

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 020/2021
Data: 02/02/2021**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
DESESTATIZAÇÃO VAI IMPULSIONAR INVESTIMENTOS NO PORTO DE SANTOS	4
NO RADAR DA ÉLDORADO, MAIS INVESTIMENTOS E AMPLIAÇÃO	5
COM FOCO NO MERCADO, SANTOS BRASIL DIVERSIFICA OPERAÇÃO	6
BTP VAI PEDIR RENOVAÇÃO ANTECIPADA DO CONTRATO	8
DP WORLD PLANEJA OPERAR GRÃOS E FERTILIZANTES	10
WILSON SONS INICIA CONSTRUÇÃO DE REBOCADORES EM GUARUJÁ	11
MARCELO SAMMARCO: LIBERDADE ECONÔMICA OU CONTROLE DE PREÇOS?	12
"NO SEGUNDO SEMESTRE, TEREMOS UM MODELO (DE DESESTATIZAÇÃO) PARA CONSULTA PÚBLICA"	13
PORTO DE SANTOS COMEMORA 129 ANOS DE UMA NOVA INFRAESTRUTURA	15
AUDIÊNCIA DEBATERÁ ASSUNTOS SOBRE A FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS	16
DEICMAR ESPERA SINAL VERDE PARA EXPLORAR NOVOS HORIZONTES	17
PORTO DE SANTOS RECEBE TRÊS NAVIOS DA MARINHA DO BRASIL.....	18
PORTAL PORTO GENTE	20
ENTIDADES QUESTIONAM AUTORIDADES SOBRE REFORMA ADMINISTRATIVA	20
PARQUE TECNOLÓGICO PRETENDE GERAR 30 MIL EMPREGOS	21
DOCAS DO RIO REGISTRA FATURAMENTO HISTÓRICO EM 2020 E PREVÊ AUMENTO NAS RECEITAS ESTE ANO	23
CONSULTOR JURIDICO	23
REFORMA DA POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL TRAZ MUDANÇAS NECESSÁRIAS AO SETOR	23
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	25
FENOP ALERTA QUE A APLICAÇÃO DAS NOVAS TARIFAS PORTUÁRIAS PREVISTAS EM RESOLUÇÃO ANTAQ SEM DEBATE PODE PREJUDICAR O SETOR	25
‘HOUE SENSIBILIDADE POR PARTE DA CATEGORIA’, DIZ MINISTRO SOBRE GREVE DE CAMINHONEIROS.....	26
MARCONI MUZZIO ASSUME PRESIDÊNCIA DO PORTO DO RECIFE	28
SISTEMA ELETRÔNICO DE INFORMAÇÃO SERÁ IMPLANTADO NO PORTO DE VITÓRIA	28
CATTALINI AMPLIA CAPACIDADE OPERACIONAL PARA RECEBIMENTO DE NAVIOS DE ATÉ 70 MIL DWT	29
ISTOÉ - DINHEIRO	30
MINISTRO LIDERA MISSÃO QUE IRÁ A PRINCIPAIS FORNECEDORES DE 5G NA ÁSIA E EUROPA	30
DIRETOR-GERAL DA ANEEL DEFENDE VOTAÇÃO DA MP 998 PELO SENADO.....	31
PORTARIA PREVÊ SENSORIAMENTO REMOTO PARA REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA	31
EXTRA ONLINE	32
PRODUÇÃO DE AUTOMÓVEIS CAIU 28% EM 2020; SETOR FOI O QUE MAIS CONTRIBUIU PARA O TOMBO DA	32
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	33
GREVE DOS CAMINHONEIROS FRACASSA POR “USO POLÍTICO” CONTRA GOVERNO, AVALIA MINISTRO	33
LIRA É ELEITO PRESIDENTE DA CÂMARA COM INFLUÊNCIA DO PLANALTO.....	36
JORNAL O GLOBO – RJ	37
APÓS ELEIÇÕES NO CONGRESSO, EQUIPE DE GUEDES E PARLAMENTARES QUEREM PRIORIZAR APROVAÇÃO DO ORÇAMENTO	37
JEFF BEZOS, FUNDADOR DA AMAZON, ANUNCIA QUE VAI DEIXAR DIREÇÃO DA EMPRESA NO SEGUNDO SEMESTRE	38
GOOGLE VAI PAGAR US\$ 3,8 MILHÕES POR DENÚNCIAS DE DISCRIMINAÇÃO SALARIAL E EM CONTRATAÇÕES NA EMPRESA ..	39
PACHECO DIZ QUE CONGRESSO DEVE VOTAR ORÇAMENTO ATÉ MARÇO	40
COPEL, ESTATAL DE ENERGIA DO PARANÁ, SOFRE ATAQUE CIBERNÉTICO	41
5G: REDE PRIVATIVA PODERÁ SER USADA POR OUTROS PODERES, DIZ MINISTRO	42
ITA, COMPANHIA AÉREA DA VIAÇÃO ITAPEMIRIM, TERÁ FROTA COM IDADE MÉDIA DE 15 ANOS	43
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	44
GUEDES LISTA PRIORIDADES AO CONGRESSO E PEDE QUE O ORÇAMENTO SEJA AGILIZADO	44
QUARTA MAIOR OPERADORA DE LOGÍSTICA DO MUNDO DESEMBARCA NO BRASIL	46
‘FOCO DO BRASIL PRECISA SER SOMAR ESFORÇOS PARA AGENDA DE REFORMAS’, DIZ NOVO PRESIDENTE DO ITAÚ.....	46
PRESIDENTE DO BC DIZ QUE VACINAÇÃO EM MASSA É ‘LUZ NO FIM DO TÚNEL’ PARA RETOMADA DA ECONOMIA	48
VALOR ECONÔMICO (SP)	50
PREÇO E EXPORTAÇÃO MAIORES IMPULSIONAM CORRENTE DE COMÉRCIO	50
EM ALTA, CUSTO DO FRETE NO AGRO RETOMA NÍVEL DE 2019	51



TRÁFEGO EM ESTRADAS DA ECORODOVIAS CAI 9,9% DURANTE A PANDEMIA	52
PETROBRAS AMPLIA PRAZOS DE PAGAMENTO A GRANDES FORNECEDORES	53
POR QUE UM NOVO “PLANO MARSHALL” É NECESSÁRIO	53
STELLANTIS ESTREIA NO BRASIL COM CARRO MONTADO NO RIO	55
PORTAL PORTOS E NAVIOS	57
APÓS 1 ANO DA IMO 2020, ARMADORES SUPERAM ADAPTAÇÕES A BORDO	57
PETROBRAS RECEBE PROPOSTAS PARA CONSTRUÇÃO DA P-78 E DA P-79	58
ENGENHEIRO ROBERTO GUSMÃO É O NOVO PRESIDENTE DO COMPLEXO DE SUAPE	59
PSV 4.900 COMPRADO NO EXTERIOR CHEGA AO RIO DE JANEIRO	60
GNA REALIZA PRIMEIRO ACENDIMENTO DE SUA USINA TERMELÉTRICA NO PORTO DO AÇU	61
SPA PARTICIPA DE FISCALIZAÇÃO AMBIENTAL NO PORTO DE SANTOS	62
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	63
MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	63



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

DESESTATIZAÇÃO VAI IMPULSIONAR INVESTIMENTOS NO PORTO DE SANTOS

A previsão é de que o modelo a ser adotado no Porto de Santos seja estudado até o final deste ano
Da Redação



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.85516:1579976460/Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=77b77cf&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.85516:1579976460/Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&pf=77b77cf&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Desestatização vai impulsionar investimentos no Porto de Santos ((Foto: Carlos Nogueira))

O modelo a ser adotado na desestatização da administração do Porto de Santos deve ser estudado até o final deste ano. Mas, mesmo antes do fim dos trabalhos, o que se sabe é que o novo concessionário deverá se comprometer a investir durante todo o período de concessão, que poderá ser maior do que 35 anos. Por conta disso, o valor de outorga poderá ser menor do que o esperado.

As expectativas são do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni. Segundo ele, algumas decisões tomadas pelo Governo Federal para a concessão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) também serão aplicadas na Autoridade Portuária de Santos (APS).

No porto capixaba, o governo prevê que o novo concessionário invista, além do valor de outorga, 7,5% da receita bruta da autoridade portuária durante todo o período de concessão. A premissa, construída com base em desestatizações realizadas em outros setores, não necessariamente será aplicada no cais santista.

“A experiência de uma atribuição de outorga muito alta no início do contrato gerou alguns problemas, principalmente no setor aéreo, rodoviário. Com base nesse aprendizado, se propôs algo diferente. O concessionário terá, obviamente um bid de outorga no leilão e é o que vai trazer a ele a classificação no leilão. E o ganhador ficaria com obrigação de pagar 7,5% ao longo da vida do contrato para a União. Esse é o modelo proposto, aberto às discussões”, explicou Piloni sobre o modelo que deve ser adotado no Espírito Santo.

Segundo o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, o prazo de concessão poderá ser maior do que os 35 anos da Codesa. Esta é uma questão que será avaliada nos estudos que vem sendo realizados.

Piloni salienta, ainda, que o plano do Governo Federal é garantir um bom nível de serviço portuário com as desestatizações e não apenas arrecadar dinheiro para os cofres do Tesouro Nacional.

“Quanto mais a gente tiver valores de obrigações e investimentos, em tese, menor seria o valor do pagamento de outorga imediato que as empresas estariam dispostas a pagar. Nosso foco não é, para esses processos de desestatização, a arrecadação. É de fato que consiga concentrar o maior volume de investimentos possível dentro desse contrato para que a gente tenha ganho de infraestrutura que atenda melhor as nossas cadeias logísticas. E, por óbvio, que a gente possa e estabelecer bons parâmetros de desempenho para esse concessionário para que o serviço seja bem prestado”, afirmou Piloni.

Processo

Em cerca de dois meses, será concluído o diagnóstico dos problemas de gestão da Autoridade Portuária de Santos (APS). Em seguida, os dados serão repassados ao BNDES, que é responsável

pelo processo de desestatização. De acordo com o banco, depois, o projeto passará pela tomada de decisão dos órgãos responsáveis e será aberta consulta pública.

Após a conclusão dos estudos, o material ainda deverá ser submetido ao Tribunal de Contas da União (TCU).

O que se sabe até agora é que o leilão de privatização da estatal deve restringir a participação de operadores portuários. A ideia é evitar desequilíbrios concorrenciais e conflitos de interesses no cais santista durante o período de gestão privada da administração portuária. Outra estimativa importante é de que, apenas no complexo santista, são esperados ao menos R\$ 10,5 bilhões de investimentos do novo concessionário do Porto.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 02/02/2021

NO RADAR DA ELDORADO, MAIS INVESTIMENTOS E AMPLIAÇÃO

Obras do novo terminal portuário da empresa vão começar neste ano

Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141131:1612283836/Eldorado-Porto.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=f38690f&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141131:1612283836/Eldorado-Porto.JPG?f=2x1&pf=f38690f&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

No radar da Eldorado, mais investimentos e ampliação (Foto: Carlos Nogueira/AT)

Os planos da Eldorado Celulose de aumentar as operações no Porto de Santos começarão a se concretizar este ano, quando a empresa dará início aos investimentos de R\$ 250 milhões para modernizar o novo terminal adquirido em meados de 2020.

Na ocasião, a companhia ofereceu a melhor oferta para arrendar, por 25 anos, a área STS14 de 44,5 mil metros quadrados, anteriormente ocupada pelo Grupo Libra, na região do Macuco. A previsão é de que a nova instalação, que terá capacidade para movimentar anualmente 2,5 milhões de toneladas, fique pronta até o final de 2022.

"Com o arremate do novo terminal, vamos nos aprimorar em um dos principais gargalos do setor, que é o escoamento da produção e termos uma operação ainda mais moderna e eficiente. As novas instalações vão permitir que a gente praticamente dobre a nossa capacidade de operação, tornando a logística mais rápida e competitiva", destaca o gerente geral de Logística da Eldorado, Flavio Rocha da Costa.

Em 2020, a empresa movimentou em torno de 1,8 milhão de toneladas. É esperado o mesmo volume para 2021. Ao comemorar oito anos de operação, em dezembro, também foi atingida uma marca histórica: a produção de 13 milhões de toneladas de celulose desde o início de suas operações.

De acordo com Costa, o montante equivale a um milhão de toneladas a mais do que o previsto pelo projeto inicial da planta, desenvolvido para a capacidade nominal de 1,5 milhão toneladas de celulose por ano.

Os números positivos devem ser potencializados com a chegada do novo terminal, cujos investimentos mínimos envolvem obras de construção de armazém, aquisições de conjuntos de pontes rolantes com cobertura para área de recepção ferroviária e de equipamentos para carregamento e transporte, além de remoção de equipamentos remanescentes no lote.

"O principal atrativo do local é a possibilidade de transporte multimodal, já que ele terá acesso direto ao cais e uma interligação com a malha ferroviária", mencionou da Costa.

Atualmente, a Eldorado conta com uma fábrica em Três Lagoas (MS), mas já almeja uma nova linha de produção.

Quando o assunto é tecnologia, o gerente garante que a inovação é parte do DNA da empresa, algo que se reflete também na questão logística.

Recentemente, foram feitos investimentos em equipamentos e softwares de tecnologia modernos, como o sistema EldTruck, que permite total controle e gestão sobre cargas juntamente com a Torre de Controle. Além disso, foi implantado um sistema de informação warehouse management system para otimizar a confiabilidade das informações de estoque.

"Trabalhamos com foco em uma operação de alta performance, que traz segurança aos nossos colaboradores, o que é nossa absoluta prioridade, e garante agilidade nas nossas operações", disse Lima da Costa, lembrando do Protocolo de Enfrentamento ao Covid-19 adotado pela companhia gerando confiabilidade.

Segundo ele, as atividades foram adaptadas para ter o menor impacto possível no dia a dia e na produção. A mudança para home office dos profissionais dos grupos de risco foi uma das medidas implantadas.

"Também mudamos as escalas de trabalho e o funcionamento de refeitórios e demais áreas de convivência, como modo de evitar qualquer tipo de aglomeração. Além disso, adotamos triagem de temperatura permanente em todas as plantas da companhia e protocolos de testagem de colaboradores e visitantes", explicou.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 02/02/2021

COM FOCO NO MERCADO, SANTOS BRASIL DIVERSIFICA OPERAÇÃO

Investimentos de R\$ 40 milhões em tecnologia e conclusão de obras civis nos berços do Tecon também integram planos da empresa

Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141133:1612284230/Santos-Brasil-Margem-Esquerda.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=61a2607&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141133:1612284230/Santos-Brasil-Margem-Esquerda.JPG?f=2x1&pf=61a2607&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Com foco no mercado, Santos Brasil diversifica operação (Foto: Carlos Nogueira/AT)

Operação de um novo terminal multipropósito na Margem Direita do Porto de Santos, investimentos de R\$ 40 milhões em tecnologia e conclusão de obras civis nos berços do Tecon, deixando o terminal capaz de receber três navios com 366 metros de comprimento, tipo New Panamax. Na Santos Brasil, presente e futuro se misturam na tentativa de atender a demanda prevista para o complexo santista nos próximos anos.

Até então, a empresa chamava a atenção de quem olhava para a Margem Esquerda (Guarujá) com sua instalação sempre repleta de contêineres. No entanto, o cenário está prestes a mudar. Ou melhor, ampliar.

A empresa começará a diversificar sua atuação para setores que tenham sinergia com as atuais operações. E um primeiro ensaio já está sendo feito.

A companhia passará a operar até o meio do ano cargas gerais e de projeto em uma área de 42 mil metros quadrados, na região do Saboó, arrendada em caráter provisório, em 2019. O local está pronto para receber, armazenar e carregar produtos como sucata, trilhos, peças, entre outras.



Esse novo direcionamento integra o plano estratégico da Santos Brasil em busca de diversificação e diferentes oportunidades de negócio. “Outros tipos de carga, como algodão, soja, milho e açúcar têm crescido mais do que o contêiner e nós temos que ir para onde o mercado vai”, disse o presidente da empresa, Antonio Carlos Sepúlveda.

Segundo ele, a fase de ouro do contêiner ocorreu na primeira década do século, entre os anos 2000 e 2010. Agora, é fundamental que as operadoras se adequem ao novo cenário, caminhando em direção aos anseios dos seus clientes.

“Essa área do Saboó é estratégica para o Porto. Está localizada na entrada da Cidade, sendo o ponto ideal para a movimentação de peças grandes. Vamos trabalhar forte nesse nicho, prestando serviço para clientes que já trabalham conosco nos contêineres”.

A empresa está aguardando apenas a última autorização da Receita Federal, que deverá ser publicada no Diário Oficial (DO) ainda este mês.

Outra área também foi arrematada para exploração transitória no Saboó neste início de ano. Com 64 mil metros quadrados, o trecho será destinada a movimentação de contêineres vazios, cargas geral e de projeto.

Com as duas operações, a Santos Brasil reforça a sua presença no complexo santista, ampliando os serviços ofertados à sua base atual e potencial de clientes.

Para Sepúlveda, o mais importante no que se refere aos novos terminais não é o volume de investimentos destinado às áreas.

“Eles fazem parte de uma mudança de estratégia da empresa. Planejamos participar dos próximos leilões programados pelo governo federal de graneis líquidos e sólidos. Estamos olhando com especial atenção as oportunidades em Santos”, ressaltou.

Tecnologia

O avanço tecnológico é outra frente que tem recebido bastante atenção da Santos Brasil. Para o presidente da empresa, o bom funcionamento de um terminal de contêineres está ligado à velocidade com que consegue organizar o seu pátio e arrumar as caixas metálicas.

“Os novos sistemas que estamos implantando no Tecon Santos usam algoritmos com inteligência artificial para conseguir fazer isso num tempo muito curto. E é o que pretendemos fazer este ano, ou seja, trocar o sistema atual por um com maior interface junto aos equipamentos. Essa mudança permitirá que o terminal atenda com agilidade os grandes navios que chegarão a Santos, dando eficiência ao comércio exterior”, disse Sepúlveda.

Segundo ele, todos os gates e interfaces do terminal já são automáticos, assim como o controle de movimentação de cargas. A meta, agora, é controlar todos os equipamentos por meio de um sistema de telemetria e tecnologia, que são super avançados.

“Isso permite que o terminal consiga se planejar melhor, ter maior controle da operação e manter um padrão operacional durante todo o tempo. Os terminais funcionam 24 horas por dia e a utilização de tecnologia permite que você mantenha esse padrão de velocidade operacional com facilidade e custo menor”.

O resultado é otimização, redução no consumo de energia elétrica e combustível, além de permitir o monitoramento à distância.

“Temos feito gradativamente a troca de sistema e para este ano estamos prevendo mais R\$ 40 milhões em acessórios, É mais um salto que a Santos Brasil vai dar para melhorar o seu nível de serviço, planejamento e competitividade”.

Obras no Tecon

Ainda no primeiro trimestre deste ano, a Santos Brasil pretende finalizar as obras de ampliação e aprofundamento do cais. O objetivo é atender a nova categoria de navios que começará a chegar este ano ao Porto, dando vazão ao aumento de demanda.

Será o único terminal da América do Sul com capacidade de receber simultaneamente até três navios New Panamax (366 metros).

Atualmente, o cais de atracação está sendo ampliado em 220 metros, totalizando 1.510 metros (sendo 1.200 metros no Tecon Santos e outros 310 metros no TEV). Além disso, está em andamento o aprofundamento para os 16 metros máximos. Essa última obra também prevê o reforço da estrutura do cais para a instalação de trilhos para os novos portêineres.

Ao todo, a Santos Brasil está investindo R\$ 420 milhões na ampliação e modernização do Tecon Santos. O montante engloba obras civis (no valor de R\$ 250 milhões) e aquisição de novos equipamentos (outros R\$170 milhões) que integram a primeira etapa do projeto. Para este ano, deverá ser desembolsado em torno de R\$ 200 milhões.

De acordo com dados divulgados pela Santos Port Authority (SPA), o Tecon movimentou 846.160 contêineres de janeiro a novembro do ano passado.

“O ano de 2021 será desafiador, com muita volatilidade, mas com uma direção de melhora. Aqui no Brasil, a demanda interna caiu muito com a pandemia, mas a recuperação do terceiro trimestre foi fabulosa. A resiliência do Porto de Santos é incrível. Em 2020, foi muito voltado à exportação e esperamos que continue em 2021. Temos boas perspectivas”, disse o presidente da Santos Brasil, Antonio Carlos Sepúlveda.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 02/02/2021

BTP VAI PEDIR RENOVAÇÃO ANTECIPADA DO CONTRATO

Pedido será feito após aprovação de investimento

Da Redação

A Brasil Terminal Portuário (BTP), joint venture dos grupos APM Terminals e Terminal Investment Limited (TIL), espera para este ano uma resposta do governo sobre a lista de investimentos previstos pela empresa para modernizar e ampliar a instalação localizada na margem direita do Porto de Santos.

A aprovação é fundamental para que a operadora de contêineres entre com pedido de renovação antecipada do contrato de arrendamento, previsto inicialmente para vencer em 2027. O objetivo é que com o novo prazo, a BTP permaneça no complexo até 2047.

Em entrevista a A Tribuna, o CEO da companhia, Ricardo Arten, não dá detalhes sobre os planos de investimentos, devido à fase de negociações com o governo. Porém, ele garante que os recursos serão aplicados em tecnologia, equipamentos, adaptações no berço de atracação e na realocação do prédio administrativo para aumentar a capacidade atual.

“Estamos bastante atentos para todos os movimentos da Autoridade Portuária sobre o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto, projetos de desestatização e potenciais traders que podem vir nos próximos meses. Nosso objetivo é ter a chance de contribuir para o desenvolvimento da infraestrutura nacional”, destaca Arten.

Enquanto espera ansioso por um posicionamento do governo, o executivo reitera a importância de automatizar o terminal para garantir mais eficiência no planejamento das operações. Nesse sentido,

ele ressalta a implantação do sistema OPUS, que entrará em funcionamento em aproximadamente dois meses.

“Outro projeto que temos é de automação dos gates. Vemos a tecnologia como um mantra. Muitos terminais lá fora são 100% automatizados e é uma das coisas que vamos procurar que aconteça nessa nova jornada. Os terminais modernos são mais produtivos e seguros. E é isso que precisamos perseguir no Brasil”.

A eletrificação dos equipamentos também integra as ações da BTP com o objetivo de potencializar possível automação dos guindastes. “Estamos dependendo da aprovação do governo para prosseguir com os investimentos. Acreditamos que em cerca de 90 dias tenhamos algum retorno sobre o plano apresentado”.

De acordo com o CEO, o aumento da produtividade e da eficiência em 20% com os novos projetos contribui para o crescimento da movimentação no terminal, cujo panorama foi considerado positivo em 2020 com grande destaque para as exportações de commodities e proteínas animais.

“Tivemos uma forte retração das importações com queda de 45% nos primeiros meses da pandemia, se comparado ao mesmo período do ano anterior. Mas, houve uma recuperação ao longo de 2020 e no último trimestre alcançamos o mesmo patamar de 2019 com muitos extra loaders”.

A perspectiva é de continuidade. No ano passado, a BTP movimentou 1,16 milhão de contêineres, batendo recorde. Apenas em dezembro, foram 109 mil caixas metálicas. Outra marca surpreendente foi verificada no gate. Em setembro, 3.600 caminhões foram registrados em um único dia.

“Não podemos reclamar em termos de movimentação e negócios na BTP”.

Empresa adota medidas contra covid-19

A pandemia do covid-19 levou a BTP a adotar uma série de medidas para preservar os colaboradores e manter as operações em pleno funcionamento. Colocar 100% dos funcionários da área administrativa em home office foi um dos principais desafios da empresa.

“Tivemos dois dias para mandar toda a estrutura para a casa dos funcionários. A maior preocupação foi com a tecnologia e a segurança do sistema. Precisávamos garantir que as informações não seriam corrompidas e alcançamos sucesso total”, disse o CEO da BTP, Ricardo Arten.

Isolamento social, uso de máscaras, álcool em gel em todo o terminal e a criação de um comitê executivo específico para gestão de crise durante a pandemia também integraram ações adotadas nos últimos meses. “A alta direção da empresa se reunia frequentemente para saber da evolução ou involução dos casos. Entendemos que a nossa carga mais valiosa são as pessoas”.

Um e-book com mais de 30 páginas contendo informações sobre saúde, higiene e jornada de trabalho foi entregue para os colaboradores. “O resultado foi apenas 370 casos em um total de 1.400 funcionários e apenas uma fatalidade numa pessoa que já tinha comorbidade. Sempre que um trabalhador era detectado era afastado junto com todo o time”, destacou o CEO.

A união dos terminais do Porto também foi essencial na luta contra coronavírus com doações e troca de produtos para que não houvesse nenhum risco de paralisação das operações”.

Sabemos que não podemos parar. As prateleiras dos supermercados precisam ter comida, as farmácias precisam de remédio, e tudo isso passa pelo Porto. Temos muito clara a nossa responsabilidade perante a sociedade e estávamos engajados em fazer com que o país não parasse”.

Fonte : A Tribuna Digital - SP
Data : 02/02/2021

DP WORLD PLANEJA OPERAR GRÃOS E FERTILIZANTES

Empresa aguarda aprovação de novo terminal
Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141126:1612283212/DP-World.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=8871535&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141126:1612283212/DP-World.JPG?f=2x1&pf=8871535&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

DP World planeja operar grãos e fertilizantes (Foto: Carlos Nogueira/AT)

Após uma aposta certa na diversificação de cargas, partindo do contêiner para a celulose, a DP World está avaliando a possibilidade de investir em um projeto bilionário para a movimentação de grãos e fertilizantes no Porto de Santos. A expectativa é de que a tomada de decisão ocorra ainda este ano.

O primeiro passo foi dado no final de 2020, quando a DP World Brasil BV, empresa do Grupo DP World, assinou um memorando de entendimento com a Rumo Logística. Caso seja aprovado, o novo terminal, instalado nas dependências da DP World Santos, promete gerar centenas de empregos e movimentar 11 milhões de toneladas por ano.

O projeto foi destacado pelo Diretor Comercial e de Relações Institucionais da DP World, Fábio Siccherino, que espera para o segundo semestre uma resposta sobre a parceria.

“Alguns anos atrás iniciamos uma estratégia de diversificação de cargas. A primeira foi a celulose, quando firmamos um contrato de 25 anos com a Suzano e fizemos investimentos em torno de R\$ 700 milhões. Durante a pandemia sentimos efetivamente a importância dessa mudança, pois ter ampliado o serviço garantiu a nossa sobrevivência nesse período”, disse.

De acordo com Siccherino, a crise sanitária mundial, aliada a desvalorização do real em relação ao dólar, fez com que a importação caísse consideravelmente, uma vez que as indústrias também paralisaram a produção.

“O mercado de contêiner caiu bastante. Em compensação, tínhamos a celulose, que acabou exportando bastante e gerando um resultado positivo para a empresa. Queremos dar continuidade a esse processo”, explicou o diretor.

E a diversificação não fica limitada apenas às cargas. Este ano, a empresa começa, também, a atuar como transportadora multimodal, tornando-se responsável pelo ciclo completo dos produtos nas operações de importação e exportação.

“É uma estratégia global da companhia. Constituímos a empresa em dezembro e agora estamos em fase de operacionalização. Até o final do primeiro semestre teremos iniciado as operações, que começarão terceirizadas, sem ativos próprios e com o menor custo possível”, ressaltou Siccherino.

O executivo lembrou, ainda, da cabotagem como uma das prioridades dentro dos planos da DP World para 2021. Atualmente, a empresa opera com a Mercosul Line e a Log in.

“Há um potencial imenso de crescimento desse modal. Para cada contêiner, há outros quatro ou seis aptos a estarem também na cabotagem. Nós como operadores logísticos estamos gratos por participar desse desenvolvimento”.

Além dos investimentos em infraestrutura e diferentes nichos de mercado, a DP World aposta em tecnologia para modernizar e garantir mais eficiência e produtividade. As pontes rolantes, responsáveis pela movimentação de cargas à distância, são um exemplo da preocupação da companhia com a automatização.

Nesse caso, os operadores fazem o manuseio das máquinas por um joystick instalado dentro de cabines climatizadas a metros de distância do equipamento. “Como resultado temos segurança e muitos benefícios para o funcionário e para a operação”.

Em relação às obras de ampliação, Siccherino chama a atenção para o novo viaduto destinado à interligação rodoviária entre as áreas do armazém e a área de cais do terminal.

O empreendimento, assim como a expansão do trecho de cais, de 653 metros para 1.100 metros, é considerado essencial para o incremento na movimentação. A ampliação possibilita que a instalação receba até quatro navios simultaneamente.

“Terminamos 2020 com 900 mil Teus (medida equivalente a um contêiner de 20 pés). Para este ano esperamos crescer em torno de 3%. Já na celulose alcançamos 1,8 milhão de toneladas, porque o contrato começou em abril. A previsão é atingir 3,6 milhões, capacidade total do sistema”.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 02/02/2021

WILSON SONS INICIA CONSTRUÇÃO DE REBOCADORES EM GUARUJÁ

A previsão é de que a primeira embarcação seja entregue em um ano

Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141154:1612286557/Wilson-Sons-Rebocadores.JPG?f=3x2&\\$p\\$f=0a12fdc&q=0.8&w=720&\\$w=3b33d2d](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141154:1612286557/Wilson-Sons-Rebocadores.JPG?f=3x2&pf=0a12fdc&q=0.8&w=720&$w=3b33d2d)

Wilson Sons inicia construção de rebocadores em Guarujá (Foto: Carlos Nogueira/AT)

Ainda neste trimestre, a Wilson Sons vai iniciar a construção de seis rebocadores nos estaleiros do grupo na Margem Esquerda do Porto de Santos, em Guarujá. A previsão é de que a primeira embarcação seja entregue em um ano. Toda a nova frota deve ficar pronta até 2024.

No total, devem ser contratados 50 profissionais para esta empreitada.

Os rebocadores terão 80 toneladas de tração estática (TBP), 25 metros de comprimento e 13 metros de boca, com notação de classe Escort Tug. “Este novo modelo possui os mais modernos equipamentos disponíveis no mercado e garante o alto nível de segurança às manobras portuárias”, explicou o diretor-executivo dos estaleiros da Wilson Sons, Adalberto Souza.

Segundo o executivo, a nova série de rebocadores vai contribuir para a renovação da frota da empresa, que já conta com 80 embarcações. A medida vai facilitar o apoio aos navios de grande porte que atracam nos portos brasileiros.

“Também estaremos preparados para as oportunidades de negócios na indústria de óleo e gás, como operações de GNL e terminais dedicados”, destacou o diretor da unidade de negócios de Rebocadores da Wilson Sons, Rodrigo Bastos.

O projeto será da Damen Shipyards, parceiro do estaleiro há mais de 25 anos. Outra inovação é a certificação IMO Tier III, que atesta a eliminação das emissões de óxidos de nitrogênio pelas embarcações.

Com isso, os novos rebocadores estarão em conformidade com as exigências de algumas regiões do mercado norte-americano e europeu. “O Tier III é um grande diferencial desse projeto. Apesar de não ser exigido no Brasil, mostra o quanto estamos na vanguarda da indústria naval brasileira”, destaca Souza.

Fonte : A Tribuna Digital - SP
Data : 02/02/2021

MARCELO SAMMARCO: LIBERDADE ECONÔMICA OU CONTROLE DE PREÇOS?

Movimentos do Ministério da Infraestrutura revelam uma clara política liberal por parte do governo federal

Por Marcelo Sammarco

O setor portuário iniciou o ano com perspectivas extremamente positivas, com destaque para a estimativa de investimentos de mais de R\$ 30 bilhões até 2022, segundo projeções do Ministério da Infraestrutura.

De acordo com o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, essa expectativa de investimentos decorre da previsão de aproximadamente 30 leilões de áreas públicas, que deverão ser realizados em diversos portos organizados do país, além de mais de 60 contratos de adesão de Terminais de Uso Privado (TUPs) que deverão ser assinados nesse período.

Somam-se a isso as obras visando melhorias nos acessos rodoviários aos portos, a expansão da malha ferroviária integrando áreas produtoras aos complexos portuários e a iminente implementação da nova política de cabotagem, cujos fatores devem favorecer o fluxo de cargas nos portos brasileiros e aquecer ainda mais o setor. Isso sem contar o programa de desestatização de algumas autoridades portuárias, como são os casos da Codesa e da SPA, entre outras.

Importante registrar que todo esse investimento decorrerá de aporte de capital privado, seja em razão dos leilões de áreas públicas, da exploração de terminais privados ou de projetos de renovação e ampliação das respectivas áreas e atividades.

Esses movimentos do Ministério da Infraestrutura revelam uma clara política liberal por parte do governo federal, amparada na “Lei de Liberdade Econômica”, que estabelece, como mecanismo de garantia à livre iniciativa, “a intervenção subsidiária e excepcional do Estado sobre o exercício das atividades econômicas” (artigo 2º, inciso III, da Lei 13.874/2019).

Em outras palavras, o Brasil acena à iniciativa privada para alavancar todos estes investimentos, especialmente de origem estrangeira. Nesse aspecto, merecem destaque os esforços empreendidos pelo Ministério da Infraestrutura e respectiva Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, no sentido de organizar e preparar o setor para esse momento promissor e transmitir ao interesse privado todo o potencial de desenvolvimento e rentabilidade que a infraestrutura portuária brasileira oferece.

Nesse norte, cumpre mencionar que a atração de investimentos privados pressupõe um cenário de certeza e previsibilidade, o que está diretamente relacionado à estabilidade regulatória e intervenção mínima do Estado nas atividades econômicas, o que deságua no conceito de “segurança jurídica”. Ao decidir onde aportar capital, o investidor leva em conta a previsibilidade do negócio no longo prazo, com a finalidade de alcançar as metas definidas no plano de negócios traçado para o projeto, sem surpresas negativas decorrentes de intervenções artificiais do Poder Público nas “regras do jogo”. Nesse contexto, evidentemente está inserida a questão relativa aos preços a serem praticados pelo investidor na exploração das atividades no curso dos respectivos contratos.

De outro lado, merece destaque a agenda estabelecida pela Antaq - Agência Nacional de Transportes Aquaviários, agência reguladora do setor, especialmente nos itens que dizem respeito aos estudos técnicos do referido órgão para estabelecimento de metodologias de fixação de preço teto nacional para a cobrança do serviço portuário denominado “SSE - Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres”, bem como a tomada de subsídios para definição de metodologia aplicável à cobrança de sobrestadia de contêineres (demurrage).

Não se discute a competência setorial e a excelência dos trabalhos desenvolvidos pela Antaq, bem como a necessidade de fixação de políticas que visem coibir eventuais abusividades nas cobranças de serviços praticados nos setores portuário e aquaviário, mas a possibilidade de intervenção do Estado mediante fixação artificial de preço teto nacional é motivo de grande preocupação no segmento, seja por parte daqueles que já operam no setor ou mesmo dos potenciais entrantes.

Uma intervenção dessa natureza é diametralmente oposta à política de atração de novos investimentos privados aqui já mencionada, com a oferta de áreas públicas portuárias mediante dezenas de leilões, além de outras dezenas de contratos de adesão a serem assinados no âmbito de terminais privados, na medida em que a limitação artificial de preços do setor implica na intervenção excessiva do Poder Público e na alteração das "regras do jogo" no curso de contratos já firmados. Tal medida interfere negativamente nos planos de negócios traçados para os investimentos efetuados até o momento, criando incertezas e desestimulando novos investimentos.

Nesse aspecto, o País precisa definir a política aplicável ao setor: (i) liberalismo econômico, mediante intervenção excepcional do Estado apenas nas situações pontuais e específicas de abusividade; ou (ii) controle rígido e artificial sobre preços praticados no segmento.

Particularmente, penso que o mercado se "autorregula", de sorte que os estímulos à concorrência, através de políticas liberais, é a melhor ferramenta na busca por eficiência de serviços e prática de preços razoáveis. Quanto maior a competitividade, melhor a qualidade dos serviços e menor os preços praticados no mercado.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP
Data : 02/02/2021*

"NO SEGUNDO SEMESTRE, TEREMOS UM MODELO (DE DESESTATIZAÇÃO) PARA CONSULTA PÚBLICA"

Segundo o diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Fernando Biral, ainda este ano, será apresentada uma proposta de modelo de gestão privatizada do Porto de Santos

Por Leopoldo Figueiredo - Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141116:1612282558/Fernando-Biral-APS.png?f=2x1&\\$p\\$f=9979f13&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141116:1612282558/Fernando-Biral-APS.png?f=2x1&pf=9979f13&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

"No segundo semestre, teremos um modelo de desestatização para consulta pública" (Foto: Carlos Nogueira/AT)

O Porto de Santos chega aos 129 anos – data referente ao início da utilização de sua infraestrutura de cais, com a atracação do navio inglês Nasmyth, em 2 de fevereiro de 1892 – em meio a projetos estratégicos para seu desenvolvimento. Um dos mais marcantes é o da desestatização de sua gestão, que está em estudo no BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) e deve ser concluído até o próximo ano, segundo cronograma do Governo Federal. Segundo o diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Fernando Biral, ainda este ano, será apresentada uma proposta de modelo de gestão privatizada. Este são alguns dos destaques da entrevista exclusiva dada pelo executivo a A Tribuna. Confira os principais trechos a seguir.

Presidente, como está o processo de desestatização do Porto de Santos? Já há definições sobre o futuro modelo de gestão?

O processo de desestatização segue um cronograma que se iniciou mais ou menos em agosto do ano passado, com a contratação do consórcio que está realizando os estudos para o BNDES. Esse cronograma é de aproximadamente dois anos. A desestatização deve ocorrer ainda em 2022. Estamos tentando ganhar tempo e o cronograma está sendo seguido à risca. Nesta fase que se encerra agora, a chamada fase 1, ela foi concentrada nos estudos e nas diligências. Os relatórios estão sendo finalizados pelo consórcio. Então essa primeira fase vai ser encerrada com bastante



êxito. Depois, se parte aí para o desenho do modelo e depois, então numa terceira etapa, nós temos aí a consulta pública a avaliação pelos órgãos. No final, você tem uma última etapa, que é a de fechar tudo isso e partir para a venda propriamente dita, que seria mais no formato da venda, da concessão.

O Governo Federal fala que a proposta de modelo privatizado de gestão do Porto deve ser apresentada à comunidade, para debate, até o final deste ano. Há condições de esse prazo ser respeitado?

Acredito que sim. O trabalho está indo muito bem. Nesse momento, o cronograma está sendo cumprido à risca. Nós estamos trabalhando mais do que semanalmente - nós temos reuniões às segundas, quartas e sextas com o consórcio, para a gente poder cumprir esse cronograma. Então, no segundo semestre deste ano, teremos um modelo para consulta pública.

Em um processo como o da desestatização, que vai demandar investimentos bilionários dos futuros concessionários do Porto, a questão da transparência é essencial. Mas diante do histórico da Autoridade Portuária, sendo alvo de investigações da Polícia Federal, na Operação Tritão, de 2018, sobre corrupção, desvio de recursos públicos e fraude em licitações, essa transparência ganha uma nova importância?

Sim. Eu acho que havia, em função das operações da Polícia Federal, havia uma desconfiança em relação aos números que eram apresentados, qual o real desempenho econômico financeiro da empresa. E de certa forma, a melhoria dos resultados mostrou que a empresa, realmente, ela não deveria estar num patamar de prejuízo nos anos anteriores. Nós tivemos aí um resultado positivo em 2019 2020 e acho que esse resultado, ele reflete mais a realidade econômica do Porto do que propriamente o desempenho dos anos anteriores. A gente não deveria ter tido resultados ruins por se tratar, primeiro, de um monopólio natural. E aqui tem uma infraestrutura muito boa. Então essa situação, ela tende a criar um favorecimento para que a carga seja escoada por aqui. Então qualquer administração aqui em Santos poderia trabalhar no sentido disso, de garantir a sustentabilidade econômica financeira. Não deveria ser diferente disso. Se não foi no passado, enfim nós trabalhamos para corrigir isso. Eu acho que os portos deveriam gerar algum lucro, deveriam ser muito sustentáveis. Não faz sentido você ter um subsídio, perder dinheiro com isso. Porque no final, no caso dos portos públicos, acaba saindo também do dinheiro do contribuinte brasileiro de uma forma ou de outra.

O histórico da Autoridade Portuária de Santos mostra prejuízos em vários anos. A que o sr. atribui esses resultados?

Você mencionou um ponto aí, quando falou das operações no passado em relação a alguns contratos. Apesar de estar como CEO da companhia, nós trabalhamos pra recuperar o valor dela em 2019 e 2020. Eu não me detive em ficar auditando contratos passados porque isso é um trabalho da própria auditoria interna. Então eu não posso falar muito sobre por que naquele ano não deu lucro, se contratavam mais, se tinha algum problema com revisão tarifária. São vários fatores juntos que explicam. Não é um fator único que explica o mau desempenho no passado. Mas houve.

Desde que o governo do presidente Bolsonaro teve início, as diretorias nomeadas para a Autoridade Portuária sempre vieram com discurso de que o principal objetivo era preparar a empresa para o processo de desestatização. Hoje a Autoridade Portuária está preparada para esse processo? Falta algo?

Nós caminhamos bastante nos últimos dois anos. Tem mais espaço para melhorar eficiência?

Tem. E a gente está trabalhando para isso. Uma meta é termos uma empresa eficiente, uma empresa cujos resultados econômico-financeiros reflitam a realidade do negócio. E não é porque a gente está trabalhando para a desestatização que a gente não vai trabalhar nos próximos meses pra continuar ampliando a eficiência. Então nosso compromisso aqui é continuar com todos os projetos. A gente tem muito projeto, muito investimento hoje para renovar toda a parte de tecnologia. E isso vai se refletir em mais segurança em relação às informações.

Hoje a Autoridade Portuária de Santos conta com os recursos dos valores de outorga pagos nos leilões de terminais portuários. No ano passado, por exemplo, a empresa ficou com os valores

obtidos a partir da concessão dos terminais de celulose. O que a Autoridade Portuária está realizando ou planeja realizar com esses recursos?

Todos os recursos de outorgas vão ser empregados nos investimentos da companhia. Hoje nós temos uma geração de caixa que é suficiente para pagar todos os nossos compromissos financeiros atuariais. Então, no final do dia, sobra dinheiro em caixa para investimentos. Todo esse dinheiro da outorga não vai ser utilizado para pagar passivos anteriores. E sobre os investimentos, há o novo acesso para o Porto na cidade (de Santos). Na questão da Perimetral da Margem Esquerda (Guarujá), saiu a desapropriação de várias áreas. Nós estamos começando um processo de negociação. Vamos expandir a Perimetral na Margem Esquerda, fazer o viaduto ali mais próximo da entrada da cidade, para desafogar ali a Rua do Adubo (Rua Idalino Pinês, em Vicente de Carvalho, Guarujá). Estamos iniciando o processo de licenciamento para aprofundamento do canal. Mas a gente não sabe se vai iniciar antes da desestatização ou não. Tem recuperação do cais na Ilha Barnabé, que também tem um investimento significativo. E há a repavimentação da Perimetral e outros projetos de uma revitalização maior da Perimetral.

O leilão de desestatização está previsto para o próximo ano. A Autoridade Portuária está iniciando projetos, estudos, mas dificilmente haverá tempo para realizar as obras antes do leilão.

Alguns ainda estão na parte do projeto básico, outros no projeto executivo. O mais importante é que esses projetos estão amadurecendo. Então neste ano, nós trabalharemos aí para a licitação. Então todos os projetos vão estar num estágio de maturidade, a gente vai ter informação de muita qualidade para colocar dentro do contrato de desestatização. Ou seja, se não fizermos o projeto, se não conseguirmos contratar o projeto como autoridade portuária pública, nós colocaremos dentro do contrato de concessão e será uma obrigação do futuro concessionário. Então o mais importante é que os projetos que ainda serão iniciados, eles não vão parar. Vai ter uma continuidade.

Mas haverá tempo de realizar alguma dessas obras?

Sim, as obras da ilha Barnabé começaram no final de dezembro. Nós temos aqui a desapropriação das áreas para a nova fase da Avenida Perimetral da Margem Esquerda. Nós pretendemos, este ano, adquirir todos os terrenos nessa área. Temos a repavimentação da Avenida Mário Covas também contratada. E o que está em termos de projeto e são investimentos vultosos são a entrada da cidade (Santos), o viaduto da Perimetral da Margem Esquerda e também estamos contratando a EPL (Empresa de Planejamento e Logística), ainda este semestre, para o projeto do túnel (submerso entre Santos e Guarujá), inclusive vamos fazer um chamamento para receber alguns inputs para essa contratação. Provavelmente, teremos aí o projeto do túnel também concluído pela autoridade portuária pública. Mas provavelmente vai ser uma obrigação do concessionário.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 02/02/2021

PORTO DE SANTOS COMEMORA 129 ANOS DE UMA NOVA INFRAESTRUTURA

Data marca inauguração do 1º trecho de cais

Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141068:1612264196/Porto-de-Santos-129-anos.png?f=2x1&\\$p\\$f=beb7ec4&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141068:1612264196/Porto-de-Santos-129-anos.png?f=2x1&pf=beb7ec4&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Data marca inauguração do 1º trecho de cais (Foto: Arquivo)

Em meio a muitas mudanças, projetos e planos de investimentos vultosos pelos terminais, o Porto de Santos completa 129 anos, nesta terça-feira. E a tecnologia parece ser a personagem principal desse novo ciclo, que promete ser repleto de significativas transformações.

Mas para entender o cenário atual, é preciso voltar no tempo. O complexo santista iniciou as suas atividades no início do século XVI, operando com estruturas rudimentares até o final do século XIX, quando houve a concessão à investidores privados.

A Companhia Docas de Santos (CDS), fundada em 1890 e detentora da concessão, construiu e inaugurou em 1892 os primeiros 260 metros de cais, criando assim o primeiro Porto Organizado do Brasil. De lá para cá, o Porto de Santos conquistou um lugar de destaque na economia do país e tornou-se o maior do Hemisfério Sul.

Vale destacar que a sua história se confunde com a da Baixada Santista, a do desenvolvimento de São Paulo e até mesmo com a do crescimento do Brasil. O cais do estuário, que hoje abrange três cidades, surgiu, timidamente, com o papel de escoar as produções locais incipientes. Entretanto, logo encontraria sua vocação.

“A história mostrou que não só de logística se fez o Porto de Santos. Foram necessários construir, literalmente, meios para ele se desenvolver e atender ao propósito para o que foi criado: escoar a produção nacional”, disse a historiadora Wilma Therezinha.

Com a inauguração dos primeiros metros de cais, começou, também, uma nova fase para a vida da cidade de Santos, pois os velhos trapiches e pontes fincados em terrenos de lodo foram sendo substituídos por aterros e muralhas de pedra. Uma via férrea de bitola de 1,60 m e novos armazéns para guarda de mercadorias, compunham as obras do porto organizado nascente, cujo passado longínquo iniciara-se com o feitor Braz Cubas, integrante da expedição portuguesa de Martim Afonso de Souza, que chegou ao Brasil em janeiro de 1531. Foi de Braz Cubas a ideia de transferir o porto da baía de Santos para o seu interior, em águas protegidas, inclusive do ataque de piratas, saqueadores do povoado.

Avanço

Em 1980, com o término da concessão dos Guinle, o Porto de Santos passou a ser gerenciado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo e começou a bater os próprios recordes, movimentando mais de 23 milhões de toneladas. Além disso, após a luta de trabalhadores e pela demanda dos próprios executivos portuários, surgiu o primeiro marco regulatório do setor, a Lei 8.630 de 1993, a Lei de Modernização dos Portos.

Mais de uma década depois, o Governo Federal cria a Secretaria de Portos que, em 2013, coordenou a reestruturação das normativas do início da década de 1990, aprovando, de uma maneira polêmica, a Lei 12.815/2013. Nela, a iniciativa privada ganha mais autonomia, os contratos passaram a ter novas regras de concessão no porto público.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 02/02/2021

AUDIÊNCIA DEBATERÁ ASSUNTOS SOBRE A FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS

O evento faz parte do processo de consulta pública aberto no fim do ano passado, com intuito de firmar novo contrato para exploração da malha interna do Porto

Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.108204:1594219420/Ferrovia-Maersk.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=5b63165&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.108204:1594219420/Ferrovia-Maersk.jpg?f=2x1&pf=5b63165&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Audiência debaterá assuntos sobre a ferrovia interna do Porto de Santos (Foto: Carlos Nogueira/AT)

Os planos da Autoridade Portuária de Santos (APS) de criar uma sociedade de propósito específico (SPE), para gestão, operação, manutenção e

expansão da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), serão discutidos em audiência pública. O evento será realizado no próximo dia 10, das 15 às 18 horas, pela internet.

O evento faz parte do processo de consulta pública aberto no fim do ano passado, com intuito de firmar novo contrato para exploração da malha interna do Porto. O objetivo é garantir investimentos da ordem de R\$ 2 bilhões necessários à expansão da capacidade ferroviária, em vista do aumento de demanda previsto para curto prazo.

Tudo isso é necessário diante da necessidade de garantir o atendimento da demanda, a partir da ampliação das linhas férreas em direção ao cais santista. O temor da Autoridade Portuária é que o acesso ferroviário se torne um gargalo.

Isto porque a atual malha interna do complexo marítimo permite a movimentação de 50 milhões de toneladas por ano (já opera 45 milhões), mas a demanda deve bater a casa dos 75 milhões de toneladas anuais nos próximos anos.

Hoje, o serviço de transporte ferroviário e a sua infraestrutura no Porto estão sob responsabilidade da Rumo Logística (Grupo Cosan). Mas a concessão terminará em 27 de junho de 2025 e não será renovada.

Além disso, o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto prevê um aumento de 91% na movimentação ferroviária até 2040, para 86 milhões de toneladas por ano.

A previsão de aumento da movimentação de cargas através do modal ferroviário leva em conta a renovação do contrato com a Rumo, desta vez, para a gestão da malha paulista até 2058. No total, a empresa fará investimentos de mais de R\$ 6 bilhões em obras, trilhos, vagões e locomotivas. Com isto, a capacidade de transporte ferroviária em direção ao Porto poderá chegar às 100 milhões de toneladas anuais.

Audiência

Para participar da audiência pública, é preciso fazer a inscrição na próxima segunda-feira, das 10 às 14 horas. O procedimento deve ser feito e-mail, através do endereço consulta.fips@brsz.com, e o interessado poderá enviar a manifestação por escrito, áudio ou vídeo.

Os participantes também poderão se manifestar entrando na sala de reunião criada no aplicativo "Microsoft Teams". Cada interessado terá 10 minutos para realizar sua manifestação.

Toda a sessão virtual será transmitida pela internet e gravada. Ela poderá ser acessada na página da Autoridade Portuária de Santos no Youtube.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 02/02/2021

DEICMAR ESPERA SINAL VERDE PARA EXPLORAR NOVOS HORIZONTES

Empresa já apresentou plano ao governo e prevê investimentos de R\$ 240 milhões

Da Redação



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141143:1612285459/Deicmar-Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=d86636b&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141143:1612285459/Deicmar-Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&pf=d86636b&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Deicmar espera sinal verde para explorar novos horizontes (Foto: Carlos Nogueira/AT)

A Deicmar (Bandeirantes) pretende investir R\$ 240 milhões em um terminal de fertilizantes em área localizada nos armazéns 22/23 internos do Porto de



Santos, ao lado do Terminal de Passageiros Giusfredo Santini. Até o início de dezembro do ano passado, o trecho era utilizado para a movimentação de contêineres pela própria empresa.

No entanto, após o vencimento do arrendamento, a Instalação Portuária Alfandegada (IPA) teve o seu destino modificado pelo novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do complexo santista.

O documento reúne as regras de exploração das áreas do complexo santista, servindo como uma ferramenta de planejamento e fomentador de políticas públicas. A nova versão do material foi elaborada por técnicos da Autoridade Portuária de Santos e apresentado em 2020.

A previsão da Deicmar é de que as obras sejam iniciadas ainda neste primeiro trimestre. Para isso, aguarda uma resposta do governo sobre o plano de investimentos. Assim que houver a liberação, o prazo de conclusão do serviço será de 18 meses.

“Estamos ansiosos por esse retorno. Será um projeto de alto padrão, semelhante aos melhores do mundo. O terminal terá capacidade de operar 2 milhões de toneladas de fertilizantes por ano”, afirma o presidente da empresa, Washington Flores.

E este não é o único projeto da Deicmar para 2021. A companhia prevê, ainda, investimentos em tecnologia e na troca de equipamentos. “Os recursos serão aplicados, prioritariamente, na renovação da frota de caminhão e do parque de máquinas grandes. O objetivo é modernizar o planejamento do pátio e otimizar as operações de gate, para que durem menos tempo”, destaca Flores, que ainda não tem os números consolidados, pois o plano está em fase de levantamento.

Coronavírus

Ao falar sobre os impactos sofridos pela companhia com a pandemia do coronavírus, o presidente da Deicmar aponta queda significativa, considerada a pior da série histórica, nas importações. “O Porto de Santos inteiro sofreu e nós também, devido à queda no volume de cargas, fruto da redução da produção nas indústrias”.

Porém, os meses de novembro e dezembro já mostraram o início de um processo de recuperação. Apesar dos imprevistos, Flores observa 2020 como fantástico, diante dos desafios atípicos enfrentados.

“Tivemos apenas 106 pessoas infectadas pela Covid de um universo de 900 funcionários, sem nenhum caso grave ou de internação. Foi um ano muito bom sob todos os aspectos”, disse.

Para preservar a saúde dos colaboradores, a empresa adotou as medidas recomendadas pela Anvisa. Entre elas, esteve a transferência de uma parte dos funcionários para o modelo home office, que se tornou definitivo para algumas atividades. Já em 2021, o presidente acredita que será um período de recuperação.

“Já vemos os importadores recompondo seus estoques. Esperamos que a indústria volte a produzir e estamos preparados para isso. Em 2020, nossa prioridade foi manter a saúde e o emprego dos funcionários e não fizemos nenhuma demissão”

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 02/02/2021

PORTO DE SANTOS RECEBE TRÊS NAVIOS DA MARINHA DO BRASIL

Embarcações participam de operação de treinamento e não serão abertas à visitação pública
Por Fernanda Balbino

Três embarcações da Marinha do Brasil chegaram ao Porto de Santos, nesta segunda-feira (1º), com cerca de 1,2 mil militares. O navio-aeródromo multipropósito Atlântico, a corveta Barroso e o navio doca multipropósito Bahia estão sendo utilizados para exercícios militares durante a Operação

Aspirantex 2021 e devem permanecer no cais santista até amanhã de manhã. Não haverá visita pública.



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141013:1612216601/Porto-de-Santos-recebe-tres-navios-da-Marinha-do-Brasil.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=1e38a39&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141013:1612216601/Porto-de-Santos-recebe-tres-navios-da-Marinha-do-Brasil.JPG?f=2x1&pf=1e38a39&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Embarcação V34 - Barroso (Foto: Vanessa Rodrigues/AT)

A operação foi iniciada no último dia 14 e será concluída na próxima sexta-feira. Ela é realizada na área marítima compreendida entre as regiões Sul e Sudeste do País. Além do Porto de Santos, também haverá uma escala no complexo portuário de Itajaí (SC).

Pela primeira vez, as aspirantes da Escola Naval poderão optar pelos corpos da armada e de fuzileiros navais, ampliando, assim, o número de oportunidades e possibilidades em suas carreiras. Anteriormente, elas eram, automaticamente, direcionadas para o corpo de intendentes.



Ao todo, 258 aspirantes da Escola Naval participam da Aspirantex para se familiarizar com a rotina e as tarefas características da vida a bordo. A ideia é vivenciar, na prática os aprendizados que obtiveram nos bancos escolares.

[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141016:1612216951/navio-bahia-santos.JPG?f=3x2&q=0.9&w=700&\\$p\\$f\\$q\\$w=869a023](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141016:1612216951/navio-bahia-santos.JPG?f=3x2&q=0.9&w=700&pfqw=869a023)

Embarcação G40 - Bahia (Foto: Vanessa Rodrigues/AT)

Navios

O Atlântico tem 203,4 metros e foi projetado para as tarefas de controle de áreas marítimas, projeção de poder sobre terra, pelo mar e ar. Com tripulação de cerca de 900 homens, é apropriado, também, para missões de caráter humanitário, auxílio a vítimas de desastres naturais, de evacuação de pessoal e em operações de manutenção de paz.

Em novembro do ano passado, ele passou a ser um navio-aeródromo. Segundo a Marinha, isso aconteceu porque a embarcação tem a capacidade de operar em seu convoo com aeronaves remotamente pilotadas e com aeronaves turboélice de pouso vertical.

Por outro lado, a Corveta Barroso tem 103,4 metros de comprimento e foi concebida para defender áreas próximas e afastadas do litoral, atuando em conjunto com outras unidades de superfície ou aéreas, em ambiente de múltiplas ameaças. Com aproximadamente 180 tripulantes, ela é utilizada em missões de escolta a forças navais e comboios em áreas com ameaças aéreas, de superfície ou submarinas.



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141015:1612216848/Porto-de-Santos-recebe-tres-navios-da-Marinha-do-Brasil.JPG?f=3x2&q=0.9&w=700&\\$p\\$f\\$q\\$w=b40bf09](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141015:1612216848/Porto-de-Santos-recebe-tres-navios-da-Marinha-do-Brasil.JPG?f=3x2&q=0.9&w=700&pfqw=b40bf09)

Embarcação A140 - Atlântico (Foto: Vanessa Rodrigues/AT)

Já o navio doca Bahia tem 168 metros de comprimento e foi projetado para transportar tropas, veículos, helicópteros e munição, agindo em grandes áreas oceânicas e na proteção de plataformas marítimas de petróleo. No total, a embarcação pode transportar até 490 militares.

Fonte : A Tribuna Digital - SP
Data : 02/02/2021

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

ENTIDADES QUESTIONAM AUTORIDADES SOBRE REFORMA ADMINISTRATIVA

Assessoria de Comunicação



Em Carta Aberta dirigida às autoridades dos poderes executivo e legislativo, mais de 60 entidades questionam os argumentos e dados utilizados para justificar a Proposta de Emenda à Constituição - PEC 32/2020, que trata da denominada “Reforma Administrativa”. A carta foi encaminhada, nesta segunda-feira (01/2) a diversas autoridades do Poder Executivo e todos os 513 deputados e 81 senadores. Devido à pandemia, não foi entregue pessoalmente.

https://portogente.com.br/images/Auditoria_cidad%C3%A3.jpg

Auditoria cidadã

Lideradas pela Auditoria Cidadã da Dívida – ACD, as entidades exigem resposta a 25 questionamentos acerca de diversos tópicos levantados sobre a PEC 32/2020 e solicitam ao Poder Executivo que a retire da pauta de votação. Caso a solicitação não seja atendida, pedem que os parlamentares a rejeitem.

Entre os tópicos listados, as entidades apontam: ofensa ao princípio constitucional da transparência por ser anunciada pelo governo como a primeira fase de um projeto de profunda transformação do Estado completamente desconhecido; utilização de dados errados e distorcidos, inclusive do Projeto de Lei Orçamentária Anual – PLOA 2021, e de argumentações falsas; uso de argumentos errados baseados em estudos do Banco Mundial; danos à democracia, com a concessão de poderes ilimitados ao Presidente da República, perda de prerrogativas do Congresso Nacional e exclusão do acesso da maioria da população aos serviços públicos.

AUDITORIA CIDADÃ DA DÍVIDA

Associação sem fins lucrativos com 20 anos de atuação, é composta por importantes entidades da sociedade civil e possui diversos núcleos organizados em vários estados do país, compostos por pessoas voluntárias. Tem como principal objetivo a luta pela realização da auditoria da dívida pública, prevista na Constituição Federal.

É HORA DE VIRAR O JOGO

A Carta Aberta é mais uma etapa da campanha É HORA DE VIRAR O JOGO, lançada em agosto de 2020 pela Auditoria Cidadã da Dívida, que tem como objetivo mobilizar a sociedade para modificar o modelo econômico atual. De acordo com a ACD, é um modelo errado que privilegia o setor financeiro nacional e internacional, produzindo escassez, miséria e atraso socioeconômico. “É preciso unificar as lutas e construir uma grande mobilização social para construir outro modelo, no qual o Estado Social seja forte e garanta vida digna para todas as pessoas e respeite o ambiente” – enfatiza a coordenadora nacional da Auditoria Cidadã da Dívida, Maria Lucia Fattorelli, que assina a Carta Aberta apoiada por todas as entidades que participam da iniciativa.

O conteúdo completo da carta está disponível **clicando aqui abaixo**

<https://auditoriacidadada.org.br/carta-aberta-questiona-reforma-administrativa-pec-32-2020/>

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 02/02/2021

PARQUE TECNOLÓGICO PRETENDE GERAR 30 MIL EMPREGOS

Assessoria de Comunicação

Até o fim de 2021 a meta do Biopark é ter 300 empresas instaladas, além de gerar 30 mil novos postos de trabalho em aproximadamente 30 anos

A Região Oeste do Paraná tem números expressivos, seus municípios destacam-se na produção agrícola, principalmente de suínos e aves, e estão entre os mais inteligentes do país, de acordo com o Conected Smart Cities. A região também está se consolidando como polo de pesquisa, desenvolvimento e tecnologia, graças à atuação do Biopark, parque tecnológico privado, localizado em Toledo (PR), que tem o objetivo de impactar vidas, principalmente com a formação de mão de obra altamente qualificada e geração de empregos.



<https://portogente.com.br/images/Biopark.jpg>

Biopark

De acordo com Luiz Donaduzzi, fundador e presidente do Biopark, a meta é ter 300 empresas instaladas até dezembro de 2021, e gerar 30 mil novos postos de trabalho em aproximadamente 30 anos.

Em troca dos benefícios oferecidos, as empresas assumem um compromisso de crescimento e geração de novos empregos. "Para nós o Biopark tem o significado de sentido de vida e queremos que todos ganhem com a sua consolidação. As empresas que estão conosco, principalmente as pequenas e médias, têm que crescer pelo menos 100% ao ano, porque terão as ferramentas para isso", explica Luiz Donaduzzi que fundou o empreendimento ao lado da esposa Carmen.

Atualmente, o parque abriga mais de 100 empresas, incluindo as internacionais, e quatro universidades em uma área total de mais de 5 milhões de m², que está recebendo mais de R\$ 300 milhões em investimento. Por meio de várias âncoras e da integração entre indústrias, instituições de ensino, pesquisa e negócios, o empreendimento visa ter representatividade não só na Região Oeste do estado, mas em todo o país.

"Acreditamos que a única forma de ajudar o país é atuar na formação de profissionais qualificados e na geração de empregos. Por isso, quanto mais empresas tivermos aqui, mais oportunidades teremos. Tivemos um salto de duas empresas no início de 2019 para 100 no mês de novembro de 2020 e as empresas estão vindo porque encontram inúmeros benefícios", afirma Luiz Donaduzzi.

Com a atração de empresas e novas frentes de trabalho, o Biopark tem avançado na meta de gerar novos postos de trabalho. Somente as empresas residentes geram cerca de 300 empregos diretos, além dos mais de 120 gerados pelo empreendimento. Neste ano, esse número deve crescer, tanto pela atração de novas empresas e empreendimentos, como em projetos específicos, como o Programa Trainee para desenvolvedores de TI, em que os profissionais selecionados devem atuar em empresas do ecossistema e no Biopark.

Local onde as empresas crescem

Para gerar empregos, o Biopark atua na atração de empresas para o seu território e isso acontece principalmente por meio do Programa de Residências para Empresas, que oferta diversos benefícios, como estrutura física sem custo de aluguel pelo período de um ano em espaços que vão desde salas exclusivas para escritórios, áreas industriais ou coworking. Outro benefício são as mentorias gratuitas ofertadas nas mais diversas áreas por profissionais experientes.

O programa tem refletido nos resultados que as empresas estão alcançando, como é o caso da 7CNC, empresa que trabalha com a fabricação de robôs cartesianos, principalmente voltados para o setor de ourivesaria. "Durante a pandemia conseguimos triplicar o nosso faturamento, e, sem dúvida,



isso teve a participação do Biopark, que tem nos ajudado com o espaço físico e com as mentorias", explica Evan Goes, diretor da empresa.

Além de empresas brasileiras, organizações internacionais têm visto no empreendimento uma grande oportunidade de crescimento, como é o caso das chilenas PGA Group, Biosamer e Bitácora.

O Biopark também abriga investimentos robustos de empresas que viram no território excelentes oportunidades de crescimento, como o Complexo Hospitalar e de Saúde do Grupo Sempre Vida, que irá construir um hospital com 164 leitos, há também o Centro de Distribuição de Medicamentos da Prati-Donaduzzi, que já está com obras avançadas.

Além disso, estão confirmadas as instalações de um shopping center, posto de combustível e hotel, o que amplia a economia da região, atraindo investidores e consequentemente elevando a taxa de empregos para Toledo e região.

Desde que foi fundado, em 2016, o empreendedor Luiz Donaduzzi já investiu cerca de R\$140 milhões no projeto, em áreas como infraestrutura, prédios, laboratório de queijos finos, biomateriais, nutracêuticos, e estrutura para receber empresas.

Educação para a vida

O Biopark possui quatro universidades instaladas, sendo o campus de medicina da Universidade Federal do Paraná (UFPR), que teve a doação do terreno e prédio feita pelo casal de empreendedores Carmen e Luiz, com um valor de R\$ 22 milhões; o Instituto Federal do Paraná (IFPR), com o curso de Análise e Desenvolvimento de Sistemas; a Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR), com mestrado profissional em Tecnologias e Biociências e que agora recebeu a doação de uma área de mais de 37 mil m², e deverá ofertar em 2021 uma pós-graduação na área de Ciência de Dados e Inteligência Competitiva.

Há também a iniciativa própria de ensino do empreendimento, o Biopark Educação, em parceria com a UniAmérica, onde são ofertadas graduações, cursos técnicos e especializações. Com a aplicação de metodologias ativas de ensino, os alunos trabalham com a inovação dentro da sala de aula, formando profissionais com competências verdadeiramente adequadas ao que o mercado de trabalho exige. Os cursos de graduação, por exemplo, têm alcançado índices de empregabilidade superiores a 94%.

Pesquisa com aplicabilidade

Quando se trata da área de Pesquisa e Desenvolvimento, são realizados projetos nas áreas de Biomateriais em parceria com a Université Laval, de Quebec (Canadá), o Instituto Erasto Gaertner, de Curitiba, além de outros parceiros, e Manufatura Aditiva que possui foco na área da saúde através da produção de próteses e órteses em impressoras 3D. Destaca-se ainda o laboratório de pesquisa na área de Queijos Finos - projeto que visa elevar a bacia leiteira regional a outro patamar por meio da transferência de tecnologia para produção de queijos com alto valor agregado. Atualmente um tipo de queijo fino desenvolvido por uma produtora do projeto já está sendo comercializado e outros tipos devem chegar em breve ao mercado.

Viver no Biopark

Com quatro instituições de ensino em atividade e recebendo uma nova empresa a cada 72 horas, há no local uma alta demanda por moradias, instalação de estabelecimentos comerciais e de serviços, o que consolida o empreendimento também como um local para se viver. Para incentivar a atração de investidores, o Biopark lançou uma ação que garante o aluguel de mil apartamentos construídos e que serão entregues até junho de 2023.

"Difícilmente encontramos em alguma cidade um terreno que esteja ao lado de tantas âncoras que trazem progresso. Mas não é apenas isso, hoje as pessoas querem um local agradável para morar, criar os filhos, com acesso fácil a serviços de qualidade, ter boas oportunidades de trabalho, segurança, além de boas opções para se divertir e envelhecer tranquilamente - todo o ecossistema do Biopark é planejado para isso", assegura Luiz Donaduzzi.

Fonte : Portal Porto Gente
Data : 02/02/2021

DOCAS DO RIO REGISTRA FATURAMENTO HISTÓRICO EM 2020 E PREVÊ AUMENTO NAS RECEITAS ESTE ANO

ASSCOM CDRJ - Categoria: Notícias Corporativas

A Companhia Docas do Rio de Janeiro, Autoridade Portuária responsável pela administração dos Portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, divulgou, nesta quinta-feira (28), o balanço anual de 2020 e o Plano de Negócios para o triênio 2021-2023. No ano passado, os portos da companhia atingiram um volume de 54,765 milhões de toneladas de cargas movimentadas, um crescimento de 8,6% em relação a 2019. O faturamento alcançou a marca histórica de R\$ 639,1 milhões, número que corresponde a um aumento de 30% em comparação a 2019. Para 2021, a receita total estimada é de R\$ 742 milhões, uma previsão 18% superior a 2020.

Segundo o diretor de Relações com o Mercado e Planejamento da Docas do Rio, Jean Paulo Castro e Silva, o desempenho de 2020 representa a maior variação anual do período 2015-2020, tanto em relação a movimentação de carga quanto ao faturamento: “O resultado demonstra não só a resiliência dos terminais que operam nos portos como também a capacidade de adaptação e agilidade na gestão da companhia frente aos inéditos desafios que se apresentaram em 2020, aliado à alta nas cotações do minério de ferro e do dólar.”

Visando um crescimento planejado e organizado da empresa, a Docas do Rio aprovou o Plano de Negócios 2021-2023 com investimentos previstos, para o período, na ordem de R\$ 2,1 bilhões, valor que será aplicado em ações referentes à administração portuária, arrendamentos em vigor e novos arrendamentos. O diretor Jean Paulo explica que a receita total estimada de R\$742 milhões “contempla os incrementos esperados com os contratos de arrendamentos em vigência, o novo formato de cobrança das tarifas de acessos aquaviários, os novos arrendamentos e, por fim, a concretização da transferência dos imóveis que fazem parte do Plano de Desinvestimento”.

A aprovação do Plano de Negócios, elaborado por empregados de diversos setores da companhia, é uma atribuição prevista na Lei 13.303, conhecida também como ‘Lei das Estatais’, mas para o diretor-presidente da Docas do Rio, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, não se trata somente de um cumprimento legal: “A aprovação do Plano de Negócios demonstra o comprometimento da Diretoria Executiva da Docas do Rio em atender às exigências do mercado, prezando pela eficiência e transparência das nossas ações.”

Além da previsão de investimentos e receitas, o documento inclui as principais estratégias comerciais, objetivos e ações como os novos arrendamentos, o aprimoramento das atividades voltadas para o desenvolvimento socioambiental, a obtenção das licenças de operações dos portos e a modernização tecnológica das operações portuárias.

Mais detalhes sobre a movimentação dos portos e o faturamento em 2020 e sobre o Plano de Negócios para o triênio 2021-2023, incluindo estratégias, ações e previsão de investimentos e receitas, estão disponibilizados no site da CDRJ.

Fonte : Portal Porto Gente
Data : 02/02/2021



CONSULTOR JURIDICO

REFORMA DA POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL TRAZ MUDANÇAS NECESSÁRIAS AO SETOR

Por Maria Cristina Gontijo Peres Valdez Silva

Quase 30 anos após sua edição, a Política Marítima Nacional ganhará mais atenção e novos contornos. Pouco após o início de 2021, em 22 de janeiro, o presidente Jair Bolsonaro instituiu, por meio do Decreto nº 10.607, o grupo de trabalho interministerial para reformular a Política Marítima Nacional.

De acordo com o decreto em questão, ao grupo de trabalho interministerial compete: integrar as políticas relacionadas ao uso do mar; propor procedimentos para a implementação da nova Política Marítima Nacional integrada; avaliar formas de financiamento para a implementação da nova Política Marítima Nacional; definir os objetivos e a prioridade para cada segmento integrante da nova Política Marítima Nacional; e elaborar as propostas de atos e os instrumentos normativos necessários à implementação da nova Política Marítima Nacional.

Fazem parte do Grupo de Trabalho Interministerial: Ministério da Justiça e Segurança Pública; Ministério da Defesa; Ministério das Relações Exteriores; Ministério da Economia; Ministério da Infraestrutura; Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; Ministério da Cidadania; Ministério da Saúde; Ministério de Minas e Energia; Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações; Ministério do Meio Ambiente; Ministério do Turismo; Ministério do Desenvolvimento Regional; e Advocacia-Geral da União, sob a coordenação do Comando da Marinha.

Com duração de um ano, podendo ser prorrogável por igual período, os membros do Grupo de Trabalho Interministerial e os respectivos suplentes serão indicados pelos titulares dos órgãos que representam, no prazo de 30 dias, contados da data de publicação do decreto, e designados em ato do ministro de Estado da Defesa.

Mas o que vem a ser a Política Marítima Nacional?

Instituída por meio do Decreto nº 89.331, de 25 de janeiro de 1994, e posteriormente revogada pelo Decreto nº 1.265, de 11 de outubro de 1994, a Política Marítima Nacional (PMN) tem por finalidade orientar o desenvolvimento das atividades marítimas do país, de forma integrada e harmônica, visando à utilização efetiva, racional e plena dos mares e de nossas hidrovias interiores, de acordo com os interesses nacionais. Lembrando que as atividades "marítimas" presente na PMN envolvem também, o transporte aquaviário realizado em rios e lagoas e lagos navegáveis.

Quais os objetivos da PMN?

O Decreto 1.265 de 11 de outubro de 1994 elenca um considerável rol com os principais objetivos da PMN: 1) desenvolvimento de uma mentalidade marítima nacional; 2) racionalidade e economicidade das atividades marítimas, independência tecnológica nacional, no campo das atividades marítimas; 3) pesquisa, exploração e exploração nacional dos recursos vivos — em especial no tocante à produção de alimentos — e não vivos da coluna d'água, do leito e do subsolo de mar e rios, lagoas e lagos navegáveis, onde se exerçam atividades comerciais significativas para o Poder Marítimo; 4) produção, no país, de navios, embarcações, equipamentos e material específico, relacionado com o desenvolvimento das atividades marítimas e com a defesa dos interesses marítimos no país; aprimoramento da infraestrutura portuária, aquaviária e reparos navais no país; 5) aprimoramento da infraestrutura, portuária, aquaviária e de reparos navais no país; 6) otimização do transporte aquaviário no comércio interno e externo. 7) proteção do meio ambiente, nas áreas em que se desenvolvem atividades marítimas. 8) formação, valorização e aproveitamento racional dos recursos humanos necessários às atividades marítimas; 9) privatização das atividades marítimas, sempre que a sua manutenção pelo Estado não constituir em imperativo estratégico ou de segurança nacional; 10) obtenção de benefícios decorrentes de participação de atos internacionais, no campo das atividades marítimas; 11) segurança das atividades de marítimas e de salvaguarda dos interesses nacionais no mar; 12) imagem favorável do Brasil no exterior, em apoio à ação diplomática brasileira; 13) garantia de existência de um poder naval eficaz e em dimensões compatíveis com os demais componentes do Poder Marítimo.

Assim, não gera surpresa que o grupo de trabalho interministerial tenha como meta principal debruçar-se sobre as atividades e segmentos que se relacionem com os objetivos acima citados, alguns que necessitam de atualizações considerando as mudanças do cenário econômico e de mercado nos últimos 30 anos.

A pauta, em resumo, levanta questões como: a modernização de todas as atividades afetas à indústria da navegação, incluindo construção naval e o setor pesqueiro (que por anos ficou à margem das políticas de governo), a garantia de geração de empregos nestes setores e o estabelecimento de uma governança pautada por padrões de sustentabilidade (ambiental, econômica e social) e saúde (aquaviários e populações portuárias), previstas como metas em compromissos internacionais assumidos pelo Brasil e em legislações federais já existentes.

A novidade no caso, é o (res)surgimento de um olhar sistêmico e integrado sobre o setor marítimo, vez que o Brasil possui considerável compilado de legislações sobre políticas públicas que visam a regular setores variados, mas que na prática não conseguem gerar efeitos e as benesses necessárias para o crescimento econômico e social do país. A Lei de Transporte Multimodal de Cargas (9.611/1998) é um exemplo. Após quase duas décadas da sua edição, a legislação ainda não consegue se aperfeiçoar na sua integralidade por questões fiscais, operacionais e de regulação.

Nesse viés, planejamento de curto, longo e médio prazo são necessários em um setor de tamanha importância, a exemplo das grandes potências marítimas e portuárias. Criar, por si, novos instrumentos legislativos que contribuirão para um grande quebra-cabeça jurídico que não trará a efetividade e implicará em mais insegurança jurídica. E a efetividade das políticas brasileiras urge em um momento tão delicado da história do planeta.

A título de exemplo, projetos de lei como o da BR do Mar (que visa a impulsionar a cabotagem brasileira, diminuindo custos de frete), o do marco legal do transporte ferroviário (que visa a criar novas oportunidades para o setor), bem como as desestatizações previstas no setor portuário e de infraestrutura, necessitam de gestores e legisladores capacitados e que considerem todas as variáveis inerentes a um setor tão complexo.

No país considerado o campeão mundial em judicializações decorrentes da sobrestadia de contêineres, a segurança jurídica depende de uma atuação acertada por parte dos Poderes Legislativo, Executivo e Judiciário. Para tanto, o aperfeiçoamento do ensino marítimo se faz presente e principalmente, do Direito Marítimo e Portuário nas escolas de Direito. Poucas universidades no Brasil (mesmo aquelas presentes em regiões costeiras e portuárias) possuem uma cadeira obrigatória nos cursos de graduação em Direito.

Acertou, portanto, o governo federal na criação de um grupo de trabalho interministerial para amadurecer e discutir questões que são objeto de promessas legislativas há quase cinco décadas. Porém, a resistência de setores que se opõem a novos modelos operacionais será um dos desafios a serem enfrentados. O resultado das mudanças não agradará a todos, mas muitas serão, sim, necessárias para que o Brasil retome o fôlego e conquiste a confiança inclusive dos players internacionais.

Fonte : *Portal Porto Gente*
Data : 02/02/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

FENOP ALERTA QUE A APLICAÇÃO DAS NOVAS TARIFAS PORTUÁRIAS PREVISTAS EM RESOLUÇÃO ANTAQ SEM DEBATE PODE PREJUDICAR O SETOR

Informações: *FENOP (2 de fevereiro de 2021)*

A Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP) enviou ofício à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), solicitando que a implantação das novas Tarifas Portuárias previstas na Resolução nº 32 da Agência seja debatida com o setor envolvido. A medida afeta a competitividade dos portos e das instalações portuárias e a nova tabela imposta pela Resolução, modifica as tarifas portuárias de acesso dos navios. Ela define o valor da aplicação de cobrança com base na “tonelagem de porte bruto da embarcação (TPB/DWT), substituindo assim o atual critério vigente, que efetua a cobrança segundo a tonelagem efetivamente movimentada, ou pela quantidade de contêineres ou veículos também efetivamente movimentados.”

De acordo com o Presidente da FENOP, Sérgio Aquino, “antes de definir os valores e critérios de cobrança é preciso que sejam debatidos. Quais são as propostas dos portos e quais são os regramentos de aplicação?”, indagou.

No documento, a FENOP informa que a cobrança tarifária com base na tonelagem bruta das embarcações é prática mundial, em grande parte dos portos, porém a definição dos valores envolvidos e dos critérios de aplicabilidade busca adequar às características locais e às necessidades de competitividade entre os portos e suas instalações operacionais.

A FENOP defende que as regras propostas pela Resolução nº 32 da ANTAQ sejam debatidas nos Conselhos de Autoridades Portuárias (CAPs) de cada porto para que a comunidade local tenha conhecimento da proposta da administração portuária e possa sugerir mudanças conforme suas necessidades e individualidades. Em sequência, a FENOP defende que sejam feitas audiências públicas promovidas pela ANTAQ para os debates finais antes de suas implementações.

“A solicitação é que, antes de aplicar a resolução, sejam feitos debates públicos e audiências públicas, com ampla participação de todos os envolvidos, objetivando evitar os previsíveis riscos de prejuízos à competitividade dos portos e das instalações portuárias, em especial quanto aos arrendatários e operadores portuários, que realizaram investimentos nos respectivos portos, considerando as formatações de custos com base nas Tarifas Portuárias vigentes”, informou o documento da FENOP.

A FENOP é a entidade do sistema confederativo nacional, com competência para representar o segmento empresarial que investe e realiza as operações nas instalações portuárias previstas na legislação e defende o diálogo e ponderação.

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

Data : 02/02/2021

‘HOUE SENSIBILIDADE POR PARTE DA CATEGORIA’, DIZ MINISTRO SOBRE GREVE DE CAMINHONEIROS

Informações: Santaportal (2 de fevereiro de 2021)



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/02/202121358925g.jpg>

Marcello Casal Jr/Agência Brasil

GREVE – O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, avalia que a baixa adesão à greve dos caminhoneiros revela “sensibilidade” do setor, que tem enfrentado problemas como outras categorias por causa da pandemia do novo coronavírus.

Entre as reivindicações da classe estão a falta de efetividade da aplicação do piso mínimo de frete, o preço do óleo diesel e as regras para a aposentadoria de motoristas.

“Está ruim para o transporte escolar. Está ruim para o setor de serviços. Enfrentamos uma pandemia. Houve sensibilidade por parte da categoria, que está muito mais madura”, disse o ministro.



O movimento, que teve início nesta segunda-feira (1º), registrou poucos problemas nas rodovias federais.

“O caminhoneiro não se sentiu representado por essas entidades. Ele entende a sua relevância dentro de um cenário maior. Sabemos que a situação está ruim para o caminhoneiro”, disse.

O ministro avalia ainda que a solução para a demanda dos caminhoneiros não depende somente do governo federal. Segundo Tarcísio, é preciso uma organização maior da categoria e uma busca por um modelo de negócio mais profissional.

“Uma busca pelo equilíbrio nas relações entre entes privados. E isso só será possível com o crescimento da economia. O caminhoneiro entende isso. Essa é a diferença entre toda uma classe que está disposta a dialogar e que encontra as portas abertas no governo e alguns dirigentes que tentaram criar um movimento sem qualquer sintonia com o setor”, afirmou.

A declaração foi dada ao jornal Folha de S.Paulo na noite desta segunda-feira após o primeiro dia de greve, que contou com baixa adesão no país.

Dos 871 km percorridos de carro no estado de São Paulo entre o início da manhã e o começo da tarde desta segunda nenhum bloqueio de via foi encontrado ao longo do percurso. A reportagem da Folha viajou até Taubaté, Atibaia e Santos. Circulou também por trechos das rodovias Presidente Dutra, Régis Bittencourt, Castello Branco, Bandeirantes, Anchieta, Fernão Dias e o pelo Rodoanel.

As Justiças de São Paulo, do Rio de Janeiro e do Paraná proibiram o bloqueio de vias em seus respectivos territórios. A própria Polícia Federal Rodoviária esperava maior movimentação e montou uma operação especial para esta segunda.

“A PRF está monitorando tudo a partir do centro integrado de controle em Brasília, todas as rodovias federais do país inteiro. O monitoramento é feito tanto pela equipe que está no centro, quanto pelas equipes que estão nos estados, e a comunicação é constante”, afirmou Anderson Poddis, da comunicação da força.

Apesar da baixa adesão, José Roberto Stringasci, presidente da ANTB (Associação Nacional de Transporte do Brasil), uma das entidades que convocou a paralisação, disse que o movimento ainda vai aumentar. “Creio que até o fim da semana a gente já tenha um bom volume de caminhões parados em todo o Brasil”.

A greve dos caminhoneiros teve início sem um consenso de toda a categoria e enfrenta oposição de grupos patronais e do setor produtivo.

O presidente da Abrava (Associação Brasileira de Condutores de Veículos Automotores) e um dos principais líderes da greve de 2018, Wallace Landim, conhecido como Chorão, não aderiu à paralisação.

“Grupos aproveitam o movimento de luta de garantia e cumprimento da lei dos caminhoneiros e redução dos impostos dos combustíveis para incluir pautas políticas, como fora Doria, fora Bolsonaro e fechamento do STF. Dessa maneira a Abrava não participará da paralisação”.

A lista de reivindicações ao governo chegava a dez itens e a expectativa era que em até três dias, 80% dos motoristas autônomos embarcassem em um movimento semelhante ao de 2018, que durou 11 dias, parou o país e ainda ajudou a eleger o então candidato do PSL. No entanto, não foi o que se viu pelas estradas, nem no discurso do presidente, que pede que a categoria não se mobilize.

O general Augusto Heleno, ministro-chefe do GSI (Gabinete de Segurança Institucional), se manifestou nas redes sociais sobre a greve desta segunda, prometendo buscar recursos legais para ajudar o setor.

“Governo Federal respeita as aspirações dos caminhoneiros. Pres Rep e Min da Infraestrutura têm grande apreço pela categoria. Vão buscar, junto à área econômica, recursos legais para reduzir despesas que recaem sobre esses abnegados trabalhadores, essenciais ao dia a dia do país”, disse na publicação.

Alguns petroleiros se mobilizaram contra o preço dos combustíveis, a venda de refinarias, terminais e demais ativos, além de pedidos de vacinação e críticas ao presidente Jair Bolsonaro. Eles organizaram atividades em unidades da Petrobras no estado, se concentrando principalmente na Ilha do Governador.

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

Data : 02/02/2021

MARCONI MUZZIO ASSUME PRESIDÊNCIA DO PORTO DO RECIFE

Informações: Porto do Recife (2 de fevereiro de 2021)



https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/02/img_2607-768x512.jpg

Foto: Coordenadoria de Imprensa do Porto do Recife

A partir desta segunda-feira (01), o Porto do Recife terá uma nova gestão. O ancoradouro passa a operar sob o comando de Marconi Muzzio, analista do Tribunal de Contas do Estado (TCE) e ex-secretário de Administração da Prefeitura do Recife.

Em 2013, Muzzio assumiu a Secretaria de Administração e Gestão de Pessoas do Recife, depois a Chefia de Gabinete do Prefeito em 2017 e voltou à Administração em 2019, ano em que foi designado membro do Conselho Nacional dos Dirigentes de Regimes Próprios de Previdência Social (CONAPREV). O novo presidente assume com o desafio de ampliar os projetos estruturadores do terminal e consolidar Pernambuco como centro logístico na movimentação de cargas do Nordeste.

Muzzio substitui Jaime Alheiros, arquiteto urbanista e especialista em gestão de projetos.

A renovação na gestão do ancoradouro recifense vai englobar também as diretorias Técnica e Administrativa. Artur Gusmão deixa a diretoria de infraestrutura e obras da Administração de Fernando de Noronha e assume a diretoria técnica do Porto do Recife. E para ocupar a cadeira de Diretor Administrativo, Rodrigo Chagas, que trabalhou com Muzzio na Prefeitura do Recife.

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

Data : 02/02/2021

SISTEMA ELETRÔNICO DE INFORMAÇÃO SERÁ IMPLANTADO NO PORTO DE VITÓRIA

Informações : CODESA (2 de fevereiro de 2021)

Os diretores e gestores da CODESA são os primeiros a receber treinamento para utilização da mais nova ferramenta de movimentação de processos do Porto de Vitória, o Sistema Eletrônico de Informação (SEI). A capacitação teve início nesta segunda-feira (1º) e segue até sexta para os gestores da empresa.

A partir do dia 5, o treinamento deverá ser feito por todos os colaboradores e estagiários da CODESA. Serão 20 horas/aulas até o dia 22 deste mês. A implantação do SEI é realizada pela coordenação de Tecnologia de Informação. O coordenador Rodrigo Campos e a colaboradora Dinorah Lemos foram capacitados para implantar o sistema e auxiliar os colaboradores em caso de dúvidas.

SEI



Em breve, a ferramenta de gestão de documentos e processos eletrônicos que facilita a movimentação interna e promove a eficiência administrativa, poderá ser utilizada por todos os colaboradores da Companhia.

Dentre as vantagens do sistema, estão:

- Portabilidade: 100% web e pode ser acessado por meio dos principais navegadores;
- Acesso de onde estiver: pode ser utilizado remotamente por diversos tipos de equipamentos, como computador, notebook, smartphone e tablet;
- Acesso de usuários externos: gerencia o acesso de usuários que não estejam no Porto, permitindo que tomem conhecimento dos documentos e, por exemplo, assinem remotamente contratos e outros tipos de processos;
- Tramitação em múltiplas unidades: incorpora novo conceito de processo eletrônico, que rompe com a tradicional tramitação linear, inerente à limitação física do papel, colaborando para a preservação ambiental.

Para a distribuição da plataforma entre os funcionários da empresa, a CODESA criou a Comissão de Implantação, formada pelo diretor de Administração e Finanças, Jean Duque, Secretária da Presidência, Joana Brotas, coordenadora de Comunicação, Rose Duarte, além dos dois colaboradores que ministram as aulas.

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

Data : 02/02/2021

CATTALINI AMPLIA CAPACIDADE OPERACIONAL PARA RECEBIMENTO DE NAVIOS DE ATÉ 70 MIL DWT

Informações: ABTP (2 de fevereiro de 2021)

A Cattalini Terminais Marítimos, instalada no Porto de Paranaguá (PR), ampliou sua capacidade operacional para receber navios de até 70 mil DWT e 229 metros de LOA, no berço externo do seu píer privado. A capacidade anterior no berço externo era para navios de até 60 mil DWT.

Para alcançar essa marca, a empresa que movimenta exclusivamente graneis líquidos, investiu em obras de infraestrutura e sistemas inovadores de tecnologias. Entre as melhorias está a implantação de um sistema de monitoramento de atracação de navios a laser, inédita no Porto de Paranaguá, que faz a leitura de dados durante a aproximação de atracação do navio ao Pier. O sistema informa através de um painel indicador numérico, a velocidade e a distância do navio em relação ao berço de atracação permitindo aos práticos e pilotos dos rebocadores realizarem manobras com a máxima segurança e agilidade.

Além do painel, foram instalados semáforos com luzes indicativas verde, amarelo, e vermelho que orientam visualmente os limites de velocidade de aproximação para atracação. “Todos esses investimentos feitos pela Cattalini buscam oferecer confiabilidade e agilidade à atividade portuária, segurança aos trabalhadores e a conservação da infraestrutura do píer que receberá os navios”, declarou o Gerente Operacional, Carlos Katsuji Ichi.

A Cattalini igualmente investiu na infraestrutura do píer com a instalação de novos dolphins e defensas, a fim de permitir a atracação dos navios com maior potencial de carga.

Inovação tecnológica

As melhorias operacionais no píer da Cattalini também foram conquistadas a partir do emprego de novas tecnologias para o monitoramento das condições ambientais e meteorológicas, como a Plataforma Sismo – Hidromares. Um moderno sistema que fornece em tempo real dados sobre velocidade e direção das correntes marítimas e dos ventos.

Além disso foi instalado um marégrafo para monitoramento do nível e do comportamento das marés, homologado pelo Centro de Hidrografia da Marinha (CHM).

Segundo o Gerente Comercial da Cattalini, Lucas César Guzen, os dados são disponibilizados e integrados ao sistema Webpilots. “Esse sistema é utilizado pela Praticagem e melhora significativamente a segurança das manobras dada sua alta confiabilidade e disponibilidade”, salientou.

Somando-se a este conjunto, foi instalada a Plataforma Medusa – Argonáutica, um moderno sistema integrado das previsões meteorológicas para o horizonte de 07 dias de antecedência. “Com esses sistemas, tornou-se possível sinalizar antecipadamente eventuais condições climáticas adversas, permitindo maior segurança e eficiência durante as atracções e operações marítimas”, frisou Guzen.

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

Data : 02/02/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

MINISTRO LIDERA MISSÃO QUE IRÁ A PRINCIPAIS FORNECEDORES DE 5G NA ÁSIA E EUROPA

O ministro das Comunicações, Fábio Faria, falou nesta terça-feira, 2, no Palácio do Planalto, sobre a viagem internacional a cinco países – China, Coreia do Sul, Japão, Suécia e Finlândia – que já utilizam o 5G e concentram algumas das principais empresas fornecedoras de equipamentos para a tecnologia de quinta geração.

A comitiva do governo, liderada por ele, embarca nesta terça, às 14 horas, e a previsão é de retorno ao Brasil no dia 13 deste mês. “Vamos visitar todas as empresas e ter reuniões governamentais com ministros das telecomunicações de infraestrutura”, detalhou o ministro.

A Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) adiou na segunda-feira a aprovação do edital para o leilão de frequências do 5G. O presidente da agência, Leonardo Euler de Moraes, pediu vista do processo e prometeu trazer o voto até o dia 24 de fevereiro. A expectativa é de que o certame aconteça ainda no primeiro semestre de 2021.

Faria lembrou, no entanto, que a maioria dos conselheiros da agência adiantou votos a favor da determinação para que os vencedores do leilão na faixa de 3,5 GHz construam uma rede de comunicações segura e exclusiva para toda a administração federal. Essa infraestrutura para o governo, que será chamada de Rede Segura, deverá ser de fibra óptica fixa, com criptografia, e alcançar todo o território nacional onde houver órgãos públicos federais.

“A escolha do operador da Rede Segura do governo se dará por critérios técnicos e de preço. Hoje a lei determina que essa rede seja operada pela Telebras. Mas, se a escolha for por um operador privado na Rede Segura, faremos um novo decreto autorizando. Em última análise, o operador da Rede Segura poderá ser a Telebras”, explicou Faria.

Apesar de toda a polêmica envolvendo os conflitos entre o governo, a China e a Huawei, principal fornecedora da tecnologia 5G, a proposta de edital apresentada na segunda-feira não proíbe a empresa de fornecer equipamentos às teles que disputarem o leilão. A vedação à companhia somente poderia ser concretizada por meio de decreto assinado pelo presidente Jair Bolsonaro – o que, até o momento, não ocorreu.

Três ministros do Tribunal de Contas da União (TCU) – Bruno Dantas, Walton Alencar Rodrigues e Vital do Rêgo – irão acompanhar a comitiva de Fábio Faria na viagem internacional. A presença deles é importante, porque o preço mínimo de cada lote no leilão de 5G só será divulgado após o aval do tribunal.

“Visto que já temos alguns pontos adiantados, os ministros do TCU disseram que poderão reduzir o tempo de análise do edital de 150 para 60 dias. Economizaremos 90 para adiantarmos o processo do leilão do 5G. Temos conversado com todas as teles e conselheiros da Anatel e sempre com o presidente da República”, completou Faria.

Dada a quantidade de obrigações adicionais às empresas vencedoras de cada lote, a expectativa é de que a arrecadação financeira para o Tesouro Nacional não seja tão grande na licitação. Isso porque os investimentos necessários para o cumprimento de cada contrapartida prevista no edital são descontados dos valores que poderiam ser cobrados como outorga.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 02/02/2021

DIRETOR-GERAL DA ANEEL DEFENDE VOTAÇÃO DA MP 998 PELO SENADO

O diretor-geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), André Pepitone, defendeu nesta terça-feira, 2, a aprovação da Medida Provisória 998, que traz uma série de dispositivos e mudanças nas regras do setor elétrico. Pepitone afirmou que a medida é de extrema importância para ajudar a conter a escalada das contas de luz, principalmente por conta da pressão do aumento dos custos setoriais e de geração, por conta do nível dos reservatórios.

O novo presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), quer votar o texto na próxima quinta-feira, 4. Por se tratar de uma medida provisória, o texto passou a valer desde sua edição pelo presidente da República, Jair Bolsonaro, no ano passado. Mas, para se tornar lei definitiva, ela precisa passar pelo crivo dos senadores até o dia 9 de fevereiro.

Pepitone afirmou que a MP traz medidas para corrigir algumas distorções no setor elétrico e que há muito tempo o setor elétrico tem necessidade de modernização de seu marco legal. Propostas nesse sentido chegaram a ser discutidas nos últimos anos no Congresso, mas não tiveram força política para aprovação.

“A MP limita subsídios, permite a realização de leilões de capacidade de energia, algo que o País está precisando fazer com urgência, reduz tarifas das concessionárias licitadas pela Eletrobras e também destina saldo que estão represados para modicidade tarifária”, citou o diretor-geral. “A não aprovação é uma perda de oportunidade para o consumidor de energia, sobretudo da região Norte e Nordeste”, completou Pepitone.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 02/02/2021

PORTARIA PREVÊ SENSORIAMENTO REMOTO PARA REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA

O Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra) publicou, no Diário Oficial da União de hoje (2) uma instrução normativa que, segundo a pasta, pretende desburocratizar o processo de regularização fundiária no país. De acordo com o Incra, a Instrução Normativa (IN) 104 apresenta, como “novidades”, a regulamentação do uso do sensoriamento remoto na análise dos processos, e a definição dos casos em que se exigirá ou não a inscrição no Cadastro Ambiental Rural, para regularização do imóvel.

Segundo o instituto, a IN 104 torna “mais precisas” as etapas do procedimento administrativo de regularização fundiária, uma vez que acrescenta “pontos de inovação legislativa de natureza técnica” a serem observados pelo Incra, no que se refere ao detalhamento de todo o procedimento administrativo, desde a apresentação do requerimento até a expedição do título. Por meio dela, o órgão “estabelece diretrizes e etapas dos procedimentos administrativos e técnicos aplicáveis às ocupações incidentes nas áreas rurais situadas em terras da União ou pertencentes ao Incra passíveis de regularização, e projetos com características de colonização criados pela autarquia, neste caso abrangendo todo país, anteriores a 1985”.

A Instrução normativa prevê a possibilidade de a solicitação de regularização ser preferencialmente feita por meio eletrônico. O documento diz ainda que o interessado deve apresentar “todos os documentos elencados no artigo 13 do novo normativo – já previstos na Lei 11.952/2009, para que os técnicos do Incra iniciem o processo”.

A checagem das informações será feita a partir dos documentos anexados ao requerimento de regularização e pelo cruzamento com as bases de dados do governo federal. “Serão verificados, por exemplo, se o interessado ou companheiro não é proprietário de outro imóvel rural em qualquer parte do território nacional ou que não seja beneficiário de programa de reforma agrária ou de regularização fundiária rural”, informa o Incra.

Também será feita – no caso, por sensoriamento remoto – uma análise das ocupações, de forma a identificar a cultura que, de fato, é praticada no local. “Quando não for possível obter análise conclusiva apenas com base no sensoriamento remoto, será realizada, de forma complementar, vistoria, isso para os imóveis com até quatro módulos fiscais. Acima disso, a vistoria continua sendo obrigatória e o resultado das análises do sensoriamento remoto servirá de subsídio para verificação das informações obtidas em outras bases de dados do governo federal”, complementa o Instituto, em resposta à demanda apresentada pela Agência Brasil.

A IN 104 prevê que, no caso de áreas com até um módulo fiscal, o processo de regularização fundiária será simplificado, uma vez que serão dispensadas a inscrição do imóvel no Cadastro Ambiental Rural, e a manifestação conclusiva da superintendência. Dessa forma, os autos dos processos sem pendências nas checagens digitais serão enviados diretamente à Diretoria de Governança Fundiária, para análise e decisão de mérito.

“Concluído o processo, o Incra deverá emitir o documento titulatório contendo cláusulas resolutivas por um prazo de 10 anos. Entre as principais exigências destacam-se: a manutenção da destinação agrária, por meio de prática de cultura efetiva; o respeito à legislação ambiental; a inalienabilidade do imóvel e a não exploração de mão de obra em condição análoga à de escravo”, esclarece o Incra ao destacar que não serão regularizados os imóveis localizados em áreas de reserva indígena, de preservação ambiental, de segurança nacional, território quilombola ou assentamento da reforma agrária.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 02/02/2021



EXTRA ONLINE

PRODUÇÃO DE AUTOMÓVEIS CAIU 28% EM 2020; SETOR FOI O QUE MAIS CONTRIBUIU PARA O TOMBO DA indústria

A produção industrial do país encerra o primeiro ano da pandemia em quedaA produção industrial do país encerra o primeiro ano da pandemia em queda

Por Raphaela Ribas

A produção industrial brasileira encerrou 2020 com um tombo de 4,5%, informou nesta terça-feira o IBGE. É o pior resultado para um ano desde 2016, quando houve queda de 6,4%. O recuo do ano passado foi puxado, principalmente, pela retração de 28,1% em veículos automotores, reboques e carrocerias.

O setor, que mostrou recuperação no segundo semestre e chegou a responder pela maior parte da geração de emprego formal no ano, conseguiu eliminar a perda de 27,1% registrada em março e abril, os piores meses para a indústria, quando muitas fábricas fecharam para garantir o distanciamento social. Com esse resultado, a produção industrial se encontra 3,4% acima do patamar de fevereiro de 2020.

Depois das piores quedas, de maio a novembro, o setor registrou oito meses consecutivos de alta. Porém vem desacelerando desde julho. Em dezembro, apesar do oitavo avanço seguido, os dados mostram que a indústria continua a perder fôlego. Na comparação mês a mês, recuou de 1,2%, em novembro, para 0,9 % em dezembro.

O setor automotivo foi um dos mais afetados pela crise econômica. Este mês, a Ford anunciou sua saída definitiva do país, alegando uma reestruturação global.

Em veículos automotores, a produção despencou pressionada sobretudo por automóveis, caminhão-trator para reboques e semirreboques, caminhões e autopeças. O gerente da pesquisa André Macedo, pontua, que mesmo com o acumulado negativo, a categoria se comportou positivamente ao longo do período de recuperação.

— Todos os principais subgrupos de bens de capitais, principalmente voltados para equipamentos agrícolas e de transporte, contribuíram para o crescimento nesses oito meses.

Segundo ele, os efeitos da saída da Ford devem ser sentidos nos próximos meses.

— Não sabe ao certo quais serão os efeitos. Mas claro que a saída de qualquer grande empresa traz um impacto negativo importante não só da atividade em si, mas rebate em outras atividades industriais que prestavam fornecimento de matérias-primas.

Outros ramos também tiveram peso negativo no desempenho da indústria. Outros equipamentos de transporte (-29,1%); confecção e artigos do vestuário e acessórios (-23,7%); manutenção, reparação e instalação de máquinas e equipamentos (-16%); couro, artigos para viagem e calçados (-18,8%) e metalurgia (-7,2%), entre outros.

O resultado do crescimento da economia brasileira como um todo só será divulgado pelo IBGE no início de março. Analistas estimam que o PIB brasileiro tenha recuado 4% em 2020.

Fonte : Extra Online

Data : 02/02/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

GREVE DOS CAMINHONEIROS FRACASSA POR “USO POLÍTICO” CONTRA GOVERNO, AVALIA MINISTRO

Por epbr - 2 de fevereiro de 2021 - Em Combustíveis, Newsletter Comece seu Dia

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

em jogo

A greve dos caminhoneiros fracassou pelo “uso político” do movimento pela oposição ao governo Bolsonaro, avaliou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, responsável pela ponte com a categoria.

— “Eles sentiram o cheiro de uso político e isso foi decisivo para o afastamento dos caminhoneiros da greve”, disse em entrevista ao UOL.



— Segundo monitoramento da pasta, não houve o fechamento expressivo de rodovias federais para caminhões em nenhum estado, como ocorreu em 2018 (CNN/Estadão). Grupos ainda tentam mobilizar a categoria nos próximos dias. Folha

— “O [preço do] diesel não deveria ser problema, seria só aumentar o frete. É assim que funciona, se o trigo aumenta o custo do pão sobe. Essa noção eles precisam começar a ter. É a lei do mercado, entender como a coisa funciona”, diz o ministro. UOL

Eneva leva a melhor em Urucu A Eneva venceu a disputa pelo Polo Urucu, na Bacia do Solimões, no Amazonas, superando a 3R Petroleum, que liderava a concorrência. As informações foram publicadas pelo Brazil Journal e confirmadas pela epbr.

— Em novembro, a 3R Petroleum fez a maior oferta pelo Polo Urucu, uma proposta de mais de US\$ 1 bilhão. A Eneva fez a segunda maior oferta, de cerca de US\$ 600 milhões. Em uma nova rodada de ofertas, a Eneva aumentou seu lance e a 3R Petroleum reduziu o valor da proposta.

Ações em alta. A informação sobre o Polo Urucu fez as ações da Eneva dispararem na B3. Os papéis da companhia subiram 13,51% nessa segunda (1/2).

— Outro destaque na Bolsa foi a Eletrobras. Os papéis ordinários subiram 7,46%, e os preferenciais, 8,98%. A elevação foi motivada pela aprovação do pagamento de dividendos intermediários no valor de R\$ 2,29 bilhões pelo Conselho de Administração da companhia, na última sexta (29/1).

— Além disso, o colunista Lauro Jardim, de O Globo, noticiou que Ruy Schneider é favorito para assumir a presidência da Eletrobras. Ele atualmente preside o Conselho de Administração da companhia. Infomoney

Nova licitação para GNL na Bahia. A Petrobras publicou nessa segunda (1/2) aviso de licitação com nova data limite para empresas manifestarem interesse na nova licitação para arrendar seu terminal de GNL da Bahia. Poderão participar as empresas pré-qualificadas, respeitando as condições apresentadas na Convocação de Pré-Qualificação de 9 de dezembro de 2019.

— O edital de convocação prevê que não poderão participar da concorrência empresas que possuam Grau de Risco de Integridade (GRI) alto. Foi o GRI que fez a Petrobras desclassificar a Golar Power Comercializadora.

— A desclassificação da Golar Power foi tomada depois que o presidente licenciado da empresa no Brasil, Eduardo Antonello, virou alvo da operação Lava Jato por conta de sua atuação na Seadrill, empresa que afreta sondas para perfuração em águas profundas para a Petrobras.

— A Golar Power informou que ofereceu R\$ 130 milhões pelo arrendamento do terminal até 31 de dezembro de 2023. Foi a única empresa que apresentou proposta válida na concorrência. epbr

Petróleo sobe 2% com estoques nos EUA Os preços do petróleo avançaram mais de 2% nessa segunda (1/2), apoiados pela redução nos estoques da commodity nos EUA e pela crescente demanda por combustíveis no inverno do Hemisfério Norte, em momento em que uma das piores tempestades de neve dos últimos anos atinge o nordeste norte-americano.

— O Brent fechou em alta de US\$ 1,31 (2,4%), a US\$ 56,35 o barril. Já o WTI avançou US\$ 1,35 (2,6%), para US\$ 53,55 o barril. Ambos os contratos tiveram ganho de quase 8% em janeiro.

— Dados do governo dos EUA mostraram na semana passada um recuo de 2,3 milhões de barris nos estoques de petróleo em Cushing, Oklahoma, centro de entrega dos futuros do WTI. Desde então, uma nova redução semanal de 2,3 milhões de barris é esperada, disseram analistas e operadores, citando um relatório da Wood Mackenzie. G1, com Reuters

Etanol cai em 2020 As vendas de etanol hidratado caíram 14,7% no ano passado na comparação com 2019. Ao longo de 2020, as vendas mensais ficaram abaixo dos patamares do ano anterior a partir de março, assim que começou a pandemia, segundo dados da ANP.

— As distribuidoras venderam 19,257 bilhões de litros do biocombustível no ano passado. No ano anterior, o volume, recorde, foi de 22,544 bilhões de litros. O volume de comercialização de 2020 ficou até um pouco abaixo do de 2018.

— Dezembro foi o mês de maior volume de etanol vendido no ano: 1,936 bilhão de litros. Essa quantidade, porém, ainda ficou 9,4% aquém do registrado um ano antes.

— No início da pandemia, quando houve maior restrição de circulação, entre abril e junho, as vendas mensais ficaram na casa dos 1,2 bilhão e 1,3 bilhão de litros. Em julho e agosto, os volumes subiram para a casa dos 1,5 bilhão de litros, e de setembro a novembro, para 1,7 a 1,8 bilhão de litros. Valor

BR no mercado livre. A BR Distribuidora conclui a compra de 70% da Targus Energia, de comercialização de energia elétrica. — Acordo prevê uma opção de compra dos 30% remanescentes por 15 anos.

— “BR oferecerá produtos e serviços relacionados ao mercado livre de energia (“ACL”), produtos de geração distribuída e, também, soluções ligadas ao futuro mercado livre de gás”, disse a empresa, em nota.

Confirmada saída de Zenkner da Petrobras A Petrobras confirmou que o diretor Executivo de Governança e Conformidade (DGC), Marcelo Zenkner, não pretende renovar o seu mandato, que vencerá em 20 de março, por razões pessoais.

— De acordo com o procedimento especial previsto nas normas da companhia, um novo diretor deverá ser nomeado pelo Conselho de Administração com base em lista tríplice de profissionais elaborada por processo seletivo em curso conduzido por empresa especializada, que selecionou profissionais com notório reconhecimento de competência na área.

— Criada em 2014, a Diretoria Executiva de Governança e Conformidade tem o papel de mitigar riscos nas atividades da companhia, dentre eles, os de fraude e corrupção, garantindo a aderência a leis, normas, padrões e regulamentos, incluindo as regras da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e da Securities and Exchange Commission (SEC).

GD cai pela metade em janeiro A geração distribuída fechou janeiro de 2021 com 8.282 novos projetos, distribuídos por 1,6 mil municípios brasileiros e 81.469 kW de potência instalada. A queda foi de 56% em relação a janeiro do ano passado, que contabilizou 18.881 projetos, e 219.012 kW de potência instalada. Os dados são da Aneel.

— Em relação a dezembro, a queda foi ainda maior: 61%. No último mês de 2020, a GD registrou 21.577 projetos, e 225.690,5 kW de potência instalada. A região Sudeste lidera o ranking, com mais de 4,7 mil projetos e 39.416 kW de potência, concentrados principalmente entre Minas Gerais e São Paulo e com predomínio da fonte solar fotovoltaica. epbr

Bandeira amarela em fevereiro A bandeira tarifária, que pode resultar na cobrança de um valor extra na conta de luz, vai continuar amarela em fevereiro. Com isso, os usuários ainda vão pagar um valor adicional de R\$ 1,343 para cada 100 kWh consumidos no mês.

— Segundo a Aneel, “fevereiro é um mês típico do período úmido nas principais bacias do Sistema Interligado Nacional (SIN)”. Mas os principais reservatórios de hidrelétricas vêm apresentando recuperação lenta, pois o volume de chuvas tem estado abaixo do padrão histórico para este período do ano, e a perspectiva é que continue inferior à média. IG, com Agência O Globo

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 02/02/2021

LIRA É ELEITO PRESIDENTE DA CÂMARA COM INFLUÊNCIA DO PLANALTO

Por eptr - 2 de fevereiro de 2021 - Em Congresso

Com 302 dos 513 votos, o líder do centrão Arthur Lira (PP/AL) foi eleito presidente da Câmara dos Deputados em primeiro turno para o biênio 2021-2022. Com a votação expressiva nesta segunda (2), Lira garantiu a maioria absoluta dos votos e não haverá um segundo turno.

Em segundo lugar, ficou o deputado Baleia Rossi (MDB/SP), com 145 votos, apoiado pela oposição ao governo Bolsonaro e pelo agora ex-presidente Rodrigo Maia (DEM/RJ).

“Quando um deputado ou deputada atinge a Presidência, é imposta automaticamente a perda da mais fundamental prerrogativa parlamentar, a de votar”, disse Lira após a vitória. “Isso quer dizer que o presidente não pode ter posições pessoais.”

Bolsonaro atuou diretamente para influenciar a eleição. O Estadão revelou uma tabela com negociações de emendas para a Câmara dos Deputados e Senado Federal da ordem de R\$ 3 bilhões.

Além disso, o próprio presidente confessou a possibilidade de recriação de ministérios, mas depois recuou e até às vésperas da eleição admitia a possibilidade abrir uma vaga na Cidadania, com a transferência de Onyx Lorenzoni para outra função.

No seu primeiro ato como presidente da Câmara, Arthur Lira anulou a decisão de Rodrigo Maia que aceitou o registro do bloco do candidato Baleia Rossi e convocou nova eleição para esta terça (2). O bloco foi registrado minutos após o fim do prazo determinado, mas acabou sendo aceito por Maia.

Lira afirmou que isso causou “vício insanável” à eleição da mesa.

Na prática, traz insegurança para o processo, dando brecha para judicialização.

E tira do PT a garantia de controle da secretaria que cuida do encaminhamento de indicação e requerimentos de informação aos ministérios, ferramenta de controle dos parlamentares sobre o governo federal.

“O então presidente da Câmara reconheceu, de forma monocrática, a formação do bloco apesar da evidente intempestividade, e contaminou de forma insanável atos do pleito como o cálculo da proporcionalidade e a escolha dos cargos da Mesa”, disse Lira.

Lira foi eleito sem se comprometer com pautas polêmicas, mas prioritárias para o governo Bolsonaro, como a privatização da Eletrobras e a conclusão da votação da Lei do Gás, que foi alterada no Senado.

A vitória do líder do centrão foi marcada pelas traições de Baleia Rossi (MDB/SP) por colegas de partido da Bahia. Elmar Nascimento passou a apoiar abertamente Lira no início deste ano e conseguiu que outros deputados do estado, como Leur Lomanto Junior, mudassem de lado na eleição.

ACM Neto, também da Bahia e presidente nacional do DEM, atuou para isolar Baleia. A especulação é que, em troca, o líder do partido garantirá acesso ao Ministério da Educação.

Durante a primeira votação da Lei do Gás na Câmara, Elmar Nascimento foi o principal “embaixador” da proposta de incentivar leilões locais e térmicas na base como ancoragem de demanda do gás natural e, assim, possibilitar a expansão da malha de gasodutos.

Líder do centrão é processado por corrupção

Eleito, Lira entra na linha sucessória da Presidência da República, mas o Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu no passado que réus em ações penais não poderão substituir o presidente e o vice em caso de ausência do território nacional.

Lira é investigado pelos crimes de corrupção passiva e organização criminosa, mas os dois inquéritos ainda aguardam o julgamento de recursos.

Em um caso, a Procuradoria-Geral da República (PGR) denunciou um pagamento à Lira em troca de apoio político para manter Francisco Colombo no cargo de presidente da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU).

A segunda denúncia diz respeito ao “quadrilhão do PP”, em que Lira é acusado de participar de um esquema de arrecadação de propina em varias fontes como Petrobras, Caixa Econômica Federal e o Ministério das Cidades. A organização criminosa teria sido estruturada após a eleição do então presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), em 2002.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 02/02/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

APÓS ELEIÇÕES NO CONGRESSO, EQUIPE DE GUEDES E PARLAMENTARES QUEREM PRIORIZAR APROVAÇÃO DO ORÇAMENTO

Propostas de ajuste fiscal também fazem parte de pacote prioritário a ser discutido com novos líderes do Legislativo

Por Marcello Corrêa, Jussara Soares e Natália Portinari

BRASÍLIA - Após as eleições para presidentes da Câmara e do Senado, a equipe econômica e aliados do governo no Congresso defendem que aprovar o Orçamento é prioridade. Sem a definição sobre esse tema, não será possível tratar do restante da agenda econômica, nem encontrar espaço para criar um novo programa social, afirmam integrantes do governo.

Segundo um auxiliar do ministro da Economia, Paulo Guedes, as medidas defendidas pelo time econômico são como "peças de xadrez", enquanto a lei orçamentária é o tabuleiro. Ou seja, ainda que Guedes tenha uma lista de pautas que deseja ver aprovadas, a estratégia depende da definição sobre a previsão de gastos e receitas para 2021.

Aliados do presidente Jair Bolsonaro no Congresso afirmam que o governo tem urgência em aprovar pautas econômicas e a tendência é trabalhar com a tramitação simultânea de projetos. Uma reunião entre líderes e a articulação do governo deve definir por onde começar, mas o entendimento entre os parlamentares também é iniciar pela aprovação do Orçamento.

As primeiras sinalizações sobre os planos da equipe econômica ocorrem após um período de silêncio do time de Guedes, que decidiu aguardar o resultado da disputa no Congresso para traçar a estratégia para o ano. Na noite desta segunda-feira, deputados e senadores elegeram Arthur Lira (PP-AL) para presidir a Câmara e Rodrigo Pacheco (DEM-MG) para comandar o Senado. Ambos tiveram o apoio do presidente Jair Bolsonaro.

Auxílio emergencial no radar

O primeiro passo para aprovar o Orçamento é o início dos trabalhos da Comissão Mista de Orçamento (CMO). Lira e Pacheco tinham a previsão de um encontro ainda nesta terça-feira para discutir a instalação do colegiado. Lira quer a deputada Flávia Arruda (PL-DF) como presidente do colegiado. Esta reunião ainda não ocorreu.

Nesta terça-feira, o presidente do Senado disse que deve instalar a CMO até semana que vem. Com isso, a previsão é que o projeto seja aprovado até março, disse o senador.

Durante essa discussão, Guedes defenderá que qualquer ampliação de programa social seja criada dentro das regras fiscais, como o teto de gastos, que limita o crescimento das despesas à inflação do ano anterior.

Para isso, o governo defende que a aprovação da proposta de emenda à Constituição (PEC) emergencial, que prevê medidas de ajuste, seja analisada ao mesmo tempo em que a lei orçamentária tramita.

O texto foi apresentado em novembro de 2019, mas nunca avançou. Na versão original, o projeto previa medidas consideradas impopulares, como a previsão de que União, estados e municípios pudessem cortar até 25% da jornada e salário de servidores. A estimativa de economia chegava a R\$ 10,5 bilhões.

No fim do ano passado, o relator da PEC, senador Marcio Bittar (MDB-AC), chegou a apresentar um texto alternativo e desidratado para tentar vencer resistências. A proposta, no entanto, não foi à frente e até aliados do governo afirmaram que o projeto havia perdido muito impacto fiscal.

Reformas administrativa e tributária na lista

Embora a prioridade seja o Orçamento, o governo articula para avançar em outras pautas. O Palácio do Planalto apostou nas candidaturas de Lira e Pacheco, incluindo negociação de emendas e cargos, sob justificativa que precisa aplacar a crise econômica com uma agenda de aprovação das reformas tributária e administrativa, privatizações, o Pacto Federativo e a autonomia do Banco Central, além da PEC emergencial.

Uma das hipóteses é que a tramitação da PEC emergencial avance pelo Senado, onde já tramita, enquanto a Câmara dê andamento à outras pautas. Já o novo presidente da Câmara disse a interlocutores ter preferência de começar a reformas pelas novas regras tributárias. Ele deve cobrar que o relator da reforma tributária, Aguinaldo Ribeiro (PP-PB) apresse a entrega de seu parecer.

No Planalto, a expectativa é que o Congresso consiga avançar ao mesmo tempo no Orçamento, na Reforma Administrativa e na PEC Emergencial. A avaliação é a proposta de reforma administrativa, que poupa os servidores atuais, enviada pelo governo em setembro do ano passado tem menos resistência e por isso a tramitação é considerada menos difícil que a reforma tributária.

Janela de aprovação até setembro

De acordo com uma fonte da equipe econômica, há internamente a visão de que a janela de oportunidade para avançar em propostas é setembro deste ano. Depois disso, a avaliação é que o foco da política em Brasília passará a ser cada vez mais as eleições de 2022.

A esperança no time de Guedes, no entanto, é que nesses primeiros meses Bolsonaro esteja convencido de que medidas consideradas duras são necessárias para manter juros baixos. O argumento que tem sido usado pelo ministro é o de que um descontrole fiscal teria efeitos mais duros sobre a popularidade do presidente do que a aprovação de medidas de ajuste.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 02/02/2021

JEFF BEZOS, FUNDADOR DA AMAZON, ANUNCIA QUE VAI DEIXAR DIREÇÃO DA EMPRESA NO SEGUNDO SEMESTRE

Varejista on-line americana informou que segundo homem mais rico do mundo será substituído por Andy Jassy

O Globo



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24853369-f57-29b/FT1086A/652/xbezos.png.pagespeed.ic.UCHzJrVi-6.jpg>
Jeff Bezos, fundador da Amazon, está na lista dos 10 maiores bilionários do mundo Foto: JIM WATSON / AFP

RIO - A varejista on-line americana Amazon informou nesta terça-feira que o seu fundador, Jeff Bezos, vai deixar o comando direto da empresa.

Segundo homem mais rico do mundo, ele será substituído à frente da Amazon por Andy Jassy, executivo responsável pela área de computação em nuvem da empresa americana.

A transição será concluída no terceiro trimestre de 2021, informou a companhia.

“A Amazon é o que é por causa da invenção. Nós fazemos coisas malucas juntos e depois as tornamos normal”, afirmou Bezos no comunicado divulgado nesta terça-feira pela companhia com os resultados do quarto trimestre de 2020.

Bezos, que ocupava a liderança do ranking de bilionários desde 2017, perdeu o posto para Elon Musk.

Ele citou inovações nas quais a Amazon foi pioneira, como avaliações de clientes sobre produtos, 1-Click (compras em um clique), recomendações personalizadas, entrega insanamente rápida do Prime e loja Just Walk Out, que não precisa de caixas.

Também apontou inovações tecnológicas que se tornaram populares e alçaram a Amazon ao rol de gigantes da tecnologia global, como o leitor de livros Kindle e a assistente virtual Alexa.

No texto, citou o próprio conceito de marketplace, uma tendência que se aprofunda no comércio eletrônico em todo o mundo.

“Se você faz bem, alguns anos depois de uma invenção surpreender, a coisa nova se torna normal”, afirmou Bezos.

“Pessoas bocejam. Esse bocejo é o maior elogio que um inventor pode receber. Quando você olha para nossos resultados financeiros, o que você realmente está vendo são os resultados acumulados no longo prazo da invenção. Neste momento, vejo a Amazon no seu estado mais criativo de sempre, tornando-se um momento ideal para esta transição”, concluiu o bilionário.

*Fonte : O Globo - RJ
Data : 02/02/2021*

GOOGLE VAI PAGAR US\$ 3,8 MILHÕES POR DENÚNCIAS DE DISCRIMINAÇÃO SALARIAL E EM CONTRATAÇÕES NA EMPRESA

Principais afetadas foram mulheres e pessoas de ascendência asiática, disseram reguladores dos EUA

Por AFP



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24866194-cac-0ea/FT1086A/652/xgoogl.jpg.pagespeed.ic.q1ABmg1yDq.jpg>
Google: denúncias de discriminação nos EUA Foto: THOMAS PETER / REUTERS

WASHINGTON E MOUNTAIN VIEW - Reguladores trabalhistas dos Estados Unidos disseram que o Google concordou em pagar US\$ 3,8 milhões para resolver as acusações de discriminação contra mulheres e pessoas de

ascendência asiática à procura de emprego no país.

O Departamento do Trabalho americano disse que a maior parte do dinheiro do acordo irá para 2.565 mulheres empregadas pela companhia em posições de engenharia, na forma de salários atrasados e juros, assim como para quase 3 mil mulheres ou candidatas de ascendência asiática que não foram selecionados para vagas de engenharia.

O Google explicou que as discriminações foram detectadas durante uma análise interna de rotina e que concordou com o acordo para corrigir a situação. Ao mesmo tempo, nega ter violado qualquer lei.

- Acreditamos que todos devem ser pagos com base no trabalho que fazem, e não em quem são, e (acreditamos) em investir para tornar nossos processos de remuneração e recrutamento justos e imparciais - disse uma porta-voz do Google à AFP.

Ela acrescentou que a empresa analisa, anualmente, os dados de sua folha de pagamentos em busca de anomalias.

Uma avaliação encontrou disparidades de gênero no caso dos engenheiros de software nos escritórios do Google no Vale do Silício e no estado de Washington, aponta um comunicado do Departamento do Trabalho.

Segundo a pasta, foram encontradas "diferenças nas taxas de contratação", que deixavam as candidatas mulheres e pessoas de ascendência asiática em desvantagem para as vagas de engenharia.

Como parte do acordo, o Google concordou em revisar suas políticas, procedimentos e práticas relacionadas a contratações e salários, de acordo com o departamento.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 02/02/2021

PACHECO DIZ QUE CONGRESSO DEVE VOTAR ORÇAMENTO ATÉ MARÇO

Além da Comissão Mista de Orçamento, novo presidente do Senado acredita ser possível instalar outras comissões permanentes na sequência

Por Julia Lindner



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24864768-5ac-5ba/FT1086A/652/x91425708_PA-Brasilia-BSB-01-02-2021-Eleicoes-para-Presidencia-do-Senado-Federal-na-foto-o-Senador-e.jpg.pagespeed.ic.OXWGhHJFQ_.jpg

Rodrigo Pacheco (DEM-MG) foi eleito presidente do Senado Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

BRASÍLIA — Recém-eleito presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG) afirmou nesta terça-feira que o orçamento deve ser aprovado pelo Congresso até o mês de março. Ele afirmou que vai buscar iniciativas nos próximos dias para instalar a Comissão Mista de Orçamento (CMO) com celeridade.

— Nesta semana, nós vamos buscar já as iniciativas para poder instalar a Comissão Mista do Orçamento, que é algo que o Parlamento deve ao Brasil, a aprovação do orçamento — disse Pacheco a jornalistas.

Além da CMO, o senador também indicou que pretende instalar em seguida outros colegiados, que estão parados desde o ano passado em função da pandemia do novo coronavírus.

— Vamos sentar, eu e o deputado Arthur Lira, para definirmos o formato disso. O fato é que será uma comissão de existência muito rápida. Nós vamos buscar a aprovação do orçamento já até o mês de março para instalar outras (comissões) na sequência.

Pacheco também disse nesta terça-feira que vai buscar uma "agenda imediata" com o presidente Jair Bolsonaro, o presidente eleito da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e a equipe econômica para estabelecer prioridades na pauta de votações.

Entre os compromissos iniciais, Pacheco voltou a defender a retomada do auxílio emergencial aos mais vulneráveis, que, segundo ele, pode surgir como um incremento ao programa Bolsa Família:

— Estava nos meus compromissos uma discussão com a equipe econômica e o governo federal para identificarmos a compatibilização da responsabilidade fiscal com a assistência social, que pode ser algum programa análogo, que pode ser o incremento do Bolsa Família. Vamos ouvir os especialistas nisso, com os fundamentos econômicos para encontrarmos um caminho.

Pacheco contou que o único momento em que falou com Bolsonaro até agora foi logo após o resultado da eleição, ainda em plenário, quando o senador Flávio Bolsonaro (Republicanos-RJ) passou o telefone para ele.

— No momento em que eu terminei meu discurso no plenário do Senado, o senador Flávio Bolsonaro passou o telefone pessoal dele que estava na linha o presidente da República, que me fez a saudação de congratulação. Eu agradei. Foi o único contato que eu tive com o presidente — afirmou.

Hoje, os senadores vão se reunir para definir a composição da Mesa Diretora do Senado. O principal impasse é em relação ao cargo de vice-presidente, que tem sido disputado pelo MDB, com o senador Veneziano Vital do Rêgo (PB), e pelo PSD, com Lucas Barreto (AP). Sem acordo, os dois podem disputar o posto em votação no plenário.

Na próxima quinta-feira, Pacheco confirmou que o Senado deve analisar a Medida Provisória (MP) do Setor Elétrico, sob a relatoria do senador Marcos Rogério (DEM-RO).

Fonte : O Globo - RJ

Data : 02/02/2021

COPEL, ESTATAL DE ENERGIA DO PARANÁ, SOFRE ATAQUE CIBERNÉTICO

Em comunicado, estatal de energia elétrica afirmou ter sido alvo de ataques cibernéticos, o que gerou indisponibilidade em parte dos seus servidores

O Globo

RIO — A Companhia Paranaense de Energia (Copel), estatal de energia elétrica, confirmou ter sido alvo de ataques cibernéticos na segunda-feira, o que gerou indisponibilidade em parte dos seus servidores.

“Os sistemas de operação e proteção detectaram os ataques e, imediatamente, a companhia seguiu os protocolos de segurança, inclusive com a suspensão do funcionamento de seu ambiente informatizado para proteger a integridade das informações”, informou a empresa em comunicado.

Segundo o informe enviado à CVM (Comissão de Valores Mobiliários), está em curso uma avaliação completa do ocorrido e a companhia está tomando providências para restabelecer a normalidade dos sistemas.

A Copel ressaltou que, até o momento, seus principais sistemas se mantiveram íntegros e os serviços de fornecimento de energia elétrica e de telecomunicações seguem funcionando normalmente.

“As autoridades competentes estão acompanhando o caso e a Copel manterá o mercado informado sobre qualquer informação relevante relacionada a este evento”, concluiu a Copel, em nota.

Onda de ataques hackers na pandemia

A Copel não foi a primeira empresa de energia elétrica a sofrer ataque cibernético nos últimos meses. Em abril, o site da Energisa sofreu invasão de hackers e as plataformas digitais da concessionária ficaram fora do ar por oito dias. Em junho, computadores da Light também foram alvo de ataques por cibercriminosos.

No fim do ano passado, a Embraer, o Superior Tribunal de Justiça (STJ), Prefeitura de Vitória e Governo do Distrito Federal também foram vítimas de ataque de hackers.

Conforme revelou O GLOBO, as instituições foram alvo de um ransomware, tipo de software malicioso que, uma vez dentro do sistema, criptografa dados e restringe acesso a sistemas para que seus autores cobrem um resgate de quem foi invadido.

De acordo com especialistas, há uma onda global de crime digital e as empresas brasileiras estão entre os principais alvos. Eles avaliam que a pandemia e a massificação do trabalho remoto têm impulsionado a ação de criminosos digitais, que têm agora mais oportunidades para ataques.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 02/02/2021

5G: REDE PRIVATIVA PODERÁ SER USADA POR OUTROS PODERES, DIZ MINISTRO

Fábio Faria afirmou que rede exigida por portaria será oferecida para Legislativo e Judiciário

Por Daniel Gullino



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24865900-fcc-31d/FT1086A/652/x90613022_BrasilBrasilia24-11-2020Ministro-das-Comunicacoes-Fabio-Faria-concede-entrevista-a.jpg.pagespeed.ic.2MeX0_abKM.jpg

O ministro das Comunicações, Fábio Faria, durante entrevista no Palácio do Planalto Foto: Jorge William/Agência O Globo/21-11-2020

BRASÍLIA — A rede privativa de comunicação do governo, que terá que ser construída pelas empresas que vencerem o leilão da quinta geração da telefonia móvel (5G), poderá ser disponibilizada também para os Poderes Legislativo e Judiciário, de acordo com o ministro das Comunicações, Fábio Faria. A construção da rede é uma das exigências estabelecidas em portaria publicada na semana passada com as regras para o leilão.

— Imaginem o Brasil, do tamanho que ele é, dentro dele um box pequeno, que dentro dele vai conter toda a administração pública, Forças Armadas e nós também iremos oferecer a outros Poderes que queiram aderir, como Poder Legislativo, Poder Judiciário, a Procuradoria-Geral da República. Atendendo às diretrizes do governo Bolsonaro, nós criamos essa rede privativa que deve ter requisitos de governança corporativa exigidos no mercado acionário brasileiro — disse Fábio Faria, em pronunciamento no Palácio do Planalto.

A portaria estabelece que a rede móvel ficará baseada no Distrito Federal "para atendimento a atividades de segurança pública, defesa, serviços de socorro e emergência, resposta a desastres e outras atribuições críticas de Estado, incluindo as realizadas por entes federados, bem como para atendimento aos órgãos públicos federais". Haverá ainda uma rede fixa "para atendimento aos órgãos públicos federais, complementar à rede de governo existente".

Na avaliação de fontes do mercado, as condições estabelecidas na portaria podem encarecer a implantação da infraestrutura no país. Fontes do setor, que não quiseram se identificar, dizem que a lista de exigências torna a quinta geração "impagável".

A pressão de operadoras levou ao adiamento sobre a definição do leilão do 5G. A aprovação do edital pela Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) estava prevista para ocorrer na segunda-feira, mas o presidente do órgão, Leonardo Euler de Moraes, pediu vista do processo.

Em seu pronunciamento, o ministro também levantou a possibilidade de alteração de um decreto de 2018 que estabelece a Telebras como responsável pela "implementação da rede privativa de comunicação da administração pública federal". Essa mudança ocorreria caso empresas privadas vençam o leilão.

— Caso sejam as empresas privadas (as vencedoras), nós teremos que fazer um outro decreto, porque o de 2017 diz que quem faz a rede segura de governo, a política pública de rede segura de governo, é a Telebrás — disse o ministro, que confundiu a data do decreto.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 02/02/2021

ITA, COMPANHIA AÉREA DA VIAÇÃO ITAPEMIRIM, TERÁ FROTA COM IDADE MÉDIA DE 15 ANOS

Por Mariana Barbosa



https://s2.glbimg.com/UmSdH7rn0l1hyfQnORbm2GRq9pl=/645x388/i.glbimg.com/og/ig/infoglobo1/f/original/2021/02/02/screen_shot_2021-02-02_at_09.09.23.png

A ITA Transportes Aéreos, nova companhia aérea do grupo Itapemirim, deverá operar com uma frota de jatos Airbus A320-200 com idade média de 15 anos.

A empresa, que anunciou que pretende iniciar a operação já no mês que vem, teria assegurado contratos de leasing de oito aeronaves. As aeronaves já estão no sistema do Planespotter, portal que registra o histórico

de todas as aeronaves da aviação comercial em todo o mundo. As aeronaves aparecem como sendo "esperadas/aguardadas" pela ITA, uma vez que ainda não foram matriculadas pelo novo operador.

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) já recebeu um pedido da ITA para fazer o traslado de uma primeira aeronave para o Brasil, conforme revelou ontem o site especializado Aeroflap.

A empresa também fez o pedido de registro de marca para 9 aviões, segundo a Anac. Na fase de registro de marca, a empresa indica as sequências de cinco letras com as quais pretende matricular os aviões. Os da ITA vão começar com PS, sendo que o primeiro a chegar será o PS-SPJ, que são as iniciais do empresário Sidnei Piva de Jesus, dono da companhia. O avião tem 15,3 anos de operação e estava na frota da espanhola Vueling até setembro do ano passado.

A fase de reserva de marca equivale a fazer a escolha da placa de um carro. A empresa não precisa ter contratos dos aviões assinados.

A ITA está ainda em processo de certificação. Ela precisa de pelo menos um avião para poder fazer o voo de certificação, que é uma das últimas etapas para a obtenção do COA, o certificado operacional que habilita a companhia a iniciar as operações.

A idade da frota não interfere necessariamente na segurança. O que vale é a qualidade e o rigor da manutenção. Mas aviões mais antigos demandam uma manutenção mais frequente e cara e são menos eficientes em consumo de combustível.

A Gol aparece com uma frota com idade média de 11,1 anos, mas o Planespotter ainda contabiliza aviões com mais de 20 anos que pertenciam à Varig e que não estão mais em operação. A empresa está modernizando a frota com a chegada dos 737-800 MAX, o que deve reduzir a idade média.

A Latam voa com uma frota de 9,8 anos. E a Azul tem a frota mais jovem: idade média de 6,5 anos.

De acordo com os registros do Planespotter, as aeronaves que a ITA está negociando foram devolvidas pelos antigos operadores ao longo do ano passado, em meio a pior crise da história da aviação provocada pela pandemia, e pertencem a empresas de leasing como DVB Bank, DAE Capital, Generis e Carlyle.

A ITA é a segunda companhia aérea da história da Viação Itapemirim. Nos anos 90, a empresa, que hoje está em recuperação judicial, chegou a ter uma companhia aérea de cargas com cinco aviões.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 02/02/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GUEDES LISTA PRIORIDADES AO CONGRESSO E PEDE QUE O ORÇAMENTO SEJA AGILIZADO

Estão ainda entre as principais propostas de interesse da Economia, a autonomia formal do Banco Central, a reforma administrativa, a criação da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) para substituir o PIS e a Cofins e a 'Lei do Gás'

Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - No dia seguinte das eleições do Congresso, o ministro da Economia, Paulo Guedes, deve fazer hoje um gesto político aos novos presidentes da Câmara e do Senado para sinalizar o que é prioritário para o governo na agenda econômica em 2021. Guedes pretende abrir o diálogo com as lideranças e prepara uma lista das propostas em tramitação do Congresso que, na avaliação da equipe econômica, são fundamentais para a retomada econômica em 2021.

O ministro está pronto para anunciar as prioridades, mas aguarda o timing da política para não cometer erros ocorridos no passado na articulação da pauta econômica com o Congresso. A confiança dele e da sua equipe é de que o governo, com a eleição, vai encontrar a sua base parlamentar para avançar nas votações. Para isso, na visão dele, será preciso muita conversa e coordenação dos movimentos, sobretudo, da demanda em relação à renovação do auxílio emergencial. O ministro já disse que para conceder o auxílio será preciso "ir para guerra" e acionar um protocolo de calamidade.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/3/2/1612234624223.jpg>

Equipe de Guedes também trabalha na Carteira Verde Amarela, projeto que deve mudar a área trabalhista do País. Foto: Gabriela Biló/Estadão

Fontes da área econômica apontam que a votação do Orçamento de 2021 é a prioridade número um de votação. Guedes e sua equipe consideram essencial acelerar a votação do Orçamento, que se seguir o rito normal pode demorar muito até final de março ou início de abril, quando o governo já começa a ter dificuldades para pagar salários de servidores, como mostrou reportagem do Estadão na semana passada.

A equipe econômica avalia que é preciso cuidado nesse momento para não ampliar a pressão por aumento de gastos. O relator do Orçamento e da PEC emergencial, Marcio Bittar (MDB-AC), já se antecipou e publicou nas redes sociais um foto abraçado ao ministro do Desenvolvimento Regional, Rogério Marinho, informando que os dois tinham conversado para abrir espaço no Orçamento de 2021 para viabilizar o Programa Casa Verde Amarela, o substituto do Minha Casa, Minha Vida, que beneficiará 1,6 milhão de pessoas. Marinho, segundo fontes, busca espaço nos investimentos por meio das emendas parlamentares.

Com poucas exceções, a agenda econômica ficou parada no segundo semestre de 2020, primeiro por causa das eleições municipais e depois em razão da disputa política pelas presidências da Câmara e Senado.

Segundo apurou o Estadão, a agenda prioritária não é muito diferente da lista que foi enviada pelo ministro Guedes no início da pandemia em ofício endereçado aos presidentes do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AC), e da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ). Na época, foram listadas 19 propostas, algumas já aprovadas com a Lei de Falências.

Além do Orçamento, a proposta é terminar as votações dos projetos que já estão no Congresso como a autonomia formal do Banco Central, reforma administrativa (que reestrutura o RH do Estado), a criação da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) para substituir o PIS e Cofins, a lei do gás e novos marcos legais das concessões, ferrovias e navegação de cabotagem (entre portos).

Carteira

A equipe econômica também prepara um novo projeto para a criação da Carteira Verde Amarela para aumentar a formalização do emprego e outro de reformulação do Bolsa Família.

O alcance da PEC emergencial, com cortes em despesas obrigatórias, sobretudo com servidores, ainda está sendo calibrado e depende de negociações políticas com os novos presidentes e as lideranças que saírem vitoriosas dos pleitos. A equipe de Guedes quer reforçar a PEC emergencial para integrar no texto os pontos das demais PECs já enviadas para gerar confiança e ativar os investimentos que já estão contratados. Segundo uma fonte da equipe econômica, esse reforço na PEC emergencial poderá ter impacto imediato na taxa de câmbio e na manutenção dos juros básicos em patamar baixo.

Para Arnaldo Lima, diretor de Estratégias Públicas da MAG Seguros, que tabulou os pontos econômicos da fala dos candidatos, a PEC emergencial está em primeiro lugar na lista de prioridades do deputado Arthur Lira (PP-AL), candidato favorito a ganhar as eleições.

“A PEC emergencial está sempre presente nos pronunciamentos. Ele não descarta a possibilidade de votação de todo o Plano Mais Brasil”, diz o diretor em referência ao programa apresentado por Guedes que contém um conjunto de medidas estruturais, por meio de três PECs, apresentado para conter novas crises nas contas públicas da União, Estados e municípios.

Segundo Lima, em segundo lugar na lista de Lira está a reforma administrativa por ser mais fácil do que a tributária. Lira já disse que vai colocar a votação ainda no primeiro semestre.

“Sobre o auxílio, Lira já disse que não vê a possibilidade de solução no curto prazo e discute alternativas para pessoas que estão fora do cadastro único”, ressalta Lima, que foi assessor Especial e Diretor de Assuntos Fiscais e Sociais do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão.

Já no Senado, o novo presidente, Rodrigo Pacheco, defendeu a urgência das reformas tributárias e administrativa, mas “sem atropelo”.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 02/02/2021

QUARTA MAIOR OPERADORA DE LOGÍSTICA DO MUNDO DESEMBARCA NO BRASIL

Por Circe Bonatelli



https://economia.estadao.com.br/blogs/coluna-do-broad/wp-content/uploads/sites/431/2021/02/rafaelarbex_010220211702.jpg

Setor de distribuição ganhou tração com o avanço do comércio eletrônico em meio ao isolamento social imposto pela pandemia. Foto: Rafael Arbex/Estadão Conteúdo

Mais uma gigante de galpões logísticos acaba de aterrissar no mercado brasileiro, seguindo o rastro da explosão do comércio eletrônico e da demanda crescente por centros de armazenagem e distribuição de mercadorias. Trata-se da americana

Exeter Property Group, empresa com sede na Filadélfia e apontada como a quarta maior gestora de empreendimentos logísticos do mundo, atrás apenas de GLP, Blackstone e Prologis, esta última a líder da categoria. Todas as três primeiras já têm negócios no País.

Parceiros. A vinda da Exeter se deu pelas mãos do fundo de investimento sob gestão da XP Vista Asset Management, que a contratou como consultora imobiliária. A operadora americana vai assessorar o fundo na escolha de terrenos, avaliação de preços, formato dos galpões e perfil de locadores e fornecedores.

Gestores. À frente do trabalho da Exeter está o executivo Jonathan O'Day, que liderou a GLP quando esta empresa chegou ao País na última década e arrematou todo o portfólio de galpões das brasileiras HSI e BR Properties, assumindo a dianteira do mercado nacional. Do lado da XP, estão os gestores de fundos Pedro Carraz (ex-BRMalls) e Gabriel Paz (ex-HSI e ex-Cyrela).

Mãos à obra. Sob gestão da XP, o fundo captou meio bilhão de reais no fim de 2020 e está, agora, avançando nos trabalhos para aquisição de terrenos e início de obras. Ao todo, o fundo pretende desenvolver quatro galpões, com entregas programadas entre o fim de 2021 e 2024. As unidades ficarão em Jandira (SP), de 17,6 mil m²; Embu das Artes (SP), 32,7 mil m²; Extrema (MG), de 74 mil m²; e o maior de todos em Cajamar (SP), com 150 mil m², cujo desenvolvimento será dividido em três etapas.

Novo dono. Em paralelo a toda essa movimentação, a Exeter assinou nos últimos dias um acordo para ser adquirida pela sueca EQT, numa transação de US\$ 1,9 bilhão. A compradora é uma empresa de private equity e fundos imobiliários peso-pesado, com mais de 60 bilhões de euros sob gestão.

Contato: colunabroadcast@estadao.com

Esta reportagem foi publicada no Broadcast+ no dia 1/2/2021 16:42:13 .

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

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

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 02/02/2021

'FOCO DO BRASIL PRECISA SER SOMAR ESFORÇOS PARA AGENDA DE REFORMAS', DIZ NOVO PRESIDENTE DO ITAÚ

Milton Maluhy, que assume o cargo nesta terça-feira, disse que atraso na vacinação pode comprometer metade do crescimento do País previsto para este ano

Por André Ítalo Rocha e Aline Bronzati, O Estado de S.Paulo

O novo presidente do Itaú Unibanco, Milton Maluhy, que assume o comando da instituição nesta terça-feira, 2, em substituição a Candido Bracher, disse que o foco do Brasil neste momento precisa ser somar esforços em prol de uma agenda de reformas. Ele não quis comentar sobre a possibilidade de impeachment do presidente Jair Bolsonaro. “O ponto mais importante é que não discutimos hipóteses. O Congresso elegeu seus líderes e a agenda que temos para o Congresso é o foco em agenda reformistas”, disse em teleconferência para comentar os resultados do banco.

Ele lembrou que as taxas de juros praticadas no mercado embutem, atualmente, prêmios de risco - ligados à questão fiscal, por exemplo -, e que, portanto, o País tem de sinalizar com uma agenda de reformas. Para Maluhy, as três medidas mais importantes são: aprovação da PEC emergencial e as reformas tributária e administrativa.

Passadas as eleições no Congresso, o novo presidente do Itaú vê, porém, como ação mais urgente o avanço do plano de vacinação no Brasil. “Um atraso na vacinação pode comprometer metade do crescimento de 4% que esperamos para o Produto Interno Bruto (PIB) em 2021”, disse.



<https://img.estado.com.br/resources/jpg/3/1/1607744431913.jpg>

O novo presidente do Itaú Unibanco, Milton Maluhy. Foto: Itaú Unibanco/Divulgação

O executivo disse ainda que, em relação à pandemia, caso o governo resolva retomar o auxílio emergencial, precisa sinalizar, além da agenda de reformas, com um plano de redução de gastos. “Tivemos uma pandemia sem precedentes e o governo fez o que tinha de fazer. Era o momento de gastar. Mas o nível de endividamento está muito alto e estamos muito

próximos do teto (dos gastos). Qualquer revisão de programa assistencial tem de vir com notícia de reforma”, disse.

Aumento da inadimplência

Em relação ao banco, Maluhy reconheceu que a inadimplência deve subir em 2021, por conta dos efeitos da pandemia, mas disse que a dinâmica será melhor do que a imaginada pelo banco anteriormente. Ele lembrou que, em razão dos programas de renegociação de dívidas, a taxa de inadimplência do Itaú atingiu o menor nível da história. A expectativa, segundo o executivo, é que o índice de atrasos superiores a 90 dias suba em 2021 a ponto de ficar próximo dos níveis anteriores à crise causada pela pandemia.

Mesmo com o esperado aumento da inadimplência, o custo de crédito deve cair, afirmou o executivo. “Com as provisões feitas em 2020, é natural que, à medida que os atrasos subam, sejam consumidas as provisões já feitas, e por isso o custo de crédito caia ao longo do ano, porque já houve antecipação”, afirmou.

O executivo, que disse que 96% das carteiras de crédito já estão fora dos períodos de carência, acredita que o pico da inadimplência deve ocorrer entre o último trimestre de 2021 e o primeiro trimestre de 2022, mas ponderou que, com as incertezas que ainda existem para a economia, é difícil fazer uma previsão. De qualquer forma, o crédito tem crescido, em especial para linhas de menor risco, como veículos, imobiliário e consignado, afirmou o executivo. “Ainda vemos carteira de veículos e consignado com demanda forte.”

Eficiência

O novo presidente do Itaú Unibanco afirmou ainda que não há uma “bala de prata” na agenda de eficiência do banco. Ressaltou que é necessário mais austeridade e foco no que realmente é

relevante diante do cenário atual, com aumento da concorrência e da digitalização em meio à pandemia. “A agenda de eficiência inclui a linha de custos e de receitas. Considerando a inflação, tivemos queda de mais de 7% em 2020. São números relevantes”, disse Maluhy.

O banco não prevê fechar mais agências em 2021, conforme o executivo. No ano passado, foram fechadas 117 unidades físicas. “Acreditamos no meio físico. Nossa rede de atendimento será do tamanho que nossos clientes definirem”, afirmou.

Segundo ele, a base de clientes do banco é muito heterogênea, com aqueles que só usam os canais enquanto outros vão às agências todos os dias. Portanto, o foco é combinar os dois mundos. “Nosso objetivo é ser mais eficiente no custo de gestão do banco... Com isso, abrimos espaço para crescer. São duas agendas intensas, custo e geração de crescimento, receitas, em busca de um menor índice de eficiência.”

Maluhy afirmou que sua gestão deve focar na transformação digital do banco e disse que a tecnologia é parte integral das áreas de negócios da instituição. Além disso, lembrou que o novo comitê executivo passou a contar com 12 membros, o dobro de antes, e disse que o objetivo é dar mais autonomia e velocidade à nova estrutura, simplificando e reduzindo o nível hierárquico no banco. Ele reforçou a criação de uma área de pagamentos, justificada pela “profunda” transformação pela qual vem passando o setor.

Despedida de Candido Bracher

De saída do comando do maior banco da América Latina, Candido Bracher afirmou que tinha “satisfação” em passar o bastão a seu sucessor, Milton Maluhy. “Nesses meses de transição, ele demonstrou estar tão preparado, tão dedicado, tão senhor dos assuntos do banco”, disse, em teleconferência.

Bracher aproveitou para agradecer a cobertura da imprensa durante sua gestão. Diferente das outras teleconferências, desta vez, ele não conduziu a apresentação nem respondeu às questões dos jornalistas. Deixou o palanque, virtual por conta da pandemia, para seu sucessor. Bracher assumirá um assento no Conselho de Administração do conglomerado.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 02/02/2021

PRESIDENTE DO BC DIZ QUE VACINAÇÃO EM MASSA É 'LUZ NO FIM DO TÚNEL' PARA RETOMADA DA ECONOMIA

Enquanto o presidente Jair Bolsonaro coloca em dúvida a eficácia da imunização contra a covid-19, Campos Neto e o ministro da Economia, Paulo Guedes, defendem publicamente a vacinação como essencial para a recuperação econômica

Por Lorena Rodrigues e Fabrício de Castro, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, disse que a vacinação em massa da população brasileira é uma "luz no fim do túnel" que pode ajudar na retomada da economia.



“O Brasil tem uma capacidade alta de vacinação, pode vacinar mais de 5 milhões de pessoas em um dia. A coordenação da vacinação não é algo fácil de fazer. Mas achamos que a vacinação é a luz no fim do túnel”, disse Campos Neto, em evento virtual World Trade Symposium, promovido pelo The Economist.

<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/2/7/1605669729672.jpg>

Campos Neto afirmou que vacinação em massa é uma "luz no fim do túnel" que pode ajudar na retomada da economia brasileira.
Foto: Dida Sampaio/Estadão

Enquanto o presidente Jair Bolsonaro coloca em dúvida a eficácia da vacinação contra a covid-19, Campos Neto e o ministro da Economia, Paulo Guedes, defendem publicamente a imunização como essencial para que a economia, de fato, se recupere em 2021.

O presidente do BC disse que é necessário ainda entender como a vacina é eficaz para as novas variações da covid-19, mas que é preciso ampliar a imunização rapidamente. Entre a equipe econômica, há o receio de que a demora em vacinar a população force um novo processo de isolamento social, com novos impactos na economia.

Balanço do consórcio de imprensa divulgado na segunda-feira, 1.º, aponta que 26 Estados e o Distrito Federal vacinaram 2,22 milhões de pessoas até agora.

Eleição no Congresso permite colocar agenda de reformas em votação

Com a definição das presidências das duas casas do Congresso Nacional, Campos Neto disse esperar que as reformas avancem na Câmara e no Senado. “Estamos perto de começar a colocar a agenda de reformas no Congresso em votação”, afirmou.

A participação do presidente do BC no evento foi gravada na última sexta-feira, dia 29, antes da votação no Congresso, que terminou com a eleição dos candidatos apoiados pelo presidente Jair Bolsonaro.

Como mostrou o Estadão, na véspera da eleição para o comando da Câmara, ele esteve na noite de domingo, 31, na casa do ministro das Comunicações, Fabio Faria, para tratar da candidatura do governista Arthur Lira (PP-AL) para a presidência da Casa. O compromisso não constou na agenda oficial do presidente do BC, como determina a lei.

Estavam presentes no encontro, segundo fontes ouvidas pelo Estadão/Broadcast, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, e o ministro da Controladoria-Geral da União, Wagner do Rosário. O presidente do Progressistas, Ciro Nogueira também esteve na reunião. O grupo do jantar resolveu fazer um bolão sobre quantos votos Lira deveria receber na eleição.

Campos Neto ressaltou que é necessário impulsionar as reformas para garantir a confiança e a credibilidade na economia brasileira. “Fizemos um grande programa de enfrentamento da crise no Brasil, fizemos muitos programas de crédito. Agora temos um grande volume de endividamento. Temos que dizer para as pessoas que gostaríamos de gastar mais, mas agora estamos num ponto em que, se gastarmos mais, não sabemos se teremos o efeito desejado porque temos uma fragilidade que pode superar esse efeito”, declarou.

Ele ressaltou que no Brasil o custo de manter a máquina governamental funcionando é muito grande e cresce mais rápido do que a inflação. “A reforma do Estado é uma reforma difícil de fazer”, afirmou. O governo enviou em setembro do ano passado uma reforma administrativa, que prevê mudanças na forma como os servidores são contratados, promovidos e demitidos.

Campos Neto também citou “microrreformas”, como a votação de marcos legais para ferrovias e cabotagem (navegação na costa brasileira) como essenciais para ajudar os negócios a funcionar melhor.

Ele disse que o Banco Central vem fazendo seu trabalho na pandemia, cuidando da política monetária (ou seja, garantindo que os juros básicos controlem a inflação) e garantindo a oferta de recursos no mercado bancário. Ele também lembrou a criação de empregos no mercado formal e destacou que é necessário treinar os trabalhadores informais para que eles ingressem nesse mercado.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 02/02/2021

VALOR ECONÔMICO (SP)

PREÇO E EXPORTAÇÃO MAIORES IMPULSIONAM CORRENTE DE COMÉRCIO

Para analistas, ainda é cedo para determinar se movimento de janeiro é tendência ou pontual
Por Estevão Taiar e Marta Watanabe — De São Paulo

Influenciada por preços mais altos e aumento das exportações, a corrente de comércio do Brasil cresceu 10,2% em janeiro deste ano, na comparação com o mesmo período de 2020. Dessa maneira, o indicador, que soma o valor de exportações e importações, atingiu US\$ 30,74 bilhões no primeiro mês de 2021. Para economistas, o resultado é positivo, mas ainda é cedo para traçar cenários mais amplos para o resto do ano.

Conforme divulgado ontem pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia, as exportações somaram US\$ 14,808 bilhões no mês passado, alta de 12,4% na média diária em relação a janeiro de 2020.

“O preço [dos produtos exportados] vem reagindo”, disse em entrevista coletiva o subsecretário de inteligência e estatísticas de comércio exterior, Herlon Brandão.

Além disso, ele lembrou que a pandemia já causava em janeiro do ano passado uma desaceleração das compras feitas pela China, o que diminuiu a base de comparação para 2021.

Já as importações atingiram US\$ 15,933 bilhões, crescimento de 8,3% na mesma base de comparação. A média diária das compras do exterior, por sua vez, atingiu o maior patamar para janeiro em seis anos, alcançando US\$ 797 milhões. A última vez em que as importações haviam ficado em nível maior foi em janeiro de 2015, quando estavam em US\$ 803 milhões.

A expectativa da Tendências Consultorias é de avanço de exportações e importações neste ano, reflexo da esperada retomada da atividade econômica no Brasil e no resto do mundo. As projeções contempla mais intensa das importações em 2021, segundo o economista Silvio Campos Neto.

De acordo com ele, é fato que as exportações exibem um trunfo neste momento: o bom desempenho econômica da China e dos preços das commodities, com destaque para o minério de ferro. Assim, ainda que a perspectiva seja de um esfriamento desse boom de preços ao longo do ano, a consultoria não descarta saldos mais robustos em 2021 do que o esperado atualmente.

Para José Augusto de Castro, presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), a boa notícia da balança veio da corrente de comércio. Ele destaca que a corrente com a Argentina também teve alta, de 35%, para US\$ 1,54 bilhão.

Em sua avaliação, o resultado da balança em janeiro veio dentro do esperado – mas trata-se apenas do primeiro mês, sazonalmente mais fraco e que não estabelece o desempenho para o restante de 2021. A AEB projeta altas de 14% para as exportações e de 7% para as importações neste ano.

Por sua vez, o déficit da balança ficou em US\$ 1,125 bilhão em janeiro, recuo de 26,5% na média diária em relação ao primeiro mês de 2020.

Campos Neto chama a atenção para a queda da média diária de importações na semana final do mês, para US\$ 590,3 milhões.

“Os dados seguem voláteis e é prematuro afirmar que a piora na última semana traga algum sinal quanto ao dinamismo da demanda interna. Mas é algo que terá que ser acompanhado”, diz.

A Secex calcula que a balança comercial registrará em 2021 um superávit de US\$ 53 bilhões, resultado de US\$ 168,1 bilhões em exportações e US\$ 221,1 bilhões em importações. A Tendências Consultoria tem projeção parecida, de US\$ 52,1 bilhões.

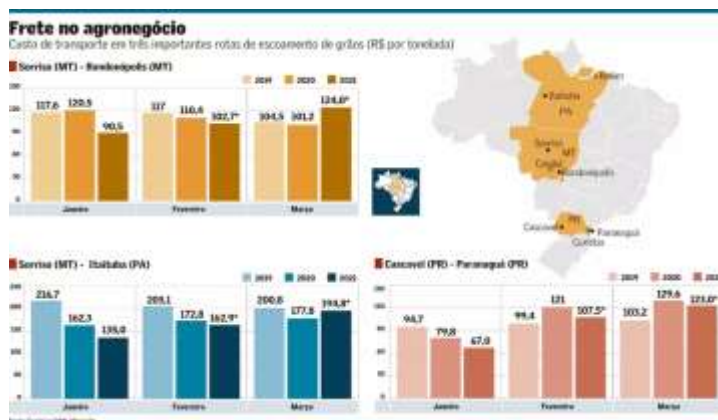
Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 02/02/2021

EM ALTA, CUSTO DO FRETE NO AGRO RETOMA NÍVEL DE 2019

Despesa com escoamento da safra por rodovia subirá até 15% no ano, diz EsalqLog

Por Fernanda Pressinott — De São Paulo



[https://s2.glbimg.com/CrWuHDLDaN7INk7rZe9loswDPzI=/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/B/p/VOixbySzm409tDhq4V3g/art02agr-101-frete-b12.jpg](https://s2.glbimg.com/CrWuHDLDaN7INk7rZe9loswDPzI=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/B/p/VOixbySzm409tDhq4V3g/art02agr-101-frete-b12.jpg)

O atraso no plantio de soja deve postergar para março o pico da oferta do grão no país e, com isso, concentrar a necessidade de transporte rodoviário em um mês em que normalmente a demanda já está diminuindo.

Como reflexo desse quadro, algumas rotas podem ficar até 20% mais caras que em março de 2020, ano em que a colheita começou em janeiro. Ainda assim, na maior parte das regiões, os valores não devem se diferenciar muito dos praticados em 2019, ano marcado por discussões e incertezas no mercado de transportes, diante de um julgamento sobre a tabela de preços mínimos no Supremo Tribunal Federal (STF) que acabou não ocorrendo.

As projeções estão em estudo elaborado pelo Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial (EsalqLog/USP). Em 2021, o custo do frete rodoviário deve ter uma correção entre 10% e 15%, o que, segundo o pesquisador Fernando Bastiani, cobre as despesas de manutenção para os transportadores e autônomos – o preço do diesel, responsável por cerca de 50% dos custos, caiu 3,5% no ano passado, para R\$ 3,54 o litro nas revendas, em média.

Mas os motoristas discordam. “Esse aumento do diesel toda hora nos mata”, disse ao Valor um caminhoneiro que faz viagens de Mato Grosso a várias regiões do país. “A gente sai com a carga a um preço, chega ao destino com outro. Nunca vi tanto reajuste toda hora”. Parte da categoria fez uma paralisação nesta segunda-feira para protestar (leia mais sobre a paralisação à página A4). A Confederação Nacional dos Transportes (CNT) calcula que o custo médio para transporte de cargas em 2020 subiu 9,43%.

“A pandemia fez diminuir a demanda por combustível em todo o mundo e pelo diesel no Brasil. Os preços caíram. Claro que agora no fim do ano houve uma recuperação, e essa é a queixa dos caminhoneiros, mas não é verdade para 2020 inteiro”, afirma Bastiani.

A única rota importante para o agronegócio que deve apresentar um recuo nos preços em todas as comparações é de Sorriso (MT) para o porto fluvial de Miritituba, em Itaituba (PA). O recuo deve-se ao fim das obras de pavimentação da BR-163, ocorrida em novembro de 2019. A conclusão reduziu os custos de manutenção para os caminhoneiros e empresas e o tempo de viagem.

Nessa rota, o valor médio estimado para março de 2021 é de R\$ 194,79 a tonelada; o custo foi de R\$ 177,81 no mesmo mês do ano passado e de R\$ 200,79 em março de 2019 (veja mais na tabela). “A conclusão da estrada reduziu os custos de viagem e elevou o interesse das empresas do setor. Ano

a ano, o escoamento pelo Arco Norte vem aumentando”, afirma Abner Matheus João, também pesquisador da EsalqLog/USP.

No ciclo passado, as rotas que envolvem os portos de Santarém (PA), Itacoatiara (PA), Barcarena (AM) e Itaqui (MA), movimentaram 53% das 22,3 milhões de toneladas de soja exportada pelo Mato Grosso. Dois anos atrás, a fatia foi de menos de 30%.

De Sorriso (MT) ao terminal ferroviário de Rondonópolis (MT), por sua vez, o preço do frete no próximo mês está previsto em R\$ 124,02 a tonelada, 22,5% mais que no ano passado e 2,9% acima do praticado em janeiro de 2020 (quando foi o pico da colheita). O valor é ainda 5,4% superior à média de janeiro de 2019.

No Paraná, onde os trabalhos de colheita ocorrem tradicionalmente entre o fim de fevereiro e o início de março, a variação de preços será negativa. A previsão para o transporte de Cascavel até o porto de Paranaguá é de R\$ 123,01 a tonelada em 2019.

“Cada região do Brasil tem suas peculiaridades, mas para o mercado de grãos, todos eles atendem a tabela de preço mínimo”, diz João. A EsalqLog/USP foi a entidade que elaborou a tabela de referência do preço mínimo do frete rodoviário a pedido da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Para o mercado de fertilizantes, conhecido como frete de retorno, a tendência é de leves correções nos preços em julho e agosto, quando os produtores compram insumos para a próxima safra de verão. “Não teremos a demanda do ano passado, quando o produtor se viu capitalizado e as importações de insumos cresceram quase 15%”, afirma Bastiani. Na ocasião, algumas rotas para transporte de fertilizantes dos portos para o interior do país tiveram reajuste de 30%.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 02/02/2021

TRÁFEGO EM ESTRADAS DA ECORODOVIAS CAI 9,9% DURANTE A PANDEMIA

Comparação foi feita entre os dias 16 de março (início da quarentena no país) de 2020 até 31 de janeiro de 2021

Por Allan Ravagnani, Valor — São Paulo

O tráfego total comparável nas estradas sob concessão da Ecorodovias caiu 9,9% entre os dias 16 de março (início da quarentena no país) até 31 de janeiro, na comparação com o mesmo período de 2019 e início de 2020, fruto da menor mobilidade diante da pandemia da covid-19.

No Estado de São Paulo, onde estão as rodovias com maior movimentação do grupo, a concessão Ecovias dos Imigrantes, que liga a capital paulista à Baixada Santista pelo sistema Anchieta-Imigrantes, viu neste período uma redução de 8,5% no volume total de veículos, incluindo leves e pesados.

Na Ecopistas, concessionária das rodovias do sistema Ayrton Senna-Carvalho Pinto, que faz a ligação entre a capital paulista, Vale do Paraíba e litoral norte do Estado, o tráfego foi 18,2% menor do que o visto um ano atrás.

A Ecovia Caminho do Mar, estrada entre Curitiba e o porto de Paranaguá, no Paraná, é a única que tem tido um saldo positivo em todo o período, aumentando o número de veículos pedagiados em 2,9%, graças ao movimento dos caminhões que abastecem o porto. Já na Ecocataratas, que liga o interior do Estado (Guarapuava) até Foz do Iguaçu, a movimentação caiu 9%.

A Ecosul, que administra as rodovias do polo rodoviário de Pelotas, no Rio Grande do Sul, viu o volume cair 8,9%, a Eco101, que corta o Espírito Santo de norte a sul, teve o tráfego 3,2% maior, sendo que somente em novembro esse número se tornou positivo, e a Ecoponte, que administra a ponte Rio-Niterói, perdeu 18,5% do volume de carros passando por seus pedágios no período.

As concessões Eco135 (MG) e Eco050 (MG-GO) não entram nesta estatística por não estarem sob a concessão da Ecorodovias em todo o período comparável compreendido, mas a Eco135 teve aumento de tráfego de 4,4% e a 050 viu uma alta de 4,7% no período.

Se fossem incluídas na comparação anual, a queda do tráfego total dos veículos nas estradas sob concessão da Ecorodovias seria de 5,6% no período destacado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 02/02/2021

PETROBRAS AMPLIA PRAZOS DE PAGAMENTO A GRANDES FORNECEDORES

Mudança pegou indústria de surpresa; empresa diz que novas premissas estão alinhadas a práticas de mercado nacionais e internacionais e valerão só em casos específicos

Por André Ramalho, Valor — Rio

A Petrobras mudou algumas condições nos novos contratos com grandes fornecedores de bens e serviços e passou a trabalhar, desde o fim do ano passado, em algumas licitações, com pagamentos de faturas a cada 90 dias. Antes, o prazo mais comum era de 30 dias.

Os fornecedores foram pegos de surpresa. Segundo duas fontes da indústria, licitações recentes para contratação de afretamento de embarcações e de equipamentos submarinos, por exemplo, já incluem as novas condições.

“A indústria de uma maneira geral está bastante preocupada. As margens atuais não comportam absorver mais esse custo. E não há espaço para repassar essas condições a subfornecedores que já se encontram em grandes dificuldades”, comentou um executivo de uma multinacional do setor, sob a condição de anonimato.

Em nota à imprensa, a Petrobras esclareceu que as novas premissas de pagamento estão alinhadas a práticas de mercado nacionais e internacionais e valerão apenas para casos específicos. A estatal estima que a medida valerá para menos de 2% do total de novos contratos e que não inclui pequenas e médias empresas.

“Prazos maiores que 30 dias fazem parte do dia a dia de grandes empresas, que estão habituadas a essa rotina em seus relacionamentos comerciais”, comentou a petroleira, em nota.

A Petrobras destacou também que, em paralelo, vem trabalhando numa agenda de soluções financeiras para a cadeia de óleo e gás. A companhia citou como exemplo o lançamento, no ano passado, do programa “Mais Valor”, uma solução financeira para reforçar o capital de giro dos fornecedores.

O programa permite que os prestadores de bens e serviços possam antecipar o recebimento de faturas de contratos com a petroleira. O objetivo é aliviar o fluxo de caixa de curto prazo dos supridores. A negociação ocorrerá diretamente entre os fornecedores e bancos parceiros, a partir de condições pré-estabelecidas pela Petrobras. Segundo a estatal, todos os prestadores de bens e serviços poderão aderir ao programa, sem qualquer limitação de tamanho ou nicho, ou seja, um universo de cerca de 10 mil empresas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 02/02/2021

POR QUE UM NOVO “PLANO MARSHALL” É NECESSÁRIO

Avanço da vacinação concentrado nos países mais ricos vai estimular o aumento das desigualdades e dos conflitos sociais no mundo

Logo no início da atual pandemia, em março do ano passado, o secretário-geral da OCDE, Ángel Gurría, conclamou as principais economias do mundo a promover ações conjuntas com ambição de um Plano Marshall. Cada vez mais, a recomendação se justifica.

Para quem não se lembra ou nunca leu a respeito, vale explicar o que foi o Plano Marshall. Quando terminou a Segunda Guerra Mundial, em 1945, os grandes países da Europa e o Japão estavam destruídos. As perdas mais terríveis eram humanas, com cerca de 60 milhões de mortos entre civis e militares. Ferrovias, portos, pontes, casas e a infraestrutura em geral haviam sido arrasados pelos bombardeios. Estima-se que 40% das habitações foram destruídas na Alemanha, 30%, no Reino Unido, e 25%, no Japão.

Vacinação deve acentuar desigualdade e conflitos sociais

Temia-se, então, que pudesse se repetir o que havia acontecido depois da Primeira Guerra Mundial (1914 a 1918), quando o Tratado de Versalhes (1919) estabeleceu que os países derrotados deveriam pagar vultosas quantias a título de reparação de guerra aos vencedores. Isso provocou desemprego, hiperinflação e o fortalecimento de governos nacionalistas e totalitários que acabaram levando à Segunda Guerra Mundial.

Nos EUA, a situação era completamente diferente. Além de ganhar a guerra e apesar das perdas humanas - morreram 300 mil soldados dos 12 milhões alistados -, os EUA tiveram um grande impacto econômico positivo.

O esforço de produção bélica promoveu recuperação plena da economia, que saiu definitivamente da grande depressão dos anos 1930. O desemprego foi extinto pela criação de 16 milhões de vagas, o que exigiu a incorporação inédita de 6 milhões de mulheres ao mercado de trabalho, por força da escassez de mão de obra. Em 1950, o PIB americano estava 80% acima do nível de antes da guerra, em 1938.

O grande ganhador da guerra, portanto, tinha a obrigação de sustentar a recuperação da economia mundial. E o fez por meio do Plano Marshall, que tem esse nome em homenagem ao general George Catlett Marshall, idealizador do programa, que havia lutado nas duas guerras mundiais e ocupara cargos de secretário de Estado e da Defesa dos EUA.

O plano forneceu US\$ 13 bilhões, em valores de época, para reconstrução e recuperação de 16 países da Europa Ocidental e do Japão. É difícil avaliar, aos olhos trilionários de hoje, o valor real dessa ajuda. Mas foi extraordinária. Representava, por exemplo, cerca de 20 vezes o valor do PIB brasileiro da época. O grande economista John Kenneth Galbraith (1908-2006) estimou que metade desses recursos foi destinada a alimentos e matérias-primas, 17%, a combustíveis, 17%, a máquinas e equipamentos, e 7%, a transportes. Isso forjou a chamada “Era de Ouro” do capitalismo, um período de grande expansão econômica no pós-guerra, que se estendeu até o início dos anos 1970, quando veio a primeira crise do petróleo.

Recursos do Plano Marshall foram oferecidos também à União Soviética, mas Josef Stalin não os aceitou e impediu a adesão ao programa dos demais países do bloco socialista europeu. Até porque o plano se inseria na estratégia da Doutrina Truman, do presidente Harry Truman, cujo objetivo era barrar o avanço comunista da União Soviética no pós-guerra.

Galbraith estimou que, durante os três anos e meio de operações do plano, o PIB total dos 16 países assistidos cresceu 25%. A produção industrial aumentou 64%, e a agrícola, 24%. Houve muita discussão acadêmica sobre o real impacto do plano, e muitos economistas consideraram que teria havido crescimento com ou sem ele. Mas, segundo Galbraith, seus efeitos são irrefutáveis. Flávio Azevedo Marques de Saes e Alexandre Macchione Saes, em “História Econômica Geral”, observam que a recuperação econômica nos anos pós-guerra não pode ser atribuída unicamente ao mercado. Deve-se também a ações deliberadas para reconstrução das economias mais seriamente atingidas pela guerra.

Toda essa explanação sobre a grande operação que levou à “Era de Ouro” se justifica porque, assim como na guerra, a atual pandemia já promoveu uma enorme destruição global. As perdas humanas são muito menores do que na Segunda Guerra, quando morreram 2,6% da população mundial da época. Hoje, até agora, os mortos da pandemia, cerca de 2,2 milhões, representam 0,03% da população.

A destruição econômica, porém, é talvez comparável em razão das perdas de empregos. Segundo a Organização Internacional do Trabalho, só no ano passado foram eliminados 255 milhões de empregos no mundo, levando-se em conta o critério de horas perdidas no trabalho.

Diferentemente da Segunda Guerra, não há nesta pandemia um grande ganhador, como os EUA em 1945. Agora, os americanos foram fortemente afetados, tanto em perdas humanas quanto econômicas. Por mais irônico que pareça, porque foi lá que nasceu a pandemia, a China parece estar entre os vencedores. Foi a única das grandes economias com crescimento do PIB em 2020 (2,3%) e está em firme recuperação, com previsão de expansão de 9% neste ano.

Um novo Plano Marshall é necessário porque inúmeros governos estão sem recursos para estimular a recuperação econômica. Não há espaço para fiscalismos retrógrados. [Leia espetacular artigo de André Lara Resende no Valor de sexta-feira - url.gratis/rd711]. Os gastos governamentais são inevitáveis neste momento também para tentar evitar o erro da Primeira Guerra, quando se cobrou a conta pela destruição dos perdedores. Diferentemente de 1919, temos hoje instituições internacionais que podem ter grande importância no recolhimento e na distribuição de recursos.

Um problema é o avanço atual da vacinação, concentrado principalmente nos países desenvolvidos, que aponta para uma recuperação desigual da economia na era pós-pandemia. Os países mais pobres - alguns com governos incompetentes, como é o caso do Brasil - vão ficando para trás no processo de imunização, o que tenderá a estimular o aumento das desigualdades e dos conflitos sociais no mundo.

Outro problema é a existência de pouquíssimos ganhadores. Teria a China interesse em evitar o efeito devastador do erro pós-Primeira Guerra, que estimulou o surgimento de governos totalitários?

Pedro Cafardo é jornalista da equipe fundadora do Valor Econômico

E-mail: pedro.cafardo@valor.com.br

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 02/02/2021

STELLANTIS ESTREIA NO BRASIL COM CARRO MONTADO NO RIO

Modelo será o primeiro de uma nova família de automóveis inspirada em projeto francês

Por Marli Olmos — De São Paulo



[https://s2.glbimg.com/uGkLKsl42jawzIHcGqdJqjt6FDg=/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/Y/H/CAR3BOQ3iHDGeK0rEgdg/foto02emp-201-stella-b4.jpg](https://s2.glbimg.com/uGkLKsl42jawzIHcGqdJqjt6FDg=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/Y/H/CAR3BOQ3iHDGeK0rEgdg/foto02emp-201-stella-b4.jpg)

Filosa, no comando da Stellantis América do Sul: “Porto Real tem gerado importantes divisas para a região e para o país” — Foto: Silvia Zamboni/Valor

A produção de carros sobre uma plataforma de origem francesa numa fábrica brasileira será uma das primeiras experiências do italiano Antonio Filosa no comando da Stellantis na América do Sul. A super montadora, que nasceu há poucos dias do casamento entre os grupos Peugeot Citroën com Fiat Chrysler anunciou ontem a

produção, a partir do segundo semestre, de um novo carro na fábrica que pertencia às marcas francesas em Porto Real (RJ). O modelo será o primeiro de uma nova família de veículos que utilizará plataforma já usada na França, mas inédita no Brasil.

Caberá a Filosa, no futuro, decidir se a plataforma idealizada para veículos das francesas Peugeot e Citroën servem para novos modelos da italiana Fiat ou da americana Chrysler. A evolução do projeto em relação a anteriores e sua grande flexibilidade indicam que sim. Uma das novidades é que a nova plataforma poderá ser usada tanto em veículos com motor a combustão quanto elétricos. Além disso, a base servirá para modelos hatch, sedãs ou utilitários esportivos.

A direção da Stellantis ainda não fala sobre possível uso compartilhado de plataformas das marcas que a transformaram no quarto maior produtor de veículos do mundo. O grupo Volkswagen é o primeiro, seguido por Toyota e a aliança Renault - Nissan - Mitsubishi. Em nota divulgada à imprensa, Filosa destacou apenas que “a plataforma global dará origem a uma nova família de veículos”.

Investimento de R\$ 220 milhões para adequar a fábrica instalada no Sul Fluminense à produção da nova plataforma foi anunciado em novembro de 2019, um ano antes de Fiat Chrysler e Peugeot Citroën fecharem acordo para a fusão. Os recursos foram usados em mudanças na linha de produção, incluindo novos robôs na área de chaparia e automatização de processos, na pintura e montagem.

Na formação da Stellantis, nome derivado do latim “stello”, que significa “iluminar com estrelas”, os cargos mais elevados, no comando mundial, foram preenchidos por executivos do grupo PSA Peugeot Citroën. O presidente é o português Carlos Tavares, um executivo que, depois de ter trabalhado na Renault, destacou-se na Peugeot Citroën pela bem-sucedida recuperação financeira do grupo e pela compra da Opel/Vauxhall, marcas que pertenciam à General Motors e que chegaram em suas mãos quase falidas. John Elkann, da Fiat Chrysler, é o presidente do conselho.

Já no continente americano, os cargos de comando foram cedidos a executivos vindos da Fiat Chrysler. O ex-presidente mundial do grupo, Mike Manley, é quem agora comanda a Stellantis para a região das Américas. Filosa era presidente do grupo no Brasil e América Latina desde 2018.

Com fábricas em 30 países, a Stellantis soma 400 mil funcionários. Na primeira entrevista à imprensa mundial, por videoconferência, há duas semanas, Carlos Tavares garantiu que nenhuma fábrica será fechada.

Na nota divulgada ontem, Filosa disse que “ao longo dessas duas décadas, a fábrica de Porto Real tem recebido investimentos constantes em processos e no desenvolvimento de pessoas”. “Além disso, com sua grande vocação exportadora, tem gerado importantes divisas para a região Sul Fluminense e para o país, sendo ainda importante polo gerador de renda e de emprego para toda a cadeia automotiva local”.

O anúncio do lançamento do primeiro modelo de automóvel dos franceses no mercado brasileiro na fase de matrimônio com italianos e americanos marcou, ontem, a celebração dos 20 anos da fábrica construída pelo grupo francês no Rio de Janeiro.

Além da unidade de veículos, o complexo industrial de Porto Real tem uma instalação que produz motores. Hoje, ali são produzidos os modelos Peugeot 2008, C4 Cactus, C3 e Aircross.

Entre 2016 e 2018, a fábrica de Porto Real recebeu investimentos de cerca de R\$ 580 milhões para a modernização dos processos e, entre 2017 e 2018, a linha de motores recebeu investimento de R\$ 56 milhões.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 02/02/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

APÓS 1 ANO DA IMO 2020, ARMADORES SUPERAM ADAPTAÇÕES A BORDO

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 02 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/190516-bunker-mangote.jpg>

Arquivo/Divulgação

Para empresas de longo curso, principal preocupação de atendimento à norma passou a ser garantir a qualidade do bunker diante das variações de produtos ao redor do mundo.

A Organização Marítima Internacional (IMO) estima em 70% a redução de óxido de enxofre no ar obtida com a implantação das regras da IMO 2020, estabelecidas na Convenção Marpol, a partir de 1º de janeiro de 2020. No Brasil, a Petrobras começou a disponibilizar o bunker de 0,5% de enxofre em setembro de 2019 e, desde então, as empresas têm utilizado este combustível. Pouco mais de um ano após a implementação das normas da IMO, empresas de transporte marítimo avaliam que as principais dificuldades foram superadas e que não há dificuldades de abastecimento do bunker com as especificações previstas no anexo VI da Convenção Marpol.

O Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) lembrou que as empresas começaram a se adaptar a um novo combustível a partir de 2010, quando entrou em vigor o limite de 1% de enxofre. Essa limitação evoluiu para 0,1% em 2015 – quando as embarcações navegavam nas chamadas ‘áreas de controle de emissões’ (Mar Báltico, Mar do Norte, Canal da Mancha e áreas ao longo das duas costas dos EUA, Havaí e Caribe). Para a associação, em janeiro do ano passado, quando entrou em vigor a IMO 2020 estabelecendo o máximo de 0,5% de enxofre, as empresas já tinham algum conhecimento técnico sobre o que as esperava, em termos de adaptações a bordo.

Os armadores de longo curso relataram que, no começo, houve necessidade de segregar a bordo dos navios os combustíveis com alto teor de enxofre e os novos com baixo teor, pois os sistemas a bordo não haviam sido originalmente projetados para o novo combustível. Essa adaptação exigiu grande atenção e acompanhamento na operação das máquinas por parte das tripulações, o que não evitou, no início, algumas dificuldades e instabilidade nas operações.

“Hoje pode-se dizer que as dificuldades de segregação foram praticamente eliminadas e a maior preocupação passou a referir-se à qualidade do combustível com baixo teor de enxofre, a qual é variada ao redor do mundo, obrigando atenção especial das tripulações para não deixar que lotes de diferentes qualidades e origens se misturem”, explicou o diretor executivo do Centronave, Claudio Loureiro de Souza.

Loureiro acrescentou que a alternativa do emprego de scrubbers e seus três tipos (fechado, aberto e híbrido) trouxe o desafio da escolha e da estratégia a ser usada por cada empresa, para controlar custos. Ele contou que, ao longo desse primeiro ano de operação, naturalmente, foi um período de aprendizado pelas empresas. Alguns problemas operacionais foram reportados, como problemas no sistema de controle dos scrubbers de circuito fechado, os quais surgem com mais frequência com o aumento das horas de funcionamento. “A maioria desses problemas está resolvida e os sistemas vêm se tornando cada vez mais eficientes”, disse Loureiro.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) avalia que a alta do preço do bunker VLSFO no final de 2019 e início de 2020 não foi persistente e, ao longo de 2020, não houve repasse para a cabotagem. “Ao mesmo tempo que o preço do bunker caiu, o dólar subiu e diríamos que

trocamos seis por meia dúzia”, analisou o diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano. Ele ressaltou que o impacto do coronavírus foi somente pela redução do volume de transporte. Na cabotagem, a Abac diz que o maior impacto foram as medidas sanitárias que estão onerando no item tripulação devido aos gastos com hospedagem pré-embarque, testes de Covid, e trocas de tripulantes de forma inesperada.

As grandes empresas de cabotagem afirmam que existe disponibilidade satisfatória do combustível com padrão IMO 2020. Resano lembra que, em setembro de 2019, quando a Petrobras descontinuou os demais tipos de combustíveis marítimos, a preocupação das empresas era se haveria bunker com até 0,5% disponível para todas as operações durante essa transição. A alternativa seria instalar scrubbers, o que geraria custos e haveria pouco tempo para adaptação dos navios.

As EBNs vêm fazendo trabalhos acompanhando o uso do combustível. Resano disse que a IMO mexeu no teor do combustível, mas não cuidou das demais qualidades do combustível, como temperatura, fluidez e geração de borra. “A partir do momento em que recebemos o combustível, começamos a ter a padronização e a fazer nossos ajustes”, contou. Ele citou ajustes na temperatura de queima do óleo, que causaram pequenas avarias, porém não representativas, no período de testes.

A avaliação das empresas de cabotagem é que a Petrobras vem fornecendo combustível bem estabilizado, com índices de 0,48% a 0,5%. De acordo com a Abac, isso permitiu que departamentos de engenharia orientassem e treinassem tripulantes a mexer nos equipamentos de bordo para otimizar e não ter problemas de avarias de equipamentos. Esses trabalhos envolveram o treinamento de marítimos e orientação dos chefes de máquinas e dos departamentos de engenharia e/ou shipping, além do pessoal de terra que conversa com classificadoras e fabricantes de motores.

Desde quando começou a adequar as refinarias para a produção do VLSFO (Very Low Sulphur Fuel Oil) e óleo combustível BTE, em abril de 2019, até dezembro de 2020, a Petrobras produziu mais de 19 milhões de toneladas desses produtos com baixo teor de enxofre. O produto atende às normas globais da Organização Marítima Internacional (IMO), que passaram a vigorar em janeiro de 2020. A Petrobras já entregou aproximadamente 5,6 milhões de toneladas de combustível marítimo com baixo teor de enxofre destinados ao abastecimento de navios nos portos brasileiros.

Em 2020, a Petrobras comercializou cerca de 1,6 milhão de toneladas de bunker IMO 2020 acabado a partir de sua tancagem na Ásia. A companhia exportou cerca de 8,7 milhões de óleo combustível com qualidade para formular o bunker IMO 2020. Em 2020, além da Ásia, os óleos combustíveis, sejam para formulação de bunker IMO 2020 ou não, foram exportados para os mercados dos Estados Unidos/Caribe, Mediterrâneo e Oeste Africano.

A companhia destacou que o desenvolvimento para a produção de bunker com até 0,5% de enxofre em suas refinarias foi iniciado de forma planejada e antecipada. “A Petrobras possui um parque de refino moderno e adaptado ao mercado, portanto não foi necessário fazer grandes investimentos para atender à regulamentação do IMO 2020”, informou a companhia à Portos e Navios. Segundo a estatal, o petróleo extraído no Brasil reúne características favoráveis para o processamento deste produto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 02/02/2021

PETROBRAS RECEBE PROPOSTAS PARA CONSTRUÇÃO DA P-78 E DA P-79

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 02 Fevereiro 2021

A Petrobras recebeu nesta segunda-feira (01) as propostas comerciais das empresas pré-qualificadas para a licitação de construção das plataformas P-78 e P-79, que vão operar no campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos. Foram recebidas três propostas, formuladas pelas empresas Keppel (Singapura), Samsung (Coréia do Sul) e Daewoo (Coréia do Sul). Faz parte dos planos apresentado pelas licitantes a contratação de companhias nacionais, como os estaleiros Brasfels (Angra dos Reis – RJ) e EBR (São José do Norte – RS). Todos os grupos proponentes

confirmaram o atendimento ao conteúdo local de 25% e apresentaram indicação de serviços a serem executados no Brasil através de parceria ou subcontratação de empresas nacionais. O índice de conteúdo local é requisito previsto em edital e compromissado com a ANP para o Excedente de Cessão Onerosa do campo de Búzios.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210202-fpso-p-69-petrobras.jpg>

As plataformas P-78 e P-79 são do tipo FPSO, sigla em inglês para a unidade que produz, armazena e transfere petróleo e gás. As unidades farão parte da nova geração de plataformas da Petrobras, que incorpora melhorias e lições aprendidas com a experiência nos últimos 10 anos no pré-sal e em outros projetos offshore. O processo de licitação segue a Lei 13.303/2016 e teve início em julho de 2020, com a participação de 10 empresas nacionais e internacionais, todas com reconhecida experiência

e capacidade técnica e financeira compatível com a construção requerida. As atuais estratégias de contratação e construção adotadas pela Petrobras têm por objetivo evitar atrasos nas entregas dos sistemas e acelerar o início do desenvolvimento das áreas de produção.

As propostas recebidas nessa semana estão em fase de julgamento pela Comissão de licitação. Em seguida, será iniciado processo de negociação de condições mais vantajosas à Petrobras, como previsto no Regulamento de Licitações e Contratos da Petrobras. A previsão é de que as propostas finais para construção das duas unidades sejam aprovadas no primeiro semestre de 2021. O início da operação das plataformas está previsto para 2025, com capacidade para processar diariamente 180 mil barris de óleo e 7,2 milhões de m³ de gás, cada uma.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/02/2021

ENGENHEIRO ROBERTO GUSMÃO É O NOVO PRESIDENTE DO COMPLEXO DE SUAPE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 02 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210202-roberto-gusmao.jpg>

O engenheiro e ex-secretário de infraestrutura do Recife, Roberto Gusmão, é o novo presidente da empresa Suape – Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros, a partir desta segunda-feira (1º). Junto com ele, assumem os novos diretores de Administração e Finanças, Jorge Vieira, e de Gestão Fundiária e Patrimônio, João Alberto Faria. Em virtude da pandemia, não houve cerimônia de posse.

"Temos o grande desafio não só de dar continuidade aos projetos estruturadores em andamento, mas de ampliar esses projetos e consolidar a vocação de Pernambuco como centro logístico na movimentação de cargas no Nordeste", afirma Roberto Gusmão. "O Porto de Suape já tem um papel muito relevante no cenário nacional e queremos que se torne cada vez mais competitivo". Em 2020, Suape alcançou a marca histórica de 25,6 milhões de toneladas movimentadas em 2020, um aumento de 7,53% em relação a 2019, quando o porto movimentou 23,8 milhões de toneladas.

Gusmão sucede a Leonardo Cerquinho, que ficou dois anos à frente da presidência da estatal. Empresário e engenheiro agrônomo, ele possui mestrado em Engenharia de Produção pela

Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) e foi presidente da Autarquia de Manutenção e Limpeza Urbana do Recife (Emlurb), além de secretário de Infraestrutura do Recife.

Jorge Vieira substituiu Dilermano Brito. Administrador de empresas formado pela Universidade de Pernambuco (UPE), com mestrado na Cranfield School of Management, na Inglaterra, Vieira é auditor concursado do Tribunal de Contas do Estado. No Governo do Estado, trabalhou como gestor da Unidade Local do Programa Nacional de Modernização da Gestão Pública; secretário-executivo de Coordenação Geral, na Secretaria Estadual de Saúde e secretário-executivo de Gestão Estratégica, na Secretaria de Planejamento e Gestão. Na Prefeitura do Recife, atuou como Secretário de Educação e como Secretário de Planejamento e Gestão.

João Alberto

João Alberto assume a diretoria que era comandada por Sebastião Pereira Lima. Ele é graduado em Economia, com especialização na área de Finanças, e funcionário público da Companhia Pernambucana de Saneamento (Compesa) há 33 anos. No órgão estadual, desempenhou as funções de gerente de Custos e superintendente de Finanças. Na Prefeitura do Recife, na Autarquia de Manutenção e Limpeza Urbana (Emlurb), foi diretor de Administração e Finanças. Também foi diretor-presidente da Autarquia de Urbanização do Recife (URB). Na Prefeitura de Olinda, foi secretário da Fazenda e Administração.

Fonte: Ascom Suape

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 02/02/2021

PSV 4.900 COMPRADO NO EXTERIOR CHEGA AO RIO DE JANEIRO

Por *Daniilo Oliveira OFFSHORE 02 Fevereiro 2021*

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210202-cbo-supporter-baia-guanabara-divulgacao.jpg>

Divulgação CBO



'CBO Supporter', construído em 2009 na Noruega, está na Baía de Guanabara. Expectativa da empresa de navegação é que a embarcação seja contratada nas próximas concorrências e inicie operação no segundo semestre.

O PSV CBO Supporter chegou, na última segunda-feira (1º), à Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro. A embarcação de apoio marítimo, adquirida pelo grupo CBO no exterior em 2019, tem 4.900 dwt e é destinada ao transporte de suprimentos para plataformas offshore. A expectativa da empresa é que o PSV seja contratado nas próximas concorrências e inicie operação no segundo semestre. A embarcação funciona com sistema de propulsão diesel-elétrico e possui como características principais: DP2, "clean design", "comfort class", "oil recovery class" e "firefighting 1 class" (sistema de combate a incêndio externo classificado-FIFI 1).

“Entendemos que o crescimento [do mercado de O&G] se dará muito em função do pré-sal e precisamos de equipamentos compatíveis, o que passa por AHTS (manuseio de âncoras) de grande porte e PSVs acima de 4.500, em função das características de operação”, afirmou o CEO da CBO, Marcos Tinti, em entrevista à Portos e Navios. Com a aquisição de um AHTS 2.100 ao final de 2020, a frota de apoio marítimo da CBO hoje conta com 33 embarcações. O AHTS CBO Endeavour também foi adquirido na Noruega e, até o final de fevereiro, deve navegar rumo ao Brasil.

Tinti destacou que a construção local foi estratégica para o grupo, nos últimos anos, permitindo a construção de uma série de seis AHTS e dois PSVs de grande porte no antigo Estaleiro Oceana, em Itajaí (SC), que foi vendido para a thyssenkrupp, e hoje se chama Brasil Sul. A avaliação é que, estabilizadas as operações dessas novas embarcações, o foco passou a ser a operação. A venda do



estaleiro Oceana foi concluída em outubro de 2020. A CBO ressalta que mantém o estaleiro Aliança, em Niterói (RJ), mesmo a construção não estando nos planos atuais do grupo. As instalações servem de base estratégico de apoio logístico e offshore para a companhia.

O CEO da CBO considerou que a decisão de venda do Oceana foi acertada, dado o momento e o direcionamento estratégico da empresa. “Tudo que nos levou a tomar essa decisão e outras está se concretizando. Existem embarcações no mundo com custo da aquisição inferior a construção e bons projetos. Não faria sentido termos ativos gerando custos e a mudança seria bem vinda. Se, em sete a oito anos, houver necessidade, podemos voltar a fazer a mesma coisa lá na frente [construção no Brasil]”, disse Tinti. Ele ressaltou que o planejamento inclui ter flexibilidade e tentar enxergar as tendências e reunir condições de fazer upgrades, como transformar posicionamento dinâmico DP1 em DP2, por exemplo.

O diretor de relações com investidores da CBO, Rafael Kirsten, frisou que a CBO não é contra a indústria naval, tampouco a construção de embarcações em estaleiros nacionais. Kirsten salientou que o Oceana era um centro de custo e que a empresa precisou avaliar, diante das oportunidades, se os custos de ter um estaleiro fazia sentido no cenário atual do mercado. “Não vislumbramos que a CBO teria relevância nos próximos cinco anos, pelo menos. Foi uma decisão puramente financeira para tentar gerar valor ao acionista. Tivemos receita e retorno com o CBO Supporter, comprado com recursos do caixa da companhia, que foi engordado com recursos da venda do estaleiro”, detalhou Kirsten.

O diretor comercial técnico, Marcelo Martins, disse que a CBO pretende continuar a crescer, mas de maneira diferente, adquirindo bons ativos compatíveis para onde estiver se direcionando a operação, sejam embarcações brasileiras, sejam embarcações construídas em estaleiros estrangeiros. A empresa não descarta operações com outros tipos de embarcações, desde que seja adquirido expertise para operação delas gradualmente. “Durante 20 anos, construímos embarcações com projetos de primeira linha e flexíveis. Haverá embarcação por muito tempo no mercado”, observou.

Martins ressaltou que o setor de petróleo e gás tem dois drivers pela frente: os investimentos do pré-sal e os desinvestimentos de campos maduros, que vêm atraindo operadoras independentes e diversificando o mercado de exploração e produção. Ele acredita que os desinvestimentos de unidades offshore da Petrobras vão continuar, trazendo novas demandas. No pré-sal, a empresa já observa algumas campanhas de perfuração sendo iniciadas ou em processo de maturação, o que abrirá concorrências para a contratação de barcos de apoio.

Para Kirsten, é crescente a participação de operadores independentes nos blocos da Petrobras. Para as demais operações, ele entende que, nos próximos 10 anos, a tendência é que a Petrobras continue a predominar com, pelo menos, 70% a 80% de market share nesse setor. Ele observa que o modelo de contratação das IOCs (international oil companies) segue modelo e prazos dos últimos 20 anos e que deve se manter com essa dinâmica. “Trazer IOCs tem benefícios e gera alguma competição, mas não vemos como disruptiva”, analisou Kirsten.

Ficha técnica CBO Supporter

Comprimento: 93m

Boca: 20m

Pontal: 8,20m

Equipamentos: Motores - Bergen C25:33L6A CD; Propulsores - RRM AZP120 CP NBC

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 02/02/2021

GNA REALIZA PRIMEIRO ACENDIMENTO DE SUA USINA TERMELÉTRICA NO PORTO DO AÇU

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA 02 Fevereiro 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210202-gna.jpg>

Conhecido como First Fire, o procedimento faz parte do comissionamento da UTE GNA I, que entrará em operação comercial no primeiro semestre deste ano gerando energia segura para o país

A GNA – Gás Natural Açú, joint venture formada pela Prumo Logística, bp, Siemens e SPIC Brasil, realizou, com sucesso, no último sábado (30) o primeiro acendimento da turbina a gás GT13, da UTE GNA I, usina de 1.338 MW de capacidade instalada, localizada no Porto do Açú, Rio de Janeiro. Conhecido como First Fire, o procedimento faz parte da reta final de comissionamento da usina, que tem previsão para entrar em operação comercial ainda neste semestre.

Na última quarta-feira, (27), a Aneel autorizou o início de operação em testes da UTE GNA I. Na operação do First Fire, foi utilizado o GNL fornecido pela bp e transferido para a unidade flutuante de armazenamento e regaseificação (FSRU) BW Magna, no final do ano passado. O primeiro acendimento da termelétrica contou com um rigoroso procedimento de segurança, para garantir a integridade envolvidos na operação e a proteção do meio ambiente, bem como seguiu os protocolos de distanciamento social e uso de máscaras de proteção.

A UTE GNA I faz parte do maior Parque Termelétrico da América Latina que a GNA está construindo no Porto do Açú. O projeto compreende na implantação de duas usinas térmicas movidas a gás natural (a UTE GNA I e a UTE GNA II) que, em conjunto, alcançarão 3 GW de capacidade instalada. Juntas, as duas térmicas irão gerar energia suficiente para atender cerca de 14 milhões de residências. Além das térmicas, o projeto compreende um Terminal de GNL, com capacidade total de 21 milhões de m³/dia. O investimento total é de cerca de R\$ 10 bilhões.

Durante o pico das obras da UTE GNA I, Terminal de Regaseificação e Linha de Transmissão de 345 kV foram gerados cerca de 5,5 mil empregos ao mesmo tempo. Importante ressaltar que ao longo de quase três anos de obras para a construção da UTE GNA I mais de 11.000 profissionais, das mais diversas origens e qualificações, passaram pelas obras da GNA. Dentre eles, cerca de 200 alunos formados no Programa de Qualificação Profissional da GNA.

As obras da UTE GNA II, de 1.672 MW de capacidade instalada, serão iniciadas em breve com a previsão de gerar cerca de 5 mil postos de trabalho durante a fase de construção.

Expansão

A GNA possui, ainda, licença ambiental para mais que dobrar a capacidade instalada de seu parque termelétrico, podendo chegar a 6,4 GW, o que permitirá o desenvolvimento de novos projetos termelétricos no Açú. Somado a isso, a localização estratégica do Porto do Açú, próximo aos campos produtores do pré-sal, ao circuito de transmissão de energia de 500 kV recém licitados e à malha de gasodutos, possibilitará a criação de um Hub de Gás e Energia para recebimento, processamento e transporte do gás associado, bem como exportação de grandes blocos de energia, contribuindo de forma significativa para o desenvolvimento da região norte fluminense, do Estado do Rio de Janeiro e do Brasil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/02/2021

SPA PARTICIPA DE FISCALIZAÇÃO AMBIENTAL NO PORTO DE SANTOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 02 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210202-cargueiro.jpg>

O Porto de Santos está passando nesta semana por uma grande ação de fiscalização ambiental. É a “Operação Descarte”, coordenada pelo Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), com participação da Santos Port Authority (SPA) e outras instituições. O objetivo é coibir o despejo ilegal de resíduos e substâncias no mar por parte dos navios cargueiros.

A área de Meio Ambiente da SPA e a Guarda Portuária vêm participando das ações de fiscalização na condição de autoridades intervenientes, além de auxiliarem no planejamento das operações por meio da identificação de potenciais alvos. Atuam ainda na Operação a Marinha do Brasil, Receita Federal, Polícia Federal, Polícia Militar Ambiental, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

A ação conta com lanchas e até uma aeronave para fazer as vistorias no mar e nas embarcações. O avião Poseidon, do Ibama, sobrevoou o estuário do Porto e as áreas de fundeio para averiguar possíveis indícios do lançamento de resíduos na água. A ação foi sigilosa para garantir a identificação de suspeitas de descarte irregular.

“A ‘Operação Descarte’ demonstra a união e o esforço conjunto das autoridades que atuam no Porto de Santos para combater irregularidades ambientais cometidas por navios e prestadores de serviços de apoio. Neste sentido, é importante que as agências e armadores sempre contratem serviços de empresas credenciadas junto à SPA e devidamente habilitadas pelos órgãos de controle”, explica o diretor de Infraestrutura da SPA, Afrânio Moreira.

Além de exercer atividades diretamente nas áreas públicas do Porto, a SPA também atua junto aos terminais arrendatários. A colaboração e o trabalho conjunto com as demais autoridades do Porto Organizado de Santos trazem maior eficiência e sinergia nas ações de fiscalização. Além disso, outras irregularidades ou ilegalidades podem ser identificadas.

Esta é a segunda vez que a “Operação Descarte” ocorre como ação coordenada de ampla fiscalização. Na primeira ocasião, em julho de 2019, vistoriou 15 embarcações no Porto de Santos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 02/02/2021



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOSHIPPING 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.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 020/2021
Página 64 de 64
Data: 02/02/2021
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

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

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006