentos logísticos.

O Porto do Açú (RJ) estará na rota para o escoamento de grãos, soja e milho, já na safra deste ano. Serão testados produtos e rotas específicas, a exemplo da soja “OGM free”. Em 2020, o porto chegou a realizar a primeira movimentação de fertilizantes. E para este ano, a expectativa é de movimentar 150 mil toneladas deste produto, sendo que o porto tem capacidade de armazenagem de 25 mil toneladas. De acordo com o diretor de portos e logística do porto, João Braz, existe ainda a previsão de expandir o Terminal Multicargas com ampliação da capacidade de estocagem.

Concebido originalmente para as exportações de petróleo e minério, o porto passará pela primeira vez a transportar carga do agronegócio. Braz afirmou que a infraestrutura rodoviária que existe atualmente atende a demanda dos próximos anos, porém, investimentos em infraestrutura e logística são necessários para consolidar a região como uma opção para o agronegócio em longo prazo.

Entre os investimentos estão o contorno viário de Campos, obrigação prevista na atual concessão da BR-101/Norte, a implantação da rodovia estadual (RJ-244), que conectará o porto à BR-101. Além da ferrovia (EF-118), conhecida como Rio-Vitória. A RJ-244, segundo Braz, deve ser licitada pelo governo do estadual ainda este ano viabilizará um acesso dedicado ao porto.

A EF-118 permitirá a criação de um anel ferroviário entre os estados do Sudeste. Além disso, a conexão ferroviária do Porto do Açú vai proporcionar uma nova opção de exportação para o corredor logístico centro-leste, hoje limitado à capacidade de movimentação do Porto de Tubarão (ES).

No entanto, para o ex-secretário estadual de Petróleo, Energia e Indústria Naval do Rio de Janeiro, Wagner Vítter, que participou do processo de concepção do Açú, nunca houve previsão da colocação de soja. Ele afirmou que isso, inclusive, foi discutido nos processos de licenciamento



ambiental. Ele disse ainda que a única commodity prevista à época foi o minério de ferro vindo através de minerodutos.

“Não havia previsão de soja, ainda mais para chegar ao porto pelas rodovias”, frisou Victor. Para ele, a soja a rigor só pode ser levada pelas ferrovias e que, transportá-la pela rodovia representa uma visão “curta” e fora de toda a concepção original. Mesmo que ocorram eventuais melhorias nas rodovias, como a afirma a Autoridade Portuária, ele avalia que seria uma perda de oportunidade de se implantar a ferrovia.

Victor afirmou que uma nova carga chegando ao porto pode ser importante apenas para uma pequena arrecadação. Ele entende que só seria justificável a exportação de grãos no porto caso fosse o elemento para alavancar o transporte ferroviário, capaz de impulsionar também outras cargas como carga geral de caráter industrial. “O porto tem uma grande vocação para instalação de indústrias”, pontuou.

Ele disse que ainda os próprios políticos locais e pessoas ligadas ao tema não tinham conhecimento, até então, dessa evolução do terminal de soja. Victor questiona também sobre a existência do licenciamento ambiental e as audiências públicas que são necessárias para a nova movimentação de carga.

Porém, Braz acredita que a nova carga poderá agilizar a implantação da Ferrovia Rio-Vitória. Segundo ele, o porto trabalha junto aos governos do Rio de Janeiro, do Espírito e do governo federal para que a ferrovia siga como prioridade na lista de projetos ferroviários. Ele destacou que a retomada do modal vai diminuir os gargalos logísticos atualmente existentes, conectando importantes portos da região sudeste, além de contribuir para a redução do chamado Custo Brasil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/01/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006