

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 025/2021
Data: 10/02/2021**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PORTO DE SANTOS EXPORTA 2,4 MILHÕES DE SACAS DE CAFÉ EM JANEIRO.....	4
IBAMA INVESTIGA MAIS DE 50 NAVIOS POR DESCARTE IRREGULAR DE ÁGUA DE LASTRO NO PORTO DE SANTOS	5
AUTORIDADE PORTUÁRIA PRORROGA PRAZO PARA ESTUDOS DE IMPLANTAÇÃO DE 'INTERNET DAS COISAS' NO PORTO	6
RODRIGO ZANETHI: O REPASSE DO IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO AOS MUNICÍPIOS ADUANEIROS	7
ANTAQ QUER CRIAR BALCÃO VIRTUAL DE FRETES MARÍTIMOS	8
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	9
ANTAQ INOVA E ABRE TOMADA DE SUBSÍDIOS SOBRE CRIAÇÃO DE ESPAÇO ELETRÔNICO PARA TROCA DE OFERTAS DE TRANSPORTE	9
ANTAQ REALIZARÁ CONSULTAS PÚBLICAS PARA ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS EM FORTALEZA E SUAPE (PE)	10
ANTAQ APRESENTA AÇÕES PARA 2021 EM REUNIÃO COM O MINFRA	11
ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL PARA ARRENDAMENTO DO TERMINAL MAC14 NO PORTO DE MACEIÓ.....	12
ANTAQ PRORROGARÁ ATÉ 21 DE FEVEREIRO PRAZO DE ENVIO DE CONTRIBUIÇÕES PARA DESESTATIZAÇÃO DA CODESA	13
PORTAL PORTO GENTE	14
OPORTUNIDADES QUE O SEU NEGÓCIO PERDE QUANDO NÃO POSSUI UM SITE PERSONALIZADO	14
TRABALHO HÍBRIDO: ESSENCIAL PARA O PRESENTE E FUTURO DO TRABALHO	17
RENOVAÇÃO DO ARRENDAMENTO DO TERMINAL DO PORTO DE ANGRA DOS REIS É TRATADA EM VISITA TÉCNICA DA SECRETARIA DE PORTOS	18
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	18
ASSEMBLEIA E CONSELHO APROVAM FRENTE DE TRABALHO E DEBATEM ALTERAÇÕES NA LEI DOS PORTOS.....	18
CONTROLADORIA-GERAL DO ESTADO E PORTO DE SUAPE CONSOLIDAM PARCERIA	19
ESTAÇÃO ANTÁRTICA COMANDANTE FERRAZ COMEMORA SEU 37º ANIVERSÁRIO	19
REPRESENTANTES DA PORTOS RS VISITAM O CAPITÃO DOS PORTOS DE PORTO ALEGRE.....	20
PRESIDENTE DA INVEST SP APRESENTA PLANOS PARA A RETOMADA 2021-2022 EM WEBINAR.....	20
COSAN/GUIMARÃES: ESTAMOS PRONTOS PARA A APROVAÇÃO NO CADE DA COMPRA DA BIOSEV PELA RAÍZEN.....	21
NOVA ESCALA DO PORTO DE PARANAGUÁ GERA POLÊMICA E ENFRENTA RESISTÊNCIA DOS TRABALHADORES	22
SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES - RS	25
TRANSPORTES DIVULGA BALANÇO DAS AÇÕES DE 2020.....	25
DIÁRIO DO LITORAL - SP	26
ROSANA VALLE - SPU PODE AJUDAR A RESOLVER PROBLEMAS NA NOSSA REGIÃO	26
ISTOÉ - DINHEIRO	27
SENADO ENCERRA TRAMITAÇÃO DE MARCO DO SETOR ELÉTRICO E ENVIA PROJETO À CÂMARA	27
PETRÓLEO FECHA EM ALTA PELO 8º PREGÃO SEGUIDO, COM ESTOQUES NOS EUA E OPEP+	27
MAIS DE 100 MILHÕES DE CONTAS DE CELULAR SÃO EXPOSTAS EM NOVO VAZAMENTO	28
CHINA GANHA TERRENO NA AMÉRICA LATINA	29
ECONOMIA COMEMORA LIRA	31
EXTRA ONLINE	32
ANEEL ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA DEVOLVER R\$ 50 BILHÕES AOS CONSUMIDORES	32
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	33
MMÉ DEFENDE CONCESSÃO PARA FUTUROS LEILÕES DE PETRÓLEO	33
GOVERNADOR DO RIO BUSCA REABRIR DEBATE DE ROYALTIES NA CÂMARA.....	34
JORNAL O GLOBO – RJ	35
CÂMARA APROVA TEXTO-BASE DO PROJETO DE AUTONOMIA DO BANCO CENTRAL.....	35
GOVERNO REEDITA E AMPLIA MEDIDA QUE FACILITA CRÉDITO A EMPRESAS E PESSOAS FÍSICAS. ENTENDA O QUE MUDOU.....	37
AUXÍLIO EMERGENCIAL: RELATOR DO ORÇAMENTO DEFENDE AJUDA A VULNERÁVEIS E DIZ QUE QUEM PASSA FOME 'NÃO PODE ESPERAR'	38
ROYALTIES DO PETRÓLEO: CASTRO PEDE A LIRA QUE SEJA 'PATRONO' DE ACORDO NO CONGRESSO	39
MONETTİMES	40
KLABIN LUCRA R\$ 1,327 BILHÃO NO QUARTO TRIMESTRE, MAS FECHA 2020 NO PREJUÍZO	40

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	41
INFRAESTRUTURA ASSINA 4 CONTRATOS DE ADESÃO PARA EXPLORAÇÃO DE TERMINAIS NO PA	41
CONGRESSO INSTALA COMISSÃO PARA DISCUTIR ORÇAMENTO DE 2021	41
GUEDES QUER AJUSTE PARA TER R\$ 20 BI E BANCAR NOVA RODADA DO AUXÍLIO EMERGENCIAL.....	42
MANSUETO DESCARTA NECESSIDADE DE MUDAR REGRA DO TETO DE GASTOS ATÉ 2026	43
PREÇO DE REFINARIA PODE CAIR SE PETROBRÁS SOFRER INTERFERÊNCIA DO GOVERNO.....	45
CÂMARA MARCA TRANSFERÊNCIA DE COMITÊ DA IMPRENSA PARA ÁREA NO SUBSOLO PARA QUINTA-FEIRA	46
'TEMOS QUE PAGAR PELAS NOSSAS GUERRAS E NÃO EMPURRAR CUSTO PARA FUTURO', DIZ GUEDES SOBRE AUXÍLIO.....	48
VALOR ECONÔMICO (SP)	49
MAERSK LUCRA US\$ 1,3 BILHÃO NO 4º TRIMESTRE COM AUMENTO DA DEMANDA.....	49
NOVAS FERROVIAS VÃO TER “SELO VERDE” PARA MERCADO DE CARBONO.....	49
CLIMA É DE REVOLTA EM GRUPOS DE CAMINHONEIROS	50
CAMPANHA QUER IMUNIZAR TODO O PAÍS VIA SUS ATÉ SETEMBRO	51
ESTUDO INDICA 40 IMPACTOS NEGATIVOS DA FERROGRÃO	52
BTP PREPARA EXPANSÃO NO PORTO DE SANTOS	53
STJ AUTORIZA COBRANÇA DE ISS SOBRE ARMAZENAGEM EM TERMINAL PORTUÁRIO	55
AGÊNCIA BRASIL - DF	56
SERVIDOR DE CARREIRA DA ANATEL É O NOVO SECRETÁRIO DE TELECOMUNICAÇÕES.....	56
PORTAL PORTOS E NAVIOS	57
GRUPO QUER FORTALECER ATIVIDADES LIGADAS AO PETRÓLEO NA BAIXADA SANTISTA.....	57
EMBARQUE DE CONTÊINERES EM NATAL SEGUE SUSPENSO.....	58
BOAS EXPECTATIVAS	58
REVISÃO CONSTANTE.....	64
NOVO OLHAR	69
PORTAS SEMIABERTAS	75
AVANÇOS E DÚVIDAS	80
CRESCIMENTO CONSISTENTE DO FATURAMENTO DA CDRJ.....	85
PORTOS DO PARANÁ MOVIMENTAM 57 MILHÕES DE TON.	86
CONTÊINER SE RECUPERA EM DEZEMBRO NO PORTO DE SANTOS	86
SUAPE: MOVIMENTO DE 25,6 MILHÕES DE TON. EM 2020	86
ÓTIMOS NÚMEROS NO DESEMPENHO DO PORTO DE ÍMBITUBA EM 2020	87
RELATÓRIO PN 720.....	87
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	89
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	89



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS EXPORTA 2,4 MILHÕES DE SACAS DE CAFÉ EM JANEIRO

Apesar de expressivo, volume representa uma queda de 15,6% em relação ao mesmo mês do ano passado

Por Fernanda Balbino

O Porto de Santos exportou 2,4 milhões de sacas de 60 quilos de café no mês passado. Na comparação com janeiro de 2020, o volume escoado caiu 15,6%. Mesmo assim, o cais santista segue como líder disparado nos embarques da commodity, concentrando 77,4% das remessas para o mercado internacional.

Os dados fazem parte do levantamento mensal realizado pelo Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé). Eles apontam que o País exportou, em janeiro, 3,1 milhões de sacas do produto. Com isso, a receita gerada com os embarques no mês foi de US\$ 404,13 milhões, equivalente a R\$ 2,2 bilhões de reais, alta de 10,2% em relação a janeiro de 2019.

Além do Porto de Santos, os portos do Rio de Janeiro ficaram em segundo lugar nos embarques de café, com 17,3% de participação e 544,5 mil de sacas embarcadas. Em seguida, aparece o porto de Vitória (ES), com 79.842 sacas escoadas, 2,5% do total.

Neste ano, 8.408 TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) foram utilizados para o transporte do café brasileiro rumo ao mercado internacional. Houve queda, tendo em vista os 9.798 TEU que foram movimentados com o produto no ano passado.

Principais destinos

O principal destino de café brasileiro em janeiro foram os Estados Unidos, que importaram 692,4 sacas de café, 22% do volume total exportado no mês para o mundo. Em segundo lugar ficou a Alemanha, com 532 mil sacas exportadas para o país, o equivalente a 16,9% das exportações.

Na sequência estão: Bélgica, com 261,4 mil sacas (8,3%); Itália, com 195,5 mil sacas (6,2%); Japão, com 150 mil sacas (4,8%); Colômbia, com 113 mil sacas (3,6%); Federação Russa, com 106 mil sacas (3,4%); Turquia, com 97,3 mil sacas (3,1%); França, com 84,6 mil sacas (2,7%); e, Canadá, com 75,3 mil sacas (2,4%).

Desses principais destinos de café brasileiro, a Colômbia e a Bélgica se destacaram por registrar os crescimentos de 237% e 56,4%, respectivamente, ante o volume exportado a estes países em janeiro do ano passado. Os Estados Unidos também registraram aumento, de 8,9% em relação ao primeiro mês do ano passado, e a França apresentou alta de 7,9%.

“O mês de janeiro apresentou uma boa performance nas exportações de café, com destaque para o significativo aumento da receita cambial e o melhor resultado do ano-safra (período julho/2020 a janeiro/2021) nos últimos cinco anos, registrando um crescimento de 17,2% em relação ao mesmo período anterior. Embora tenha apresentado um ritmo menos acelerado, o mês de janeiro também se destacou pelo crescimento das vendas do café arábica para os EUA, Bélgica, Colômbia e França, bem como o conilon para a Colômbia, Itália e Argélia”, destacou o novo presidente do Cecafé, Nicolas Rueda.

Ano-safra

Nos sete primeiros meses do ano-safra, entre julho de 2020 e janeiro deste ano, o Brasil exportou 27,8 milhões de sacas de café, crescimento de 17,2% em relação a mesma base comparativa da safra anterior. Este foi o maior volume embarcado para o período nos últimos cinco anos.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 10/02/2021

IBAMA INVESTIGA MAIS DE 50 NAVIOS POR DESCARTE IRREGULAR DE ÁGUA DE LASTRO NO PORTO DE SANTOS

Ação faz parte de uma operação realizada na semana passada por autoridades do cais santista
Por Fernanda Balbino



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.94085:1584802470/Porto-de-Santos-navios.PNG?f=2x1&\\$p\\$f=a4badc5&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.94085:1584802470/Porto-de-Santos-navios.PNG?f=2x1&pf=a4badc5&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Mais de 50 embarcações foram flagradas com porões abertos em apenas três dias de vistorias no Porto (Foto: Carlos Nogueira/AT)

Até o final desta semana, o Instituto Brasileiro de Recursos Naturais Renováveis (Ibama) pretende concluir os autos de infração gerados durante a Operação Descarte, que teve como objetivo coibir o despejo ilegal de resíduos e substâncias no mar por navios cargueiros. Mais de 50 embarcações foram flagradas com porões abertos em apenas três dias de vistorias no Porto de Santos. Elas terão as documentações averiguadas e as multas podem variar entre R\$ 5 mil e R\$ 50 milhões.

A operação aconteceu na semana passada e contou com a ação de diversos órgãos, além do avião Poseidon, do Ibama. Participaram dos trabalhos a Autoridade Portuária de Santos (APS), Guarda Portuária, Marinha do Brasil, Receita Federal, Polícia Federal, Polícia Militar Ambiental, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Com a aeronave, foi possível visualizar diversas irregularidades. Ela realizou voos, durante os três dias, em zigue-zague na região da área de fundeio do Porto de Santos e seguindo em direção à área em que é permitido o descarte de água de lastro.

“O resíduo gerado por limpeza de porões de embarcações de vem ser despejado a mais de 12 milhas náuticas da linha de base do mar territorial”, explicou a agente ambiental federal Ana Angélica Alabarce, responsável pelo Ibama na região.

A distância se refere a cerca de 24 quilômetros da costa. E é a área de jurisdição do Grupamento de Patrulha naval Sul-Sudeste, instalado no cais da Marinha, no Porto de Santos.

Segundo Ana Angélica, 22 embarcações foram abordadas pelo mar. Outros seis cargueiros que estavam atracados em terminais do cais santista também foram vistoriados pelas autoridades.

“Todas tiveram que mostrar os registros diários de descartes. Todas essas informações ficam guardadas, inclusive com as coordenadas de GPS e a movimentação da área de fundeio até os locais de despejo”, explicou Ana Angélica.

De acordo com a agente ambiental federal, duas agências de navegação marítima também foram vistoriadas pelas autoridades. Neste caso, o objetivo era verificar a documentação de empresas contratadas para a limpeza de porões de embarcações. “É importante saber se são credenciadas e que são sérias neste trabalho”.

Entre as consequências do descarte irregular de resíduos de porões e de água de lastro estão danos à fauna. Neste caso, os riscos não ficam restritos aos animais, uma vez que a população pode se alimentar de peixes e crustáceos contaminados. Há, ainda, o impacto no turismo da região, se as substâncias descartadas atingirem as praias.

Nova etapa

Diante das irregularidades identificadas, o Ibama pretende realizar uma nova etapa da operação em breve. A data não será revelada para que as empresas não evitem flagrantes.

Além disso, assim como a Operação Relíquia, que aconteceu em outubro do ano passado e teve como objetivo fiscalizar a movimentação e a armazenagem de cargas perigosas no Porto de Santos, a Operação Descartes deve entrar para o calendário nacional do Ibama.

Isto significa que ações semelhantes serão realizadas em outros portos brasileiros. O objetivo é o mesmo: evitar o descarte de água de lastro em locais inadequados e punir irregularidades desta natureza.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 10/02/2021

AUTORIDADE PORTUÁRIA PRORROGA PRAZO PARA ESTUDOS DE IMPLANTAÇÃO DE 'INTERNET DAS COISAS' NO PORTO

Estatual deu mais 30 dias para que empresas manifestem interesse em estudar tecnologia para aplicá-la no cais santista

Por Fernanda Balbino



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.6139:1544176773/Porto-de-Santos-terminais.JPG?f=2x1&\\$p\\$=8d98193&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.6139:1544176773/Porto-de-Santos-terminais.JPG?f=2x1&p=8d98193&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Terminais do Porto de Santos: atividades do complexo marítimo são regulamentadas pela equipe da Antaq (Carlos Nogueira/AT)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) prorrogou, por mais 30 dias, o prazo para a manifestação de interesses para a doação de estudos sobre a instalação de uma rede de internet sem fio no cais santista. Inicialmente, o plano havia recebido críticas de especialistas da área. O motivo é a escolha de um sistema que, segundo eles, pode se tornar obsoleto em breve.

No início do ano passado, a estatal lançou um edital de chamamento público para receber a doação de projetos e estudos técnicos. O material deverá embasar a instalação de uma rede sem fio de longo alcance do tipo LoRa (Long Range).

Mas especialistas em Tecnologia da Informação (TI) passaram a questionar o plano e a tecnologia estudada, apesar de apontarem a importância dele para o Porto de Santos. O principal questionamento é de que os estudos não deveriam ser pautados sobre uma ou outra tecnologia, e sim, após requisitos e necessidades mapeados, escolher uma ou mais redes que sejam aderentes.

Mesmo diante das críticas, houve interessados em participar do chamamento público. Porém, o número de participantes não foi revelado.

A estatal destacou que, como o assunto é complexo, quanto mais interessados qualificados tenham oportunidade de oferecer as suas contribuições, mais consistentes serão os subsídios colhidos e as conclusões de sua área técnica.

“Por isso optou por ampliar o prazo para inscrições de interessados em participar do estudo. Pesou ainda na decisão o fato de que o dilatamento do prazo para adesão de participantes não trará quaisquer prejuízos à administração do Porto de Santos ou a terceiros”, destacou a estatal que administra o cais santista, em nota.

Pesquisa realizada pela APS mostrou que mais de 20% dos arrendatários do complexo portuário têm interesse em utilizar a IoT em sensores de umidade do ar, elevadores, temperatura, proximidade, velocidade, presença e monitoramento de vagas de pátio.



E mais de 40% gostariam de usar essa tecnologia em sensores de chuva, incêndio, vazamento de gás e ambiental; e mais de 50%, em controle de equipamentos, movimentação de ativos, sistemas de identificação, detecção de movimento e medidores de energia.

Prazos

Os interessados em participar do chamamento público terão mais 30 dias para solicitar autorização da para integrar esse processo. Os autorizados terão 60 dias para apresentar os resultados dos seus trabalhos à Autoridade Portuária.

O edital do chamamento está disponível no endereço eletrônico no site da autoridade portuária.

<http://www.portodesantos.com.br/wp-content/uploads/Edital-Chamamento-Publico-LORA-IOT1.pdf>

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 09/02/2021

RODRIGO ZANETHI: O REPASSE DO IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO AOS MUNICÍPIOS ADUANEIROS

Desde 2008, tramita na Câmara dos Deputados o Projeto de Emenda que objetiva destinar 5% do produto da arrecadação do Imposto sobre a Importação para os municípios aduaneiros

Por Rodrigo Zanethi

Antes de aprofundar o tema, deve-se definir município aduaneiro como sendo aquele que hospeda zona primária aduaneira, isto é, os municípios onde efetivamente ocorrem a entrada e a saída de mercadorias estrangeiras, bem como de pessoas e veículos transportadores, indo e vindo do exterior, o que congrega não só as cidades portuárias, mas também, portanto, cidades com aeroportos internacionais e em pontos de fronteiras entre países limítrofes. E caberia a discussão se os municípios hospedeiros de Zonas de Processamento de Exportação (ZPE), pelo dispositivo legal que as equipara, para fins de controle aduaneiro, às zonas primárias, estariam incluídas como município aduaneiro.

Ou seja, define-se que, por exemplo, tanto Santos e Guarujá, apesar de fazerem parte do chamado Porto de Santos, são municípios aduaneiros distintos.

Feita a introdução, certo é que, desde 2008, tramita na Câmara dos Deputados o Projeto de Emenda à Constituição 318 (PEC-318), de autoria do ainda deputado federal Vicentinho (PTSP), que objetiva destinar 5% do produto da arrecadação do Imposto sobre a Importação para os municípios aduaneiros, acrescentando-se o inciso IV ao artigo 159 da Constituição Federal. O referido projeto encontra-se, hoje, na Comissão de Constituição e de Justiça e de Cidadania, sob a responsabilidade do deputado Patrus Ananias (PT-MG), já com relatório favorável do, na época, deputado Marco Maia (PT-RS).

A justificativa apresentada é que este repasse seria uma forma de recompensar os referidos municípios por suportarem o trânsito intenso dos veículos de transporte de cargas (caminhões, carretas, navios, trens ...), permitindo assim melhoria nas condições da infraestrutura física, de segurança e de combate aos ilícitos aduaneiros.

A forma de divisão do produto da arrecadação seria através de lei ordinária, mas acredito que o meio mais justo seria a divisão respeitar a arrecadação do referido tributo por município. Por exemplo, se Santos representar 10% da arrecadação nacional do Imposto de Importação, deve ficar com esta porcentagem. Se confirmado que, em 2020, a arrecadação com o Imposto de Importação foi de R\$ 32 bilhões, Santos receberia algo em torno de R\$ 150 milhões, a ser aplicado em obras de infraestrutura e outras possibilidades que podem ser determinadas na lei ordinária a ser criada, salientando que este valor seria bem-vindo a qualquer cofre municipal.

Entendo que tal projeto é importante para as cidades aduaneiras, pois representará uma recompensa necessária diante do que as cidades e nós, como moradores, convivemos diariamente. A relação

porto x cidade depende de investimentos e tais valores auxiliariam demais a construção diária e complexa desse relacionamento. Ademais, este projeto, em meu entender, encontra respaldo legal e constitucional, apesar dos municípios que recebem os portos secos, localizados na chamada zona secundária (fora da zona primária), possam, em nome do gigante princípio da isonomia, pleitear igual tratamento – o que, novamente, em meu entendimento, não seria injusto, principalmente se levarmos em conta que, com a utilização dos regimes aduaneiros especiais, como o trânsito aduaneiro, entreposto aduaneiro, dentre outros, mais mercadorias estão sendo encaminhadas aos portos secos e ali desembaraçadas.

Mas entendo que este projeto importante para Santos e Guarujá está adormecido, devendo não só as respectivas prefeituras, mas também a sociedade organizada, fugindo de qualquer ideologia partidária que possa influir no andamento do projeto, lutarem pelo andamento mais célere e a aprovação, não se esquecendo de acompanhar o passo seguinte, a lei ordinária que definirá a distribuição. Que venham os recursos!!!

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 09/02/2021

ANTAQ QUER CRIAR BALCÃO VIRTUAL DE FRETES MARÍTIMOS

Fenamar cita preocupação. Consultor elogia, mas aguarda projeto

Por Fernanda Balbino - Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.142235:1612887303/Navio-alianca-cabotagem.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=cee34d9&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.142235:1612887303/Navio-alianca-cabotagem.JPG?f=2x1&pf=cee34d9&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Navio saindo do Porto de Santos: agência pretende implantar plataforma virtual para negociar fretes (Foto: Carlos Nogueira/AT)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) pretende criar um balcão virtual de fretes. O objetivo é ter um ambiente para troca de ofertas de transporte marítimo, conectando usuários e empresas do setor.

Para garantir a criação da plataforma, a agência reguladora abriu, ontem, um período para o recebimento de subsídios da comunidade marítima. As manifestações serão aceitas até 9 de março, exclusivamente por meio eletrônico.

O plano da Antaq prevê ampliar a competição entre as empresas do setor. Isto porque o tomador do serviço divulgará sua necessidade de transporte e os transportadores apresentarão suas propostas na plataforma virtual. Conforme a agência, a ideia é ofertar não apenas o transporte marítimo, mas toda a cadeia de serviços logísticos, garantindo uma solução completa aos usuários em um mesmo local.

Para o presidente da Federação Nacional das Agências Marítimas (Fenamar), Marcelo Neri, o plano da Antaq é visto com preocupação. O executivo afirma que a entidade é favorável “a ações inovadoras por parte do Governo que acompanhem o mercado de tecnologia atual e que visem simplificar, desburocratizar, facilitar e baratear os trâmites logísticos tanto para os usuários quanto para as empresas”.

Mas, neste caso, a preocupação gira em torno de eventuais controles do governo em relação ao livre mercado. “Nos parece mais sensato, dado o viés da pasta de economia do próprio Governo, que vinha defendendo mais espaço para a livre iniciativa privada, que estes portais de tecnologia que comungam de várias fontes, caso realmente tenham vantagem competitiva para todas as partes, possam ser promovidas pela própria iniciativa privada, e não, já que estamos falando de valores de mercado, como algo a ser eventualmente regulado pelo governo”, afirmou Neri.

O consultor portuário Marcos Vendramini aponta que a medida é bem-vinda. “Acredito tratar-se de uma ideia bem intencionada e que tem potencial para dar certo. Tudo dependerá das ideias e sugestões que configurarão os detalhes”.

Segundo o consultor, é preciso aguardar a metodologia como esta plataforma irá apresentar as demandas e as ofertas para suprir tais demandas.

“Para o transporte marítimo, não creio haver problemas relevantes, dado que praticamente toda a cadeia já opera em um formato de negócio e operação conhecido e com consistência”, disse Marcos Vendramini.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 09/02/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ INOVA E ABRE TOMADA DE SUBSÍDIOS SOBRE CRIAÇÃO DE ESPAÇO ELETRÔNICO PARA TROCA DE OFERTAS DE TRANSPORTE

As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 de 09/03/2021

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ realizará, no período de 08/02/2021 a 09/03/2021, Tomada de Subsídios Pública 01/2021-SOG, visando obter contribuições e subsídios acerca da proposta de criação de um espaço eletrônico (marketplace), de utilização facultativa, para troca de ofertas de transporte na navegação marítima.

Trata-se de uma plataforma eletrônica que conecta usuários e transportadores, os quais poderão ofertar não apenas o transporte marítimo, mas toda a qualidade de procedimentos na forma de uma solução logística completa aos usuários, em um mesmo local. Assim, uma empresa de navegação poderá ofertar não apenas o transporte aquaviário, mas um produto logístico que poderá incluir outros modais (OTM) ou mesmo serviços dos mais variados, que auxiliarão aos clientes de formas diversas.

O Sistema Eletrônico de Estímulo ao Transporte Marítimo – Setmar, nome escolhido para ferramenta, tem como principal objetivo facilitar a interação entre os usuários – aqueles que demandam o transporte e as empresas de navegação que ofertam os serviços, em especial, para cargas de origem e destino no país, como informou o superintendente de Outorgas da ANTAQ, Alber Vasconcelos, que explica como funcionará o sistema:

“Os usuários incluirão as informações das cargas pretendidas e as empresas de navegação terão um espaço para fornecimento de ofertas de serviço que melhor atendam aos clientes, tudo de modo eletrônico. A operação se dará sem a intervenção direta da agência. O espaço utilizado será uma adaptação do já utilizado para consultas ao setor”, salientou.

De acordo com Vasconcelos, as principais vantagens da ferramenta são a transparência nas informações; redução no tempo de busca comercial e maior oferta de serviços aos usuários de transporte; ampliação do uso do transporte aquaviário (modalidade marítima) no transporte de mercadorias/cargas na costa nacional; e possibilidade de ofertas que englobem soluções logísticas completas.

Por se tratar de um projeto originado a partir de questionamentos do próprio mercado, a expectativa, segundo o superintendente da ANTAQ, é de um bom recebimento da ferramenta pelo setor. “Além de ser uma fonte rica de informações, permitindo ampliar o conhecimento do transporte aquaviário, o sistema assegurará a ampla divulgação a potenciais consumidores/usuários, estimulando a cabotagem nacional”, afirmou.

A expectativa, de acordo com o superintendente de Outorgas da ANTAQ, é de colocar o sistema operacional ainda no primeiro semestre de 2021.

Participação

O questionário relativo à Tomada de Subsídios Pública nº 01/2021-SOG está disponível aqui.

As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 09/03/2021, exclusivamente por meio e na forma do questionário eletrônico, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido, exclusivamente através do e-mail: anexo_tomada01SOG2021@antag.gov.br, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado para esta Tomada de Subsídios anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas, fotos, sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do questionário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do questionário eletrônico, poderá fazê-la utilizando o computador da Secretaria-Geral - SGE, desta Agência, no caso de Brasília, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no sítio da ANTAQ.

As contribuições recebidas na forma deste Aviso serão disponibilizadas aos interessados no sítio da Agência: www.gov.br/antag

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data : 10/02/2021

ANTAQ REALIZARÁ CONSULTAS PÚBLICAS PARA ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS EM FORTALEZA E SUAPE (PE)

Contribuições poderão ser feitas a partir de 15 de fevereiro

A ANTAQ realizará consultas públicas, entre os dias 15 de fevereiro a 31 de março, para receber contribuições visando ao aprimoramento dos documentos relativos aos arrendamentos de duas áreas portuárias: uma no Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros/Porto de Suape (PE), denominada área SUA07, para movimentação e armazenagem de granéis vegetais, granéis minerais e carga geral; e outra no Porto Organizado de Fortaleza (CE), denominada MUC59, destinada à movimentação e armazenagem de granel líquido combustível, especialmente nafta. São as audiências públicas Nos 5 e 6 de 2021.



https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/noticias/copy_of_PortodeFortalezaElderBarretoL_eilo.jpg/@_images/ec38321b-28e2-41d4-8be0-f0b57fa88c4a.jpeg

Porto de Fortaleza (Foto: Elder Barreto): área a ser arrendada será para movimentação de granel líquido

As minutas jurídicas e os documentos técnicos relativos às consultas públicas estarão disponíveis no seguinte

endereço eletrônico: <https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/participacao-social/>.

As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 31 de março, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico que estará disponível em <https://www.gov.br/antag/pt-br>, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE) da ANTAQ, no caso de Brasília (DF), ou nas suas unidades regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no site da ANTAQ.

Com o objetivo de fomentar a discussão e esclarecer eventuais dúvidas sobre os futuros arrendamentos, serão realizadas audiências públicas, na forma presencial ou telepresencial a depender das condições de saúde pública vigentes, em data, horário e local a serem definidos e comunicados oportunamente.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data : 09/02/2021

ANTAQ APRESENTA AÇÕES PARA 2021 EM REUNIÃO COM O MINFRA

Entre elas estão a elaboração do aplicativo “Navegue Seguro” e da metodologia de cálculo do custo da carga administrativa

A ANTAQ apresentou uma série de ações previstas para 2021 durante reunião com representantes do Ministério da Infraestrutura. O encontro aconteceu nesta terça-feira (9) na sede da Agência, em Brasília. Participaram os diretores Eduardo Nery (geral) e Adalberto Tokarski, os superintendentes da Agência, além do secretário-executivo, Marcelo Sampaio, e do secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, do Ministério da Infraestrutura.

Em relação à regulação, o superintendente Bruno Pinheiro destacou o trabalho da Agência na padronização das rubricas dos serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e na metodologia de cálculo do custo da carga administrativa, o chamado fardo regulatório. “Isso propiciará mais segurança jurídica, transparência e mais exatidão nas nossas decisões”, afirmou.



https://www.gov.br/antaq/pt-br/assuntos/noticias/ReunioFotoMinfra.jpg/@_@images/5bbb71e4-4368-4392-b76b-79fc2e109cbd.jpeg

Diretores da ANTAQ e representantes do Minfra: trabalho em parceria

Na área de outorgas, o superintendente Alber Furtado destacou a importância de fortalecer o instituto do contrato de transição, evitando possíveis judicializações e promovendo um ambiente regulatório confiável. Em relação à fiscalização, a superintendente Gabriela Coelho destacou a competência da Agência de fiscalizar os investimentos realizados por arrendatários, em especial nas prorrogações antecipadas, e pelos terminais de uso privado. Para isso, a Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais (SFC) da ANTAQ priorizou para 2021 a elaboração de um sistema que permitirá que as equipes de fiscais possam inserir dados relativos aos acompanhamentos das fiscalizações comparando os valores já despendidos com as obrigações contratuais totais.

Gabriela Coelho também destacou que a SFC busca investir no controle social para se fazer ainda mais presente na rotina dos usuários, em especial os da Região Norte. “Está em elaboração o aplicativo ‘Navegue Seguro’, que possibilitará o acesso pelos usuários das principais informações relativas à navegação interior, bem como a possibilidade de realizar denúncia em tempo real caso identifique alguma desconformidade nas embarcações.”

Estudos

O superintendente de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade, José Renato Fialho, informou que a Agenda Plurianual de Estudos da ANTAQ (2021/2024) foi aprovada em Reunião

Ordinária de Diretoria. Para este ano, estão previstos diversos estudos, entre eles a sistematização de um mecanismo de análise e apuração de possíveis abusividades relacionadas à cobrança de THC de usuários por parte dos armadores que atracam em instalações portuárias brasileiras; e uma pesquisa de satisfação dos usuários da navegação de travessia. Fialho também destacou a intenção da Agência em expandir o Índice de Desempenho Ambiental para outros entes regulados, entre eles arrendatários e operadores portuários.

O superintendente de Administração e Finanças, Joelson Miranda, fez um panorama geral sobre o orçamento da Agência e o quantitativo de servidores que a ANTAQ possui.

Para o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, essas reuniões com o Ministério da Infraestrutura são fundamentais para estreitar ainda mais a parceria de trabalho entre a agência reguladora e o poder concedente. “É um troca de informação importante para que o setor aquaviário possa se desenvolver ainda mais.” Adalberto Tokarski afirmou que a parceria entre ANTAQ e Ministério da Infraestrutura é importante para o setor regulado e para o Brasil.

O secretário-executivo, Marcelo Sampaio, também destacou a parceria como forma de fortalecer a regulação. “O setor aquaviário vem crescendo muito”, afirmou, lembrando o projeto BR do Mar, que está em tramitação no Congresso Nacional.

Para o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, a ANTAQ vem cumprindo seu papel, principalmente no programa de arrendamentos portuários do governo federal, além de contribuir para um ambiente concorrencial mais saudável.

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data : 09/02/2021

ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL PARA ARRENDAMENTO DO TERMINAL MAC14 NO PORTO DE MACEIÓ

Terminal vai movimentar e armazenar carga geral, especialmente cavaco de madeira



https://www.gov.br/antaq/pt-br/assuntos/noticias/antaq-realiza-audiencia-publica-virtual-para-arrendamento-do-terminal-mac14-no-porto-de-maceio/Screenshot20210208152623.png/@_@images/10ec5dad-033c-4997-81ad-936e399004a7.png

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ realizou nesta segunda-feira (8) audiência pública virtual referente ao arrendamento do terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de carga geral, especialmente cavaco de madeira, localizado no Porto Organizado de Maceió/AL, denominado área MAC14. A audiência virtual teve por finalidade debater e tirar dúvidas sobre os documentos técnicos e jurídicos relativos à licitação da área, que estão em consulta pública até 10/02/2021 no portal da Autarquia na internet.

A Audiência foi conduzida pelo presidente da Comissão Permanente de Licitação da ANTAQ – CPLA, Bruno Pinheiro, e contou na sua abertura com a participação do diretor-geral da Agência, Eduardo Neri, do também diretor da Autarquia, Adalberto Tokarski, do diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias do Ministério da Infraestrutura, Fábio Lavor, do assessor comercial do Porto de Maceió, Fábio Saboya, e do presidente da Companhia Docas do Rio Grande do Norte - Codern, almirante de esquadra Elis Treidler Öberg. Na oportunidade, o assessor técnico da EPL, empresa responsável pelo estudo do arrendamento do terminal, Leonardo Takei, fez a apresentação do projeto.



Ao abrir a audiência, o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, destacou o programa de arrendamentos do Porto: “O Porto de Maceió está de parabéns, com melhorias que também são percebidas na sua gestão, e não é por acaso que registrou um crescimento de quase 16% na movimentação de cargas no ano passado”, afirmou. Em relação a audiência pública do MAC14, Nery disse que será “um marco decisivo para o aprimoramento do edital e do sucesso da contratação da empresa que vencerá o leilão”.

Para o diretor Adalberto Tokasrki, a disponibilidade de mais áreas, com a consequente diversificação das cargas movimentadas, “é extremamente estratégica para dar sustentação ao Porto de Maceió”. Nesse sentido, “minha expectativa é altamente positiva para o aprimoramento das ferramentas e o sucesso do leilão do MAC 14”, salientou.

Creditando o sucesso das licitações portuárias ao trabalho conjunto da ANTAQ, Secretaria Nacional de Portos, administrações portuárias e à Empresa de Planejamento e Logística, o diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias do Ministério da Infraestrutura, Fábio Lavor, destacou a participação da sociedade nas audiências públicas. “A gente sempre espera receber contribuições. Em todos os nossos projetos, a modelagem que entrou na audiência pública foi diferente da que saiu. E isso tem sido um fator de sucesso muito grande nas licitações portuárias”, apontou.

O terminal

A área MAC14 possui 32.938 m² e se destina à movimentação e armazenagem de carga geral, especialmente cavaco de madeira. O prazo contratual é de 15 anos, se iniciando em 2022, sendo os dois primeiros anos pré-operacionais. O terminal compartilhará o cais público adjacente ao berço 5 com outras operações do porto, atendendo a uma demanda estimada de 477 mil toneladas de cavaco de madeira/ano.

Entre os principais investimentos a serem realizados pelo futuro arrendatário estão a preparação e pavimentação da área; sistema de combate a incêndio; construções civis; sistema de recepção rodoviária; correias transportadoras; elevador de empilhamento; dois shiploaders com capacidade nominal de 425 toneladas/hora; e pás carregadeiras. O terminal contará com um pátio para armazenagem de 40.000 toneladas.

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data : 08/02/2021

ANTAQ PRORROGARÁ ATÉ 21 DE FEVEREIRO PRAZO DE ENVIO DE CONTRIBUIÇÕES PARA DESESTATIZAÇÃO DA CODESA

Anúncio foi feito pelo diretor-geral da Agência, Eduardo Nery, durante webinar organizado pela ABTP

O diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, participou, nesta terça-feira (9), do webinar “Diálogo com as Associadas da ABTP”, evento organizado pela Associação Brasileira dos Terminais Portuários para discutir a desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo. Nery informou que o prazo de envio de contribuições para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos para a licitação do projeto de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), bem como sobre a concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho, será prorrogado até 21 de fevereiro. “Acabei de assinar a prorrogação da consulta pública”, afirmou o diretor-geral durante o evento virtual. O prazo anterior acabaria nesta quarta-feira (10).

Os interessados em contribuir para a audiência e consulta públicas nº 19/2020 poderão enviar suas sugestões para a ANTAQ, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site <http://portal.antaq.gov.br>.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos estão disponíveis para consulta no endereço eletrônico: portal.antaq.gov.br/index.php/aceso-a-informacao/audiencia-publica-2/.

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data : 09/02/2021



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

OPORTUNIDADES QUE O SEU NEGÓCIO PERDE QUANDO NÃO POSSUI UM SITE PERSONALIZADO

Por Rafael - Categoria: Notícias Corporativas

Uma empresa que não possui um site personalizado pode acabar ficando para trás na competição pela venda e também pela fidelização de clientes, ainda mais em tempos onde compras online viraram uma tendência, que permanece em uma crescente.

Essa personalização nada mais é do que a forma de uma empresa apresentar a identidade própria por meio de uma página de vendas, ofertando seus produtos e serviços, ao mesmo tempo que chama atenção de usuários.

Mesmo com toda a importância dessa modificação particular, muitos sites de empresa acabam mostrando cada vez mais imagens desinteressantes e, até mesmo, sem nenhum tipo de oportunidade de experiência, caindo, então, no esquecimento por parte de clientes.

Ao longo do seguinte texto, você entenderá mais sobre como essa preocupação com a personalização pode trazer grandes vantagens para uma empresa, bem como quais riscos você corre quando não aposta em um site personalizado. Confira!

O que é um site personalizado?

Hoje em dia, grande parte das movimentações relacionadas à compra e venda de produtos e serviços acontece por meio da internet, uma ferramenta que melhorou a forma de comunicação entre pessoas em todo o mundo, que possuem alguns objetivos similares.

Dessa maneira, podemos entender que uma empresa que está fora da internet, seja pela ausência nas redes sociais ou em plataformas digitais, como sites e e-commerces, acaba perdendo oportunidades de venda, podendo então entrar no prejuízo.

Mas estar na internet de maneira correta vale muito mais do que apenas se cadastrar em um site e ter um espaço online. Pelo contrário, é preciso criar a comunicação e identidade de sua marca nesses lugares cibernéticos, focando sempre na personalização.

Mas afinal, o que é personalização? Podemos entender que essa é uma ferramenta multimidiática, encontrada apenas em sites na internet, que podem ter a possibilidade de mexer em estruturas de uma página inteira, deixando-a mais parecida com o negócio.

Essa função dentro da plataforma pode ser facilmente gerenciada através de aplicativos e sistemas próprios de construção de sites, geralmente promovidos por meio de desenvolvedores, que baseados no design escolhido, replicam digitalmente a cara nova.



Por exemplo, em um site onde são vendidas mesas de aço inox industrial, é interessante que o cliente tenha acesso a informações sobre o produto, além de acessos dentro do site, onde ele possa comparar marcas, cores e, até mesmo, outros tipos de utensílios.

Além de botões com pesquisas e setores específicos de cada produto ou serviço sendo oferecidos na plataforma, é interessante combinar todos os itens em uma praticidade de entendimento, já que muitas pessoas vão entrar no site de casa, sem ajuda.

Sobre isso, é interessante colocar assuntos de navegação próximos, como no caso de uma loja de construção, onde são oferecidos alguns tipos de porta transvision e também de fechaduras de porta, de forma a complementar as vendas.

Uma outra preocupação dentro de um site personalizado é fazer com que a navegação seja fácil de ser entendida, dessa forma, mantendo ícones e lugares do site à vista do usuário, que pode não achar interessante caçar aquilo que quer comprar.

A personalização é uma forma atraente de compra também. Quanto mais um site permite com que aquele produto pareça fácil de ser acessado, mais o cliente se sentirá induzido a comprá-lo, e por isso se faz importante o design dessa plataforma.

Por exemplo, um site de serviços de corte e dobra de aço pode não ser tão interessante quando apresentado em cores rosas, ou juntando figuras de desenhos animados em torno da plataforma, pois além de não passar credibilidade, não faz parte da comunicação da empresa.

Situações que a falta de personalização gera

Até aqui entendemos que a personalização faz parte da escolha do público. Afinal, um usuário vai dar preferência para uma página bem montada e com elementos compatíveis com o ideal da marca.

Então, cuidar da valorização da imagem digital também é uma forma de aumentar a credibilidade de seus clientes, já que estar bem visível dentro da internet é sinônimo de reconhecimento e autoridade, elementos que negócios não devem perder.

Caso esse cuidado não aconteça, algumas desvantagens podem acabar surgindo, gerando prejuízos e dores de cabeças para empresários, que serão obrigados a rever suas estratégias e as formas como aparecem na web.

1 - Desistência do cliente

Uma das principais delas dentro de um assunto de personalização é a desistência do cliente pela compra no lugar, já que à primeira vista um site que não identifica a empresa pode não parecer confiável para servir como local de compra.

Isso acontece porque, hoje em dia, muitas pessoas se preocupam com a segurança na internet, que é constantemente alvo de planos para roubos de senhas, dados e informações de cartões e outras formas de transação bancária.

Por isso, um site que não apresenta o mínimo de arrumação virtual, não deixando claro que seja um local seguro para compra, e nem ao menos apresentando selos de empresa de segurança eletrônica ou de proteção total de dados, pode acabar sendo deixado de lado.

Isso leva, muitas vezes, à desistência da compra, já que grande parte dos clientes não se sente protegida e muito menos animada em comprar no lugar. Aliado a isso, o site pode não oferecer recursos práticos, tornando toda experiência algo negativo.

2 - Perda de oportunidades de ganho

Uma empresa sem nenhum tipo de personalização em seu site na internet acaba perdendo outras oportunidades de ganhos, como no caso de anúncios em banners localizados em toda a plataforma, geralmente gerenciados por um sistema paralelo.

Nesses casos, uma loja online que tem como foco a venda de bomba de água centrífuga, por exemplo, pode utilizar o espaço dentro do site para propagar anúncios de empresas diversas, mas que tenham um foco parecido, como no caso de eventos de agronegócio na cidade.

3 - Falta de informação = concorrência mais forte

A falta de personalização também acarreta na falta de informação, ou seja, uma página sem dados relevantes e importantes acaba perdendo clientes para a concorrência. Afinal, ninguém gosta de se deparar com páginas vazias.

Por isso, além de uma questão estrutural de informações, uma empresa que não personaliza seu site na internet pode estar ficando de fora de um mercado, que atualmente sustenta milhões de pessoas que trabalham com vendas ou produção de conteúdo.

Vendo essa realidade, é interessante que empresas procurem formas de reverter essa falta de estruturação, pensando em formas de organizar seus espaços online e entregar tudo aquilo que o público deseja em questão de ambiente virtual de qualidade.

Como melhorar sua plataforma

Ao entender melhor tudo aquilo que prejudica a navegação e o interesse dos possíveis clientes da sua empresa dentro da sua plataforma online, é possível pensar em algumas soluções para reverter essa situação, sempre pensando em economia e facilidade.

Em termos de personalização, a primeira dica para modificar um site na web e transformá-lo na maior fonte de informação e experiência para usuários, é investir em um desenvolvimento da plataforma, feito por profissionais qualificados.

Por exemplo, para personalizar um site de uma loja de construções focada em vendas de bico de aquecimento para maçarico, profissionais de design podem montar a estrutura do site da melhor maneira possível, pensando em comunicar itens como:

- Vendas da empresa;
- Formas de contato;
- História do negócio;
- Página de pagamento;
- Itens mais comprados;
- Entre outros.

Além disso, também é interessante integrar o site com redes sociais, presentes em ícones, que podem ser acessados em lugares estratégicos da plataforma. Essa ligação com outras plataformas é necessária para que aconteça uma maior conexão entre clientes.

Após a fase de construção dos principais itens do site, o profissional de design deve repassar todo o projeto de personalização do seu site para um desenvolvedor, que vai traduzir todas as especificações para um formato computadorizado.

Dessa forma, seu site passará a existir no mundo online, apresentando cada uma das especificações pensadas e construídas. É importante que todo esse processo seja feito pensando na experiência do cliente, ou seja, deve ser fácil de acessar.

Isso é tão importante dentro de uma personalização, porque é dentro de casa ou do trabalho, por computadores ou celulares, que uma pessoa poderá acessar a página da sua empresa, podendo se encantar rapidamente, ou deixar a página em um segundo.

Um site especializado em vendas de portão basculante preço, por exemplo, deve fornecer em sua página inicial um acesso rápido ao produto. Infelizmente, quando isso não acontece, a marca acaba perdendo clientes para a concorrência.

Considerações finais

Focar em uma organização e personalização da sua plataforma online pode alavancar as vendas do seu negócio, enquanto satisfaz seu público comprador.

Então, não importa se o seu negócio seja focado em alimentação fitness ou em revenda de motor Garen, é necessário apostar fielmente nessa estratégia.

Por isso, não deixe de utilizar as melhores técnicas para trazer para o seu site a melhor forma de experiência de usuário possível dentro da internet!

Esse texto foi originalmente desenvolvido pela equipe do blog Guia de Investimento, onde você pode encontrar centenas de conteúdos informativos sobre diversos segmentos.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 10/02/2021

TRABALHO HÍBRIDO: ESSENCIAL PARA O PRESENTE E FUTURO DO TRABALHO

Redação Portogente

A pandemia do novo Coronavírus, somada a uma série de acontecimentos socioeconômicos, trouxeram transformações significativas a todos; mas 2020 ficará na memória também com mudanças positivas.

No mundo corporativo por exemplo, segundo o Guia Salarial Robert Half 2021, 62% dos executivos entrevistados na pesquisa, aprovam o trabalho remoto e tiveram experiência positiva durante a pandemia. Outro dado interessante de observar é que 74% dos empregadores apoiam adotar um modelo de trabalho híbrido, ou seja, parte home office e parte no escritório.



[4https://portogente.com.br/images/Trabalho_h%C3%ADbrido_pexels-august-de-richelieu-4427957-768x513.jpg](https://portogente.com.br/images/Trabalho_h%C3%ADbrido_pexels-august-de-richelieu-4427957-768x513.jpg)

Esse “caminho do meio” está totalmente atrelado às tecnologias de videoconferência, colaboração e interoperabilidade. Com novas possibilidades de investimento e expansão, o hibridismo trouxe às organizações uma nova mentalidade: o engajamento ao trabalho ultrapassa os espaços físicos da empresa e os colaboradores ganham ainda mais autonomia e flexibilidade nas suas atividades. Grande parte dos profissionais

mencionam um ganho de qualidade de vida com o ganho de tempo perdido antes no trânsito ou viagens a trabalho.

Os ambientes híbridos de reunião, unem pessoas e equipes independentemente de onde estejam e promovem infinitas possibilidades de comunicação e colaboração. Eles são feitos a partir de soluções de videoconferência hospedados na nuvem como, Microsoft Teams, Google Meet e Zoom, ou de sistemas tradicionais como Cisco e Poly, que através da interoperabilidade feita pela Pexip, conecta toda a tecnologia de videoconferência em uma única solução.

Nesses novos tempos, o que prevalece é o local onde as pessoas se sentem mais produtivas, criativas e felizes. Um ganho sem dúvida na forma de ver e vivenciar o trabalho. E a tecnologia entra neste caso, como maior aliada.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 09/02/2021

RENOVAÇÃO DO ARRENDAMENTO DO TERMINAL DO PORTO DE ANGRA DOS REIS É TRATADA EM VISITA TÉCNICA DA SECRETARIA DE PORTOS

ASSCOM CDRJ - Categoria: Notícias Corporativas



https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/02/Flavia_Takafashi-768x575.jpeg

Em função dos estudos em curso para renovação do contrato de arrendamento do Terminal Portuário de Angra dos Reis (TPAR) pela empresa Splenda Port, a diretora do Departamento de Gestão de Contratos de Arrendamento e Concessões da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Flavia Takafashi, realizou uma visita técnica ao Porto de Angra dos Reis, na última quinta-feira (04).

Pela Docas do Rio, estiveram presentes o diretor de Negócios e Sustentabilidade, Jean Paulo Castro e Silva; o diretor de Gestão Portuária, Mário Povia; o superintendente de Gestão Portuária de Itaguaí e Angra dos Reis, Alexandre Neves; o gerente do Porto de Angra dos Reis, Anderson Pereira; e o gerente de Gestão de Negócios, Filipe Peixoto. Também participaram do encontro os executivos da arrendatária e representantes da Câmara de Vereadores do município. Depois de conhecerem a infraestrutura e as instalações do terminal, os visitantes assistiram a uma apresentação da Splenda Port, que mostrou seu modelo de atuação, as perspectivas de novos negócios e os investimentos para o terminal.

Segundo o diretor de Negócios e Sustentabilidade da Docas do Rio, Jean Paulo Castro e Silva, o plano de investimentos da Splenda Port se mostra em sinergia com o crescimento e relevância das atividades offshore no Complexo Portuário de Angra dos Reis, bem como o desenvolvimento turístico ambicionado pelo Governo Federal. “No seu pleito de prorrogação do contrato de arrendamento, a arrendatária apresentou plano de investimentos de R\$51,4 milhões, entre aquisição de equipamentos e obras de infraestrutura, que incluem dragagem de berços para 10 metros de profundidade, o que tornará o Porto de Angra dos Reis mais competitivo como base de apoio offshore e também adequado para a atividade receptiva de passageiros”, ressaltou o diretor.

A Splenda Port adquiriu o controle acionário do TPAR no final do ano de 2019 e realizou uma série de reuniões com a Diretoria da Docas do Rio para que fossem melhoradas as condições comerciais do arrendamento na renovação do seu contrato.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 08/02/2021

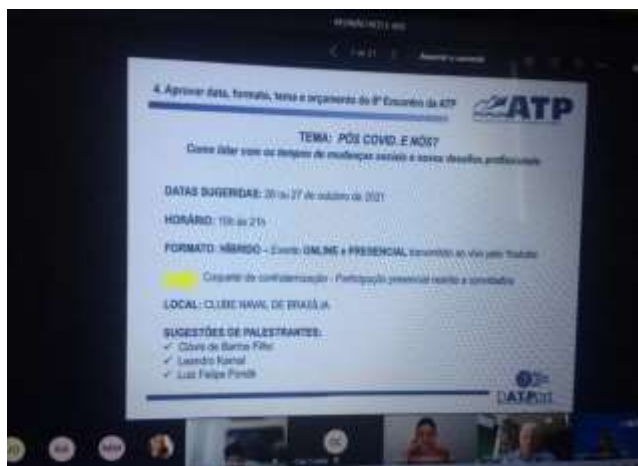


O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

ASSEMBLEIA E CONSELHO APROVAM FRENTES DE TRABALHO E DEBATEM ALTERAÇÕES NA LEI DOS PORTOS

Informação: Portos Privados (10 de fevereiro de 2021)

A 43ª Assembleia Geral Extraordinária e 47ª Reunião do Conselho Diretor da ATP (Associação de Terminais Portuários Privados), realizadas por videoconferência nesta terça-feira (9/2), debateram, entre outros temas, as sugestões de alterações às leis do setor portuário nº 10.233 e nº 12.815, além das frentes de trabalho para 2021.



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/02/assembleia-e-conselho-aprovam-frentes-de-trabalho-e-debatem-alteracoes-na-lei-dos-portos-768x557.jpg>

As leis tratam, respectivamente, da reestruturação dos transportes aquaviários e terrestres (Lei nº 10.233) e da exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias (Lei nº 12.815). “Temos pleitos importantes ligados a melhorias na regulação dos TUPs”, frisou o Diretor Presidente da ATP, Murillo Barbosa.

/Ele reforçou que a ideia é fazer a entrega presencial do documento com as contribuições, elaborado pela Coalizão de entidades do setor portuário, ao ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas. A Assembleia aprovou as frentes de trabalho para 2021 pautadas pelos quatro pilares de atuação da ATP: regulação, segurança jurídica, infraestrutura e competitividade.

O grupo debateu ainda sugestões de temas para o 8º Encontro ATP, que será realizado em outubro deste ano, e aprovou a indicação de Murillo Barbosa para assumir o cargo de Diretor das Câmaras de Investimento e Comércio Brasil-Panamá e Brasil-China.

Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data : 10/02/2021

CONTROLADORIA-GERAL DO ESTADO E PORTO DE SUAPE CONSOLIDAM PARCERIA

Informação: Complexo Industrial Portuário de Suape (10 de fevereiro de 2021)

A parceria entre a Secretaria da Controladoria-Geral do Estado (SCGE) e o Porto de Suape foi reafirmada esta semana durante reunião virtual com a participação da secretária Érika Lacet e o novo presidente da estatal, Roberto Gusmão, que assumiu o cargo no dia 1º de fevereiro. Atualmente, as instituições trabalham em projetos de inovação tecnológica nas áreas de ouvidoria e compliance. “Suape é um parceiro estratégico. Nossa ideia é fortalecer esse vínculo com uma relevante troca de experiências, já que eles são referência na atuação em tecnologia, compliance e governança corporativa”, destacou a secretária.

Apesar de recém-empossado, Roberto Gusmão ratificou o interesse em dar continuidade aos dois Grupos de Trabalho que estão em atividade. Para ele, também é atribuição das empresas públicas apoiar os projetos da administração estadual. “Nosso propósito é contribuir para a melhoria dos serviços prestados aos cidadãos. E essa parceria com a Controladoria trará excelentes resultados para o Governo de Pernambuco e, conseqüentemente, para toda a sociedade”, pontuou. O secretário-executivo da SCGE, Filipe Castro, também participou do encontro.

DESTAQUE – Suape ficou entre os primeiros colocados no Índice de Adequação das Estatais (IAE), indicador criado pela SCGE para medir a conformidade dessas empresas à Lei nº 13.303/2016 (Lei das Estatais) e ao Decreto Estadual nº 43.984/2016. No exercício de 2019, último período divulgado pela Controladoria, a estatal conseguiu atingir 97%. Para chegar a essa classificação, o índice avalia 29 pontos de controle para as estatais de grande porte e 25 para as de pequeno porte, além da análise das melhores práticas de governança corporativa.

Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data : 10/02/2021

ESTAÇÃO ANTÁRTICA COMANDANTE FERRAZ COMEMORA SEU 37º ANIVERSÁRIO

Informação: Marinha do Brasil (10 de fevereiro de 2021)



https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/02/ewtbwhe_rswfadgngfgf.jpg

Durante a cerimônia foi realizada celebração inter-religiosa, lembrando a primeira missa brasileira no Continente Gelado, em 1984

Foi comemorado, em 6 de fevereiro, o 37º aniversário da Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF), com a participação dos integrantes do Grupo-Base POLARIS, além de representantes da Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, do Navio de Apoio Oceanográfico “Ary Rongel” e de funcionários da empresa China Electronics Import and Export Corporation.

Inicialmente conformada por oito módulos contêineres e com capacidade para acomodar 12 pessoas, a inauguração da EACF estabelecia os alicerces que tornariam presente a presença física do Brasil na Antártica. Hoje, a recém-reinaugurada EACF ocupa um complexo de cerca de 4.500 m², dispõe de 17 laboratórios, equipados para atender pesquisas de alto nível em diversas áreas do conhecimento, e conta com acomodações para 64 pessoas.

Casa do Brasil na Antártica, a EACF representa a concretização das aspirações nacionais de estar presente e desenvolver atividades de pesquisa científica no Continente Branco, contribuindo para que o País mantenha a condição de Membro Consultivo do Tratado Antártico e tenha assegurado direito a voz e voto na definição do futuro do Continente.

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

Data : 10/02/2021

REPRESENTANTES DA PORTOS RS VISITAM O CAPITÃO DOS PORTOS DE PORTO ALEGRE



https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/02/982_1-768x576.jpeg

O Superintendente da Portos RS, Fernando Estima, realizou uma visita de boas-vindas ao Capitão dos Portos de Porto Alegre, Átrio de Oliveira Cruz, junto com os diretores da autarquia Cristiano Klinger, Diretor de Gestão, Administrativo e Financeiro, e Bruno Almeida, Diretor dos Portos Interiores.

Durante o encontro, que visa estreitar ainda mais as relações entre as duas instituições, os representantes abordaram panoramas da Portos RS e a modernização da estrutura portuária no Rio Grande do Sul. A Capitania dos Portos tem um papel importante em nosso estado. O trabalho realizado e a parceria de muitos anos da Portos RS com a Capitania permitem o desenvolvimento das navegações no sul do país em prol da geração de emprego e renda para todo o Estado.

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

Data : 10/02/2021

PRESIDENTE DA INVEST SP APRESENTA PLANOS PARA A RETOMADA 2021-2022 EM WEBINAR

Informação: ACS (10 de fevereiro de 2021)

O presidente da Investe São Paulo, Wilson Mello, apresentou na manhã desta segunda-feira (08) quais são os planos econômicos do Governo do Estado para os próximos anos, após a crise causada pela pandemia.



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

Em sua apresentação no webinar Retomada 2021-2022 São Paulo, que durou um pouco mais de 30 minutos, Wilson ressaltou os grandes potenciais do Estado como ser a 3ª Maior Economia e Mercado da América Latina, ter 32% do PIB brasileiro, ser o maior produtor

mundial de açúcar, etanol e suco de laranja, ter o maior Porto da América Latina, entre outras vantagens.

“São Paulo é considerado um país dentro de um país. Se fôssemos considerados como um, estaríamos na 21ª posição da economia mundial. Enquanto o PIB do País cresceu 1,1%, em 2019, no Estado de São Paulo, esse crescimento foi de 2,5%”.

Para o plano de retomada, o presidente da Invest SP explicou que Governo separou seis eixos considerados importantes: obras de infraestrutura pública, ações de desenvolvimento sustentável, iniciativas para dinamização setorial, projetos para redução das desigualdades, modernização do ambiente de negócios e integração à economia global.

“Acreditamos, que em 2020, mesmo com a crise do COVID-19, nossa economia vai apresentar um crescimento positivo. Estamos trabalhando para que em 2021 o Estado de São Paulo seja a mola propulsora da economia nacional. Esse encontro faz parte do nosso esforço de trabalharmos em conjunto com o setor privado na busca por investimentos produtivos para a geração de empregos”.

Varejo

O setor do varejo, principalmente o e-commerce, é uma das grandes apostas do Estado para a geração de empregos. “Nós sabemos que este setor tem uma grande capacidade de crescimento em gerar investimento e consequentemente empregos. Pretendemos criar 2 milhões de empregos diretos e indiretos nessa área. Acreditamos na força dos canais convencionais e digitais. A pandemia acelerou muito a legislação no que diz respeito ao digital. Para acompanhar essa nova dinâmica, tentamos facilitar a complexidade do setor market place e no que diz respeito a estoques e entregas”.

Crédito acumulado

As alterações na cobrança do ICMS, autorizadas em outubro do ano passado e que entraram em vigor em janeiro deste ano, também foram abordadas por Wilson Mello. “Sabemos que o acúmulo e retenção de créditos atrapalha o desenvolvimento econômico do Estado. Dialogamos com diversos setores que sofreram impactos, como a redução de benefícios, com essas mudanças. A InvestSP atua como uma facilitadora de investimentos no Estado de São Paulo. Este encontro foi muito importante para mostrar aos empresários que estamos à disposição para escutá-los e buscar soluções que os auxiliem a investir nos municípios paulistas”.

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

Data : 10/02/2021

COSAN/GUIMARÃES: ESTAMOS PRONTOS PARA A APROVAÇÃO NO CADE DA COMPRA DA BIOSEV PELA RAÍZEN

informação: Broadcast (9 de fevereiro de 2021)

O presidente da Cosan, Luis Henrique Guimarães, disse há pouco que toda a equipe da Raízen, subsidiária da companhia, trabalhou muito nas duas últimas semanas para concretizar a compra da Biosev, segunda maior companhia de açúcar e álcool do País, que pertence ao grupo Louis Dreyfus. Segundo ele, todos estão prontos para executar o projeto e tomar as ações em relação à aprovação da operação pelo Cade e as condições estabelecidas no acordo.



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/02/luis-henrique-guimaraes.jpg>

Luís Henrique Guimarães, Presidente da COSAN – Foto: Reprodução

“É um plano de integração muito sólido que vamos entregar. A questão é a eficiência, é isso que vale, a diferenciação, o portfólio de produtos e a evolução do modelo de negócios. Como acionistas estamos muito animados com o que está sendo feito”, comentou durante teleconferência com analistas para detalhar o acordo, anunciado nesta segunda-feira.

O contrato prevê a aquisição da totalidade das ações da Biosev pelo valor de R\$ 3,6 bilhões, além de troca de ações, com emissão de 3,5% de ações preferenciais da Raízen para a Hédere Investimentos e Participações, controladora da empresa do segmento sucroenergético. A parte em dinheiro servirá para a Hédere reduzir o endividamento da produtora de açúcar, etanol e energia. Com isto, a Biosev será transferida para a Raízen livre da dívida atual.

Segundo os executivos, a operação segue à risca os princípios de disciplina de capital e não impactará a alavancagem da Raízen, preservando o perfil de crédito da companhia, que hoje é “grau de investimento” por três agências de rating globais.

Com a integração, a Raízen passará a contar com um total de 35 unidades produtoras, totalizando uma capacidade instalada de 105 milhões de toneladas de cana e cerca de 1,3 milhão de hectares de área cultivada. O acordo contempla nove unidades produtoras da Biosev (seis no Estado de São Paulo, duas no Mato Grosso do Sul e uma em Minas Gerais), que têm capacidade instalada de moagem de até 32 milhões de toneladas de cana. A operação inclui também cogeração de energia, com capacidade de exportação de até 1.3 GWh de energia elétrica/ano, e uma área de 280 mil hectares de cana plantada.

Durante a apresentação, os executivos disseram que a combinação com os ativos da Biosev está em linha com o propósito da companhia de liderar a transição energética, convergindo com a agenda global que se intensifica na direção de uma economia de baixo carbono. “Mais do que ampliar a produção de etanol, açúcar e bioenergia, esta é uma oportunidade de potencializar os negócios usando tecnologia para alavancar a produtividade e o aproveitamento da cana nas biorrefinarias, com possibilidade de expansão do nosso etanol de segunda geração e biogás”, diz Ricardo Mussa, presidente da Raízen.

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

Data : 09/02/2021

NOVA ESCALA DO PORTO DE PARANAGUÁ GERA POLÊMICA E ENFRENTA RESISTÊNCIA DOS TRABALHADORES

Informação: Revista Portuária (9 de fevereiro de 2021)

Apesar de trazer diversos benefícios comprovados aos TPAs e operadores portuários, aumento no número de escalas de trabalho de duas para quatro vem causando polêmica entre os sindicalizados

Responsável por conectar os operadores portuários aos trabalhadores, o Ogmo Paranaguá – Órgão de Gestão de Mão de Obra do Trabalho Portuário do Porto de Paranaguá, entidade civil sem fins lucrativos, atua há 26 anos na administração do fornecimento de mão de obra avulsa aos trabalhadores portuários do Porto de Paranaguá, no litoral paranaense. Atualmente, o órgão gerencia cerca de 3 mil trabalhadores, representados por seis sindicatos laborais que atendem 28 operadores portuários, ofertando 274 mil oportunidades de trabalho no ano de 2020.

Com o propósito de apoiar o desenvolvimento do porto com qualidade e segurança, garantindo as melhores práticas tanto para os Operadores Portuários (OPs) quanto para os Trabalhadores Portuários e Avulsos (TPAs), o órgão busca a melhoria contínua da gestão de mão de obra e investe



com frequência na modernização e inovação constantes de seus serviços. A criação de ferramentas que facilitam o acesso dos TPAs às ofertas de trabalho a partir de critérios técnicos e de forma igualitária está entre as preocupações permanentes da instituição.

Em 2006, o Ogmo Paranaguá foi o primeiro gestor de mão de obra portuária do país a implantar a escala eletrônica de rodízios, com controle de intervalo obrigatório de 11 horas entre os turnos, modelo posteriormente adotado pelos principais portos brasileiros. Em 2017, a entidade passou a disponibilizar a ferramenta de habilitação às vagas de trabalho de forma on-line, por meio de website e aplicativo próprios. Desde então, os TPAs podem acessar as oportunidades de onde estiverem para se engajar nas funções requisitadas pelos operadores portuários, dispensando-os de comparecer pessoalmente ao posto de escalação. A escala on-line acabou substituindo a modalidade presencial, extinta pelo Governo Federal em agosto de 2020.

A mais recente melhoria na gestão de mão de obra promovida pelo Ogmo Paranaguá, em janeiro deste ano, foi a adição de duas escalas de trabalho às outras duas já existentes, totalizando quatro escalas, uma para cada período – 7h às 13h; 13h às 19h; 19h à 1h; 1h às 7h. O Porto de Paranaguá, maior porto graneleiro da América Latina e segundo maior do Brasil, era um dos únicos do país a continuar com o sistema de duas escalas. Outros grandes portos brasileiros, como os de Santos (SP), Imbituba (SC), Itaquí (MA), São Francisco do Sul (SC) e Suape (PE), já haviam optado por sistemas que incluem de três a quatro chamadas de trabalho.

Interesse antigo da comunidade portuária, a implantação do sistema de quatro escalas, uma específica para cada período de trabalho, reflete não apenas o interesse dos operadores portuários, mas também dos seus clientes e usuários. “A alteração foi motivada buscando melhoria contínua na gestão da mão de obra e na viabilização das operações portuárias. Isso porque, muitos trabalhadores demonstravam insatisfação quando eram escalados para trabalhar em navios que, por alguma razão, como chuva, término de navio, quebra de equipamento, falta de liberação de carga, etc., acabavam pagando salário-dia ao invés de remuneração por produtividade”, explica Shana Carolina Colaço Vaz Bertol, diretora executiva do Ogmo Paranaguá.

O novo sistema de quatro chamadas garante ao operador portuário a organização de operações mais assertivas. Atualmente, no sistema de duas chamadas, o operador atua com uma previsibilidade de 12 horas, tendo com frequência suas atividades prejudicadas por fatores inesperados (chuva, talho de navio, quebra de equipamento, liberação de carga, etc). Com a implantação das quatro chamadas, esse período de previsibilidade passa a ser de 6 horas, o que possibilita um planejamento mais eficiente das operações.

Segundo a diretora executiva do Ogmo Paranaguá, a escala em quatro chamadas garante mais eficiência a toda a cadeia produtiva do Porto de Paranaguá. “Com a adequação das requisições às efetivas necessidades das operações portuárias, os custos são reduzidos e os recursos são otimizados, gerando ganho concorrencial, seja para a manutenção de cargas que sofrem assédios de outros portos como, também, para a atração de novas cargas para ao Porto de Paranaguá”, destaca.

Benefícios para os TPAs

Entre as vantagens da nova escala em quatro chamadas para os trabalhadores portuários avulsos, está a redução de engajamento em operações nas quais não há produtividade no período integral, pois as requisições serão realizadas pelos operadores portuários a partir de informações mais detalhadas. O novo sistema também proporciona ao trabalhador mais oportunidade de habilitação, pois o TPA não precisa mais esperar 12 horas para se habilitar, caso esqueça ou perca o horário da habilitação, podendo fazer isso já no período seguinte.

Além disso, o trabalhador poderá escolher o período desejável de habilitação para as funções que melhor remuneram, ficando menos sujeito à ocorrência da chamada “queima de vez” – quando o trabalhador é escalado em uma “lista boa” (de pagamento mais expressivo) que, por algum impedimento, não apresentou produtividade naquele período. O novo sistema de quatro chamadas



possibilita ainda que o TPA se habilite em qualquer um dos períodos do dia e do dia seguinte, diferente do modelo anterior, que permitia a habilitação somente para os dois períodos subsequentes à escala.

“A mudança é benéfica aos TPAs ao garantir sua convocação em operações que paguem a remuneração sobre a produção e não somente o salário-dia, fazendo que com a média de remuneração por pegada seja maior. Isso porque, a possibilidade quatro escalas diárias permite maior previsibilidade aos OPs que, assim, podem deixar de convocar trabalhadores em turnos nos quais não haverá trabalho, seja por condições climáticas ou problemas operacionais”, aponta a diretora executiva, que recebeu essa sugestão dos próprios trabalhadores, em diferentes oportunidades, durante as operações portuárias.

Resistência

Apesar das inúmeras vantagens e benefícios concretos apresentados pelo Ogmo Paranaguá para justificar a implantação do novo sistema de escalas em quatro chamadas, a iniciativa vem sendo criticada pelo Sindestiva (Sindicato dos Estivadores de Paranaguá e Pontal do Paraná), que mesmo após uma tentativa de negociação, moveu uma ação judicial exigindo a suspensão imediata e definitiva das quatro escalas de trabalho. Tal resistência já era esperada, uma vez que, historicamente, o controle da escala sempre foi uma importante ferramenta dos sindicatos de trabalhadores avulsos para justificar paralisações nos portos brasileiros. Em 2006, quando o Ogmo Paranaguá foi pioneiro entre os portos do país ao implantar a escala eletrônica em forma de rodízios, com controle do intervalo obrigatório de 11 horas entre os turnos, o órgão enfrentou muita oposição por parte dos sindicatos, incluindo atos violentos de vandalismo e depredação. A iniciativa, no entanto, foi posteriormente adotada pela maioria dos portos do Brasil e sua efetividade acabou sendo reconhecida pelos TPAs.

Desde sempre seguindo sua premissa de valorização das relações e diálogo, o Ogmo Paranaguá participou de uma reunião de mediação realizada no dia 19 de janeiro, com representantes dos Sindicatos Laborais de TPAs. Com a intenção de encontrar uma alternativa negociada e evitar uma discussão judicial, foi proposta uma transição mais gradual na escala de trabalho: três chamadas diárias a partir do dia 1.º de fevereiro, aumentando para quatro chamadas diárias a partir do dia 1.º de março, com ajustes sistemáticos a serem feitos pelo Ogmo Paranaguá quando necessário. A proposta, imediatamente aceita por Ogmo e Sindop, foi refutada pelo Sindestiva, que se mostrou irredutível quanto a qualquer alteração no número de chamadas e promoveu ação judicial cabível pedindo o fim da iniciativa.

Entre os argumentos defendidos pelo Sindestiva contra a nova escala de chamadas, está o temor em relação a uma hipotética diminuição no número de requisições por parte dos operadores portuários, algo que, segundo o Ogmo Paranaguá, não aconteceu durante os dez dias em que novo sistema de chamadas esteve em funcionamento, de 15 a 24 de janeiro. Outra alegação do sindicato contra a alteração são os possíveis problemas psicológicos que o ato de checar a escala on-line quatro vezes ao dia poderia, teoricamente, causar ao trabalhador.

No dia 22 de janeiro foi realizada uma audiência de conciliação na 1.ª Vara de Trabalho de Paranaguá, referente a ação judicial movida pelo Sindestiva, na qual o Ogmo Paranaguá fez uma apresentação de dados concretos que comprovam as vantagens das quatro escalas para os TPAs estivadores. “Apesar da resistência, não foi demonstrado nenhum motivo concreto de prejuízo aos trabalhadores. Sabemos que o novo assusta um pouco, mas são evidentes os benefícios para todos”, aponta a diretora executiva do órgão. Por esse motivo, houve a suspensão das quatro escalas até o dia 25 de fevereiro, data da próxima audiência agendada, quando o Ogmo e o Sindop receberão propostas do Sindestiva quanto a ajustes na nova dinâmica de trabalho.

“Estamos certos de que as quatro escalas são indispensáveis para a melhoria da eficiência do sistema portuário e que sua implantação representa vantagens para toda a comunidade portuária. Mas temos ciência da necessidade de um período para compreensão e adaptação dos envolvidos e estamos abertos a receber indicações de melhorias no sistema”, completa a diretora executiva.

Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data : 09/02/2021



SECRETARIA DE LOGISTICA E TRANSPORTES - RS

TRANSPORTES DIVULGA BALANÇO DAS AÇÕES DE 2020

Mesmo com a crise da pandemia, Estado concluiu e retomou mais de 30 obras de infraestrutura logística

POR ASCOM SELT



https://transportes.rs.gov.br/upload/recortes/202102/09101533_126749_GD.JPG

A foto mostra uma visão aérea de um trecho duplicado da ERS-118, na Região Metropolitana de Porto Alegre

Aguardada há 20 anos, duplicação da ERS-118 está entre as obras entregues ao longo do ano - Foto: Arquivo/Selt

O ano de 2020 ficou marcado pelas dificuldades impostas pela pandemia do coronavírus. Mas mesmo durante a crise, o governo do Estado deu andamento a

soluções aguardadas há décadas pela população no setor de infraestrutura de transportes do Rio Grande do Sul.

No ano passado, a Secretaria de Logística e Transportes, o Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (Daer) e Empresa Gaúcha de Rodovias (EGR) retomaram e concluíram importantes obras do modal rodoviário. Entre as principais, está a duplicação da ERS-118. Projetada no início dos anos 1990, ela foi inaugurada em dezembro de 2020 com investimento de mais de R\$ 131 milhões na fase final dos serviços. A ampliação abrange 21,5 quilômetros entre os municípios de Sapucaia do Sul, Esteio, Cachoeirinha e Gravataí, na Região Metropolitana de Porto Alegre.

"A duplicação da ERS-118 já aquece a economia, facilita negócios e agiliza o fluxo de veículos entre a Grande Porto Alegre, o interior e o litoral", destaca o secretário de Logística e Transportes, Juvir Costella. "Agora, em 2021, já demos prioridade a ações que não constavam no projeto original e que melhorarão ainda mais o trânsito na rodovia, como o viaduto com trincheira no entroncamento com a ERS-030, em Gravataí, e as passarelas para pedestres", projeta.

Também entregue em 2020, a obra do viaduto da ERS-040 deu fim a uma espera de quase três décadas da comunidade de Viamão. Com investimento total de R\$ 20 milhões, a elevada elimina congestionamentos no entroncamento com a ERS-118 e agiliza o fluxo de veículos em direção ao Litoral Norte.

Os acessos municipais receberam cerca de R\$ 100 milhões em investimentos. Em 2020, nove deles foram concluídos: Caraá, Guabiju-São Jorge, Boqueirão do Leão, Muliterno, Santo Antônio do Palma, São José do Hortêncio, Carlos Gomes, Sertão Santana e Cândido Godói. Outras nove ligações asfálticas seguem em execução este ano.

"Se é verdade que 2020 foi um ano atípico e cheio de desafios, também é verdade que, graças a um trabalho sério e focado, conseguimos andar na contramão das adversidades e entregar obras há muito tempo exigidas pela população gaúcha", enfatiza o secretário Costella. "Investir em rodovias é essencial à retomada do crescimento econômico do Estado, por isso entendemos que nossos objetivos não poderiam ser adiados, mesmo com a pandemia", afirma.

Aviação regional

Ao longo de 2020, políticas de incentivo à aviação regional fortaleceram os aeroportos do interior do Rio Grande do Sul. Em Passo Fundo, foi autorizado o início das obras de modernização e ampliação do Aeroporto Lauro Kurtz, com investimento de R\$ 45 milhões dos governos federal e estadual. Após a conclusão dos serviços, o município terá à disposição um dos maiores complexos aeroportuários do estado.

O aeroporto de Santo Ângelo, por sua vez, está com o projeto de ampliação e reforma em fase final de licitação. A construção de um novo terminal e pátio de aeronaves permitirá que o Aeroporto Sepé Tiaraju receba aviões com capacidade para mais de 140 passageiros.

Portos do RS

O ano de 2020 também foi histórico para os portos do Estado. Em junho, o Porto do Rio Grande movimentou 4,4 milhões de cargas, registrando o melhor mês da história do complexo portuário. Além disso, a ampliação do calado do canal de acesso - homologada em outubro passado - permitirá que ele receba, a partir deste ano, os maiores navios do mundo.

Fonte : Secretaria de Logística e Transporte - RS

Data : 10/02/2021



DIÁRIO DO LITORAL - SP

ROSANA VALLE - SPU PODE AJUDAR A RESOLVER PROBLEMAS NA NOSSA REGIÃO

Quem mora na nossa região sabe sobre a questão dos chamados terrenos da União e da importância da Superintendência do Patrimônio da União

Por Artigo



https://cdn.diariodolitoral.com.br/img/c/300/200/dn_arquivo/2020/11/rosana-valle-127.jpg

A deputada federal Rosana Valle

Foto: DIVULGAÇÃO

Quem mora na nossa região sabe sobre a questão dos chamados terrenos da União e da importância da Superintendência do Patrimônio da União, o SPU. Muitos também se queixam da cobrança da taxa de ocupação, que chamam de *laudêmio*. Tudo isso acontece porque no Litoral existem inúmeras áreas da União, algumas delas cumprindo um importante papel social.

Mas muitas áreas não utilizadas ainda podem desempenhar funções relevantes para nossa sociedade. Por isso, solicitei uma visita à região do secretário de Coordenação e Governança do Patrimônio da União, Mauro Benedito Santana Filho.

O SPU faz parte do Ministério da Economia e terá papel definitivo para nos ajudar a resolver algumas pendências, como o pedido de doação de áreas da União, em Santos, já cedidas à Universidade Federal de São Paulo (Unifesp) para ampliação de cursos de graduação, pesquisas e pós-graduação.



A Unifesp conta com 2.300 estudantes em 9 cursos de graduação e mais 8 de pós-graduação, além de manter o Instituto do Mar, que realiza pesquisas de grande interesse ambiental.

A universidade já apresentou ao SPU seus projetos de expansão, sobretudo na área do Edifício Professora Mariângela Gama Duarte, onde a universidade realiza investimentos de R\$ 3 milhões.

Também vou pedir a doação de área de 36 mil m², em São Vicente, onde funciona o trigésimo nono Batalhão de Polícia Militar. Diante da necessidade de conservação das instalações da corporação, que atende 350 mil habitantes, a Polícia Militar necessita da documentação de propriedade da área, sobretudo de um trecho de 9 mil m², onde são urgentes serviços de manutenção.

A Prefeitura de São Vicente já dispunha da cessão da área, onde edificou um centro de eventos e convenções, hoje ocupado pela Polícia Militar.

Outra reivindicação é a da cessão de área da União disponível ao longo de avenida perimetral, que acompanha o Porto de Santos, para a criação de um estacionamento para caminhoneiros que atuam diariamente no maior complexo portuário da América do Sul.

Pelo menos 3 mil caminhoneiros realizam diariamente este trabalho vital para a economia do País, mas não contam com as mínimas condições de segurança, infraestrutura e higiene. É preciso também uma solução para a margem esquerda do Porto, em Guarujá, que não dispõe de estacionamento para os caminhoneiros.

Assim, a cessão de áreas da União para esta finalidade atenderia um antigo pleito destes trabalhadores ligados à atividade portuária, pois transportam a safra agrícola do Brasil por vários dias e, quando chegam ao Porto, não contam com um local para descansar e continuar cumprindo tão importante jornada.

Fonte : Diário do Litoral - SP

Data : 09/02/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

SENADO ENCERRA TRAMITAÇÃO DE MARCO DO SETOR ELÉTRICO E ENVIA PROJETO À CÂMARA

O Senado encerrou a tramitação do novo marco do setor elétrico (PLS 232) e enviou o projeto para a Câmara dos Deputados. O projeto havia sido aprovado na Comissão de Infraestrutura no ano passado, mas estava travado no plenário.

O senador Jean Paul Prates (PT-RN) retirou um requerimento que pedia a análise da proposta no plenário, após o texto ter sido aprovado de forma definitiva na comissão. Nesta quarta, o parlamentar retirou o pedido, liberando o envio diretamente para a Câmara, conforme o Broadcast Político (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado) antecipou.

O novo marco do setor elétrico é uma das 35 prioridades do governo do presidente Jair Bolsonaro para o Congresso neste ano.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 10/02/2021

PETRÓLEO FECHA EM ALTA PELO 8º PREGÃO SEGUIDO, COM ESTOQUES NOS EUA E OPEP+

Os contratos futuros de petróleo fecharam em alta pelo oitavo pregão seguido, com impulso de números abaixo do esperado por especialistas para os estoques nos Estados Unidos na última

semana. Além disso, as constantes sinalizações de cortes na produção por parte da Organização dos Países Exportadores de Petróleo e aliados (Opep+) seguem apoiando a retomada dos preços.

O petróleo WTI para março encerrou a sessão com ganho de 0,55%, a US\$ 58,68 o barril, na New York Mercantile Exchange (Nymex). O Brent para abril avançou 0,62%, a US\$ 61,47 o barril, na Intercontinental Exchange (ICE).

“Assim, os preços do petróleo já subiram mais de 60% desde o início de novembro, revertendo completamente todas as perdas que sofreram desde a disputa dentro da Opep+ e a pandemia da covid-19”, aponta o Commerzbank, em referência ao momento em 2020 em que a commodity chegou ao seu menor valor em cinco meses, com disputas no cartel e as restrições pela doença.

O American Petroleum Institute (API) estimou na terça-feira que o volume de óleo bruto nos EUA sofreu nova queda na semana passada, de 3,5 milhões de barris. Nesta quarta, foi a vez do Departamento de Energia (DoE, na sigla em inglês) dos EUA divulgar que os estoques tiveram recuo de 6,645 milhões de barris, contrariando previsão de analistas ouvidos pelo Wall Street Journal, que esperavam alta de 100 mil barris.

Nesta quarta-feira, o ministro do Petróleo do Iraque, Ihsan Abdul Jabbar Ismail, afirmou que não espera que a Opep+ faça quaisquer alterações em sua estratégia de produção na próxima reunião do grupo. “Uma estratégia bem coordenada e implementada de cortes voluntários de produção por parte da Opep+ é a principal responsável pelo justificado otimismo do lado da oferta”, avalia o Commerzbank.

Um dos temores do mercado pela possibilidade de aumento da oferta é um novo acordo entre Irã e EUA. No entanto, os últimos dias vêm sendo marcados pela animosidade de ambos os lados, e nesta quarta, a Agência Internacional de Energia Atômica (AIEA) afirmou que o país persa começou a produzir urânio, material que pode ser usado para formar o núcleo de armas nucleares.

Pela demanda, o Commerzbank aponta que a China vem mantendo uma procura “persistentemente robusta”. Segundo o banco alemão, o país “há muito superou a pandemia e suas consequências; sua economia está tendo um crescimento dinâmico contínuo e as vendas de carros vêm subindo a taxas de dois dígitos há meses”.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 10/02/2021

MAIS DE 100 MILHÕES DE CONTAS DE CELULAR SÃO EXPOSTAS EM NOVO VAZAMENTO

Da redação

Mais um vazamento de informações pessoais pode ter ocorrido no Brasil e de proporções gigantescas, que envolveria operadoras de telefonia celular. A estimativa é que desta vez mais de 100 milhões de contas de celular foram vazados na internet.

De acordo com o NeoFeed, a empresa de cibersegurança PSafe, por meio de seu dfndr lab, acaba de descobrir este novo vazamento, que inclui dados do presidente Jair Bolsonaro, como tempo de duração das ligações, número de celular, dados pessoais e muito mais.

Os relatórios apontam para vazamento de duas operadoras de telefonia, Vivo e Claro, como alega o cibercriminoso, que está vendendo as informações na dark web e foi contatado pela equipe da PSafe.

O hacker diz ter informações de 57,2 milhões de contas telefônicas da Vivo. A base vazada contaria com dados como nome, número do telefone, RG, data de habilitação, endereço, maior atraso e menor atraso no pagamento, dívidas, valor de faturas, se é pré-pago ou pós-pago.

O hacker alega ter 45,6 milhões de registros da Claro e teria dados com CPF, CNPJ, o tipo de plano, endereço, email, o número de telefone e outras informações.

Ao NeoFeed, a Vivo disse que reitera a transparência na relação com os seus clientes e ressalta que não teve incidente de vazamento de dados. A companhia destaca que possui os mais rígidos controles nos acessos aos dados dos seus consumidores e no combate à práticas que possam ameaçar a sua privacidade.

Já a Claro informou que não identificou vazamento de dados. Como prática de governança, uma investigação também será feita pela operadora. A Claro garante que investe em políticas e procedimentos de segurança e mantém monitoramento constante para identificar fraudes e proteger seus clientes.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 10/02/2021

CHINA GANHA TERRENO NA AMÉRICA LATINA

Crédito: AFP



https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2021/02/56438267_303.jpg

Minas de metais preciosos, linhas ferroviárias e usinas hidrelétricas: a gama de projetos com financiamento chinês na América Latina é ampla (Crédito: AFP)

Deutsche Welle

Pequim investe em projetos de infraestrutura na região, e sua influência continua crescendo. Agora se volta também ao México. Minas de metais preciosos, linhas ferroviárias e usinas hidrelétricas: a gama de projetos com financiamento chinês na América Latina é ampla. No início dos anos 2000, a potência emergente da Ásia descobriu a região do outro lado do Pacífico como um mercado de vendas, fonte de matéria-prima e destino de investimentos. Mas, depois de um verdadeiro boom chinês, especialmente na América do Sul, o interesse da China pela região pareceu diminuir.

De acordo com um estudo da Universidade de Boston e da organização sem fins lucrativos Inter-American Dialogue, com sede nos EUA, Pequim e seus bancos de desenvolvimento investiram em média 1,7 bilhão de dólares por ano na América Latina entre 2005 e 2015. Desde 2016, esse número vem caindo, para 275 milhões de dólares em 2019. E em 2020 a China não concedeu um único empréstimo na América Latina.

Durante o mesmo período, o comércio de mercadorias também enfraqueceu: entre 2000 e 2013, o comércio bilateral cresceu em média 30% ao ano, no meio tempo chegou a diminuir, só retornando aos níveis de 2014 em 2019.

Dependência mútua

Margaret Myers, uma das autoras do estudo, não vê isso como um verdadeiro resfriamento. “Muitos países latino-americanos tiveram dificuldades econômicas”, diz a chefe do programa da China e da América Latina na organização Inter-American Dialogue.

As relações já são intensas demais para que haja grandes mudanças de rumo, diz Myers: “Se, digamos, o fornecimento de soja da Argentina e do Brasil vacilar, os governos de ambos os lados terão um grande problema”. Por sua vez, o Brasil já fornece quase 100% de sua safra de soja para a China, afirma. “A relação comercial é saudável, mas é improvável que vejamos taxas de crescimento como uma década atrás”, diz Myers.

China apostou em regimes de esquerda

No entanto, quando se trata de investimentos diretos, aparentemente está ocorrendo uma mudança na forma de pensar dos chineses. Durante anos, o país havia concedido enormes empréstimos, especialmente a governos de esquerda, inclusive os do Equador, Argentina, Brasil e – acima de tudo – Venezuela.

Quase metade do dinheiro que a China emprestou à região entre 2005 e 2019 foi para o regime socialista de Caracas, que deveria usá-lo para expandir a produção de petróleo, entre outras coisas, a fim de pagar suas dívidas. “Em vez disso, a produção de petróleo caiu desde então para 20% a 25%”, observa Harold Trinkunas, especialista em América Latina da Universidade de Stanford nos EUA. “A China poderia se decepcionar amargamente com a América Latina, como já aconteceu com muitos doadores internacionais.”

Segundo Margaret Myers, a mídia chinesa evita mencionar a Venezuela, talvez porque a liderança do partido esteja esperando que o investimento ainda compense no longo prazo.

Riscos em investir

Críticos costumam acusar os Estados Unidos e a Europa de assistirem sem reação à expansão da China na América Latina. Mas há boas razões para os investidores ocidentais relutarem em investir na região. Embora a Venezuela possa ser um caso extremo, é sabido que investir na América Latina acarreta altos riscos comerciais e políticos.

Os compradores de títulos do governo argentino já tiveram más experiências. Um exemplo é a empresa petrolífera espanhola Repsol, cuja participação na subsidiária argentina YPF foi expropriada por Buenos Aires em 2012. Já a aventura de construir uma siderúrgica no Brasil custou ao tradicional grupo alemão ThyssenKrupp cerca de 10 bilhões de euros. E esses são apenas dois exemplos.

Também a China já teve experiências negativas. Isso levou Pequim a repensar seus investimentos, quase não concedendo mais empréstimos de governo a governo, aponta Myers. O investimento direto das empresas chinesas, por exemplo, em projetos de infraestrutura nos setores de energia ou transporte, ganharam em importância. “Apesar de ter cada vez mais experiência com a América Latina, a China continua sendo surpreendida por problemas”, conta Myers.

Clara vantagem para ambas as partes

Pequim, entretanto, aceita esses riscos, esperando obter vantagens políticas. “Assim como em outras regiões do mundo, a China usa empréstimos e investimentos para garantir votos nos órgãos da ONU e apoio a sua política”, explica o pesquisador Harold Trinkunas. “Mas isto funciona principalmente com países pequenos e extremamente endividados.”

No fim de 2018, por exemplo, El Salvador rompeu laços diplomáticos com Taiwan em troca da promessa da China de ajudar o país a construir um estádio, uma biblioteca de vários andares e uma estação de tratamento de esgoto. Antes disso, a República Dominicana e o Panamá já haviam reconhecido a política de “uma China única”, voltando as costas também para os Estados Unidos.

“Pode ser muito útil para países menores colocar as duas superpotências uma contra a outra”, diz Trinkunas. O objetivo dessa troca de lados, diz ele, poderia ser não apenas atrair investimentos chineses, mas também conseguir ainda mais apoio americano em troca.

Muitas vezes, no entanto, a China e suas empresas são simplesmente financiadoras mais atraentes para os governos latino-americanos. E isso apesar de muitas vezes vincularem seus investimentos ao uso de equipamentos e mão-de-obra chineses. Porque, ao contrário de parceiros ocidentais, eles não se importam com direitos humanos, conservação da natureza ou corrupção, diz Trinkunas.

Interesse pelo México

A retirada da China da região, portanto, não está absolutamente à vista. Pelo contrário, Pequim até vem cortejando o governo do México, o único país da região que ainda tem fortes laços econômicos com os EUA. Mas é também uma das poucas nações nas quais a China vem investindo mais.

No início de 2021, o ministro do Exterior mexicano, Marcelo Ebrard, confirmou que seu país pretende intensificar a parceria estratégica com a China. No fim de janeiro, o presidente chinês, Xi Jinping, enviou mensagens de rápida recuperação ao chefe de Estado mexicano, Andrés Manuel López Obrador, que contraíra covid-19.

Na crise causada pelo novo coronavírus, a China ajudou muitos países da América Latina, por exemplo, com máscaras de proteção. O Brasil teve um papel importante na pesquisa clínica da vacina chinesa CoronaVac. O Chile deve receber ainda esta semana 2 milhões de doses da vacina chinesa.

“A ajuda da China em tempos de covid-19 é certamente um gesto de solidariedade”, diz Myers. “Mas é também uma oportunidade para apresentar os avanços das empresas chinesas em biomedicina e diagnósticos com inteligência artificial.” Grande parte da ajuda ocorre ainda em nível local, por exemplo, no âmbito da crescente rede global de parcerias de cidades com a China, ressalta Myers.

Da mesma forma como nos níveis econômico e político, isso destaca outro aspecto que distingue a China dos Estados Unidos como parceira dos latino-americanos: “Muitos desses países enfrentam os mesmos problemas e estão abertos a trabalhar em soluções conjuntas”.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro
Data : 10/02/2021

ECONOMIA COMEMORA LIRA

Por Carlos José Marques

Especialmente no Ministério da Economia foi festejada com grande euforia a vitória de Arthur Lira para a presidência da Câmara dos Deputados. O czar Paulo Guedes era o maior entusiasta. Ele está convencido de que terá chance para, finalmente, destravar a agenda liberal, tantas vezes anunciada e nunca levada adiante. Eram de conhecimento até do mundo mineral as desavenças entre Guedes e o antigo titular da Casa, Rodrigo Maia. Com Lira, Guedes já possui um bom diálogo há algum tempo. Teve dele o apoio, inclusive, para o acalentado projeto de uma nova CPMF e o assunto pode agora entrar mesmo em pauta – também contando com o aval do capitão Bolsonaro. Guedes está ambicioso. Diz que, numa sentada, ainda nesse primeiro semestre, as reformas administrativa, tributária e até as privatizações devem entrar no trilho. Decerto, todo mundo guarda um pé atrás com as promessas, já feitas anteriormente e não cumpridas. Existe o que se pode chamar de uma “agenda de emergência”, essa sim necessitando de definições para ontem. Especialmente a questão da aprovação do Orçamento que, incredivelmente, anda parada. Também na fila, o auxílio emergencial é tema ainda não completamente esgotado, assim como programas complementares de renda e o Pronampe (voltado para o crédito a pequenas e microempresas). Pelo sim e pelo não, o ministro traçou a sua própria lista de prioridades e já a fez chegar aos ouvidos de Lira. Estão na cota a “Lei do gás”, a criação da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) para substituir o PIS e a Cofins, o projeto de autonomia formal do Banco Central (que vai e volta ao sabor dos ventos) e a malvista pelos parlamentares reforma administrativa. Nesse último caso, nem mesmo o presidente Bolsonaro abraça a ideia. Ele teme perder uma de suas bases mais sólidas de apoiadores, concentrada nos servidores públicos. O corte pretendido pelo ministro Guedes nesse caso, no ano anterior às eleições majoritárias, seria um golpe de punhal no prestígio do capitão. Guedes vem, de todo modo, movimentando-se com cuidado para não frustrar os resultados quanto à agenda. Vai tentar fazer tudo de forma escalonada, a conta gotas. Os entendimentos já tiveram início. Acenos públicos são feitos de lado a lado. Lira manifesta uma razoável predisposição para o entendimento. Quer mostrar logo serviço, muito embora priorize os entendimentos com os colegas da Câmara, deixando Paulo Guedes e suas urgentes pautas em um plano paralelo. Estão em jogo, inclusive, os horizontes do superministério do antes Posto Ipiranga do governo, que pode ser dividido para acomodar interesses do bloco do Centrão. O próprio Arthur Lira é favorável à cisão da Economia, com a recriação da pasta do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Por esse caminho, alguns ruídos na comunicação devem aparecer.

Carlos José Marques, diretor editorial

Fonte : IstoÉ- Dinheiro
Data : 10/02/2021



EXTRA ONLINE

ANEEL ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA DEVOLVER R\$ 50 BILHÕES AOS CONSUMIDORES

A proposta da diretoria da agência reguladora é que esses valores sejam devolvidos por meio de abatimento nos próximos reajustes tarifários. A proposta da diretoria da agência reguladora é que esses valores sejam devolvidos por meio de abatimento nos próximos reajustes tarifários. Foto: *Por Daniel Marengo / Agência O Globo*

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) anunciou nesta terça-feira (dia 9) a abertura de uma consulta pública para decidir como será feita a devolução de R\$ 50,1 bilhões de créditos tributários aos consumidores. A proposta da diretoria da agência reguladora é que esses valores sejam devolvidos por meio de abatimento nos próximos reajustes tarifários, em um prazo de até cinco anos.

O montante de mais de R\$ 50 bilhões é referente à retirada do ICMS da base de cálculo do PIS/Pasep e da Cofins nas contas de luz. Antes, o cálculo dos impostos federais era feito considerando o valor a ser pago de ICMS como parte do faturamento das concessionárias. Com isso, o custo repassado ao consumidor era maior.

Em 2017, depois de 49 das 53 concessionárias de distribuição de todo o país ingressarem na Justiça contra a Fazenda Nacional, o Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu que a base de cálculo do PIS/Pasep e da Cofins não poderia considerar o imposto estadual como parte do faturamento.

No ano passado, a diretoria da Aneel já havia adiantado a devolução de mais de R\$ 700 milhões aos consumidores da Cemig, concessionária de Minas Gerais. O reajuste da distribuidora EDP Espírito Santo em 2020 também adiantou a devolução dos recursos para aliviar o bolso dos consumidores.

Diretor da Aneel e relator da matéria, Efrain Cruz defende que “os créditos são do consumidor e devem ser utilizados do modo mais benéfico possível aos mesmos”.

Por essa razão, na proposta apresentada por Cruz também foi avaliado que, mesmo antes do fechamento da consulta pública, parte dos valores já poderá ser devolvido em situações especiais.

O diretor-geral da Aneel, André Pepitone, ressaltou o benefício da medida para a população, principalmente em um cenário de renda reduzida para muitas pessoas.

“Além de dar cumprimento a decisão da Justiça, a devolução desses recursos segue o espírito da desoneração tarifária. Por isso, desde o início das consultas à sociedade sobre o tema, sempre defendemos que os créditos fossem usados para amenizar os reajustes das contas de luz, em benefício do consumidor”, disse.

A proposta da Aneel permanecerá em consulta pública entre os dias 11 de fevereiro e 29 de março. Os interessados em participar podem enviar suas contribuições para cp005_2021@aneel.gov.br.

Fonte : Extra Online

Data : 09/02/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

MME DEFENDE CONCESSÃO PARA FUTUROS LEILÕES DE PETRÓLEO

Por Larissa Fafá - 10 de fevereiro de 2021 - Em Mercado offshore, Política energética, Rodadas

O Ministério de Minas e Energia avalia que, feito o leilão das áreas remanescentes da cessão onerosa, a concessão é o regime mais vantajoso para futuras licitações de petróleo e gás.

A matéria é considerada uma das pautas prioritárias da pasta no Congresso Nacional para 2021.

Em entrevista ao Canal Energia, a secretária-executiva do MME, Marisete Pereira, defendeu a aprovação do projeto que acaba com a exclusividade do regime de partilha no polígono do pré-sal. A matéria também retira o direito de preferência da Petrobras nos leilões.

“As áreas que hoje restam são áreas com uma competitividade limitada. Portanto, outro regime seria mais vantajoso. Leiloado Atapu e Sépia, o regime de concessão para as outras áreas termina sendo, do ponto de vista de atratividade, melhor”, disse.

O PL 3178/19 segue há mais de um ano parado na Comissão de Infraestrutura do Senado, onde deve ser redistribuído para um novo relator após a instalação das atividades. Um relatório favorável ao projeto já existe desde o final de 2019, feito pelo então relator, Rodrigo Pacheco (DEM/MG), que conquistou a presidência do Senado neste ano.

O texto é considerado prioritário também pelo Ministério da Economia, que busca um espaço no projeto para incluir um modelo de monetização do óleo nos contratos da PPSA.

O ministro Paulo Guedes tem defendido o uso das receitas para bancar a crise com a pandemia e seu secretário especial de Desestatização, Diogo Mac Cord, frisou no ano passado que o óleo é de Tesouro Nacional e pode ser, portanto, “desinvestido”.

Nos corredores do Congresso, parlamentares colocam a responsabilidade da tramitação lenta no próprio governo. Ao mesmo tempo que avaliam que não houve uma atenção especial à articulação para aprovar o projeto, também pontuam que a divergência entre Economia e Minas e Energia sobre o que será feito com a PPSA contribui para que a matéria fique na geladeira.

Proposta quer retirada da preferência da Petrobras

O projeto de lei, de autoria do senador José Serra (PSDB/SP), autoriza o governo federal a leiloar blocos pelo regime de concessão no polígono do pré-sal, área criada pela lei do pré-sal de 2010, em que é obrigatória a contratação pelo regime de partilha de produção – parte do óleo produzido é da União, depois de abatidos custos, investimentos e a parcela das empresas.

Atualmente, toda oferta de novas áreas de exploração no polígono é feita por partilha. Criado pela Lei de Partilha de 2010, o polígono não faz distinção geológica ou econômica. Pela regra atual, o CNPE também pode considerar uma área fora do polígono do pré-sal como estratégica e ofertar em leilões de partilha.

Em 2016, Serra foi protagonista da primeira reforma da partilha, com a aprovação do seu projeto que acabou com a obrigatoriedade de a Petrobras deter no mínimo 30% e operar todas as áreas. Ele próprio participou da negociação que instituiu a preferência, acordando com a oposição, especialmente com o PT, que seria bom para a Petrobras poder escolher em quais projetos ela gostaria de garantir a participação.

O novo texto avalia que a oferta de áreas no pré-sal foi um sucesso, dado os resultados obtidos de 2016 em diante, e a preferência da Petrobras mostrou-se um inibidor da concorrência. Como a União ganha uma parcela maior do óleo produzido quando há concorrência no regime de partilha, o senador defende que manter a preferência da estatal gera mais benefícios para os acionistas da Petrobras – inclusive estrangeiros – do que ao país.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 10/02/2021

GOVERNADOR DO RIO BUSCA REABRIR DEBATE DE ROYALTIES NA CÂMARA

Por Guilherme Serodio - 10 de fevereiro de 2021 - Em Ponto Final

Em reunião com o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP/AL), o governador interino do Rio de Janeiro, Claudio Castro (PSC), pediu que a Câmara atue para aprovar um novo acordo entre estados produtores e não produtores para a partilha dos royalties de petróleo. Segundo Castro, Lira considera interessante incluir o debate acerca da partilha dos recursos no pacto federativo.

A PEC do Pacto Federativo é uma das prioridades do presidente da Câmara – e do governo federal – para o começo do ano legislativo. A aprovação de um novo acordo para a divisão dos recursos entre estados esvaziaria o debate no Supremo Tribunal Federal (STF) da ADI 4917, que discute a inconstitucionalidade da lei que aprovou a redistribuição dos royalties em 2013. Em outubro passado, Castro foi ao tribunal pedir a suspensão do julgamento. O governo e parlamentares da bancada do Rio temem a derrota no caso.

“A questão da partilha tem sido discutida na Câmara de Conciliação do Senado, mas fatalmente voltará para a Câmara dos Deputados, porque esse acordo vai ter que ser feito através de lei”, defendeu Castro a jornalistas após a reunião com Lira.

A proposta de levar o debate para dentro do pacto federativo ou da reforma tributária é defendida por parlamentares da bancada do Rio desde o ano passado. A estratégia é negociar uma regra mais vantajosa ao Rio em troca de acordos que favoreçam outros entes da federação. Com 46 dos 513 deputados da Câmara, seria impossível ganhar uma discussão sobre o tema se o debate não envolver benefícios a outros estados.

Agenda ambiental de Bolsonaro exclui Mourão

O lançamento de um programa do Ministério do Meio Ambiente com a presença do presidente Jair Bolsonaro excluiu o seu vice, Hamilton Mourão, nesta terça-feira (9). Também hoje, o presidente realizou uma reunião ministerial sem seu vice.

Mourão tem sido um interlocutor preferencial do governo para temas ambientais, mas ele e Bolsonaro estão distantes há duas semanas, quando foi divulgado que um assessor do vice-presidente conversou com deputados acerca da possibilidade de impeachment de Bolsonaro.

O programa Adote um Parque permite que empresas privadas façam doações para ajudar na manutenção de parques nacionais e áreas de proteção. Hoje, a francesa Carrefour assinou um protocolo de intenções para destinar cerca de R\$ 3,8 milhões por ano à Reserva Extrativista do Lago do Cuniã, em Rondônia.

Bolsonaro faz aceno à França em evento sobre financiamento de áreas de preservação

Durante o evento Bolsonaro fez um aceno de aproximação ao governo francês, afirmando que “não tem por que Brasil e França se distanciarem”. O governo de Emmanuel Macron é o principal crítico na União Europeia à assinatura do acordo do bloco europeu com o Mercosul. A França afirma que o aumento do fluxo de comércio entre os dois blocos vai ajudar a promover o desmatamento na América do Sul. A negativa francesa também envolve a pressão de produtores rurais franceses, que temem a concorrência dos mercados brasileiro e argentino.

Câmara vota nesta quarta independência do Banco Central

No primeiro dia de sessão deliberativa no plenário, a Câmara dos Deputados aprovou, com 363 votos favoráveis, a urgência da votação do projeto de autonomia do Banco Central (PLP 19/19), mas não conseguiu aprovar o mérito do texto.

A matéria, relatada pelo deputado Silvio Costa Filho (Republicanos/PE), define mandatos do presidente e de diretores do BC e será votada na primeira sessão de amanhã.

Os mandatos da diretoria não coincidirá com o mandato de presidente da República. O texto é apoiado pela base governista mas criticado pela oposição, que conseguiu retardar a votação hoje.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 09/02/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

CÂMARA APROVA TEXTO-BASE DO PROJETO DE AUTONOMIA DO BANCO CENTRAL

Projeto estabelece mandatos fixos para os diretores e o presidente da autarquia

Por Gabriel Shinohara e Bruno Góes

BRASÍLIA — A Câmara dos Deputados aprovou nesta quarta-feira o projeto que dá autonomia para o Banco Central (BC). Foram 339 votos a favor, 114 contrários e uma abstenção.

Os parlamentares ainda vão apreciar os destaques. Se não houver mudança, o texto seguirá para sanção presidencial.

Auxílio emergencial: Relator do orçamento defende ajuda a vulneráveis e diz que quem passa fome 'não pode esperar'

O objetivo principal do projeto é alterar a estrutura do Banco Central para proteger a diretoria e o presidente da autarquia de possíveis interferências políticas por membros do governo.

Para isso, o texto estabelece que a diretoria terá mandatos fixos e define que o Presidente da República não poderá demitir seus membros por vontade própria sem que a diretoria apresente "comprovado e recorrente" desempenho insuficiente e sem a aprovação da maioria absoluta no Senado.

O projeto prevê outras três possibilidades para a saída do presidente do BC durante o mandato. A primeira, a pedido próprio, a segunda em caso de doença que incapacite o exercício do cargo e a terceira quando houver condenação transitada em julgado ou proferida por órgão colegiado por improbidade administrativa ou outro crime que impossibilite o exercício de um cargo público.

Indicação

Os oito diretores e o presidente do BC continuarão sendo indicados pelo Presidente da República e passando por uma sabatina e votação dos senadores. Tanto os diretores como o presidente poderão ser reconduzidos ao cargo uma única vez.

A proposta define que o mandato de um presidente do Banco Central terá duração de quatro anos que se inicia no terceiro ano de mandato do Presidente da República.

Dessa forma, as gestões seriam intercaladas. Cada presidente do BC trabalharia dois anos em cada mandato de Presidente da República.

Entenda o que mudou: Governo reedita e amplia medida que facilita empréstimos a empresas e pessoas físicas

Já os diretores serão trocados em duplas a cada início de ano.

Ao sair do cargo, o presidente e os membros da diretoria deverão cumprir quarentena de seis meses com o recebimento de remuneração compensatória.

O projeto também estabelece que, em até 90 dias após a publicação da lei, o governo deverá nomear o presidente e os oito diretores do BC. Se os indicados já estiverem nos cargos, não haverá necessidade de sabatina pelos senadores.

Objetivos

O projeto prevê que o BC terá autonomia “técnica, operacional, administrativa e financeira” para atingir seus objetivos. O principal será, como é atualmente, o de assegurar a estabilidade de preços, guiando o nível de inflação para a meta definida pelo Conselho Monetário Nacional (CMN).

O texto ainda estabelece três objetivos secundários: Zelar pela estabilidade e eficiência do sistema financeiro, suavizar as flutuações do nível de atividade econômica e o fomento ao pleno emprego.

Este último objetivo causou discussão quando estava sendo apreciada pelo Senado no fim do ano passado, mas foi aceita pelo presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto. A preocupação é que ela causaria um duplo mandato para o BC, o que poderia dificultar o andamento da política monetária.

O texto do projeto como um todo passou pela aprovação do ministro da Economia, Paulo Guedes e de Campos Neto, que se encontraram com o relator na Câmara, deputado Sílvio Costa Filho (Republicanos-PE), nos últimos dias. No relatório, o parlamentar classificou o objetivo do pleno emprego como uma “grande conquista”.

“Esta é, sem dúvida, mais uma grande conquista para as trabalhadoras e os trabalhadores brasileiros, que se verão protegidos por um órgão governamental autônomo e que, doravante, terá por objetivo zelar pela adequada oferta de empregos na economia”.

Histórico

A discussão sobre a autonomia do Banco Central no Congresso data de mais de 30 anos. Em 1989, o então senador e ex-presidente Itamar Franco já havia apresentado um projeto prevendo essa alteração que, apensado a outros textos, estava em tramitação até 2019.

Auxílio emergencial: Governo planeja anunciar volta do benefício depois do carnaval, fora do teto de gastos

O debate voltou a esquentar em 2019. Com o apoio do ex-presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), o então relator do projeto, deputado Celso Maldaner (MDB-SC) fez vários encontros com Paulo Guedes para desenhar o relatório. No entanto, com o início da pandemia, o projeto acabou permanecendo na gaveta.

Já em setembro outro texto com teor parecido acabou sendo aprovado no Senado. De autoria do senador Plínio Valério (PSDB-AM), o projeto ganhou apoio do novo presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL) para marcar o início da gestão na Casa.

No fim da semana passada, Lira trocou o relator do projeto na Câmara, tirando Maldaner, indicado por Maia, e colocando Sílvio Costa Filho, da base que o apoiou na eleição. A proposta então ganhou tração e foi colocada na pauta de votação nesta semana.

O requerimento de urgência da votação foi aprovado na terça-feira, mas enfrentou resistência de partidos da oposição que obstruíram a sessão. Ao final, as legendas acabaram concordando em apreciar a proposta nesta quarta-feira.

De acordo com esses partidos, o projeto não é urgente e não tinha razão de ser pautado nas primeiras sessões legislativas do ano. O líder do PCdoB, Renildo Calheiros (PE), defendeu que a proposta precisaria de mais discussão, com realização de audiências públicas.

— Consideramos essa matéria muito importante, nós achamos que um projeto dessa magnitude não pode ser votado sem um amplo debate não só dentro da casa, mas na sociedade.

O relator do projeto disse que construiu o relatório para que um Banco Central autônomo cumpra o papel de controle da inflação e do equilíbrio da taxa de juros.

— O maior aliado da geração de emprego e renda são os juros baixos, porque quando tem juros baixos, o setor produtivo tende a investir para gerar emprego e renda para a população.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 10/02/2021

GOVERNO REEDITA E AMPLIA MEDIDA QUE FACILITA CRÉDITO A EMPRESAS E PESSOAS FÍSICAS. ENTENDA O QUE MUDOU

Ação é a primeira para estimular empréstimos este ano e faz parte de pacote planejado para incentivar atividade econômica sem impacto nas contas públicas

O Globo

RIO E BRASÍLIA - O governo publicou nesta quarta-feira uma medida provisória (MP) para facilitar o acesso a crédito por pessoas físicas e empresas no país, dispensando a exigência de apresentação de documentos na contratação do empréstimo até 30 de junho.

Na prática, traz de volta as regras de uma MP que vigorou no ano passado entre abril e setembro, adotada em meio ao cenário de forte impacto da pandemia nos negócios.

A mudança, agora, é que ela passa a permitir que essa flexibilização da papelada exigida do cliente seja estendida também aos bancos privados, além dos públicos.

Medidas sem impacto fiscal

O texto faz parte do pacote de ações defendido pela equipe econômica para mitigar os efeitos da crise causada pelo novo coronavírus sem impactar diretamente as contas públicas. O roteiro estava previsto desde o fim do ano passado.

Essa é a primeira ação do governo voltada para estimular o crédito em 2021. No ano passado, a lista incluiu ainda a liberação de empréstimos compulsórios, recursos de instituições financeiras que ficam retidos no Banco Central.

O objetivo foi incentivar a concessão de crédito nos bancos.

Além das propostas para ampliar financiamentos, também estão no radar medidas para antecipar benefícios.

Na semana passada, o governo adiantou o calendário de pagamento do abono do PIS/Pasep para funcionários dos setores público e privado. A injeção de recursos é de R\$ 7,3 bilhões.

A equipe econômica também quer antecipar o pagamento do 13º de aposentados e pensionistas do INSS. Nas últimas semanas, integrantes do governo mencionaram, nos bastidores, a possibilidade de pagar os benefícios a partir do fim de fevereiro, mas a demora na votação do Orçamento inviabilizou o adiantamento.

A nova MP, que visa a atenuar impactos econômicos trazidos pela pandemia, vai passar pela análise de uma comissão mista composta por membros da Câmara e do Senado. Depois, vai a plenário nas duas casas para que seja aprovada. Enquanto isso, está em vigor.

Entenda o que propõe a nova MP:

- Documentos: Entre os que deixam de ser exigidos na contratação de empréstimos por empresas e pessoas jurídicas estão a comprovação de quitação de tributos federais; a certidão negativa de inscrição na Dívida Ativa da União; a certidão de quitação eleitoral; a regularidade com Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS); a regularidade na entrega da Relação Anual de Informações Sociais (Rais) e a comprovação de pagamento do Imposto sobre a Propriedade Territorial Rural (ITR), no caso dos tomadores de empréstimo rural.
- Cadin: A consulta prévia ao Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal (Cadin) para as operações de crédito que envolvam a utilização de recursos públicos também deixarão de ser feitas.
- Certidão Negativa: A MP acaba, de forma definitiva, com a necessidade de apresentação da Certidão Negativa de Débito (CND) pelas empresas que contratarem crédito oriundo de recursos captados por meio de caderneta de poupança (o chamado crédito direcionado). E beneficia, por exemplo, a construção civil.
- INSS: Não poderão ser feitos empréstimos e renegociações com quem possui débitos com o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), já que essa é uma exigência da Constituição.
- FGTS: A MP também não se aplica às operações que têm os recursos do FGTS como fonte, como financiamentos de imóveis.

Fonte : O Globo - RJ
Data : 10/02/2021

AUXÍLIO EMERGENCIAL: RELATOR DO ORÇAMENTO DEFENDE AJUDA A VULNERÁVEIS E DIZ QUE QUEM PASSA FOME 'NÃO PODE ESPERAR'

Márcio Bittar (MDB-AC) pede solução conjunta para viabilizar socorro aos mais pobres e diz que não é possível aguardar por reformas

Por *Julia Lindner*



<https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24181455-931-796/FT1086A/652/xmARCIO-bITTAR.jpg.pagespeed.ic.qAKQuw7rtD.jpg>

Senador Márcio Bittar, do MDB do Acre Foto: Agência Senado

BRASÍLIA - Designado relator do Orçamento de 2021, o senador Márcio Bittar (MDB-AC) disse nesta quarta-feira que as pessoas que passam fome no país "não podem esperar" a aprovação das reformas.

Segundo ele, é preciso encontrar uma solução conjunta para viabilizar um programa de ajuda aos vulneráveis e, ao mesmo tempo, fazer sinalizações pela retomada da agenda econômica com a inclusão de Propostas de Emenda à Constituição (PEC) emergenciais na peça orçamentária.

Bittar, que também é relator da PEC Emergencial e do pacto federativo, afirmou que foi eleito "defendendo essa agenda" das reformas, mas ponderou que o auxílio aos vulneráveis não pode esperar:

— As pessoas que precisam comer não vão esperar. Eu já disse desde o ano passado que elas (reformas) precisam caminhar juntas. Agora, é fundamental como sinal de responsabilidade que, ao apresentar a peça orçamentária, se dentro dela estiver a solução para os brasileiros que ainda precisam do Estado, estejam também as PECs emergenciais, dos gatilhos.

Bittar referiu-se a propostas de emenda constitucional que permitem redução de gastos obrigatórios em quadros excepcionais como o atual ao conversar com jornalistas após a instalação da Comissão Mista de Orçamento (CMO).

Para ele, a inclusão do auxílio emergencial e do ajuste fiscal na proposta orçamentária de 2021 “sinaliza com clareza a retomada da agenda econômica e o cuidado com brasileiros que ainda precisam do Estado”.

Bittar e a presidente da CMO, Flávia Arruda (PL-DF), reuniram-se com o ministro da Economia, Paulo Guedes, para debater o Orçamento de 2021.

'Sensibilidade social' com responsabilidade fiscal

Após o encontro, Guedes reforçou a ideia defendida pelos chefes do Legislativo de que é preciso ter "sensibilidade social" atrelada a responsabilidade fiscal:

— O presidente (Jair) Bolsonaro sempre disse que saúde e economia vão juntas. O presidente (Rodrigo) Pacheco, do Senado, e o presidente Arthur Lira, da Câmara, também disseram claramente que precisamos ter a sensibilidade social de um lado, mas, de outro lado, sempre disseram que tem que ser com responsabilidade fiscal.

Ele continuou:

Temos um compromisso com as futuras gerações. Temos que pagar pelas nossas guerras. Se temos guerra com o vírus, nós temos que arcar, e não simplesmente empurrar irresponsavelmente esses custos.

Para Guedes, o compromisso de sensibilidade social com a responsabilidade fiscal é "a marca de um Congresso reformista, de um presidente determinado e das lideranças políticas construtivas que nós temos hoje no Brasil”.

Na reunião com Bittar e Flávia, Guedes indicou que é contra a criação de um imposto tributário para bancar o auxílio emergencial, como chegou a ser ventilado por parlamentares ontem no Congresso. Guedes defende que o pagamento do benefício precisa ser compensado com cortes de gastos.

Algumas horas depois, em entrevista à imprensa, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), disse que a criação de imposto "é sempre algo traumático" e que o ideal é buscar outra solução:

— O momento de se dimensionar criação ou extinção de tributo é na reforma tributária. Nós vamos buscar uma solução, com fundamentos econômicos, sem que haja a necessidade da criação de impostos. Esse é o ideal de se fazer.

*Fonte : O Globo - RJ
Data : 10/02/2021*

ROYALTIES DO PETRÓLEO: CASTRO PEDE A LIRA QUE SEJA 'PATRONO' DE ACORDO NO CONGRESSO

Governador interino do Rio afirma que presidente da Câmara avalia incluir partilha dos royalties no pacto federativo, para acabar com ação que tramita no STF

Por Paulo Cappelli

BRASÍLIA — O governador interino do Rio, Cláudio Castro (PSC), pediu ao presidente da Câmara recém-eleito, Arthur Lira (PP-AL), que atue como articulador e 'patrono' de um acordo envolvendo a partilha dos royalties de petróleo entre estados produtores e não produtores. A ideia é que ação tramita no Supremo Tribunal Federal seja extinta caso o Congresso chegue a um consenso.

Os royalties são uma das principais fontes de arrecadação do Palácio Guanabara, e Castro teme que uma decisão desfavorável inviabilize o fluxo de caixa do estado do Rio.

O governador interino e o deputado se reuniram por duas horas nesta terça-feira na residência oficial do presidente da Câmara, em Brasília.

— A questão da partilha tem sido discutida na Câmara de Conciliação do Senado, mas fatalmente voltará para a Câmara dos Deputados, porque esse acordo vai ter que ser feito através de lei. Não vai poder ser uma coisa simplesmente judicial. Falei ao Lira que ele pode ser talvez o grande patrono desse acordo para o país inteiro. Lira falou que seria muito interessante incluir essa questão dos royalties já no pacto federativo (que o Planalto planeja discutir no Congresso) — disse Castro, que fez campanha para Lira na disputa à presidência da Câmara.

Na tarde desta terça-feira, Lira se reunirá com Paulo Guedes para tratar da autonomia do Banco Central, e a questão da partilha dos royalties de petróleo também poderá ser abordada.

Outro pedido de Castro foi em relação ao PLP 101, de socorro financeiro aos estados. A lei aprovada proíbe que cargos vagos nas administrações estaduais sejam preenchidos.

— Essa questão de não repor as vacâncias preocupa muito, por conta de áreas como Saúde, Educação e Segurança Pública. Isso pode gerar um déficit tremendo de pessoal, talvez impagável - disse Castro, afirmando que Lira também ficou de estudar o assunto com Paulo Guedes.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 10/02/2021

MONEYTIMES

MONETTINES

KLABIN LUCRA R\$ 1,327 BILHÃO NO QUARTO TRIMESTRE, MAS FECHA 2020 NO PREJUÍZO

A Klabin (KLBN11) reportou no quarto trimestre lucro líquido de R\$ 1,327 bilhão, alta de 110% em relação a um ano antes, quando a companhia havia somado R\$ 631,1 milhões.

No entanto, o desempenho no final do ano não foi suficiente para conter o prejuízo no acumulado de 2020, que chegou a R\$ 2,389 bilhões.



<https://media.moneytimes.com.br/uploads/2020/08/klabin3-min.jpg>

No quarto trimestre, a Klabin assumiu os ativos comprados da International Paper (Imagem: LinkedIn/Klabin)

O balanço corporativo aponta que o Ebitda ajustado, excluídos efeitos não recorrentes, atingiu R\$ 1,106 bilhão no intervalo de outubro a dezembro, e no acumulado do ano passado o indicador totalizou R\$ 4,7 bilhões, cifras que representam aumento de 15% e

27%, na comparação com os respectivos períodos em 2019.

Com crescimento em todas as linhas de negócio, a receita líquida da Klabin aumentou 22% em relação ao mesmo período de 2019, e 12% se desconsiderada receita adicional proveniente das unidades adquiridas da IP, com montante de R\$ 3,817 bilhões.

No trimestre mencionado, a Klabin assumiu os ativos comprados da International Paper. As novas unidades adicionaram 68 mil toneladas de papelão ondulado ao volume de vendas e R\$ 258 milhões à receita líquida do período.

Os analistas de mercado previram que as receitas deviam vir pressionadas por volumes levemente em alta, mas com preços ainda estáveis em relação ao terceiro trimestre.

No caso, a Klabin paralisou temporariamente as atividades na planta Puma, o que deve influenciar nos volumes de produção e vendas e limitar o crescimento das receitas.

Fonte: *Moneytimes*

Data : 10/02/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

INFRAESTRUTURA ASSINA 4 CONTRATOS DE ADESÃO PARA EXPLORAÇÃO DE TERMINAIS NO PA

Brasília, 10 – O Ministério da Infraestrutura assinou nesta quarta-feira, 10, quatro novos contratos de adesão para exploração de Terminais de Uso Privado (TUPs) no Estado do Pará, com Petróleo Sabbá, Louis Dreyfus, Cargill e Administradora de Bens de Infraestrutura (ABI). Segundo a pasta, no total, os terminais receberão investimentos de R \$616,5 milhões para movimentação de cargas variadas, como grãos e combustíveis.

Em evento para assinatura, o secretário de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, afirmou que, entre 2019 e 2020, a pasta assinou 78 contratos de adesão, entre aditivos e novos – 38 do total. De acordo com Piloni, os investimentos chegam a casa dos R\$ 6 bilhões.

Ainda segundo o secretário, atualmente, a pasta e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) analisam mais 50 contratos para terminais de uso privado. “Tem em torno de R\$ 25 bilhões de investimentos nesse portfólio de ações de terminais de uso privado”, disse.

Fonte : *O Estado de São Paulo - SP*

Data : 10/02/2021

CONGRESSO INSTALA COMISSÃO PARA DISCUTIR ORÇAMENTO DE 2021

A deputada Flávia Arruda, eleita para comandar o colegiado, disse que o Orçamento será votado antes do fim de março, como pediu o governo; com a demora na votação, o pagamento de salários para servidores, inclusive militares pode ficar ameaçado

Por Daniel Weterman, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O Congresso instalou nesta quarta-feira, 10, a Comissão Mista de Orçamento (CMO) para discutir o Orçamento de 2021. A comissão foi oficialmente aberta pelo senador Paulo Rocha (PT-PA), que preside a sessão por ser o integrante mais velho do colegiado. A deputada Flávia Arruda (PL-DF) foi eleita para comandar a comissão.

O governo pediu ao Congresso a aprovação do Orçamento até a metade de março. Por enquanto, o Executivo está autorizado a executar apenas parte das despesas previstas para o ano. "Votaremos esse Orçamento até antes do final de março", afirmou Flávia Arruda durante a instalação da comissão.

Conforme o Estadão mostrou em janeiro, o pagamento de salários para servidores, inclusive militares, e de outras despesas pode ficar ameaçado pela demora na aprovação do projeto.

A preocupação central do governo é com uma parcela do Orçamento, equivalente a R\$ 453,7 bilhões, que está condicionada à aprovação de outro projeto no Congresso. Em função da regra de ouro (que proíbe o governo de se financiar para bancar gastos correntes), esse montante depende

da aprovação de uma nova proposta pelos parlamentares após a sanção da Lei Orçamentária Anual (LOA).

O Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica (Fundeb), principal mecanismo de financiamento da educação básica, também corre risco. Da complementação da União no financiamento, R\$ 14,4 bilhões estão condicionados à abertura de um crédito suplementar no Orçamento, o que só pode ser feito após a aprovação do Orçamento. Se não houver votação, há um risco de paralisia no Fundeb a partir de abril.

O prazo para indicação de emendas parlamentares (recursos que os deputados e senadores direcionam para suas bases eleitorais), calculadas em R\$ 16,4 bilhões, deve abrir ainda nesta quarta.

O funcionamento "relâmpago" da CMO provocou reação de parlamentares e ameaça de debandada, conforme o Estadão/Broadcast antecipou. Nos bastidores, deputados e senadores disputam indicações para a próxima composição da comissão, a que discutirá o Orçamento de 2022.

Pelas regras do Congresso, um parlamentar não pode ser integrante da comissão por dois orçamentos consecutivos. Para isso, o Congresso quer discutir um projeto que altere essa norma. A comissão para o Orçamento de 2022 deve ser instalada no fim de março.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 10/02/2021

GUEDES QUER AJUSTE PARA TER R\$ 20 BI E BANCAR NOVA RODADA DO AUXÍLIO EMERGENCIAL

Ministro da Economia liga benefício à cláusula de calamidade, uma espécie de nova 'PEC de guerra', para evitar crime de responsabilidade fiscal; ideia é pagar mais três parcelas do benefício, de R\$ 200 cada

Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse às lideranças do Congresso que vai precisar de uma nova versão de uma "Proposta de Emenda Constitucional (PEC) de guerra" para conceder mais três parcelas de R\$ 200 do auxílio emergencial aos informais, com custo total de cerca R\$ 20 bilhões – valor semelhante ao previsto para compra das vacinas contra a covid-19.

Na avaliação de Guedes e sua equipe, esse novo texto da PEC precisa conter uma cláusula de calamidade pública, para dar segurança jurídica à concessão do auxílio emergencial com a edição de um crédito extraordinário, e estar associado às medidas fiscais contidas na PEC do pacto federativo.

Uma minuta do texto está sendo preparada pela equipe econômica para ser apresentada aos presidentes do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), e da Câmara, Arthur Lira (Progressistas-PB). O diagnóstico apresentado pela equipe econômica é de que o auxílio emergencial é para o enfrentamento da covid-19 e o agravamento da pandemia pede um protocolo de crise com a cláusula de calamidade.

Como mostrou o Estadão, Pacheco e Lira, pressionados pelas suas bases de apoio, querem uma via expressa para a concessão do auxílio, com o argumento de que a urgência da pandemia não permite esperar a aprovação de medidas de contenção de gastos.

Mas o ministro, nas conversas dos últimos dias, vem argumentando que é preciso acionar a cláusula de calamidade e garantir contrapartidas em nome da responsabilidade fiscal e controle das contas públicas. Para a equipe econômica, essas medidas devem ser consideradas o novo marco fiscal para o País.

Conselho Fiscal

Sem a cláusula de calamidade, o risco apontado é de crime de responsabilidade fiscal. É ela que vai permitir que os gastos com o pagamento dos três meses do auxílio fiquem de fora do limite do teto de gastos (a regra que impede o crescimento das despesas acima da inflação), afastando também a necessidade de compensação para o cumprimento da meta fiscal.

Apesar da pressão dos presidentes do Senado e da Câmara, o sentimento na equipe econômica é de que as conversas estão avançando num tom muito positivo e que, após o acordo, a votação poderá ser rápida.

A ideia é que seja criado um Conselho Fiscal da República, com representantes dos três Poderes, incluindo do Tribunal de Contas da União. A cada três meses, o colegiado se reuniria num ritual parecido com o do Comitê de Política Monetária (Copom), do Banco Central, responsável pela definição da taxa básica de juros.

Além de prever o acionamento dos chamados gatilhos (medidas corretivas para diminuir os gastos), a PEC prevê uma cláusula vinculante para que as mesmas práticas cobradas pelo TCU sejam praticadas pelos Tribunais de Contas estaduais e municipais.

“Se fizer mais um pacote fiscal sem nenhuma contraparte, a mensagem que será passada é que a trajetória da dívida vai continuar a subir e o prêmio de risco que os investidores vão pedir para manter a dívida brasileira pode ter um efeito, uma implicação de qual tipo de política que o Banco Central pode adotar”, avisou ontem o presidente do BC, Roberto Campos Neto, em videoconferência direcionada a investidores internacionais.

Antes da negociação da nova retomada do auxílio, a estratégia inicial do governo era conceder, após a pandemia, o Bolsa Família e também criar o chamado Bônus de Inclusão Produtiva (BIP), que nada mais é do que o nome fantasia dado pelo ministro Paulo Guedes para o chamado imposto de renda negativo, instrumento de transferência de renda para quem está trabalhando na informalidade e ganha menos do que um salário mínimo. O BIP seria destinado aos trabalhadores “invisíveis” e estaria associado à nova Carteira Verde Amarela, com menos encargos para a contratação.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 10/02/2021

MANSUETO DESCARTA NECESSIDADE DE MUDAR REGRA DO TETO DE GASTOS ATÉ 2026

Ex-secretário do Tesouro, hoje no BTG, também diz que auxílio emergencial precisaria ser combinado com ajuste fiscal; para Mansueto, 2021 será um ano difícil para o governo

Por Fernando Dantas, O Estado de S.Paulo

O Brasil pode manter a emenda do teto de gastos, que determina que a despesa pública só seja corrigida pela inflação, até 2026, diz Mansueto Almeida, economista-chefe do BTG Pactual e ex-secretário do Tesouro. O ano de 2026 é a data prevista na própria emenda para que se possa mudar o critério de reajuste do teto de gastos.



Mansueto, em sua primeira entrevista no BTG, ressalta que o esforço em 2021 será grande e exigirá que o governo limite sua despesa discricionária ao menor nível desde 2009, quando o dado passou a ser calculado.

<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/0/5/1612927653950.jpg>

Mansueto foi um dos formuladores da regra do teto de gastos no governo Temer. Foto: Adriano Machado/Reuters

O economista estima que a despesa discricionária orçada para este ano acabe ficando pouco abaixo de

R\$ 80 bilhões, comparada a R\$ 106 bilhões em 2019, primeiro ano do governo Bolsonaro. Já o investimento público deve cair em 2021 para apenas R\$ 34 bilhões, ou 0,4% do PIB.

Mansueto avalia também que, se houver necessidade de um novo auxílio emergencial este ano, o mercado não se assustará desde que o governo construa uma solução com um valor limitado – de R\$ 20 bilhões a R\$ 30 bilhões – e, em troca, aprove algum avanço estrutural, que melhore o cenário de finanças públicas para os próximos anos.

O novo auxílio, entretanto, teria de vir como crédito extraordinário, o que significa que é automaticamente considerado uma despesa extrateto. E precisaria ser combinado “com reformas que façam o cenário fiscal ao longo dos próximos anos ser melhor do que o mercado enxerga”.

Ao contrário do que alguns no mercado pensam, Mansueto vê ganhos fiscais não desprezíveis a médio e longo prazos numa boa reforma administrativa, mas é mais cético quanto a economias a prazo mais curto que a PEC de emergência fiscal poderia trazer para compensar o gasto extra com um eventual substituto do auxílio emergencial.

O pior da travessia até a próxima eleição presidencial, para o economista, é mesmo 2021. Ele acha possível que o governo evite um grande lockdown, mas julga que pode haver atrasos de pagamentos, como em 2003, ano de forte ajuste fiscal. “É de fato um Orçamento muito, muito apertado, e que não comporta frustração de receita.”

No entanto, há uma boa notícia para o governo, prossegue mansueto. Ele recorda que havia a ideia de que o teto de gastos seria cada vez mais difícil de cumprir, à medida que passassem os anos. No mandato de Bolsonaro, portanto, o pior ano seria 2022, e o governo teria de entrar no ano eleitoral cortando despesas e investimentos. “Mas, no meio do caminho, houve o descolamento de índices de inflação que ninguém esperava”, observa.

Ele se refere ao fato de que o teto de gastos de 2021 foi ajustado pelo IPCA acumulado em 12 meses até junho do ano passado, de 2,13%. As despesas obrigatórias deste ano, no entanto, como benefícios previdenciários, serão corrigidas pelo INPC ao final de 2020, de 5,45%. Esse descolamento contribuiu para tornar ainda mais apertado o Orçamento deste ano.

Para 2022, entretanto, ocorrerá o fenômeno inverso. Até junho, o IPCA acumulado deve ficar em 6%. E o INPC cheio no ano deve ficar em torno de 3,7%. Dessa forma, o governo em 2022, ano eleitoral, poderá aumentar o investimento público e as despesas discricionárias. É possível que o maior investimento público do governo Bolsonaro seja no próximo ano, podendo chegar a R\$ 60 bilhões.

Adicionalmente, na visão de mansueto, esse efeito não se limita a 2022. Como o teto vai ser corrigido em 6% em 2022, isso vai afetar também os anos posteriores. O espaço para gastos adicionais em 2021 é de apenas R\$ 30 bilhões, e para 2022 será de R\$ 90 bilhões. Paralelamente, as despesas de Previdência em 2020 acabaram vindo abaixo do esperado, o que também muda as projeções para este ano e os próximos.

Tudo isso, na sua visão, melhora o cenário para a manutenção do teto para além do atual mandato de Bolsonaro. “Em 2023, quem estiver no governo não deve ter muita dificuldade em cumprir o teto de gastos”, acrescenta Mansueto.

Para ele, o teto ganhou uma sobrevida no próximo governo, pode durar até 2026 e há tempo para andar com a agenda de reformas que, a cada ano, torna possível prosseguir com o dispositivo de contenção dos gastos.

Um dos formuladores do teto em 2016, quando fazia parte do governo Temer, Mansueto diz que faria tudo outra vez. “O teto trouxe o benefício enorme de ter se tornado uma educação orçamentária para os nossos congressistas, e eles mesmos gostam. Estamos vendo algo salutar, que é deputado e senador brigando por orçamento, que é o que deve acontecer nas democracias”, conclui o economista.

Mas, como adendo final, ele mostra que está consciente dos riscos ao longo do caminho. “O próximo presidente, seja o atual ou outro, vai ter de ser necessariamente reformista. Não dá para ficar tranquilo.”

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 10/02/2021

PREÇO DE REFINARIA PODE CAIR SE PETROBRÁS SOFRER INTERFERÊNCIA DO GOVERNO

Investidores teriam derrubado valor da unidade da Bahia em pelo menos 35%, segundo especialistas; estatal quer vender 8 plantas, mas polêmica em torno dos preços dos combustíveis pode atrapalhar os planos

Por Fernanda Nunes e Denise Luna, O Estado de S.Paulo

RIO - O receio de interferência do governo nos preços dos combustíveis da Petrobrás pode levar investidores a pagar menos pelas refinarias postas à venda pela estatal. Analistas do mercado financeiro e especialistas do setor de petróleo avaliam que o valor pago pela refinaria baiana Rlam, de US\$ 1,65 bilhão, ficou abaixo do de mercado e já reflete o receio de ingerência política no setor.

Além disso, dizem que o momento de crise não é o mais favorável para a venda de ativos de grande porte, como refinarias. Ao todo, a Petrobrás quer se desfazer de 8 das suas 13 refinarias e manter apenas as instaladas na Região Sudeste do País. A única a ser vendida até agora foi a Rlam, para um dos fundos de investimento dos Emirados Árabes, o Mubadala. O anúncio do fim da negociação foi feito na segunda-feira.

No mesmo dia, a companhia petrolífera informou também não ter recebido oferta satisfatória pela Repar, instalada no Paraná. Nesta semana, novos ruídos na comunicação da política de preços dos combustíveis da Petrobrás trouxeram à tona o fantasma de uma possível intervenção do governo federal no setor. A empresa informou que pode demorar até um ano para se alinhar ao mercado internacional e repassar altas na cotação do petróleo aos seus clientes.

Investidores viram na medida um risco de a empresa estar sendo usada para favorecer caminhoneiros, grandes consumidores de diesel e apoiadores do presidente Jair Bolsonaro. Se a Petrobrás vende combustível a um valor inferior ao do mercado internacional, obriga seus concorrentes a fazer o mesmo e pode levá-los a perder dinheiro com o negócio. Apenas as refinarias instaladas em locais mais distantes estão livres de uma intervenção política, porque, nesses locais, a estatal não conseguirá levar o seu produto.

Esse deve ser o caso da Reman, em Manaus, avalia Rodrigo Leão, coordenador do Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (Inep). Pelas contas do banco BTG, o Mubadala pagou 35% menos do que a Rlam valia.

O Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (Inep) estima um desconto na casa dos 50%. A estatal, por meio de sua assessoria de imprensa, respondeu, no entanto, que negócios como esse só são aprovados se atenderem às premissas próprias e de assessores financeiros independentes.

Preços

Edmar Almeida, pesquisador da PUC-Rio, afirma que qualquer discussão que possa ser interpretada como interferência na política de preços da Petrobrás cria incertezas que podem afetar o apetite dos investidores. “É importante que o governo mude o foco da negociação com os caminhoneiros, e passe a mensagem clara de que não tem como subsidiar o diesel”, acrescenta. “Todo mundo sabe que aqui se muda de ideia. Quem vem para o Brasil precifica o risco”, diz a ex-diretora-geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e pesquisadora da FGV, Magda Chambrard.

Para o professor do Grupo de Economia da Energia (GEE), do Instituto de Economia da UFRJ, Helder Queiroz, a dificuldade da estatal de se desfazer da refinaria paranaense é o principal sinal de que os investidores estão receosos. O analista da Ativa Investimentos, Ilan Arbetman, lembra que a Petrobrás se comprometeu com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) a se desfazer das refinarias até o fim do ano. Com isso, a tendência é que a empresa tenha pressa em fechar o negócio, o que pode contribuir para reduzir ainda mais o valor pago pelas fábricas de combustíveis

Em meio à polêmica sobre uma possível intervenção do governo nos preços dos combustíveis, a Petrobrás voltou a pressionar o Índice Bovespa de ontem, seus papéis encerram a sessão em baixas de 2,60% (ON) e 2,03%(PN).

Fonte : *O Estado de São Paulo - SP*

Data : 10/02/2021

CÂMARA MARCA TRANSFERÊNCIA DE COMITÊ DA IMPRENSA PARA ÁREA NO SUBSOLO PARA QUINTA-FEIRA

Espaço vai abrigar gabinete do novo presidente da Casa, Arthur Lira; mudança dificulta o trabalho dos jornalistas

Por *André Shalders e Camila Turtelli, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA – O presidente da Câmara, deputado Arthur Lira (Progressistas-AL), marcou para a próxima quinta-feira, 11, a mudança do local de trabalho dos jornalistas na Casa. Com o despejo, o Comitê de Imprensa deixará de ocupar um espaço ao lado do plenário, onde está instalado desde a transferência do Legislativo para Brasília, em 1960, e passará para uma sala sem janelas no subsolo do prédio do Congresso. Um grupo de parlamentares iniciou abaixo-assinado nesta terça-feira, 9, para evitar que o despejo aconteça.

O espaço onde hoje fica a imprensa tem acesso direto ao local de votações, o que permite agilidade no trabalho de informar o que se passa nas sessões. A sala agora abrigará o gabinete de Lira. A mudança também dificulta o acesso ao presidente da Câmara, que poderá ingressar no plenário diretamente, evitando, assim, ser abordado por profissionais de imprensa e de outros setores.

Atualmente, o gabinete do presidente da Casa está localizado a poucos passos do plenário, mas para chegar até lá Lira precisa cruzar o Salão Verde, onde a circulação é livre. É comum deputados serem questionados sobre votações e decisões polêmicas quando atravessam esta área.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/8/6/1612446879268.jpg>

*O novo presidente da Câmara, Arthur Lira (Progressistas-AL).
Foto: Adriano Machado/Reuters*

O deputado Kim Kataguirí (DEM-SP) encabeça o abaixo-assinado dos que se opõem a transferir a imprensa de lugar. “(Mudar o comitê de lugar) é uma decisão administrativa. A gente tenta reverter politicamente, mostrando força (com o abaixo assinado)”, disse Kataguirí. “Independente das críticas que se possa fazer a qualquer veículo de comunicação, todos eles têm o direito, e o dever, de fazer a cobertura da Casa mais representativa do país, que é a Câmara dos Deputados”, completou.

No texto em que tenta evitar a transferência, o deputado do DEM diz considerar o trabalho da imprensa como “vital” para o processo democrático.

“A Câmara dos Deputados é um dos órgãos mais democráticos do Brasil. Aqui, nada deveria ser feito de forma secreta. A presença ostensiva da imprensa se justifica para permitir ao povo a mais absoluta transparência sobre todos os assuntos da Câmara. Respeitosamente, entendemos que a

atitude de Vossa Excelência é equivocada, pois dá azo a que se cogite que a imprensa tem papel secundário nos trabalhos da Casa. Não tem. A imprensa é parte vital do processo democrático”, diz o abaixo-assinado.

Além do deputado do DEM, outros parlamentares reclamaram da mudança. “Todo meu apoio à luta pela permanência do Comitê de Imprensa no seu local na @camaradeputados. A atuação desses jornalistas enriquece a produção legislativa de nossa casa, além de garantir transparência”, escreveu o líder da Minoria na Câmara, José Guimarães (PT-CE), em uma rede social.

“A liberdade de imprensa é uma das principais questões da Constituição Federal. Infelizmente nós já temos Jair Messias Bolsonaro que ataca os jornalistas sistematicamente, e não será a Câmara dos Deputados que vai inviabilizar o livre exercício das jornalistas e dos jornalistas”, afirmou a deputada Fernanda Melchiona (PSOL-RS) no plenário.

“Decisões sem justificativa que dificultem o trabalho da imprensa não ajudam a democracia nem a transparência que o Parlamento deve ter. Cabe a nós parlamentares reforçar o papel da imprensa na democracia em meio a esta onda de retrocessos trazidas pelo governo Bolsonaro”, disse ao Estadão a deputada Perpétua Almeida (PCdoB-AC).

Não é a primeira vez que um presidente da Câmara tenta retirar a imprensa do local. O prédio do Legislativo é patrimônio histórico tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan).

A mudança foi tentada nas gestões do PT na presidência da Câmara, mas houve resistência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), pois o prédio é tombado e, por isso, só pode ser modificado com autorização do órgão.

O aval só veio na gestão de Eduardo Cunha (MDB-RJ). O emedebista pretendia levar a reforma adiante, mas acabou tendo o mandato cassado em 2016 antes de conseguir executar a obra. Ele foi preso por envolvimento na Lava Jato no mesmo ano.

Na gestão de Rodrigo Maia (DEM-RJ) o assunto chegou a ser discutido, mas também não foi adiante.

Câmara: custos da mudança ainda estão sendo levantados

Em nota à reportagem do Estadão, a Câmara dos Deputados disse que os custos com a mudança “ainda estão sendo levantados”, e que a alteração foi aprovada pelo Iphan. “A proposta de mudança vem sendo cogitada ao longo dos últimos anos, resultando em um estudo mais aprofundado na última gestão. A obra seguirá as regras de tombamento, de acordo com as normas do Iphan”, diz a nota.

“O projeto de arquitetura do novo gabinete da Presidência está em fase final de aprovação. Os custos da obra, prevista para começar até o fim de fevereiro, ainda estão sendo levantados. Para a execução, serão utilizados recursos de contratos de mão de obra já firmados pela Câmara e alguns insumos adicionais, se necessário”, afirma o texto.

Entidades criticam transferências

Em manifestações divulgadas nesta terça-feira, a Associação Nacional de Jornais (ANJ) e a Federação Nacional de Jornalistas (Fenaj) criticaram a medida adotada por Lira.

“A ANJ lamenta a decisão, que não contribuiu para aproximar a imprensa do Legislativo. Os jornalistas que atuam na Câmara têm papel essencial no acompanhamento das atividades da Casa e na relação dos deputados com a sociedade. Toda medida que dificulta o trabalho da imprensa atenta contra a transparência do parlamento e a necessária cobertura e acompanhamento dos trabalhos legislativos”, diz a nota da entidade.

Já a Fenaj faz um apelo a Lira para que mantenha o Comitê de Imprensa ao lado do plenário.

"Os jornalistas que fazem a cobertura diária da Câmara dos Deputados têm a missão de informar à sociedade brasileira sobre os debates que ocorrem na Casa e das decisões tomadas pelos deputados. Sabiamente, o arquiteto Oscar Niemeyer projetou o Comitê de Imprensa ao lado do plenário, justamente para que os jornalistas tivessem acesso ao principal local de debates e deliberações. Ao propor a mudança do Comitê de Imprensa para o subsolo do prédio, o presidente – ainda que não tenha tido a intenção – desmerece o trabalho da imprensa, dificultando o acesso dos Jornalistas ao conjunto dos deputados e a si próprio. A medida, se concretizada, fere a memória da Casa, que, desde sua instalação, abriu espaço e facilitou a atuação dos Jornalistas. Por isso, a FENAJ pede ao presidente Arthur Lira que reveja a decisão, mantendo o Comitê de Imprensa onde sempre esteve: ao lado do plenário."

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 09/02/2021

'TEMOS QUE PAGAR PELAS NOSSAS GUERRAS E NÃO EMPURRAR CUSTO PARA FUTURO', DIZ GUEDES SOBRE AUXÍLIO

Ministro da Economia condiciona a retomada do benefício à aprovação do Orçamento de 2021 e das propostas em tramitação no Senado que preveem corte de gastos

Por Daniel Weterman, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O ministro da Economia, Paulo Guedes, cobrou responsabilidade fiscal diante da pressão por uma nova rodada do auxílio emergencial. Nesta quarta-feira, 10, o chefe da pasta recebeu a presidente da Comissão Mista de Orçamento do Congresso, Flávia Arruda (PL-DF), e o relator do Orçamento de 2021, Marcio Bittar (MDB-AC).

"Nós temos um compromisso com as futuras gerações do País. Nós temos que pagar pelas nossas guerras", disse Guedes após a reunião. "Se nós estamos em guerra com o vírus, nós temos que arcar com essa guerra e não simplesmente empurrar irresponsavelmente esses custos para as gerações futuras."

O ministro da Economia condiciona a retomada do benefício à aprovação do Orçamento de 2021 e das propostas em tramitação no Senado que preveem corte de gastos. Como mostrou o Estadão, Guedes fala em uma "PEC de guerra" para dar o respaldo jurídico para uma nova rodada do auxílio. O Legislativo, porém, pressiona pelo auxílio assistencial, mas sem garantias de redução de despesas em tempo hábil.

Um imposto temporário para bancar o auxílio entrou no radar do governo e de parlamentares. O ministro, porém, tentou afastar essa possibilidade diante da falta de ambiente político para aumento de tributos, conforme o Estadão/Broadcast.

Em declaração à imprensa, Guedes evitou comentar sobre a possibilidade de um novo crédito extraordinário neste ano para bancar o auxílio. Esse instrumento deixaria a despesa fora do teto, mas aumentaria a dívida da União. Há dúvidas, porém, sobre se uma nova rodada pode ser considerada uma despesa imprevísivel.

Guedes citou a demanda social exposta por líderes do Congresso, mas reforçou que também há compromisso com as contas públicas entre os parlamentares. Flávia Arruda e Marcio Bittar afirmaram que o gesto de ir até o ministro após a instalação da CMO reforça o compromisso com um Orçamento que atenda às necessidades sociais e ao mesmo tempo tenha responsabilidade fiscal.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 09/02/2021

Valor

ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

MAERSK LUCRA US\$ 1,3 BILHÃO NO 4º TRIMESTRE COM AUMENTO DA DEMANDA

Gargalos na cadeia de abastecimento também levaram a aumento dos fretes, enquanto custo com combustíveis diminuiu

Por Dow Jones Newswires — Estocolmo



[https://s2.glbimg.com/KCOWCT7gP-GrhPyVDPkRsmZqIPo=/0x0:1920x1222/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/Y/O/67Ntq7SeOPUd857gA4Dw/0020mar11.jpg](https://s2.glbimg.com/KCOWCT7gP-GrhPyVDPkRsmZqIPo=/0x0:1920x1222/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/Y/O/67Ntq7SeOPUd857gA4Dw/0020mar11.jpg)

— Foto: Brendon O'Hagan/Bloomberg

A AP Moller-Maersk, maior empresa de transporte naval de contêineres do mundo, registrou lucro de US\$ 1,3 bilhão no quarto trimestre de 2020, influenciado pelo aumento da demanda e pelo aumento dos fretes decorrente de gargalos em toda a

cadeia de abastecimento. Um ano antes, a companhia dinamarquesa teve prejuízo de US\$ 72 milhões.

O resultado ficou pouco abaixo da expectativa de analistas, que previam lucro de US\$ 1,39 bilhão. Após a divulgação dos resultados, as ações da Maersk recuavam 5,98% nesta manhã no mercado dinamarquês.

A receita da companhia cresceu 16%, para US\$ 11,26 bilhões, acima dos US\$ 10,91 previstos pelo mercado. No período, os volumes de embarque aumentaram 3,2% e as taxas médias de frete cresceram 18%. Os custos com combustível caíram 14%.

Para 2021, a expectativa é de lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda) ajustado de US\$ 8,5 bilhões a US\$ 10,5 bilhões, com lucro operacional de US\$ 4,3 bilhões a US\$ 6,3 bilhões e geração de caixa acima de US\$ 3,5 bilhões.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 10/02/2021

NOVAS FERROVIAS VÃO TER “SELO VERDE” PARA MERCADO DE CARBONO

Fiol, Fico e Ferrogrão serão leiloadas com carimbo sustentável e poderão vender créditos

Por Daniel Rittner — De Brasília



[https://s2.glbimg.com/9hO-ttE_gpNr20SQ7uMXI6MpScM=/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/X/5/rYevNtROaVqRIIYqCqCg/foto10esp-101-selo-a14.jpg](https://s2.glbimg.com/9hO-ttE_gpNr20SQ7uMXI6MpScM=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/X/5/rYevNtROaVqRIIYqCqCg/foto10esp-101-selo-a14.jpg)

Larissa Amorim: vantagem do “selo verde” está na possibilidade de comercializar créditos de carbono — Foto: Geraldo Magela/Agência Senado

Três novas ferrovias em projeto ou já em obras – Ferrogrão, Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) e Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico) – serão leiloadas ao setor privado com um atrativo



inédito para potenciais investidores: um “selo verde” que permitirá às futuras concessionárias, quando elas estiverem em plena operação, comercializar créditos de carbono no mercado.

As três ferrovias foram escolhidas pelo Ministério da Infraestrutura como principais candidatas a receber um certificado da Climate Bonds Initiative (CBI) – instituição sem fins lucrativos com sede em Londres e que promove ações para remediar mudanças climáticas – como projetos sustentáveis. Dias atrás, uma avaliação externa concluiu que os três empreendimentos cumprem as exigências necessárias para conquistar esse almejado carimbo.

Os procedimentos oficiais para a obtenção do “selo verde” junto à CBI deverão ser conduzidos efetivamente pelas próprias concessionárias. Isso ainda significa passar pela aprovação formal de independente da instituição. O “pulo do gato”, no curto prazo, é que esses projetos já vão a leilão com um atestado de que são mesmo elegíveis à certificação e só precisam percorrer trâmites essencialmente burocráticos para ostentar reconhecimento definitivo como sustentáveis.

O leilão do primeiro trecho da Fiol, entre os municípios baianos de Ilhéus e Caetité, está marcado para o dia 8 de abril. No caso da Ferrogrão, os estudos de viabilidade e a minuta de edital estão em análise no Tribunal de Contas da União (TCU). A intenção do governo é oferecê-la ao mercado no fim deste ano. Já a Fico, entre Mara Rosa (GO) e Água Boa (MT), será construída pela Vale, como contrapartida à recém-assinada renovação de suas concessões ferroviárias até 2057, e depois haverá um leilão para estipular quem vai operá-la.

A subsecretária de Sustentabilidade do Ministério da Infraestrutura, Larissa Amorim, aponta ao menos duas grandes vantagens na obtenção do “selo verde” pelas futuras concessionárias. Uma é a possibilidade de comercializar créditos de carbono depois de calcular, a cada ano, qual foi o montante de emissões de gases-estufa evitadas pelo uso da ferrovia e não de outro modal (como o rodoviário). Na Ferrogrão, por exemplo, o ministério calcula uma redução acima de 50% das emissões quando comparadas às outras vias de escoamento, como pela BR-163.

Os recursos angariados com a eventual venda desses créditos entram no fluxo de caixa das concessionárias como receitas complementares e podem elevar a taxa de retorno dos projetos, fazendo diferença na viabilização do negócio.

Outra hipótese mencionada por Larissa é a atração, para compor os consórcios dos leilões, de empresas ou fundos de investimento que hoje operam empreendimentos com saldo negativo de emissões e querem ficar mais perto de uma pegada “carbono neutra”. Por isso, podem usar as três ferrovias como uma forma de diminuir esse saldo ou até neutralizar a balança.

O atestado ambiental também deve facilitar, conforme lembra a subsecretária, pedidos de financiamento bancário para execução das obras. Hoje as instituições financeiras têm protocolos mais rigorosos de ESG – sigla em inglês para meio ambiente, social e governança -, o novo tripé da linguagem corporativa para impulsionar projetos sustentáveis e dificultar a vida dos poluentes.

Para passar no funil da CBI, as ferrovias precisam comprovar três requisitos: 1) coeficiente de emissões de CO2 equivalente de até 25 gramas por tonelada-quilômetro; 2) o transporte de combustíveis fósseis deve ser de, no máximo, 25% do frete total; e 3) redução de pelo menos 25% das emissões de gases do efeito-estufa na comparação com o modal rodoviário. O cumprimento foi atestado pela Ernst & Young, que atua como avaliadora externa da CBI na etapa de pré-certificação.

De acordo com a subsecretária, outros projetos da carteira do ministério poderão ser enquadrados mais adiante. Ela citou, como possibilidade, aeroportos que consigam reduzir emissões das aeronaves de alguma forma.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 10/02/2021

CLIMA É DE REVOLTA EM GRUPOS DE CAMINHONEIROS

Dúvida entre eles é sobre os próximos passos a tomar em relação ao aumento dos combustíveis
Por Fernanda Pressinott — De São Paulo

O anúncio pela Petrobras de novo reajuste no preço dos combustíveis voltou a agitar ontem os grupos de WhatsApp de caminhoneiros. A revolta é geral. No entanto, o que fazer diante do aumento ninguém sabe.

“Bolsonaro prometeu reduzir os impostos do diesel e não tivemos um fim de semana de paz. Olha aí o caminhoneiro sendo penalizados de novo”, afirmava o áudio de um caminhoneiro muito ativo nas redes e defensor do presidente.

Para ele, que é do Paraná, os motoristas e outras categorias profissionais devem lutar junto com Bolsonaro para pedir aos governadores redução do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) em alguns Estados. “Se no Rio de Janeiro é mais caro, simples, a gente não entrega uma grama de arroz naquele Estado. Quero ver se não vão baixar preços”, dizia.

Na outra ponta, a mulher de um caminhoneiro era a mais revoltada do dia. Ela publicou vários xingamentos ao presidente e notícias e mensagens de um ano atrás, quando Jair Bolsonaro prometeu enviar um projeto de lei ao Congresso Nacional para estabelecer um valor fixo de ICMS sobre combustíveis para dar mais previsibilidade aos motoristas. “Ele teve um ano e não fez nada. Ainda acreditam nesse presidente?”, escreveu.

Bolsonaro também defende que o imposto seja cobrado nas refinarias, e não nas bombas, como é feito hoje, mas nunca mandou o projeto ao Congresso.

Nos grupos de discussão, o tom de alguns é de lamentação: “Não temos força para brigar, nem greve a gente consegue fazer mais. Quem vai comemorar é a Rumo”, dizia um motorista referindo-se à empresa de logística ferroviária.

A Petrobras anunciou ontem que aumentará os preços do litro da gasolina, do diesel e do gás liquefeito do petróleo (GLP) nas refinarias, a partir de hoje.

Segundo a companhia, o preço de venda da gasolina será elevado, na média, em R\$ 0,17, para R\$ 2,25. Já o litro do diesel será reajustado em R\$ 0,13, para R\$ 2,24, enquanto para o GLP a alta será de R\$ 0,14 o quilo. O derivado será vendido, para as distribuidoras, por R\$ 2,91 por quilo (equivalente a R\$ 37,79 por 13 quilos).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 10/02/2021

CAMPANHA QUER IMUNIZAR TODO O PAÍS VIA SUS ATÉ SETEMBRO

Liderado por Luiza Trajano, grupo quer resolver questões técnicas e logísticas
Por Agência O Globo — De São Paulo



[https://s2.glbimg.com/sKiK8T2xNutfub21CkOuCqYPS9M=/0x0:1153x783/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/1/c/D2tvv0RAGghq2HHhF6Q/09bra-130-luiza-a6-img01.jpg](https://s2.glbimg.com/sKiK8T2xNutfub21CkOuCqYPS9M=/0x0:1153x783/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/1/c/D2tvv0RAGghq2HHhF6Q/09bra-130-luiza-a6-img01.jpg)

Luiza Trajano: “A gente não discute política, não procura culpado. A gente discute como levar a vacina até todas as pessoas” — Foto: Julio Bitencourt/Valor

Um grupo de empresários e entidades, capitaneados por Luiza Helena Trajano, do Magazine Luiza, e seu Grupo Mulheres do Brasil, está lançando o Unidos pela Vacina, movimento que visa facilitar a chegada do imunizante contra a covid-19 a todos os brasileiros até setembro.

Diferentemente do movimento empresarial anunciado em janeiro, que queria comprar vacinas doando ao menos metade das doses ao SUS e retendo a outra parte para seus funcionários, o objetivo desta iniciativa é resolver os entraves da vacinação pública, apoiando o Sistema Único de Saúde.

“O nosso objetivo é vacinar todos os brasileiros até setembro deste ano”, escreveu Luiza Trajano em uma rede social, ao apresentar o logotipo da campanha. “Sim, vacina para todos até setembro deste ano! A gente não discute política, não procura culpado. A gente discute sim, como levar a vacina até todas as pessoas do nosso país”, continuou a empresária.

A campanha foi desenvolvida pelo publicitário Nizan Guanaes.

O movimento planeja várias frentes, como facilitar a aquisição e produção de insumos, como seringas e agulhas, e ajudar na fabricação dos imunizantes, com o auxílio na logística e solução de problemas da Fiocruz e do Instituto Butantan, por enquanto os únicos a produzir imunizantes no Brasil.

“Queremos usar nossa experiência, nossa força, para ajudar a destravar os problemas”, afirmou Marisa Cesar, CEO do Grupo Mulheres do Brasil. “Por exemplo, coisas que pelo rito normal demorariam um mês, queremos solucionar em 15 dias”, concluiu.

O ponto mais visível da atuação, contudo, será uma campanha publicitária em prol da vacina, que será veiculada em todo o país, em parceria com redes de TV. A ideia é reduzir a resistência à vacina, em um primeiro momento, e depois dar esclarecimentos práticos de como tomar o imunizante.

“Tem muita gente jogando contra, muitas pessoas com resistência à vacina, precisamos esclarecer isso”, afirmou Marisa Cesar.

Algumas entidades, como a Federação Nacional de Bancos (Febraban) devem apoiar a iniciativa. Economistas afirmam que a vacinação é fundamental para a retomada da economia, além da questão sanitária.

O Itaú Unibanco, por exemplo, informou na semana passada que, se o ritmo de vacinação for lento, o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) neste ano será metade do previsto.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 10/02/2021

ESTUDO INDICA 40 IMPACTOS NEGATIVOS DA FERROGRÃO

Perturbação da fauna, redução do estoque de carbono e diminuição da flora nativa são alguns dos possíveis problemas em obras da ferrovia

Por Daniel Rittner — De Brasília

Um dos maiores projetos na carteira de infraestrutura do governo, a Ferroarão poderá ter 40 impactos socioambientais negativos, sendo 12 de “alta significância”, como risco de interferência em áreas de proteção permanente (APPs) e de contaminação dos recursos hídricos na região.

Esses efeitos foram identificados na versão preliminar dos estudos de impacto ambiental (EIA-Rima) da ferrovia, que deverá ter 933 quilômetros em sua primeira fase, entre Sinop (MT) e Itaituba (PA). Ela está orçada em R\$ 8,4 bilhões e tornou-se a principal aposta do governo para impulsionar o escoamento de grãos pelo chamado Arco Norte, tirando supercaneções das estradas e reforçando uma alternativa logística aos produtores agrícolas, que hoje mandam suas cargas especialmente para os portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR).

Recém-protocolados no Ibama, responsável pelo licenciamento do projeto, os estudos indicam uma série de efeitos possíveis durante a etapa de obras: interferência em APPs, fragmentação de habitats, perturbação da fauna, redução do estoque de carbono e diminuição da flora nativa, em especial os endêmicos, raros e os ameaçados de extinção. “No aspecto físico, as atividades

transformadoras precursoras de impactos de alta significância poderão comprometer cursos d'água por meio do assoreamento e da contaminação dos recursos hídricos (superficiais e subterrâneos)", diz trecho do estudo.

O projeto da Ferrogrão está em análise atualmente no Tribunal de Contas da União (TCU). A expectativa do Ministério da Infraestrutura é fazer o leilão da ferrovia no segundo semestre. Se tudo correr como o planejado, ela iniciaria suas operações no fim desta década. No auge, estima-se que ela transportará pouco mais de 52 milhões de toneladas de commodities agrícolas por ano.

O estudo ambiental identificou 726 áreas de proteção permanentes, que somam 11.341 hectares, em um raio de 500 metros da ferrovia. Em um raio expandido de dez quilômetros há 18 áreas consideradas pelo Ministério do Meio Ambiente como prioritárias para conservação, uso sustentável e repartição dos benefícios da biodiversidade.

No levantamento de fauna, surgiram 14 mamíferos na lista de espécies ameaçadas da União Internacional para a Conservação da Natureza e dos Recursos Naturais (IUCN), que detém o maior catálogo do tipo no mundo. Três são classificadas como "em perigo" (quando há evidência de que provavelmente vão ser extintas em um futuro próximo): o macaco-aranha-da

pesquisadores da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) reconhecem que a Ferrogrão trará ganhos econômicos, mas apontam ameaças ambientais e para comunidades indígenas, por causa das mudanças na dinâmica de transporte da região.

Os pesquisadores do Centro de Sensoriamento Remoto da UFMG – Britaldo Soares Filho, Amanda Ribeiro, Juliana Davis e William Costa – veem a possibilidade de impacto em áreas protegidas de 4,9 milhões de hectares em municípios que já acumulam 1,3 milhão de hectares desmatados ilegalmente. Eles avaliam que a redução dos custos de transporte propiciada pela Ferrogrão "incentiva o aumento da produção agrícola, motivando em consequência a conversão de áreas aptas para agricultura, quer seja pastagens ou vegetação nativa".

Há uma advertência especial sobre o projeto de estação de carregamento em Matupá (MT). Os pesquisadores indicam que poderia haver uso mais intenso de rodovias estaduais para a chegada dos grãos até a ferrovia. Uma das estradas passa dentro do Parque Nacional do Xingu, o que traria reflexos negativos para o povo indígena e para as comunidades do entorno.

O próprio EIA-Rima enumera ações mitigadoras ou compensatórias para cada impacto socioambiental detectado. Por exemplo: a construção de 261 passagens de fauna, sob o traçado da ferrovia, como forma de diminuir o atropelamento de animais. Ou medidas específicas de controle dos processos erosivos.

Lembrando que se trata de uma primeira versão do EIA-Rima e o próprio Ibama pediu complementações, a subsecretária de Sustentabilidade do Ministério da Infraestrutura, Larissa Amorim, ressalta que a identificação de impactos negativos é muito comum nos estudos. "Quanto mais esmiuçado, melhor para o processo de licenciamento, porque a gente consegue tratar com ações de mitigação. O que não for possível mitigar, precisa ser compensado. Mas a Ferrogrão continua sendo um projeto extremamente vantajoso."

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 10/02/2021

BTP PREPARA EXPANSÃO NO PORTO DE SANTOS

Grupo finaliza pedido de renovação antecipada de seu contrato por mais 20 anos e mira novas áreas no porto

Por Taís Hirata — De São Paulo

A Brasil Terminal Portuário (BTP), um dos principais operadores de contêineres no Porto de Santos, planeja entregar até março o pedido de renovação antecipada de seu contrato. A ideia é prorrogar o arrendamento, que vence em 2027, por mais 20 anos, em troca de novos investimentos.



[https://s2.glbimg.com/PJlJMCn0YZCNMh61-XNmbkol8dk=/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/5/n/nCHeBUTxAUFC2MniYTqw/foto09emp-101-btp-b2.jpg](https://s2.glbimg.com/PJlJMCn0YZCNMh61-XNmbkol8dk=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/5/n/nCHeBUTxAUFC2MniYTqw/foto09emp-101-btp-b2.jpg)

A previsão da BTP é crescer 3,3% neste ano, mas a falta de contêineres no mercado poderá ser um gargalo, afirma Ricardo Arten, presidente da companhia — Foto: Silvia Costanti/Valor

“O plano é aumentar a capacidade dentro dos limites atuais do terminal. Iniciamos a conversa com o governo federal e, neste momento, estamos preparando os estudos de viabilidade. A expectativa é que todo o processo, desde a apresentação até a assinatura, tome de 12 a 14 meses”, afirmou o presidente da companhia, Ricardo Arten. O valor de investimento que será proposto ainda não foi fechado, diz ele.

O plano de expansão do grupo não se limita ao terminal atual. A BTP também se prepara para novos leilões no Porto de Santos.

A principal oportunidade deverá ser a licitação, ainda em estudo pelo governo federal, de um grande terminal de contêineres na região do Saboó, em uma área vizinha à da BTP. A empresa, que, pela proximidade, é uma candidata natural na concorrência, já chegou a propor, no passado, a anexação da área, que entraria em seu processo de renovação antecipada. O governo, porém, optou por uma nova licitação.

O grupo também estuda outras áreas no Porto de Santos, tanto na margem direita quanto na esquerda, e sempre com foco em contêineres. “Estamos bastante ansiosos, não só para esse terminal ao lado, mas também para outras áreas que possam ser operacionalizadas. Hoje a capacidade da BTP está estrangulada, precisamos encontrar espaços para nossas operações”, afirmou.

A empresa é uma parceria entre dois grupos globais de navegação: a APM Terminals (da Maersk) e a Terminal Investment Limited (TIL, da MSC). Os controladores também movimentam carga em outros terminais no Porto de Santos, mas a percepção do mercado é que a cadeia logística de contêineres passa por uma verticalização que tende a beneficiar a expansão da BTP.

Outro tema que será central neste ano, segundo Arten, é a desestatização da companhia docas, a Santos Port Authority (SPA). O executivo afirma que apoia e confia na equipe do governo que tem conduzido o processo, mas vê pontos de preocupação. “O receio é a segurança jurídica com os contratos atuais, que têm que ser 100% respeitados”, diz.

A desestatização da SPA ainda está em estudos preliminares, mas o setor acompanha de perto as discussões para o leilão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), que tem sido visto como uma prévia do modelo. Na audiência do projeto, houve questionamentos quanto aos termos de negociação entre o novo gestor e os terminais existentes. A avaliação das empresas é que o contrato dá margem para arbitrariedades e até a extinção dos arrendamentos. O governo, por sua vez, frisou que o objetivo é garantir a segurança dos contratos em vigor e que melhorias serão feitas a partir das críticas.

Para além dos novos projetos em Santos, a BTP tem obtido bons resultados no porto, mesmo com a pandemia. Em 2020, a movimentação do terminal subiu 10%, puxada pelas exportações, que superaram a queda das importações. Neste ano, a projeção é crescer 3,3%, em linha com o Produto Interno Bruto (PIB).



“Aprendemos a lidar com a covid. Mesmo com a segunda onda da pandemia, que traz incertezas, já sabemos que os produtos brasileiros de exportação – como proteína animal, algodão, açúcar – não terão queda”, diz.

A maior preocupação é a falta de contêineres – um problema que começou há quase um ano, quando a pandemia começou a impactar a cadeia logística global. “Pode ser um gargalo e prejudicar as perspectivas para 2021.”

A falta de contêineres resulta do descompasso entre importações e exportações nos países, agravado pelas medidas de isolamento social. Quando a pandemia explodiu na China, no ano passado, muitos contêineres ficaram presos nos portos asiáticos. Depois, com a queda nas importações brasileiras, o problema passou a prejudicar os exportadores do país – como os navios não chegavam, faltava equipamento para os exportadores.

Só no terminal da BTP, o número de “extra calls” (navios adicionais que levam as exportações que ficaram para trás) saltou de dez, em 2019, para 56, em 2020.

Diante dos bons resultados do ano passado, a companhia não planeja pedir reequilíbrio econômico-financeiro pelos impactos da pandemia nas importações – tal como outros setores de infraestrutura têm feito.

Porém, há planos de negociar uma mudança no indexador de reajuste dos contratos, que seguem o IGP-M – cuja alta acumulada em 2020 foi de 23,14%. “É algo descabido reajustar nesse patamar. Iniciamos a conversa com o governo sobre esse assunto já no ano passado, e devemos apresentar um pleito”, diz Arten.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 09/02/2021

STJ AUTORIZA COBRANÇA DE ISS SOBRE ARMAZENAGEM EM TERMINAL PORTUÁRIO

No julgamento, ministros da 1ª Turma discutiram a diferença entre armazenamento e locação
Por Beatriz Olivon, Valor — Brasília

A 1ª Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) decidiu que a armazenagem realizada pela administradora de terminal portuário está sujeita ao ISS. Por unanimidade, a turma reformou decisão do Tribunal de Justiça do Amazonas (TJ-AM) que havia afastado a tributação do Super Terminais Comércio e Indústria.

A empresa pediu a não incidência de ISS sobre as operações de armazenagem e estadia. Alegou que isso se equipara a locação de bens, sobre a qual não incide o ISS. O Supremo Tribunal Federal (STF) considera que é inconstitucional a incidência do ISS sobre operações de locação de bens móveis, conforme a Súmula Vinculante nº 31. O julgamento estadual aceitou o pedido e equiparou a armazenagem à locação de bens.

A decisão do TJ-AM, se difundida pelo país, levará a um problema fiscal e econômico grave aos municípios, em especial os que dependem da receita de atividade de armazenagem portuária, como Santos (SP) e Vitória, segundo o procurador do município de Manaus, José Luiz Franco Junior, afirmou na sustentação oral (REsp 1805317).

De acordo com o advogado, a empresa tentou estabelecer uma ideia de que armazenagem portuária se confunde com locação e conseguiu na esfera estadual. “Criou-se um novo conceito de locação”, afirmou.

Já o advogado da empresa, Nicolau Haddad Neto, afirmou que a tese não tem relevância no nível nacional. “O município de Manaus não teve perda de arrecadação, ele continuou recebendo ISS sobre 24 atividades do porto”, afirmou. De acordo com o advogado, o STF deixou claro que a súmula

31 se aplica a qualquer locação desde que verificadas algumas condições. “Trata-se de locação pura e simples”, afirma.

Para o relator, ministro Gurgel de Faria, a atividade de armazenagem não se equipara à locação. No voto, o ministro explicou que para o adequado desenvolvimento do armazenamento, a empresa autorizada para operar o terminal deve organizar as cargas recebidas, conservar o seu estado, guardar e fazer a segurança delas, controlando por meio de monitoramento obrigatório o acesso de pessoas a área. “Tudo isso é cumprimento de ‘obrigação de fazer’, estando bem caracterizada a prestação de serviço tributável pelo imposto municipal”, afirma.

Ainda segundo o relator, a tarefa de armazenagem, em área alfandegária, não se parece com a locação de espaço físico. Ao ser contratado para armazenamento, o terminal portuário não transfere a área para o locador usar por sua conta e risco, inclusive a área é de acesso restrito.

A diferença entre armazenamento e locação também acontece quanto à responsabilidade civil, segundo o relator. Eventuais danos em razão do exercício da posse direta devem ser suportados pelo locatário. No armazenamento cabe à empresa que explora o terminal o dever de indenizar os prejuízos aos proprietários por eventuais falhas. “A atividade de armazenagem exercida pela recorrida está sujeita a incidência do ISS”, decidiu o relator. O voto foi seguido por todos os integrantes da turma.

A empresa pode apresentar embargos de declaração para pedir esclarecimentos sobre a decisão ou apontar omissões. Para alterar o mérito é necessário haver decisão sobre o mesmo tema em sentido contrário. Nesse caso, pode ser aceito para nova análise pela 1ª Seção.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 09/02/2021



AGÊNCIA BRASIL - DF

SERVIDOR DE CARREIRA DA ANATEL É O NOVO SECRETÁRIO DE TELECOMUNICAÇÕES

Por Agência Brasil – Brasília

O ministério das Comunicações (MCom) nomeou o especialista da Anatel, José Afonso Cosmo Júnior, como o novo secretário de Telecomunicações da pasta. José Afonso é mestre em engenharia elétrica, bacharel em direito e tem experiência tanto no setor público quanto privado.



https://imagens.ebc.com.br/ZXxNKdO5ULkYSqVfIZMdiHC4xYA=/1170x700/smart/https://agenciabrasil.ebc.com.br/sites/default/files/thumbnails/image/jose-afonso-cosmo-junior-sec-telecom.jpeg?itok=Ae_d45sQ

José Afonso Cosmo Júnior já atuava na área de banda larga brasileira

O servidor já atuava no MCom o coordenador-geral de Projetos para a Promoção de Acesso à Banda Larga. Foi responsável pelos estudos que levaram à política para licitação das faixas de 5G aqui no

Brasil. Também coordenou o programa responsável por levar internet a quase 13 mil pontos em todo o país. José Afonso participou da formação e construção inicial da Anatel, trabalhando na elaboração da regulamentação de condições de uso das faixas de frequências.

Fonte: Agência Brasil - DF
Data : 09/02/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

GRUPO QUER FORTALECER ATIVIDADES LIGADAS AO PETRÓLEO NA BAIXADA SANTISTA

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 10 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/190726-porto-santos.jpg>

Arquivo/Divulgação

Iniciativa, promovida por câmara setorial em Santos, busca mobilizar a região antes da maturação dos futuros projetos do setor de O&G, que serão ofertados nos próximos leilões da ANP e que estarão localizados mais ao sul do Rio de Janeiro.

Representantes da câmara de petróleo e gás da Associação Comercial de Santos (ACS) se articulam para tentar fortalecer as atividades ligadas à cadeia de petróleo e gás na Baixada Santista. O objetivo é aproveitar o potencial industrial da região e abrir o olhar do setor privado e de agentes públicos para a construção de um cluster na região. O grupo pretende identificar e apresentar as atuais potencialidades do Porto de Santos e do estado de São Paulo para atender demandas por parte das grandes empresas de petróleo e gás e principais envolvidos nessa cadeia logística.

O coordenador da câmara, Gustavo Pierotti, contou que a ideia inicial é montar um planejamento estratégico (matriz swot) junto aos participantes do grupo. "Queremos que cada um aponte quais são os pontos fortes, fracos, oportunidades e possíveis ameaças no ponto de vista de cada empresa", disse. Pierotti acrescentou que a câmara pretende entender as razões de a indústria de petróleo e gás ainda não ter se estabelecido na região e criar uma cultura mais voltada para todas as atividades relacionadas.

O grupo busca mobilizar a região da Baixada Santista antes da maturação dos futuros projetos do setor de O&G, que serão ofertados nos próximos leilões da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Pierotti observa uma demanda reprimida, além da tendência de os novos campos exploratórios do pré-sal serem explorados mais ao Sul do Rio de Janeiro, o que aumentaria a competitividade logística de São Paulo.

O coordenador da câmara explicou que uma base de apoio offshore na região continua sendo cogitada, porém depende de um melhor entendimento do mercado e de estudar quais são áreas que eventualmente podem ser exploradas como esse tipo de base. E, sendo essa nova instalação no porto organizado, analisar como as operações poderiam ocorrer sem impactar a eficiência do porto.

A Câmara de petróleo e gás de Santos tem objetivo de trazer atividade offshore para a região. O estado de São Paulo está há muito tempo adormecido na área de petróleo e gás, que sempre foi bem explorada por Rio de Janeiro e Espírito Santo. São Paulo, por ser uma economia mais diversificada, talvez nunca tenha olhado para essa oportunidade. Estamos tentando mudar isso", disse Pierotti à Portos e Navios. Na última reunião, realizada na terça-feira (09), participaram representantes do Sebrae, da Petrobras, da Saipem, Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Portuário de Guarujá, Subsecretaria de Petróleo e Gás do Governo do Estado, Geo Brasilis, Magral e da Metalock.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/02/2021

EMBARQUE DE CONTÊINERES EM NATAL SEGUE SUSPENSO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 10 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210113-porto-de-natal-cma-cgm.jpg>

Arquivo/Divulgação

Autoridade portuária aguarda as máquinas de movimentação de contêineres do operador portuário serem consertadas para que essas operações sejam retomadas.

A movimentação de contêineres no Porto de Natal (RN) deve ser retomada somente após o dia 20 de fevereiro. As operações de embarque e desembarque desses equipamentos do terminal portuário de Natal foram suspensas pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), por quatro semanas, no último dia 21 de janeiro. A causa, segundo a Codern, foi o uso intenso das reachstackers, que resultaram em problemas mecânicos.

“Devido ao intenso uso das máquinas e a falta de manutenção apropriada, acrescido do tempo de uso, ocorreram problemas mecânicos de importante intervenção: basicamente motor e caixa de engrenagens”, afirmou a Codern. A Progeco, operadora portuária ligada à CMA-CGM, possui quatro máquinas de movimentação de contêineres no Porto de Natal.

Os navios da empresa de transporte marítimo que escalam Natal transportam, principalmente, frutas em contêineres frigorificados com destino à Europa. Durante esse período sem os equipamentos, os portos de Pecém e Fortaleza, no Ceará, estão sendo utilizados como alternativas para embarque dos contêineres do final da safra de frutas.

A autoridade portuária informou à Portos e Navios que aguarda as máquinas de movimentação de contêineres da Progeco serem consertadas para que essas operações sejam retomadas. Dessa forma, enquanto não houver máquinas disponíveis, a CMA-CGM não vai programar navios para o Porto de Natal. “O prazo [de quatro semanas] está mantido. A probabilidade de acontecer antecipação é pequena”, informou a Codern à reportagem. Procurado, o armador não havia comentado sobre o conserto dos equipamentos até o fechamento desta matéria.

A Codern salientou que as operações afetadas no Porto de Natal foram as com contêineres, e que as demais não foram impactadas. Além dos contêineres, o porto realiza operações de descarga de trigo, carregamento de açúcar, terminal de passageiros e embarque de suprimentos para o arquipélago de Fernando de Noronha. Em 2020, a movimentação geral do Porto de Natal totalizou 710.912 toneladas. Já o total geral de carga containerizada movimentada em 2020 foi de 406.087 toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/02/2021

BOAS EXPECTATIVAS

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 10 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210210-dragagem-draga-720.jpg>

Com perspectiva de novos arrendamentos, dragagem pode crescer mas necessita de contratos de longo prazo

Embora 2020 tenha sido um ano difícil para a economia mundial em razão da pandemia do novo coronavírus (Covid-19), o mercado de dragagem no Brasil apresentou um resultado positivo se comparado a 2019. Para as empresas, os portos públicos e privados estão cada vez mais conscientes da necessidade de obras de dragagem contínuas. Apesar disso, aquelas avaliam que o modelo de dragagem no país ainda



precisa de melhorias, sobretudo no que se refere à necessidade de contratos de longo prazo para dragas, bem como na redução da burocracia em alguns órgãos envolvidos nesses projetos.

A DTA Engenharia fechou 2020 com crescimento de quase 10% em seu faturamento bruto, em relação a 2019. Entretanto, de acordo com o presidente da companhia, João Acácio, as margens caíram consideravelmente, especialmente devido à desvalorização do real frente ao dólar. Isso impactou os projetos em razão da necessidade de importação de dragas hoppers.

Apesar disso, Acácio afirma que a empresa teve um desempenho muito bom, tanto junto aos clientes públicos quanto privados. Segundo ele, esse resultado se deve ao modelo de negócio que a DTA implementou na área de dragagem com foco no cliente, bem como na engenharia para otimizar os equipamentos. Ele afirma que isso resultou na redução expressiva de custos e prazos dos projetos.

Na visão da empresa, a tendência é de crescimento no mercado de dragagem no Brasil, visto que mais infraestruturas portuárias serão construídas, gerando, assim, mais obras de dragagens, tanto de implantação quanto de manutenção. Acácio também destaca que obras de aterro hidráulico realizadas em praias devem absorver parte dos equipamentos de dragagem, reduzindo a ociosidade nas transições dos contratos portuários. Em 2020, a DTA conquistou três contratos de engordamento de praias. Dois deles já realizados, e o terceiro, em Balneário Camboriú (SC), deve ter início este ano.

As duas maiores dragagens de manutenção portuária em curso atualmente no Brasil, nos Portos de Santos e Paranaguá, vêm sendo realizadas pela DTA. Mais recentemente a empresa foi contratada para dragar o Porto de São Sebastião. Como obra de expansão, também vem sendo feito aprofundamento nos Portos de Paranaguá e Antonina, além do recente contrato firmado com o Terminal da Compass, em Santos.

De acordo com a Santos Port Authority (SPA), o contrato com a DTA para dragagem de manutenção do canal de navegação, dos acessos aos berços de atracação e dos próprios berços é de 24 meses. O valor global do contrato é de R\$ 274,7 milhões. O objetivo da obra é manter as profundidades de projeto, que no canal de navegação é de 15 metros.

Para este ano, a SPA vai realizar os procedimentos de abertura de licitação para aprofundamento dos berços e acessos dos armazéns 12A ao 23 do porto, para a profundidade de 15 metros. Os berços compreendem uma extensão de 1,7 mil metros entre Paquetá e Outeirinhos, na margem direita, e têm profundidades de projeto que variam de 11,30 e 13,50 metros. De acordo com a autoridade portuária, com relação ao canal de navegação a profundidade atual é adequada para o tráfego de navios, mas um eventual aprofundamento já está em estudo.

O Porto de Santos sofre constantemente com o assoreamento dos seus canais de acesso, o que pode ser um aspecto crítico para as operações, tendo em vista que ele movimenta 28% das trocas comerciais brasileiras. A SPA explica que as condições naturais do estuário onde fica o complexo portuário, que recebe sedimentos tanto dos rios da serra quando das ressacas do mar, tornam a dragagem ainda mais necessária.

A autoridade portuária destaca que a preservação das condições de navegabilidade dos acessos aos portos garante mais competitividade aos produtos nacionais, pois permite a diminuição dos custos de frete, do tempo de permanência dos navios no porto e da capacidade ociosa das embarcações. Quando o porto perde a profundidade dos canais de acesso, os navios passam a ter que atracar com menos carga.

O Porto do Rio de Janeiro concluiu sua última dragagem de aprofundamento em 2017, no canal, na bacia de evolução e nos berços dos terminais de contêineres e veículos. A última dragagem de manutenção foi realizada em 2019, nos berços e na bacia de evolução dos terminais de contêineres. Atualmente está em curso uma dragagem de manutenção do canal, na bacia de evolução e nos berços dos terminais de contêineres.

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) vem buscando empreender uma gestão sistemática e perene no tocante às campanhas de batimetria e dragagem. Para tanto, vem estabelecendo um canal de diálogo com os principais stakeholders do porto para alinhamento de projeções de demanda e de expectativas. A ideia, segundo a companhia, é a otimização da disponibilidade de infraestrutura aquaviária ao menor custo possível.

Além disso, a CDRJ tem por objetivo realizar a contratação continuada dos serviços de dragagem a partir do segundo semestre. Também está nos planos para este ano a conclusão dos estudos para aprofundamento do canal comercial para atendimento a navios Panamax (com calado de até 13 metros) e para o canal do Tecon para navios New Panamax de 366 metros de LOA e aproximadamente 15,5 metros de calado.

Os calados operacionais máximos no Porto do Rio de Janeiro atualmente são: no Cais da Gamboa, 10,5 metros; no Cais de São Cristóvão, 9,0 metros e no Cais do Caju, 14,6 metros. Porém, para o atendimento de demandas futuras, a companhia visa aumentar o calado em todas essas regiões entre 13 e 16 metros.

Mesmo com todos esses planos, a CDRJ destaca algumas dificuldades enfrentadas para a realização de dragagens como: restrições orçamentárias; impugnações dos certames licitatórios; judicialização das contratações; licenciamentos ambientais cada vez mais complexos, além da burocracia associada a contratos administrativos que dificultam ações articuladas e eficazes.

Somando-se a burocracia e restrições ambientais, Acácio, da DTA, destaca os gestores pouco qualificados tecnicamente e o temor “incompreensível” que tais gestores têm do Tribunal de Contas da União (TCU), como alguns dos principais problemas do modelo de dragagem no Brasil. “Caso essas questões não se resolvam, as dragagens portuárias no país entrarão em colapso e aí será um caos, dado que tais serviços concentram-se nas mãos de poucas empresas estrangeiras e algumas delas já desistindo de obras no Brasil”, alerta Acácio.

Para ele, a solução a ser implementada em curto prazo é a privatização dos serviços de dragagens nos portos. Ele afirma que a privatização permitiria o planejamento operacional de longo prazo, a previsibilidade de custos e o investimento em equipamentos, fatores que resultam em menores custos para os portos.

O diretor da Thetis Consultoria, Thierry Dor, avalia que o problema de dragagem no Brasil não está no modelo usado, mas sim na falta de preparo das empresas públicas e privadas para o mercado, além de acompanharem mal as obras. De acordo com ele, os projetos chegam com atraso ao mercado, são mal definidos e apresentam condicionantes pouco sofisticadas. Ele explica que as barreiras que muitas empresas usam entre a área de suprimentos e as áreas técnicas dificultam muito os processos de contratação e precisam ser removidos para chegar a contratos mais ágeis.

Dor afirma que esse método de contratação dificulta também a colaboração entre terminais. A Thetis ofereceu nos últimos anos serviços de consultoria aos terminais para que se juntassem e fossem ao mercado com volumes e escopos mais interessantes para os draguistas. “As empresas estavam interessadas, mas me parece que elas têm dificuldade de abrir mão de seu jeito de contratar para se flexibilizar”, analisa. Dor diz que os terminais privados da Baía de Sepetiba, por exemplo, poderiam trabalhar com o tipo de condomínio para gerenciar a dragagem. No entanto, ele defende que para tanto elas precisam mudar a forma de funcionamento.

Em 2020, de acordo com Dor, a dragagem de manutenção seguiu o fluxo normal, com uma quantidade de obras razoáveis. Ele frisa que o mais notável foi o ambiente competitivo, com preços muito baixos. Isso ocorreu em razão de um ambiente internacional de dragagem muito moroso e não apenas devido à pandemia, mas também por razões estruturais. Portanto, ele acredita que seja um bom momento para as empresas de dragagem ir para o mercado, embora o que torne esse mercado de fato interessante sejam obras de dragagem de aprofundamento, isto é, de grande porte, que já não ocorrem no Brasil há algum tempo.

Embora 2020 tenha demonstrado que a dragagem não precisa ser custosa, historicamente ela costuma apresentar preços elevados. Entre as razões para que isso ocorra, segundo Dor, estão alguns riscos envolvidos como, taxa de câmbio, importação e processos operacionais complexos. Porém, sobre esse último item ele avalia que vários aspectos podem melhorar caso os custos da dragagem sejam coordenados entre terminais e autoridades como: calado dinâmico, movimentação da sinalização durante a dragagem e execução dos levantamentos hidrográficos, entre outros.

Além da falta de coordenação entre terminais e autoridades envolvidas, ele destaca a falta de flexibilidade nos processos de contratação. Segundo ele, raramente as empresas conseguem aproveitar a presença das dragas no Brasil, pois o processo de contratação é demorado e rígido.

Acácio, da DTA, atribui ao alto custo do serviço de dragagem a moeda desvalorizada, projetos mal elaborados e restrições ambientais. Somando-se a isso, ele avalia que os processos de medição ineficientes não traduzem remuneração pelos serviços realizados, impondo, muitas vezes, severas penalizações às empresas executoras. De acordo com ele, elas acabam tendo que assumir assoreamentos, por exemplo.

Ele também ressalta a exigência de aprovação na Marinha do Brasil das batimetrias, categoria A, vinculadas aos recebimentos de contratos. Acácio afirma que isso tem causado enormes descompassos e grandes prejuízos às empresas. Outro aspecto, que ele considera mais pontual, é a transferência das obras de dragagem da Secretaria Nacional de Portos para o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT). Acácio avalia que essa mudança instalou nas empresas um “verdadeiro drama burocrático”.

O modelo de dragagem no Brasil tem sido muito questionado pelas empresas de dragagem, isso porque, de acordo com o consultor em dragagem Ricardo Sudaiha, elas o consideram muito rigoroso para a realidade brasileira. As empresas avaliam que existem muitas imprecisões das informações físicas da área de dragagem, especialmente quanto ao assoreamento, o que tem gerado muita discussão de ambas as partes envolvidas. Apesar disso, ele entende que o modelo vigente é o ideal, embora necessite de ajustes que devem ser patrocinados pelo governo, que é o grande contratante do serviço.

Sudaiha é um grande defensor de que dragas sejam construídas no Brasil. Para ele, isso seria importante para alavancar a construção naval e também garantir a bandeira nacional para as dragas. Segundo ele, a bandeira obrigaria também a melhoria na formação técnica dos futuros tripulantes e do gerenciamento da atividade. Ele avalia que se houver estímulo do governo e contínua demanda de contratos de dragagem, não há razão para que as dragas não sejam construídas no país.

“Entendo que em um país como o Brasil, com 60 mil quilômetros de rios navegáveis e oito mil quilômetros de costa marítima, a indisponibilidade de ao menos uma draga de bandeira nacional significa a falta de estratégia e controle sobre a atividade — que está totalmente entregue a dragas de bandeira estrangeira”, lamenta Sudaiha. Para ele, falta estímulo do governo no financiamento à construção no país. As dragas poderiam inclusive ser propriedade do Estado. Nessas condições, segundo ele, o governo poderia afretar suas dragas, com alguns tripulantes essenciais, para que as empresas pudessem aumentar e melhorar o nível técnico da tripulação.

Dor, da Thetis, afirma que nenhum país tem frota nacional e que o mercado é totalmente internacional, com exceção de países com tamanho continental, como Estados Unidos e Índia. De acordo com ele, o modelo “natural” para o Brasil seria uma frota de equipamentos de pequeno porte de balsas com escavadeiras e clamshell, dragas hoppers de até dois mil metros cúbicos e pequenas cutters tipo beavers, acrescida com equipamentos internacionais quando o escopo das obras requeresse. Ele avalia que não existe mercado suficiente para manter hoppers ou cutters de grande porte no Brasil.

Visão semelhante tem o diretor comercial da Boskalis, Daniel Correia. Para ele, o modelo de dragagem no país está alinhado com o mercado internacional e com clientes públicos e privados. Ele

destaca que atualmente é possível verificar uma tendência do governo federal em buscar soluções junto a parceiros, com o objetivo de alavancar uma melhor eficiência dos portos públicos.

Mas apesar dessa análise, Correia entende que a desestatização dos serviços de dragagem possa trazer benefícios em termos de agilidade de contratações e eficiência nos serviços, a partir da utilização de melhores soluções de tecnologia e engenharia. Outro aspecto que, segundo ele, também está alinhado às práticas internacionais é o modelo ambiental para a dragagem. No entanto, ele também avalia que uma maior celeridade na avaliação dos processos ambientais seria um benefício não somente para as empresas de dragagem ou terminais, mas também para própria economia do país.

De acordo com ele, a questão dos contratos de dragagem também representa mais um ponto que merecia revisão. A legislação brasileira limita a permanência de embarcações estrangeiras em território nacional. E pela não existência de contratos de longo prazo, as empresas com embarcações estrangeiras perdem competitividade no mercado nacional, pois estão sujeitas a sucessivas mobilizações e desmobilizações a cada projeto.

Para a Boskalis, o ano de 2020 teve uma demanda similar ao ano de 2019 no que se refere a dragagens privadas. Com relação ao mercado de dragagens públicas, a empresa recebeu um número significativo de pedidos de cotações de preços para trabalhos futuros, o que demonstrou uma melhoria do setor.

Apesar de o número de serviços ter sido maior nos portos privados em relação aos públicos, a empresa avalia que ambos estão cada vez mais conscientes da necessidade de obras de dragagem sustentáveis e de maneira contínua. Os portos têm buscado manter seus canais e outras rotas acessíveis a todos os tipos e tamanhos de embarcações.

As dragagens de manutenção não pararam para a Dragabras, do Grupo Deme, embora tenha ocorrido a postergação de alguns projetos devido ao atraso com licenças ambientais. De acordo com diretor executivo da companhia, Claudio Pirolo, a demora na liberação das licenças se deu em razão da pandemia, que alterou a rotina dos profissionais dos órgãos ambientais responsáveis.

Em 2020 a empresa também perdeu algumas licitações de dragagem, o que fez com que o desempenho tivesse sido mais baixo que em 2019. Já a atuação da empresa pelo mundo, do Grupo Deme, apresentou resultados mais positivos em 2020. Atualmente a empresa vem fazendo a dragagem do canal do Porto de Rio Grande em consórcio com a Jan De Nul. As obras tiveram início em 2020.

Pirolo acredita que com os atuais projetos de arrendamentos de áreas nos portos do governo federal, a tendência é que o mercado de dragagem cresça no país em curto prazo. Sem contar os programas de desestatização dos portos em curso, que também devem impulsionar a execução de novas obras. Entretanto, ele lembrou que projetos de maior porte em portos públicos devem começar após a finalização de outros serviços com tempo de duração longo, como é o caso da dragagem do Porto de Paranaguá. Já dragagens em portos privados têm ocorrido com uma frequência maior, sobretudo nos portos da região Sudeste.

Para melhorar o desempenho do mercado de dragagem no Brasil, Pirolo também acredita que o ideal seriam contratos de longo prazo. Além disso, ele destaca a segurança jurídica dos contratos como outro ponto que necessita de maior atenção por parte das autoridades. Segundo ele, algumas áreas acabam sendo licitadas sem licença ambiental, por exemplo. Isso resulta na necessidade de aditivos no contrato que levam muito tempo para serem efetivados.

O presidente da Associação Brasileira de Terminais Líquidos (ABTL), Carlos Kopitte, afirma que o modelo de dragagem no Brasil sempre teve contornos políticos, com contratações muitas vezes emperradas por demoradas disputas judiciais. Segundo ele, isso tem atrasado processos vitais para o bom funcionamento do segmento, quando deveria ser apenas uma das formas de viabilizar o

desenvolvimento da infraestrutura portuária no país. Ele frisa ainda que isso permitiria o natural e esperado crescimento marítimo internacional, inclusive de cabotagem.

De acordo com Kopitte, a dragagem de manutenção não deixa que o trabalho da dragagem de aprofundamento perca sua função diante das variações das marés. Além disso, ela costuma ser mais dinâmica, prática e feita com equipamentos menos específicos do que de aprofundamento. Assim, ele entende que deve ser estudada uma maneira para que os respectivos equipamentos usados em cada uma dessas modalidades estejam à disposição no tempo e no momento devido, sem a necessidade de nova burocracia para tais contratações.

Os últimos leilões têm demonstrado que o segmento de líquidos pretende continuar investindo no Brasil. E, segundo Kopitte, o fator dragagem sem dúvida é parte desse contexto de crescimento. Ele destaca que qualquer aumento de áreas de arrendamento, ou mesmo novas áreas leiloadas considera primordialmente suas possibilidades de crescimento de movimentação de cargas, e que a dragagem ganha importância relevante nesses cálculos.

Embora ele pontue que a dragagem produz grande quantidade de resíduos, especificamente quando se trata de aprofundamento de canais, seria importante que as autoridades ambientais mantivessem seus procedimentos de controle dessa operação alinhados com as melhores práticas internacionais. Além disso, ele avalia que as áreas de descarte desses resíduos poderiam ser previamente definidas no entorno dos portos.

O consultor Sudaiha avalia que o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (Ibama) vem evoluindo rapidamente no sentido da desburocratização. “Pelo menos já não se ouve mais falar da produção de Estudos de Impacto Ambiental (EIA/RIMA)”, frisa. Ele diz ainda que o Ministério da Infraestrutura começou a olhar mais para a dragagem de hidrovias e que logo tomará atitudes para a “falta de estratégia” da dragagem portuária. Por esta razão ele se diz otimista, sobretudo porque o crescimento do agronegócio vem estimulando a logística.

O BR do Mar (PL 4199/2020) é um exemplo desse novo momento, segundo Sudaiha. Ele afirma que o projeto vem sendo um estímulo para a dragagem nacional ao incluir essas atividades nos benefícios do Reporto, regime tributário especial que desonera a importação de máquinas e equipamentos para o setor. Além disso, ele afirma que a taxa de câmbio do dólar, na faixa dos cinco reais, também pode viabilizar a construção naval no país, mas isso ainda é insuficiente em face da forte concorrência das dragas estrangeiras. Desse modo, ele acredita que seria importante que o governo oferecesse contratos de manutenção de dragagem para as empresas que se dispusessem a produzir dragas no Brasil ou absorver as dragas que o governo, eventualmente, viesse a possuir.

Para Dor, da Thetis, em geral os problemas envolvidos com a dragagem no país estão mais relacionados aos terminais que ao Ibama ou outras instâncias. Ele observa que existe razoabilidade nas decisões dos órgãos ambientais quanto às atividades da dragagem. “O problema é que muitas vezes o processo de licenciamento é conduzido internamente por pessoas com pouco entendimento dos aspectos econômicos de dragagem”, critica. Por isso, ele diz ser essencial a inclusão desde o início do processo de licenciamento ambiental de profissionais com conhecimento em dragagem que possam orientar as negociações com os órgãos ambientais.

Na avaliação de Acácio, da DTA, o Ibama vem avocando o princípio da precaução, estabelecendo muitas restrições sem o adequado fundamento técnico. Isso, segundo ele, tem contribuído para onerar e atrasar as obras de dragagem, como janela ambiental, uso restrito de overflow e outras. “O Brasil é conhecido por ser o país de muitas leis e normas e, infelizmente, a burocracia vai inventando e contribuindo para agravar ainda mais tudo isso”, pontua. Outra questão que ele levanta é que o simples índice de reajustamento dos contratos de dragagem não representa a real variação dos insumos. Ele lembra que o critério foi concebido na década de 1970 para atender a pequenas obras fluviais com dragas estacionárias, mas até hoje persiste sem razão que o justifique. “As dragagens portuárias pesadas têm cerca de 60% do seu custo atrelado ao dólar e esse índice não contempla a variação cambial. Mais uma penalização para as empresas do setor”, completa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/02/2021

REVISÃO CONSTANTE

Por Danilo Oliveira *PORTOS E LOGÍSTICA 10 Fevereiro 2021*

Explosão no Porto de Beirute intensifica debate sobre revisão de norma de movimentação de cargas perigosas

O Brasil intensificou o debate em torno das normas de segurança para movimentação de cargas perigosas nos terminais portuários nacionais. O tema já vinha sendo discutido pelos órgãos reguladores e ganhou destaque após a explosão no Porto de Beirute, no Líbano. A tragédia, que ocorreu no dia 4 de agosto do ano passado, provocou a morte de, pelo menos, 175 pessoas, e deixou milhares de feridos na capital libanesa. Após o acidente em Beirute, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) abriu a consulta pública para a revisão da resolução 2239/2011, que trata do tema e que, até o fechamento, estava em fase de avaliação das contribuições recebidas.

“O incidente no Porto de Beirute reforçou nossas práticas no controle de cargas perigosas que possam estar armazenadas com maior tempo nas áreas portuárias”, informa a Antaq. A autarquia destacou que, como ação prática, foi deflagrada a operação Relíquia, coordenada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (Ibama), com participação da agência e de outros órgãos do setor portuário e que fiscalizou 55 empresas.

A Antaq regula cargas perigosas, as quais define como quaisquer cargas que, por serem explosivas, como os gases comprimidos ou liquefeitos, inflamáveis, oxidantes, venenosas, infecciosas, radioativas, corrosivas ou poluentes, possam representar riscos aos trabalhadores, às instalações físicas e ao meio ambiente em geral. “É pré-requisito essencial para a segurança do transporte e do manuseio de cargas perigosas a sua apropriada identificação, acondicionamento, etiquetagem, empacotamento e documentação”, informa a agência. O conceito se aplica às áreas de jurisdição ou às operações na área do porto propriamente dita.

De acordo com a Antaq, os 34 portos brasileiros estão capacitados para operar com qualquer tipo de carga perigosa, desde que cumpram as normas: NR-29, portaria 147 – Colog do Exército Brasileiro, resolução 2239-Antaq e, especificamente, a resolução DP-44.2007 do Porto de Santos. As chamadas cargas perigosas são aquelas que, por sua natureza química, radioativa ou biológica, possam pôr em risco as pessoas ou o meio ambiente. São substâncias tóxicas, inflamáveis, explosivas, infectantes, corrosivas, oxidantes e outras.

Na visão da Antaq, diferentes cargas classificadas pela Organização Marítima Internacional (IMO), ligada à Organização das Nações Unidas (ONU), são objetos de atenção dos normativos já apresentados. O nitrato de amônia ficou em evidência após o acidente no Porto de Beirute. A carga é considerada perigosa, sobretudo quando manipulada e armazenada de forma incorreta, pois tem seu potencial de explosão ampliado.

As cargas que sofrem reação química a partir do contato com outros produtos ou em contato com a água também são motivo de prevenção, a fim de evitar incidentes como o que ocorreu em 2016 em um terminal da margem esquerda do Porto de Santos, com o produto dicloroisocianurato de sódio dihidratado, que teve contato direto com a água, provocando um incêndio de grandes proporções.

A Antaq prevê como desafios a melhoria contínua das informações apresentadas pelos importadores e exportadores da carga perigosa movimentada, monitoramento e fiscalização da aplicação das normas em tempo real. Entre os fatores que podem ser considerados riscos para o transporte aquaviário de cargas perigosas, a agência cita o estado das vias terrestres, as condições atmosféricas, o estado das embarcações, os mecanismos de contenção (embalagem ou tanque), as vedações (válvulas ou conexões), a experiência do condutor da embarcação e fogo ou explosão.

A Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap) enxerga como desafio para uma boa gestão de operações de cargas perigosas conseguir aliar planejamento e prevenção com o dia a dia das operações. A gerente de meio ambiente da Emap, Luane Lemos, diz que todas as cargas que

chegam ao porto são previamente analisadas e autorizadas pelas equipes de operações, meio ambiente e segurança do trabalho. A existência de planos de emergência, treinamentos, simulados, estrutura de combate a incêndio, brigada e outros sistemas de prevenção são essenciais para manter a operação sempre segura.

Para a autoridade portuária, o evento de Beirute, ou qualquer outro do mesmo porte, sempre reforça na comunidade portuária o cuidado permanente com a segurança das operações. “O incidente elevou as discussões acerca do tema de transporte e armazenamento de cargas perigosas, reforçando a importância dos procedimentos internos do Porto do Itaquí”, avalia Luane. A Emap participa de workshops e discussões sobre gestão de operações com cargas perigosas junto aos órgãos fiscalizadores.

As cargas perigosas mais comumente operadas em Itaquí são os graneis líquidos (combustíveis e derivados de petróleo) e GLP, ambos movimentados através de tubovias. Também são realizados o armazenamento e a movimentação de contêineres com cargas de NALCO (7831 e 85234 RRA), CYBREAK 633, MAX HT 550 e HX 3000. Luane diz que o Porto do Itaquí conta com um rigoroso sistema de gestão ambiental certificado pela ISO 14001. Ela explica que cada uma dessas cargas exige diferentes níveis de atenção.

“Nosso maior aparato de resposta está concentrado em graneis líquidos por ser a carga perigosa com maior volume de movimentação em nossas operações: cerca de 5,5 milhões de toneladas em 2020”, ressalta Luane. Para essas e outras cargas, como contêineres, o porto conta com estrutura de pátio própria com contenção específica, para casos de vazamento, além de sistema de combate a incêndio com recursos de resposta adequados para a especificidade de cada carga, treinamento de equipe, controle da documentação da carga que indique as interações e riscos do produto, inspeções e testes periódicos em tubulações e galerias.

Luane considera que planejamento, treinamento e uma boa estrutura material e humana para respostas rápidas e efetivas a emergências são essenciais para lidar com esse tipo de carga. Ela ressalta que, no Porto do Itaquí, os planos e programas de saúde, segurança e meio ambiente primam pelo treinamento de operadores, manutenção de sinalizações, isolamento e segurança de áreas de operação, monitoramento por câmeras, além de um robusto sistema de combate a incêndio com estrutura de hidrantes, canhões e sistema móvel de LGE (líquido gerador de espuma).

Os trabalhadores e os gestores são treinados em manuseio e armazenamento de produtos químicos e cargas perigosas ou NR-20 e são instruídos por meio de procedimento interno. Há ainda a realização de simulados envolvendo toda a comunidade portuária e a formação de brigada própria para atuação em caso de incidentes. O procedimento interno de Itaquí disciplina o credenciamento de empresas que prestam serviço na poligonal do porto organizado. As empresas apresentam previamente licenças e autorizações dos órgãos competentes para realizar a gestão, o transporte e o descarte regular de resíduos perigosos. As atividades são analisadas e acompanhadas pela equipe de meio ambiente da autoridade portuária e a destinação final do produto é comprovada por meio de documento próprio que é periodicamente encaminhado aos órgãos de controle portuário e ambientais.

O terminal portuário do Pecém não permite o armazenamento de cargas das classes 1 (explosivos), 6.2 (infectantes) e 7 (radioativos). Todas as demais podem ser armazenadas no terminal. A administração considera as operações com cargas classe 3 mais sensíveis devido à possibilidade de vazamentos e por serem inflamáveis, além da possibilidade de fogo em caso de vazamentos e fontes de ignição. Essa é a classe mais movimentada no terminal. No Complexo de Pecém, os resíduos considerados perigosos são aqueles com riscos à saúde ou à qualidade ambiental, como pilhas e baterias, óleos lubrificantes, lâmpadas e pneus. No terminal, existem empresas credenciadas pelo complexo industrial e portuário do Pecém (CIPP) para a gestão de todos os tipos de resíduos, desde a coleta até a destinação em local adequado.

As equipes de trabalhadores e gestores portuários envolvidos em operações com esse tipo de carga precisam de um curso MOPP (movimentação de produtos perigosos), exigência da resolução do

Conselho Nacional de Trânsito (Contran) para o transporte de cargas perigosas, além de realização de treinamentos e simulados com os envolvidos na operação.

“Os principais desafios são manter os treinamentos, práticos e teóricos, atualizados, colaboradores capacitados e equipamentos em condições seguras para operação”, diz a gerente de meio ambiente e segurança do trabalho no complexo do Pecém, Ieda Passos.

Ela destaca que o terminal disponibiliza o POP (procedimento operacional padrão), específico para movimentação de cargas perigosas, além de um pátio de armazenamento adequado para essas cargas. O prestador de serviço operacional (PSO) ou de serviço acessório (PSA) que for movimentar cargas perigosas é obrigado a firmar contrato com a empresa de emergência ambiental, que está disponível no terminal 24 horas por dia. O Complexo do Pecém participa de discussões junto à Antaq, além de encontros com os demais portos brasileiros e audiências.

Ieda conta que, logo após o acidente em Beirute, o CIPP instituiu a comissão de fiscalização de cargas, com o objetivo de avaliar os riscos associados com operação e armazenamento de cargas no terminal, bem como os resultados de uma avaliação em infraestrutura, equipamentos e recursos de respostas a emergências, com o intuito de levantar oportunidades de melhorias e recomendações sobre essa determinada demanda.

A Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL) acredita que a resolução 2239/2011 é bastante abrangente sobre movimentação e armazenamento de cargas perigosas. O presidente ABTL, Carlos Kopittke, diz que a revisão dessa norma veio a público após o acidente de Beirute, mas já estava sendo articulada há meses. A proposta de atualização é através da resolução 7954/2020, que passou por audiência pública e, até o fechamento desta matéria, estava em processo de aprovação pela agência. A ABTL e outras instituições participaram dos debates da norma 7954. “A ABTL acredita que a cultura da segurança é o maior ativo que uma empresa tem, ao se relacionar diretamente com a sua reputação, a valorização das vidas de seus colaboradores e a perpetuação dos negócios de forma sustentável”, destaca Kopittke.

A resolução 7954/2020 prevê novos procedimentos para movimentação e armazenamento de cargas perigosas em terminais na área do porto organizado e fora dele, além de concentrar procedimentos e normas já existentes estabelecidos por diversos órgãos oficiais nacionais e regras internacionais. A ABTL destaca na proposta a melhoria da redação das normas para deixar claras as exigências da Antaq para os terminais como um todo. Outras atualizações dizem respeito à entrega de informações e determinação de prazos para implantação de normas e regras; aviso obrigatório às autoridades portuárias sobre embarcações com produto perigoso já na área de fundeio dos portos, para prevenção de acidentes e reforço à segurança do porto.

A ABTL afirma que seus associados estão preparados para atender às exigências, pois diversas delas já estão implementadas nos terminais de líquidos, seguindo a própria norma 2239 e procedimentos por órgãos oficiais como ANP (Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis), Ibama, bombeiros, entre outros, além de normas internacionais globalmente aplicadas. Dessa forma, a entidade frisa que os terminais de líquidos não teriam dificuldades em implementar no curto prazo quaisquer alterações previstas na 7954/2020.

A assessora jurídica da ABTL, Elizabeth Kodato, explica que existem diversas normas determinadas por órgãos do governo nas esferas municipal, estadual e federal que regulam e fiscalizam fortemente a movimentação e o armazenamento de cargas perigosas em áreas de porto organizado e fora dele, estabelecendo procedimentos operacionais em massa para ampliar os níveis de segurança nos terminais, embarcações e portos.

Elizabeth ressalta a grande quantidade de normas e procedimentos internacionais que são igualmente observadas e abarcadas pela resolução 7954/2020. Ela destaca que uma preocupação gerada após esse acidente, e que ao mesmo tempo hoje já é um dos pontos fortes dos terminais de líquidos, é a existência de planos emergenciais, procedimentos e equipes especializadas e focadas na chamada cultura da segurança.

A ABTL entende que, ao investir em equipamentos, tecnologia, especialização e treinamento constante de mão de obra, os terminais de líquidos já praticam uma cultura de segurança fortalecida, envolvendo colaboradores em todos os níveis, desde o operacional, passando pelas pessoas do administrativo e alcançando a liderança e a presidência. Elizabeth ressalta que os treinamentos se estendem ao pessoal administrativo a fim de criar envolvimento nos planos de prevenção e fortalecendo a cultura da segurança do terminal. As normas NR-20 e NR-29 asseguram que os profissionais da área operacional diretamente envolvidos com produtos perigosos recebam capacitação, um dos pontos fundamentais dessa cadeia logística.

Desde 1991, a ABTL adota a norma administrativa PIE (Plano Integrado de Emergência). O PIE foi desenvolvido especificamente para o Porto de Santos e tem por objetivo reunir procedimentos dos terminais associados para padronizar ações integradas de emergência, mitigando riscos e consequências de um eventual acidente com granéis líquidos. Elizabeth afirma que todos estão conectados, com os papéis bem definidos, para acionar terminais e autoridades em caso de emergência. “Hoje vários portos brasileiros têm procurado a ABTL para compartilhar e difundir sua experiência, avaliando instituir planos regionais baseados nesta experiência de Santos”, conta Elizabeth.

Além de 12 terminais, o plano integrado conta com apoio de 17 órgãos públicos e uma empresa de resposta a sinistros, com promoção de inúmeros seminários, treinamentos de atuação em casos refletindo situações reais bem como farto material composto de manuais de procedimentos. “Esta é a razão para que a ABTL seja procurada por outras autoridades portuárias para conhecê-lo e torná-lo um benchmark em suas respectivas regiões”, conclui Elizabeth.

A Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim) esclarece que produtos químicos classificados como perigosos pela ONU, das nove classes de riscos existentes, são passíveis de serem movimentados e armazenados nos portos brasileiros, desde que atendam às legislações pertinentes. Para a Abiquim, o quadro regulatório de produtos químicos no Brasil é zeloso e visa garantir a segurança em fabricação, comercialização, armazenagem e utilização desses produtos.

A entidade destaca a regulamentação de responsabilidade da Diretoria de Fiscalização de Produtos Controlados (DFPC), ligada ao Exército Brasileiro, que dispõe sobre os procedimentos administrativos para o exercício de atividades com explosivos e seus acessórios. A Abiquim elenca que o Brasil é signatário da Convenção de Estocolmo (poluentes orgânicos), da Convenção de Roterdã, da Convenção de Basileia (controle de movimentos transfronteiriços de resíduos perigosos e seu depósito) e da Convenção Internacional (proibição do desenvolvimento, produção, estocagem e uso de armas químicas e sobre a destruição das armas químicas existentes no mundo), o que fortalece o controle dos produtos químicos no país.

A Abiquim vê como desafios a educação da população leiga no assunto, ressaltando que a atividade de movimentação de produtos químicos, especialmente os perigosos, é uma atividade para especialistas no tema. A Abiquim tem um programa para a disseminação de boas práticas inerentes a saúde, segurança, meio ambiente e sustentabilidade, adotadas pelas indústrias químicas nacionais. O programa tem os seus pilares atrelados a sistemas de gestão de riscos nas operações, visando garantir operações seguras e eficientes.

“Todo produto químico tem um perigo intrínseco e merece a mais alta atenção no manuseio, estocagem e movimentação. A movimentação de um produto químico sempre requer uma análise de risco, onde se estabelecem critérios de aceitabilidade para o seu manuseio”, diz o gerente de gestão empresarial da Abiquim, Luiz Shizuo Harayashiki. As empresas associadas à Abiquim adotam o Programa Atuação Responsável desde 1992, iniciativa voluntária da indústria química mundial que estabelece diretrizes de melhores práticas e amplia a comunicação com a comunidade do entorno das fábricas e outras partes interessadas.

Sempre que ocorre um acidente ampliado ou de maior gravidade são realizados fóruns de discussão. A Abiquim considera que tais acidentes são eventos indesejados, com consequências que se



estendem a um número elevado de pessoas, e que extrapolam os muros de onde estão sendo manuseados ou estocados e ocasionam problemas de saúde para a população, incluindo ainda danos ambientais. “Nestes casos, debatemos o tema nos fóruns de Sepró — Segurança de Processos — e de PAE — Preparação e Atendimento a Emergências, onde eventualmente são consolidadas recomendações e orientações no sentido de prevenir a recorrência do evento”, explica Harayashiki.

A Abiquim informa que acompanha a revisão da norma da Antaq, ao passo que a indústria química colabora com as diversas esferas do governo para a construção de regulamentos e diretrizes que ajudem a garantir a gestão responsável dos produtos químicos. “Fizemos contribuições setoriais, que foram encaminhadas pelas comissões de logística e de comércio exterior, na recente consulta pública (outubro de 2020) e aguardamos os resultados”, conta Harayashiki.

Há seis anos, a associação mantém uma agenda estratégica de logística da indústria química, que propõe melhorias na infraestrutura e na regulação na movimentação de produtos químicos em todos os modais, a fim de garantir eficiência e produtividade nas operações logísticas e equilibrar a matriz nacional de produtos químicos, possibilitando competitividade e maximizando os ganhos em saúde, segurança, meio ambiente e sustentabilidade.

Desde 1994 a gestão do Comitê Brasileiro de Química (CB-010), da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, está sob a jurisdição da Abiquim. Esse comitê já desenvolveu mais de 100 normas técnicas, sendo algumas delas compulsórias, e têm como foco o desempenho e a minimização dos impactos adversos à saúde e ao meio ambiente, além de gerar maior confiabilidade e segurança na aquisição de produtos químicos. “A indústria química brasileira atua de forma responsável e segura, para garantir os benefícios da tecnologia para todos, promovendo avanços e protegendo vidas”, enfatiza Harayashiki.

O sócio da International Risk Veritas, Alfredo Chaia, esclarece que o nitrato de amônia sozinho, em condições normais de operação, não explode, tampouco pega fogo. Segundo Chaia, produtos inflamáveis podem conduzir para um mecanismo de explosão também, conforme avanço da energia gerada no incêndio para área de armazenagem de onde estão explosivos. Ele lembra que o país tem histórico de operações importantes de inflamáveis na cabotagem e em terminais e parques de tancagem que fazem distribuição de produtos refinados.

O consultor, especialista em gerenciamento de risco, acrescenta que os portos brasileiros importam insumos para a produção de fertilizantes, além de uma quantidade importante de produtos químicos e perigosos. “Temos operação importante por Santos e em outros portos, em função da indústria agrícola. Temos demanda do nitrato de amônia que é seguro para operações, se corretamente armazenado”, explica Chaia.

O nitrato é um agente oxidante que pode queimar e acelerar a queima de outros produtos. Se o nitrato estiver próximo a um ponto de contaminação com óleo diesel, por exemplo, o perigo aumenta. “Diferentemente do que aconteceu em Beirute, no Brasil não temos a mesma dinâmica. Aqui o nitrato chega, é liberado na aduana e segue para a indústria. Nossa dinâmica é diferente”, compara Chaia.

O especialista lembra que um complexo portuário exige cuidado de plano de ação de risco, plano de ação de emergência, por conta da diversidade de exposições. Chaia dá o exemplo de produtos como açúcar que, se não for conduzido naturalmente, podem resultar em incêndios graves. Ele acredita na necessidade de realização de três etapas: levantamento de dados e diagnóstico do que é exposição e soluções por meio de legislação, planos de ação e emergência e controle para proteger o porto. Chaia enfatiza a importância de ações de prevenção e cuidados, organização de planos de emergência para fazer frente a uma circunstância de enfrentamento. “O conceito de gestão de riscos aborda duas perspectivas: preventiva e reativa. Agir para que não aconteça e, de outro lado, preparar-se para conter a ameaça que aparecer”, salienta Chaia.

Ele ressalta que episódios catastróficos contribuem para um ponto de reflexão de norma, alcançando grande parcela da sociedade por meio das grandes mídias, e servindo para criar cultura de gestão de

risco no país. Chaia considera que a legislação ambiental brasileira é bem sofisticada e que o mercado tem evoluído nos aspectos normativos. “É natural que os episódios de grande impacto tragam reflexão e revisão de normativas. O entendimento é que o Brasil construiu arcabouço robusto de normas e legislações. O desafio não é tanto no marco regulatório, mas no caminho de fiscalização e validação do que está sendo posto em prática nos portos”, analisa.

A expectativa das privatizações das autoridades portuárias pode contribuir com o aperfeiçoamento desses mecanismos de fiscalização e de normas locais. Chaia acrescenta que o programa de incentivo à cabotagem do governo federal (BR do Mar) pode ser oportunidade, mas traz responsabilidades associadas, na medida em que os terminais existentes ou novos investimentos terão que se preparar para lidar com cargas perigosas. Além disso, sistemas logísticos integrados exigem controles e cuidados para acidentes rodoviários e, conseqüentemente, danos ambientais. “Dessa forma, o trânsito internacional marítimo e os trânsitos terrestres deverão ser alvo de estudos e cuidados”, aponta Chaia.

A Santos Port Authority (SPA) considera mais sensíveis, do ponto de vista de segurança, as operações envolvendo a movimentação de granel líquido perigosos, os combustíveis e produtos químicos em geral. Tais áreas recebem maior atenção das equipes de segurança da SPA, que mantém diariamente um técnico de segurança do trabalho nesses locais e procedimentos para evitar interações perigosas entre atividades de manutenção com a operação. A SPA ressalta que trabalha em constante cooperação com outros órgãos para minimizar os riscos que possam vir a existir em decorrência de operações com qualquer tipo de carga ou mercadoria no entorno do Porto de Santos.

De acordo com a autoridade portuária, todos os terminais que operam com produtos perigosos, sejam a granel ou containerizados, mantêm planos de gerenciamento de risco, de ação de emergências, previstos em suas licenças de operação. “Estes planos pautam medidas preventivas para a atenuação dos riscos e medidas para o atendimento a emergências, com previsão de equipes treinadas e recursos materiais para o atendimento à situação”, explica a SPA.

Em relação ao treinamento, cada operador portuário, terminal ou transportador implanta e desenvolve seu próprio programa, visando à adoção das práticas estabelecidas em procedimentos internos e na legislação vigente. As instalações dispõem de equipes de atendimento a emergências. As brigadas de incêndio ou de emergências são treinadas para combate a incêndios, primeiros socorros e para outros cenários que porventura possam existir na instalação. A SPA e os operadores realizam periodicamente exercícios simulados de emergências.

A SPA limita e restringe a armazenagem de mercadorias com maior potencial de risco, entre estas explosivos, radioativos e gases tóxicos, por meio de suas resoluções e de acordo com a legislação em vigor. Desde 2016, a Cetesb, responsável pelo licenciamento ambiental, estabeleceu uma série de condições ambientais, sanitárias e de segurança para a operação de instalações portuárias. O órgão ampliou o rigor nas exigências de licenciamento e todos os terminais a serem implantados terão, necessariamente, equipamentos dimensionados para atendimento utilizando tecnologia e sistemas de controle e monitoramento das operações e instalações.

A SPA salienta que o episódio de Beirute não foi o primeiro acidente grave ocorrido em portos pelo mundo afora. Há alguns anos, por exemplo, houve uma sequência de explosões no porto de Tianjin, na China. A autoridade portuária ressalta que esse tipo de acidente sempre desperta preocupação e, por isso, procedimentos, regras e boas práticas são constantemente avaliados e modificados, a fim de prover mais segurança às operações. “Embora o acidente de Beirute não tenha sido motivo de modificação de procedimentos adotados no Porto de Santos, acidentes desta magnitude provocam reavaliação das medidas adotadas”, destaca a SPA.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/02/2021

NOVO OLHAR

Por *Dérika Virgulino* PORTOS E LOGÍSTICA 10 Fevereiro 2021

O salto no número de arrendamentos portuários realizados entre 2019 e 2020 e os previstos para este ano vem sendo atribuído especialmente às mudanças legais, com destaque para o Decreto 9.048/2017 e à recente Lei 14.047/2020. Para entidades do setor, tais mudanças têm auxiliado na atração de investimentos privados nos portos organizados. Apesar disso, a avaliação é de que ainda existe um caminho a ser percorrido na redução da burocracia dos processos licitatórios, além da necessidade de melhoria no marco regulatório portuário.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210210-porto-conteiner-exportacao-720.jpg>

Mudanças legais estimulam o interesse do investidor por arrendamentos de áreas nos portos organizados

A quantidade de licitações realizadas e também previstas, de acordo com o presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop), Sérgio Aquino, demonstra a potencialidade do setor portuário, bem como a viabilidade de investimentos privados nos portos de propriedade pública. Para Aquino, além de algumas conquistas legais, como é o caso da nova Lei 14.047/2020, que trouxe algumas mudanças para a chamada Lei dos Portos (12.815/13), o governo vem apontando para a necessidade de revisões no marco legal dos portos. Em parte, por demanda do Tribunal de Contas da União (TCU).

“Isso tem auxiliado na atração de investimentos privados nos portos públicos. De certa forma, estes ficaram relegados a segundo plano quando comparado com a atratividade para investimentos em TUPs (Terminais de Uso Privado)”, destaca Aquino. Ele lembra que o país já havia conseguido avanços com o Decreto 9.048/2017, no governo do então presidente Michel Temer, e agora, com a nova lei, formalizaram-se alguns regramentos previstos no decreto, além de ter introduzido outras melhorias.

Aquino afirma que ambos os instrumentos retiraram alguns temas que anteriormente eram obrigatórios nos contratos de arrendamentos como, por exemplo, o conceito de incorporação ao patrimônio público de todos os investimentos realizados no decorrer da vigência contratual. De acordo com ele, esses aspectos obrigavam, a cada necessidade de investimento, que o arrendatário dependesse de avaliação e autorização do poder concedente. “Era uma burocracia longa, que impediu respostas rápidas dos terminais frente às novas necessidades do mercado do sistema portuário”, pontua.

Outro fator reconhecido pela nova lei é a garantia de que os prestadores de serviços portuários pratiquem preços com liberdade. Aquino ressalta que isso passou a permitir maior atratividade de investimentos e segurança jurídica. No entanto, ele alerta para a necessidade de melhorar ainda mais o marco legal do setor. Para Aquino, o país precisa de mais liberdade para a iniciativa privada atuar, com a descentralização da gestão dos portos de propriedade pública e a retirada do peso da burocracia legal que, segundo ele, inviabiliza a atuação dos gestores.

Para o presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, a nova lei trouxe pontos importantes para agilizar os processos licitatórios. Ele detalha que a lei acrescentou mais três modalidades de arrendamento de áreas, “atacando alguns aspectos da burocracia”, frisa. Uma delas destina-se a áreas do porto que não têm muita demanda, o que pode resultar em um único interessado na licitação. No entanto, Silva lembra que mesmo nesse caso ainda se faz necessário a realização de todos os procedimentos exigidos no processo licitatório como, por exemplo, a realização dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA).

Outra modalidade estabelecida pela nova lei, chamada de arrendamento simplificado, prevê uma licitação de dez anos com no máximo R\$ 300 milhões de contrato. Silva afirma que, embora não atenda à demanda atual de contêineres, esse formato de arrendamento pode servir para terminais de grãos e celulose, por exemplo. A lei aplica também a modalidade por uso temporário que, segundo ele, pode ser importante para testar determinadas cargas que ainda não estão sendo movimentadas em determinados portos. “Isso para a cabotagem é muito válido”, destaca.

No entanto, ele afirma que o aspecto da segurança jurídica ainda precisa ser revisto com maior atenção. Segundo ele, existe uma quantidade muito grande de normativos e resoluções que acabam virando uma forma de controle sobre a prática de preços. Para o diretor da ABTP, o ideal seria deixar que o próprio mercado regulasse o setor por meio da competição. “Em alguns momentos é preciso ter a atuação do governo, mas com liberdade, apenas corrigindo distorções. É preciso evoluir mais nesse sentido”, frisa.

Recentemente, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) publicou a Resolução 7821/2020 que cria uma versão simplificada dos EVTEAs para facilitar o acesso às áreas dos portos que não costumam ser objetos de arrendamentos. Para o Ministério da Infraestrutura, essa resolução será extremamente importante para o setor portuário, pois trará uma metodologia mais simplificada de valoração de contratos de arrendamentos. Ela vem regulamentar o art. 6º do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, que dispõe sobre os estudos prévios de viabilidade técnica, econômica e ambiental do objeto de arrendamento ou concessão.

Portanto, com base nesse novo instrumento legal, os arrendamentos poderão ser realizados em versão simplificada, obedecendo às seguintes condições: sempre que não haja alteração substancial da destinação da área; alteração substancial das atividades desempenhadas pela concessionária ou pela arrendatária; quando o objeto e as condições da concessão ou arrendamento permitam, conforme estabelecido pelo poder concedente, ou o valor do contrato seja inferior a R\$ 330 milhões e o prazo de vigência do contrato seja, no máximo, de dez anos.

A proposta, portanto, não poderá ser aplicada para todas as áreas, apenas para aquelas que se enquadrem dentro das disposições do decreto regulamentador. Para a pasta, a publicação da resolução deverá melhorar a eficiência dos portos na medida em que permite desenvolver estudos com mais celeridade, o que possibilitará a realização de cada vez mais licitações de áreas portuárias, proporcionando mais investimentos em áreas arrendadas. “A aprovação dessa resolução está perfeitamente alinhada à política pública ministerial de fortalecimento dos portos organizados”, frisa o ministério.

O ministério realizou, em 2020, o leilão de dois terminais no Porto de Santos (STS14 e STS14A), onde foram arrecadados R\$ 505 milhões em outorgas. Também foram leiloados os terminais ATU12 e AUT18, no Porto de Aratu-Candeias (BA); o terminal MAC10, localizado no Porto de Maceió (AL); além do terminal PAR12, no Complexo Portuário de Paranaguá. Juntos, os quatro terminais arrecadaram R\$ 87,5 milhões em outorgas.

Os investimentos previstos para os terminais STS14 e STS14A, no Porto de Santos, são de R\$ 380 milhões. Para os demais terminais, a previsão é seguinte: ATU12 e ATU18, R\$ 365 milhões; MAC10, R\$ 12,7 milhões; e PAR12, R\$ 22,2 milhões. O ministério explica que os critérios utilizados para licitar áreas nos portos organizados incluem a ampliação das oportunidades de investimentos e emprego. São levados em conta também o estímulo ao desenvolvimento tecnológico e industrial do país, a garantia de expansão com qualidade de infraestrutura pública, com tarifas adequadas aos usuários, e a promoção da competição, entre outros.

Para 2021, estão previstos os seguintes leilões: Porto de Itaqui (IQI03, IQI11, IQI12, IQI13); Porto de Santana (AP) (MCP02); Porto do Mucuripe (CE) (MUC01); Porto de Maceió/AL (MAC13); Porto de Areia Branca (RN) (TERSAB); Porto de Santos (STS08 e STS08A); Porto de Vila do Conde (PA) (VDC10); Porto de Maceió (MAC11 e MAC12); e Porto de Paranaguá (PAR32 e PAR50), além da desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). A expectativa do governo federal é de que haja uma grande procura pelos investidores, tendo em vista que são ativos com potencial de retorno financeiro e que darão um salto de produtividade no setor de infraestrutura.

De acordo com o sócio fundador da Verax consultoria, Emerson Colin, embora tenha crescido o número de arrendamentos portuários realizados nos últimos dois anos, ainda são insuficientes frente à grande demanda. Entretanto, ele ressalta que o importante é manter a regularidade de um certo número por ano. “A tradição aqui é anunciar e começar fazer um número desproporcional — teve

governo que citou 150 — e depois acaba não fazendo nada”, pontua Colin. Ele avalia que o melhor a ser feito, portanto, é trabalhar com um número razoável de arrendamentos — de forma continuada.

Silva, da ABTP, lembra que a proporção de terminais arrendáveis e a escolha do tipo de carga são feitas com base em estudos de demanda do Plano Nacional de Logística (PNL). No entanto, segundo ele, ainda existe um gap grande para atender, sobretudo, o agronegócio e a demanda de líquidos. Ele destaca que embora ainda não seja suficiente para atender ao crescimento na movimentação, existe também a possibilidade de investimentos em terminais fora do porto organizado. “Mas é importante afirmar que a demanda, que tem um horizonte de 20 anos, não vai acabar em 2021 ou 2022”, diz.

As atividades do ministério desde o início do governo atual, conforme Aquino, da Fenop, envolvem em sua grande maioria o sequenciamento de estudos e processos que já se encontravam em andamento no governo anterior, quando houve a criação do Programa de Parceria de Investimentos (PPI). Porém, segundo ele, o atual governo passou a considerar a área de infraestrutura um tema de Estado e não apenas um programa governamental.

“Com a alteração legal ocorrida em 2013 por meio da MP 595, houve um grande entrave nos processos para licitações de áreas dentro dos portos organizados, que ficaram represados e somente puderam ser retomados no PPI do governo (Michel) Temer e agora estão deslançando no atual governo sob o comando do ministro Tarcísio [de Freitas]”, diz Aquino.

Desse modo, de acordo com ele, a quantidade de licitações previstas atende a programações responsáveis, sendo assim projeções viáveis e necessárias. Ele conta que o país já vivenciou repetidos anúncios de grandes quantidades de licitações que nunca se efetivaram, principalmente pela falta de geração de programas e processo eficazes. “Felizmente desde a implantação do PPI vivenciamos uma nova realidade nas programações de investimentos em infraestrutura no Brasil”, pontua Aquino.

Ele diz que com a implantação do atual marco legal portuário, Lei 12.815/2013, houve um desestímulo para os investimentos privados nos portos públicos, com regramentos diferenciados e excessiva burocracia na gestão dos portos. A maior facilidade para os investimentos nos TUPs também diminuiu o interesse nas áreas arrendáveis. Em razão disso, ele destaca que foi crescendo o estoque de áreas e instalações disponíveis dentro dos portos públicos.

Mesmo com as melhorias legais e os aperfeiçoamentos nos procedimentos para os processos licitatórios, segundo Aquino, ainda não foi possível viabilizar todas as licitações, assim como ainda não houve demonstração clara de viabilidade para arrendamentos de todas as áreas e instalações em portos de propriedade pública.

Apesar disso, ele enfatiza que não se podem implementar licitações sem que os estudos de mercado demonstrem as suas viabilidades. “Não é adequada a implantação de novos terminais que objetivem a canibalização de mesmas cargas já atendidas com folga por outros terminais existentes no mesmo porto”, diz. Assim, ele enfatiza que é preciso analisar se eventualmente há mercados que não estão sendo atendidos pelos portos para, então, dar andamento a processos licitatórios. Por outro lado, ele afirma que é importante os portos disporem de áreas para expansões.

Um relatório do TCU trouxe uma série de apontamentos sobre ociosidade dos portos públicos. Dentre os principais fatores levantados estão questões relativas à gestão da mão de obra, ao tempo necessário para a licitação de áreas portuárias, ao processo de aprovação de investimentos em áreas arrendadas, à capacidade técnica dos gestores portuários e às dificuldades enfrentadas pelas autoridades portuárias para fazerem contratações de sua competência.

Sobre o tempo demandado para licitar arrendamento portuário, foi identificada a necessidade de flexibilização do modelo de contratação em casos específicos, quando há apenas um interessado. Assim, é desejável, de modo que dê destinação à área pública, a celebração de contratos em prazos e formas que não gerem perdas de oportunidades para os portos.

Foi identificada também a possibilidade de celebração de contrato de uso temporário para atração de carga não consolidada no porto. De acordo com o ministério, esse tipo de exploração é uma importante ferramenta para diminuir a ociosidade nos portos públicos, permitindo o aumento de receita das autoridades portuárias.

O contrato de uso temporário não é uma novidade no setor portuário, pois foi previsto pela primeira vez pela Antaq em 2011, quando o ente regulador editou normativo com a possibilidade de celebração desse tipo de contratação. À época da regulamentação, o TCU entendeu como adequada a previsão normativa da agência, mas, posteriormente, o dispositivo normativo foi afastado por decisão judicial. Enquanto a norma da Antaq esteve vigente, foram celebrados ao todo 20 contratos de uso temporário que contribuíram para a redução da ociosidade de áreas em vários portos públicos brasileiros como Itaqui (MA), Maceió (AL), Pelotas (RS), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Santana (AP), São Sebastião (SP) e Vitória (ES).

De acordo com o ministério, a Lei 14.047/2020 incorporou aspectos capazes de enfrentar alguns dos apontamentos do TCU, como licitações portuárias e aprovação de investimentos dentro dos portos. Já em relação aos demais pontos, a pasta diz que a Secretaria Nacional de Portos está apresentando um plano de trabalho ao TCU, propondo ações de enfrentamento de cada uma das fragilidades apresentadas.

Os contratos são fixos de 20 ou 30 anos, então, sempre haverá ociosidade nos portos, avalia Colin, da Verax. “A falta de reconhecimento disso advém de um misto de imaturidade em negócios e interesses políticos e marqueteiros”, salienta. Além disso, ele diz que a criação de infraestrutura não segue necessariamente a demanda. Existem interesses diversos como política, alocação e recursos direcionados que fazem com que a infraestrutura não seja orientada necessariamente para as melhores oportunidades. Portanto, tal ciclo acaba com um desbalanceamento entre oferta e demanda e, em última instância, leva à ociosidade. “Minhas duas observações não implicam que também não haja outros motivos para a ociosidade. São apenas dois que normalmente não são discutidos”, completa.

Na avaliação de Aquino, da Fenop, os portos também precisam de investimentos em infraestrutura, principalmente em seus acessos aquaviários, como em dragagens de aprofundamento. Além disso, segundo ele, acessos ferroviários e rodoviários também devem ser foco de atenção para portos de propriedade pública. “Portos com maiores deficiências em infraestrutura de acesso e em seus sistemas de gestão e de segurança são menos atrativos para investimentos privados”, pontua.

Ele destaca a impossibilidade de investimentos públicos nos próximos anos no Brasil. Desse modo, entende que seja necessário que os programas licitatórios considerem também investimentos privados em áreas de uso público, suprimindo a deficiência de investimentos governamentais. A legislação permite tais investimentos.

Aquino lembra ainda que a opção da atuação da iniciativa privada nas administrações portuárias tem sido apresentada pelo governo federal como a única solução para os portos.

Para ele, o modelo portuário de sucesso mundial considera como básica a autonomia de gestão e a descentralização. “O Brasil está demonstrando que temos sérias dificuldades para atender estes dois pilares, quando a gestão do porto está sob o comando público. Assim, a opção pela atuação da iniciativa privada se apresenta como sendo uma solução a ser avaliada com profundidade”, avalia.

A sócia executiva da ILOS consultoria, Maria Fernanda Hijjar, entende que a desestatização dos portos pode ser benéfica desde que acompanhada de metas e indicadores de desempenhos claros, de modo que tragam melhorias em eficiência portuária e custos. “As companhias docas precisam de maior eficiência em gestão e alocação de investimentos”, pontua.

Mesma avaliação faz Silva, da ABTP. Segundo ele, a desestatização tem o objetivo de trazer para as Docas a eficiência própria do mercado. Ele afirma que nos portos organizados ainda existem muitos

problemas relacionados à contratação de serviços, sobretudo, dragagem, recuperação de vias internas e externas à poligonal. Para ele esse tipo de serviço é de interesse do privado, pois o que este busca é mais agilidade nas movimentações portuárias.

Ele acredita que os contratos de arrendamentos já em andamento nos portos que serão desestatizados serão cumpridos sem maiores problemas. De acordo com ele, o novo concessionário precisará respeitar as cláusulas básicas dos contratos, porém esses passarão a ser uma relação privada, podendo assim ser renovado ou não, enquanto permanecer a concessão. “Agora, se forem serviços públicos, aí então eles deverão ter fiscalização”, frisa. Ele diz ainda que, no caso da Codesa, primeira a ser desestatizada, o que vai ser privatizado é o CNPJ da companhia, isso significa que os terminais continuarão disponíveis para arrendamento.

Mas Silva afirma que junto aos projetos voltados para portos é preciso pensar na integração logística. “Somos ricos em hidrovias, por isso precisamos aproveitar mais o modal hidroviário. Temos o BR do Mar, que deve ser aprovado em fevereiro, e o BR dos Rios, que também está em andamento. Então deve haver um equilíbrio entre os modais e formas adequadas de usá-los por região e distância”, ressalta Silva.

A desestatização de tudo que não seja essencial tende a ser positivo para a economia, na avaliação de Colin, da Verax. De acordo com ele, a melhoria tende a se dar em vários aspectos como na desburocratização, continuidade de estratégias desconectadas do ciclo eleitoral, nas decisões mais racionais e menos políticas, entre outros. Ele diz que os portos de propriedade pública têm dificuldade de contratar e demitir, por exemplo. Além disso, é mais difícil cobrar resultados e ter a mão de obra engajada em melhorias gerais.

Ele entende que os terminais arrendados já fazem parte do pacote de desestatização portuária. O que vai ser ofertado, além da infraestrutura, é uma carteira de arrendamentos que geram renda. Assim, as áreas já arrendadas serão transferidas de alguma forma para o concessionário vencedor da licitação.

Aquino, da Fenop, lembra que o governo já vem afirmando que os contratos vigentes de arrendamentos serão respeitados. Segundo ele, essa decisão já era esperada, tendo em vista que não se pode gerar insegurança jurídica para as empresas. Portanto, ele pontua que a iniciativa privada que vencer o processo licitatório receberá o porto como sendo um pacote completo.

Embora a infraestrutura ainda seja um desafio para o setor, ele destaca que os grandes gargalos logísticos se encontram no sistema de transporte e de acessos. Mas ele diz que os atuais movimentos para incrementar o sistema ferroviário e incentivar a cabotagem têm sido grandes instrumentos para gerar maior atratividade para investimentos em portos de propriedade pública. Para ele, existe também a necessidade de investimentos e de uma política pública que ofereça maiores incentivos para o transporte aquaviário, em especial nas regiões que tradicionalmente contam com grande disponibilidade de espelhos d’água viáveis para tais utilizações.

Maria Fernanda, da ILOS, ressalta que tanto os acessos terrestres como ferrovias e rodovias, assim como os marítimos, sempre foram pontos críticos para os portos. Para ela, um bom acesso ao porto é fator fundamental para a eficiência da cadeia logística como um todo. “A atuação das Docas e os investimentos nas áreas comuns nem sempre trazem a eficiência demandada pelas empresas que usarão o porto”, diz.

Além disso, segundo ela, a falta de segurança jurídica e regulatória, que garanta as condições acordadas até o final da concessão, é sempre um ponto muito crítico no Brasil. Isso tende a causar preocupação e insegurança entre investidores, podendo afastar o interesse de alguns deles. Ela avalia que os arrendamentos que geram maior interesse são os que têm uma previsibilidade mais alta de movimentação de carga, com menores incertezas.

Outro fator capaz de gerar maior interesse do investidor em um terminal, de acordo com Colin, são aqueles precificados corretamente. “Todas as oportunidades para arrendamentos são boas,

dependendo do preço e condições exigidas pelo governo”, pontua. Ele afirma que historicamente é grande a variação de ofertas. Além disso, ele destaca que é comum o governo alterar condições, ou mesmo cancelar processos, o que motiva perfis menos desejáveis de proponentes. “Desestimulam interessados orientados a negócios ao mesmo tempo em que estimulam interessados com habilidades jurídicas e políticas. A meu ver, esse é um dos empecilhos sistêmicos significativos em processos licitatórios de terminais”, complementa Colin.

Para Aquino, os terminais de líquidos devem despertar maior atenção dos investidores. Segundo ele, a principal razão é que os demais segmentos já receberam grandes investimentos recentemente, sem contar que o mercado de líquidos está em constante expansão. Existe também a previsão de reposicionamento da Petrobras no mercado, permitindo que outros grupos empresariais possam voltar seus olhares para a atividade portuária de líquidos a granel, envolvendo tanto o mercado de importações de combustíveis quanto o de cabotagem.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/02/2021

PORTAS SEMIABERTAS

Por *Dérika Virgulino* PORTOS E LOGÍSTICA 10 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210210-logistica-modal-720.jpg>

Infraestrutura atrai investidores estrangeiros, mas insegurança jurídica ainda representa um desafio

O governo federal, por meio do Programa de Parcerias e Investimentos (PPI), vem anunciando uma série de projetos voltados para o setor de infraestrutura. E embora o atual contexto, de taxas de juros mais baixas, venha atraindo a atenção de investidores estrangeiros, para especialistas o Brasil ainda precisa tornar o ambiente político e jurídico mais confiável para a atração de investimentos. Além disso, eles alertam para a necessidade de maior estabilidade macroeconômica e o desenvolvimento de uma política de Estado para o setor.

Para a Marsh, corretora de seguros e gerenciamento de riscos, o PPI colocou na vitrine o programa de desestatização do país, permitindo empresas nacionais e internacionais formularem suas estratégias não apenas em curto prazo, mas também em médio e longo. Com tal medida, as empresas estrangeiras terão maior previsibilidade para participar de leilões e processos licitatórios, podendo, assim, atrair novos players.

O atual momento de crise em todo o mundo acabou também reunindo alguns fatores, como taxas de juros mais baixas, que permitiram a migração de capital para projetos de maior risco, com vistas à maior rentabilidade. De acordo com a sócia da Leggio Consultoria, Camila Afonso, isso gera uma grande liquidez nos mercados internacional e nacional.

Ela afirma que países em desenvolvimento são mais atraentes por terem taxas de crescimento mais elevadas. E o Brasil, mesmo enquadrado nessa condição, ainda apresenta algumas situações que elevam o risco de investimentos, como é o caso do ambiente político. Camila destaca a complexidade da política no país, que depende de reformas para reduzir a burocracia. Outro aspecto é o ambiente jurídico, que passa por mudanças constantes na legislação. Ela frisa que apesar de serem positivas para o desenvolvimento do mercado, acabam gerando insegurança para os investidores.

Já a estabilidade econômica no país ainda é considerada muito recente. Ela explica que do ponto de vista dos contratos de concessão, o país vem amadurecendo os mecanismos desde meados da década de 1990, com movimentos mais contundentes de concessão de infraestrutura logística.

Mas para os especialistas, a insegurança jurídica ainda se encontra no topo dos principais problemas a serem enfrentados pelo país para atrair investidores, sobretudo estrangeiros. De acordo com o diretor de infraestrutura da Marsh Brasil, André Dabus, e o líder da Marine & Cargo para América Latina e Caribe, Thiago Gonçalves, o Brasil tem diversos mecanismos regulatórios que oferecem proteção jurídica aos parceiros públicos e privados. Entretanto, atos unilaterais de governantes, que eventualmente desrespeitem a estrutura dos contratos, podem provocar instabilidade jurídica e afastar eventuais interessados nos certames.

Eles afirmam que, historicamente, os contratos de natureza público-privada estão sendo honrados, apesar de algumas tentativas isoladas no sentido contrário. Segundo os especialistas, o mercado de seguros oferece proteção para riscos políticos. Entretanto, apenas para investidores cross-border, ou seja, para projetos em países diferentes de sua origem. Mas, segundo ele, ainda é um tipo de seguro pouco difundido no Brasil e na América Latina.

Portanto, a insegurança jurídica ocorre a partir das mudanças relativamente frequentes do arcabouço regulatório que rege o setor e que, segundo Camila, afeta a dinâmica competitiva. Ela avalia que mesmo que as mudanças sejam positivas para o país em longo prazo, pois tornam os mercados mais eficientes, elas alteram o funcionamento desses mercados, impactando os players que já estão em atuação e com investimentos comprometidos. Para ela, o país ainda carrega elementos regulatórios para proteção do mercado interno em detrimento da ampla concorrência. Como exemplo dessa proteção que pode ser considerada excessiva, ela cita o caso da cabotagem, que está em foco pela aprovação do Projeto de Lei (PL 4199/2020), BR do Mar.

“As mudanças podem ser positivas e atrair cada vez mais o capital privado e estrangeiro, porém a alteração de regras no meio do jogo pode afetar a rentabilidade projetada de quem ingressou antes no mercado”, enfatiza Camila. Além disso, ela destaca que tais mudanças podem provocar uma redução nos investimentos pela diminuição do preço dos ativos, pois há uma taxa de desconto maior em razão do risco “desconhecido”.

O coordenador do Centro de Estudos da Fundação Getúlio Vargas (FGV), Marcus Quintella, também destaca a insegurança jurídica no país como um dos principais fatores capazes de afastar o investidor. Segundo ele, este só coloca volumosas quantias de dinheiro — como costuma ser necessário em projetos de infraestrutura — caso sinta segurança para isso. Portanto, para ele, a garantia tem que vir dos três poderes (judiciário, legislativo e executivo). Além de serem contratos que exigem elevadas quantias em dinheiro, também são de longo prazo, sem contar que o retorno para o investidor começa a aparecer apenas 10 ou 12 anos depois.

Quintella também ressalta aspectos como custo, taxa de risco e índice de retorno como outras barreiras para que o investidor estrangeiro atue em obras de infraestrutura no país. No entanto, ele pontua que o Ministério da Infraestrutura já vem realizando ações voltadas para o reequilíbrio nas concessões de projetos do setor. Em razão disso, ele avalia que existe apetite do investidor, mesmo que um pouco abalado devido às incertezas da pandemia do novo coronavírus (Covid-19), sobretudo no período de maior infecção em 2020.

Apesar de reconhecer a importância da participação da iniciativa privada nos projetos de infraestrutura, ele entende que em nenhum país do mundo o setor se sustenta pela iniciativa privada. De acordo com ele, é fundamental a complementaridade dos gastos públicos, até mesmo porque é responsabilidade constitucional que pelo menos 2% do Produto Interno Bruto (PIB) sejam investidos em infraestrutura.

Da mesma forma avalia o diretor-executivo da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), José Cassaniga. Ele lembra que atualmente o país investe 1,77% do PIB em infraestrutura, o que não seria suficiente para manter o equipamento instalado. De acordo com ele, o percentual ideal de investimento deveria ser superior a 4%. Para ele, portanto, é preciso mais que dobrar o valor para que o país não sofra um apagão logístico. Isso tende a se agravar em cenários de crises em que as demandas por respostas para a população acabam fazendo com que os investimentos em infraestrutura sejam visto como menos importantes. “Precisamos enfatizar a

capacidade que o investimento em infraestrutura tem de gerar empregos e contribuir com a retomada do crescimento do Brasil”, frisa Cassaniga.

O desembolso de grandes montantes de capital na fase de implantação seguida por um longo tempo de recuperação do capital investido também foi uma das características dos projetos de infraestrutura destacadas pelo sócio diretor da Terrafirma consultoria, David Goldberg. Por isso, ele analisa que os investidores precisam confiar que poderão usufruir do ativo por toda a duração do projeto, nas condições pré-acordadas, para que se sintam seguros. Segundo ele, essa credibilidade tem sido construída com sucesso no Brasil ao longo do tempo, especialmente em âmbito federal.

Por outro lado, ele acredita que alguns eventos possam facilmente prejudicar essa credibilidade e que devem ser objeto de preocupação. Como exemplo ele cita a tentativa de encampação sem indenização prévia da concessão municipal da Linha Amarela, no Rio de Janeiro, amparada por uma decisão monocrática de ministro do Superior Tribunal de Justiça (STJ). Conclui-se que a concessionária estava obtendo lucro em demasia, no arrepio às condições do contrato. Ele diz que se a decisão não for revertida poderá ser criado um danoso precedente.

“Qual prefeitura não se sentirá tentada a aproveitar a brecha para, após a concessionária de saneamento realizar todos os investimentos para a universalização do acesso a água e esgoto no seu município, encampar sem indenização a concessão e evitar o infortúnio de ter que aumentar as tarifas pagas pela população?”, questiona Goldberg.

Ele afirma ainda que a atitude dos reguladores diante da pandemia também foi um fator importante gerador ou redutor de credibilidade. De acordo com ele, a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), por exemplo, já teve sucesso em reequilibrar contratos de aeroportos em razão da diminuição da demanda em 2020. Ele acredita que isso deve colaborar para um leilão bem-sucedido da 6ª rodada.

A Terrafirma acompanha de perto os setores de transporte e, segundo Goldberg, é possível observar investidores estrangeiros interessados nos leilões dos ativos de maior ticket e marcos regulatórios mais estáveis, como é o caso dos aeroportos. Ele acredita que na 6ª rodada, com o certame previsto para acontecer no início deste ano, será possível ver diversos investidores estrangeiros, embora talvez com um perfil mais de fundo de investimento de longo prazo do que de operador, em função de mudanças no edital.

Já no caso das ferrovias, ele afirma que multinacionais verticalizadas de minério, como a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), e tradings agrícolas, como o Ferrogrão, poderão viabilizar novos empreendimentos de grande porte. Ele lembra, no entanto, que existem investidores de capital estrangeiro também participando, como no caso da VLI.

Ele ressalta também que é importante que os leilões não sejam a única forma de entrada de estrangeiros no setor de infraestrutura. Existem fundos que atuam no Brasil, comprando participação em ativos em execução.

O Ministério da Infraestrutura e as associadas da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) anunciaram nos últimos meses investimentos privados robustos. Conforme afirma o diretor executivo da associação, Fernando Paes, são cerca de R\$ 40 bilhões nos próximos cinco anos, que alimentam uma expectativa de elevação relevante da participação do modal ferroviário na matriz de transporte de carga brasileira. Por essa razão, neste setor, a ANTF observa mais que um “eventual” apetite dos investidores estrangeiros, mas um interesse cada vez maior por parte deles.

A carteira de projetos conta com o aditivo de contrato já assinado da malha paulista, da empresa Rumo, e a aprovação de renovação dos contratos de concessão das estradas de ferro Carajás e Vitória a Minas, ambas da Vale. Paes afirma que o processo de prorrogação do contrato da MRS Logística, cujos investimentos são estimados em R\$ 7,5 bilhões, prevê substancial elevação da capacidade de transporte, especialmente de produtos de carga geral containerizados, além da redução de conflitos urbanos. A concessão da Ferrovia Centro-Atlântica, vinculada à VLI, também vai

trazer investimentos bilionários para o setor. Nessa carteira ainda está incorporada a malha sul, da Rumo, recentemente inserida no PPI.

Ano passado houve também a assinatura da concessão da extensão sul da Ferrovia Norte-Sul, entre os municípios de Ouro Verde (GO) e Estrela D'Oeste (SP), para os quais a Rumo alocou mais R\$ 2 bilhões de investimentos. A concessionária anunciou recentemente uma antecipação do término das obras previstas para este ano. Com isso, ele lembra que os portos de Itaqui (MA) e Santos estarão conectados por trilhos, projeto este iniciado há quatro décadas.

Paralelamente, por meio do instrumento do investimento cruzado, o governo federal destinou parte dos recursos das outorgas para viabilizar outros projetos que podem ser greenfield, como é o caso da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico), ou destinados à conclusão de empreendimentos já iniciados, como a compra de trilhos para a Fiol, uma das contrapartidas das renovações da Vale.

Ainda dentro do setor de transportes, Cassaniga, da ABCR, acredita que os projetos rodoviários apresentados pelo Ministério da Infraestrutura certamente exigirão a presença de investidores estrangeiros, além de brasileiros que já operam no país. Segundo ele, são players bem preparados e com capacidade de investimento em projetos de infraestrutura. Tais projetos totalizam quase 20 mil quilômetros de rodovias a serem concedidas à iniciativa privada. E se forem contabilizados os projetos de licitação dos estados, essa extensão chega a quase 27 mil quilômetros. Ele afirma que a perspectiva é que o Brasil dobre esses números nos próximos anos.

Mas, para tanto, os contratos devem ser bem geridos. Cassaniga destaca que é muito importante que seja dado valor a um fundamento essencial de uma concessão: a do equilíbrio econômico-financeiro. Desse modo, situações excepcionais como a pandemia devem gerar reequilíbrio, para assegurar o marco regulatório de maneira adequada. “O Estado não tem condições de fazer os investimentos sozinho e precisa entender que a iniciativa privada é parceira, não adversária”, pontua.

Apesar disso, ele avalia que houve uma nítida evolução dos contratos nos últimos 25 anos. Para ele, as próximas licitações que serão realizadas pelo governo federal trazem um amadurecimento da experiência vivida em todas as etapas.

Embora enfrente dificuldades, especialmente no aspecto da segurança jurídica, ele entende que o Brasil ainda deva ser considerado um mercado fértil e promissor em todos os setores ligados à infraestrutura. Porém, a parceria sustentável entre poder público e investimento privado é que possibilitará isso.

Atualmente, o governo federal vem realizando o processo de desestatização dos portos. Para Quintella, da FGV, os estudos de mercado é que devem apontar o grau de atratividade que esses ativos terão para a iniciativa privada. Os estudos de modelagem da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Porto de Santos e São Sebastião vêm sendo realizados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). A desestatização do Porto de Itajaí vem sendo modelada pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL). Ele enfatiza que tais estudos devem indicar quanto vale cada ativo, bem como quanto o governo deverá arrecadar com os leilões.

Goldberg, da Terrafirma, enxerga com “bons olhos” os projetos de desestatização portuária. Ele acredita que têm potencial de atrair investidores estrangeiros, mas também avalia que dependerá de aspectos centrais da modelagem como matriz de riscos e do perfil do próprio ativo. Segundo ele, por um lado, portos maduros têm risco controlado de demanda e diferentes perfis de cargas para diversificação, em que pese a possibilidade de surgirem terminais privados competitivos. Já os portos menores são em geral mais arriscados. O risco inerente ao fato de ser um modelo pioneiro no país pode afastar estrangeiros.

Sobre a possibilidade já aventada pelo governo de realizar a venda total do ativo, principalmente dos portos menores, Goldberg analisa que raramente será uma boa opção frente à concessão. Isso porque o poder público abrirá mão do controle regulatório sobre um bem público relevante e gerador

de “externalidades positivas”. Ele lembra que são muito poucas as experiências mundiais que migraram para esse modelo.

Quando se trata de infraestrutura, a participação do investidor ainda é bastante diferente por setor. Camila, da Leggio, afirma que, no caso dos portos, ainda é predominante a participação de agentes nacionais pela própria característica dos ativos “alvo”. Normalmente são parte integrante de supply chains já estabelecidos. A participação de investidores estrangeiros é mais comum em terminais privados.

De forma semelhante, os leilões de rodovias têm apresentado predominância de players nacionais. Já no setor de aeroportos, por exemplo, consolidou-se a participação de investidores estrangeiros desde os leilões ocorridos em 2017. A Leggio já observou vencedores e participantes de Suíça, Alemanha, França e Espanha.

De acordo Raphael Zaroni, do Zaroni Advogados, que atua junto à Câmara de Comércio Brasil-Holanda, a Holanda já tem um histórico de investimento no Brasil. Mas na área de infraestrutura as de maior atração são as do setor de serviços. Em outros setores de infraestrutura, o investimento tende a ser como subcontratado ou como consorciado a alguma empresa brasileira já com grande know how.

Zaroni explica que as empresas que investem pela primeira vez no país buscam sempre fazer esse aporte em conjunto com um parceiro local. Segundo ele, isso agrega muito na diluição dos riscos, na segurança de haver um sócio, normalmente o mais destacado na parceria, que conhece as regras locais, a burocracia específica, dentre outras coisas. Com isso, esse investidor pode se dedicar apenas a executar a parte técnica.

Ele afirma que muitos investidores europeus têm procurado o Zaroni Advogados para analisar as oportunidades que existem, para entender como essas novas regras impactam o ambiente de negócios e também para negociar e estruturar essas parcerias com empresas locais. De maneira geral, as novas regras são percebidas como mais justas e seguras. No entanto, ele ressalta que o escritório sempre alerta esses potenciais investidores que no Brasil toda nova legislação realmente só traz segurança jurídica depois de haver sido questionada na justiça. Além disso, isso é associado ao fato de que os tribunais algumas vezes, mesmo após anos de consolidação de jurisprudência, alteram seus entendimentos. “Por isso, apenas investimentos com altíssimo retorno estimado é que se materializam efetivamente em negócios”, frisa.

Portanto, ele avalia que a insegurança jurídica derivada de mudanças de entendimento dos tribunais com uma frequência “inaceitável em qualquer país civilizado” é talvez o maior entrave. Outros aspectos, como as regras trabalhistas, que, segundo ele, não têm paralelo em locais, bem como a estrutura tributária, também entram na lista de entraves aos investimentos estrangeiros no Brasil. “Os impostos altos são uma realidade na Europa, por exemplo, mas a complexidade do nosso sistema assusta”, critica Zaroni.

Ainda na questão tributária, ele afirma que muitas vezes o investidor se assusta ao saber que mesmo que pague todos os impostos ele poderá ser autuado e ter que se defender por haver um entendimento diferente do ente arrecadador. Ele alerta que isso assusta o investidor nacional, mas, principalmente, o estrangeiro, que resolve empreender em outro ambiente.

Apesar disso, para Zaroni a estruturação jurídica dos projetos de infraestrutura avançou muito, embora isso não garanta a segurança jurídica. Ele destaca que a intervenção judicial muitas vezes é feita de uma forma que assusta mais o investimento estrangeiro do que uma norma mal elaborada. Zaroni também lembra que outro bom exemplo sobre como afastar o investimento privado, seja ele nacional ou estrangeiro, é o que aconteceu recentemente na Linha Amarela no Rio de Janeiro.

Para Camila, da Leggio, também é fundamental que o Brasil mantenha uma atenção constante à estabilidade macroeconômica e busque a manutenção das taxas de juros a patamares baixos. Além disso, ela considera importante que seja desenvolvido um plano de longo prazo que transcenda a

política partidária. De acordo com ela, o investidor de infraestrutura precisa olhar para o contexto de amadurecimento do país, pois os projetos exigem investimentos de longuíssimo prazo. Trata-se de um setor intensivo em capital, portanto intensivo em investimentos e que apenas se tornam viáveis em longo prazo.

Para atrair investimento, Dabus, da Marsh, acredita que o país deve superar alguns desafios como a necessidade de bons projetos, novos mecanismos de financiamento e, principalmente, estruturas de garantias para acesso aos financiamentos.

Apesar disso, ele afirma que após o surgimento da lei de PPPs 11.079/2004 (Parceria Público Privada) é possível observar uma nova tendência na estruturação de contratos. Com matriz de riscos equilibrada com tendência de transferência dos riscos gerenciáveis ao privado e mantendo com o parceiro público os riscos não gerenciáveis. Ele diz que também são observados com frequência contratos que permitem o compartilhamento de riscos, sempre respeitando a premissa de que o risco deve ser alocado à parte que tem melhores condições para assumi-lo e ou gerenciá-lo.

“A Matriz de riscos tem sido um dos principais elementos de atratividade de investidores em projetos de infraestrutura no Brasil, assim como novos mecanismos para mitigação de riscos voltados a variação cambial e financiabilidade de projetos”, destaca Dabus.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/02/2021

AVANÇOS E DÚVIDAS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 10 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210210-avancos-e-duvidas-fluvial-barcaça-720.jpg>

Estaleiros esperam novas demandas e manutenção de crédito para construção de embarcações fluviais

Estaleiros especializados em embarcações fluviais vivem, ao mesmo tempo, o reflexo do bom momento econômico das exportações do agronegócio, seu principal demandante, e a expectativa de que eventuais modificações na atual política setorial não atrapalhe o

financiamento para a construção de novos empurradores, barcaças e demais embarcações para transporte de carga e passageiros em rios navegáveis do país. Os construtores acompanham com atenção o desenrolar das propostas de mudanças nos atuais mecanismos de crédito para construção local que tramitam no Congresso.

O setor teme que uma eventual redução do percentual cobrado sobre o frete internacional de cargas e que compõem o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), por exemplo, resulte num grande impacto nos estaleiros, principalmente os da Bacia Amazônica, gerando redução das carteiras de construção e, conseqüentemente, perda de empregos. A avaliação é que a construção de frotas fluviais e de cabotagem e sua manutenção e modernização, ao longo dos anos, só foram possíveis pelos financiamentos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), que sempre contaram com os recursos do AFRMM.

A vertiginosa expansão do escoamento da produção de grãos pelo chamado Arco Norte, reduzindo significativamente o custo logístico para os produtores do Centro-Oeste, deve-se, entre outros fatores, à construção de uma frota de comboios fluviais com mais de 400 embarcações nos últimos últimos anos, totalizando cerca de R\$ 2 bilhões financiados pelo FMM para os transportadores do agronegócio.

A expectativa é que a concessão da BR-163 e a implantação da Ferrogrão possibilitem que o volume de escoamento de grãos pelo Arco Norte continue em expansão. Para isso, será necessária a



construção de comboios fluviais compostos de mais de 1.000 embarcações nos próximos 10 anos. A projeção é que a participação do FMM será fundamental, com financiamentos da ordem de R\$10 bilhões diretamente ao agronegócio.

Nos últimos anos, o FMM financiou a construção de mais de 200 rebocadores portuários, muitos dos quais atuam em favor do próprio agronegócio na manobra de navios que chegam com insumos e saem com grãos dos portos brasileiros. A construção desses comboios acontece na região Norte, a mais pobre do Brasil, gerando milhares de empregos diretos e indiretos, sobretudo de trabalhadores de baixa renda.

O projeto de lei complementar (PLP 137/2020), dos deputados Mauro Benevides Filho e André Figueiredo, ambos do PDT-CE, prevê a criação de uma fonte de recursos para o enfrentamento da calamidade pública nacional decorrente da pandemia da Covid-19. O relator é o deputado Elmar Nascimento (DEM-BA). Representantes da construção naval questionam os motivos de o PL prever a extinção do FMM, se ele é de interesse direto do próprio agronegócio.

O Brasil tem 19.464 quilômetros de vias economicamente navegadas. De acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o transporte de cargas tem 172 empresas autorizadas, enquanto o transporte de passageiros tem 87 empresas autorizadas e 29 linhas. Já o transporte de travessia tem 270 empresas autorizadas e 112 linhas. Em 2017, 938 milhões de passageiros se deslocaram por navegação interior. Esse tipo de navegação ocorre tipicamente na região Norte e é feito por pequenas empresas. O transporte de travessia é feito em todo o Brasil, sobretudo nos locais em que não há pontes. Veículos, passageiros e cargas são transportados por embarcações, desde pequenas até grandes balsas roll on-roll off (ro-ro).

O diretor comercial dos estaleiros Rio Maguari (ERM-PA) e Rio Tietê (ERT-SP), Fabio Vasconcellos, diz que o setor de construção vê com bastante preocupação as propostas de mudanças no FMM e no AFRMM. Ele lembra que o texto original do projeto de lei 4199/2020 (BR do Mar) apresentado pelo governo não previa a alteração do FMM e versava basicamente sobre afretamento de embarcações para cabotagem.

O PL da cabotagem, no entanto, sofreu uma série de emendas, entre as quais as que propuseram mudanças nas arrecadações dos percentuais do AFRMM para todos os modais de navegação. A avaliação é que tais propostas desbalanceiam a arrecadação do adicional, prejudicando o mercado de navegação interior para a região Norte, limitando o acesso ao recurso e impactando o frete de combustíveis.

Vasconcellos entende que os deputados deveriam esperar para discutir essas questões quando o governo lançar o programa de incentivo à navegação interior, que vem sendo chamado provisoriamente de BR dos Rios. A leitura é que esse programa vem seguindo o mesmo roteiro da BR do Mar, com o lançamento de uma ideia que precisará ser discutida com os principais atores. O governo já adiantou que estuda parcerias público-privadas e uma eventual concessão hidroviária.

O Easa (Estaleiros Amazônia S/A) vê insegurança jurídica a partir do PL da cabotagem que representa um movimento de sucateamento da indústria naval em benefício dos oligopólios de carga geral do transporte de contêineres. O diretor administrativo do Easa, Thiago Lemgruber, avalia que as propostas em curso vão prejudicar armadores e o usuário final, reduzindo a concorrência. "Não só os estaleiros, mas toda a cadeia de suprimentos será sucateada. A operação de embarcações no Brasil ficará ainda mais onerosa. Na prática, os preços de fretes não vão diminuir e todos serão prejudicados", teme Lemgruber.

O Easa vem focando em embarcações de trabalho como empurradores e dragas, bem como barcas e portos flutuantes. O estaleiro paraense avalia que o Arco Norte continua com demanda expressiva para novas embarcações e portos, visando atender à demanda de triplicar a atual movimentação de granéis sólidos pela região. Lemgruber acredita que, apesar de o real desvalorizado frente ao dólar dar mais competitividade à indústria brasileira, o oligopólio do aço forçou o aumento dos preços em 2020, retraindo investimentos que seriam realizados.

Lemgruber destaca que a indústria naval brasileira para construção de embarcações de médio e pequeno porte é um case de sucesso. Ele vê o mercado resiliente e competitivo, apesar das dificuldades indiretas causadas pelas crises recorrentes. “O mercado sofreu bastante no período de 2016 a 2019, porém vimos em 2020 o início de uma retomada com demandas perenes para o setor de navegação interior e apoio portuário”, diz Lemgruber.

O ERM teve um 2020 positivo e tem boas perspectivas para 2021. Para o diretor comercial, não houve descontinuidade de encomendas no último ano, a construção de embarcações para o agronegócio continua firme e assim deve seguir por algum tempo. “2020 foi um ano melhor do que esperávamos. Quando a pandemia entrou, achamos que haveria algum impacto, mas de fato não houve. Do ponto de vista de mercado ligado ao agronegócio, está andando bem. Preocupam as mexidas no FMM porque é a principal linha de construção das embarcações”, analisa Vasconcellos. Ele estima que 90% das embarcações construídas para navegação interior são para o agronegócio, com recursos do FMM.

O diretor do ERM diz que as obras da BR-163 geraram demanda adicional. “O término do asfaltamento e perspectiva de a concessão [da rodovia] para a iniciativa privada aumentar a confiabilidade dela de manutenção e a perspectiva da Ferrogrão têm feito a demanda ficar constante e o contato das tradings têm se intensificado”, destaca Vasconcellos. Ele diz que o governo acerta nas obras de infraestrutura, mas deve evitar que a principal fonte de financiamento da construção naval seja prejudicada.

O ERM continua em busca de demandas fora do Brasil, tanto para navegação interior quanto para apoio portuário. “Temos participado de algumas concorrências e acho que teremos boas novidades a partir do primeiro trimestre”, adianta Vasconcellos. Ele destaca como aspectos positivos do estaleiro a consistência nas entregas com embarcações de alta complexidade, mesmo para navegação interior.

No Brasil, ele também observa que os projetos na área de gás, de maneira geral, estão caminhando. Vasconcellos diz que são projetos de longa maturação, mas que estão seguindo curso normal e que o estaleiro mantém conversas com esses players, que podem evoluir neste ou no próximo ano.

Já o Estaleiro Rio Tietê (ERT) está construindo uma draga, encomendada por um cliente paraguaio, para operar no Lago de Itaipu. Vasconcellos conta que há empresas interessadas em retomar a navegação no Rio Tietê. Há expectativa das obras de derrocamento do pedral no canal de Nova Avanhandava pelo governo de São Paulo. Segundo o diretor comercial do ERT, enquanto essa obra não for feita, não haverá investimentos, correndo risco de o rio ficar com o tráfego interrompido, como em 2014 e 2015.

A diretora industrial da Indústria Naval do Ceará (Inace), Flávia de Barros, conta que 2020 foi o pior ano para as atividades do estaleiro, inclusive para reparos. Ela lembra que as demandas do setor vinham em queda nos últimos anos e que 2019 já havia apresentado desafios. “Fomos um dos poucos estaleiros que entregaram barcos em 2019. Há cinco anos, fechamos contratos para construção de barcos de apoio, navios oceanográficos e entregamos o último barco em 2020”, relata Flávia.

Para 2021, a Inace pretende entregar dois empurradores de grande porte para a Louis Dreyfus Company (LDC). A diretora do estaleiro destaca que, além do porte, essas embarcações têm elevado nível de sofisticação em relação a embarcações similares já construídas no Brasil. Ela observa que o agronegócio vive um ótimo momento e acrescenta que, com a disputa comercial entre os Estados Unidos e a China, os asiáticos passaram a importar empurradores de 6.000 HP. No Brasil as novas demandas para a navegação interior ainda estão sendo amadurecidas pelo mercado.

A Inace voltou a apostar na construção de iates como carro-chefe. Flávia diz que a empresa viu oportunidades nesse nicho na medida em que a demanda não foi totalmente preenchida no período em que o estaleiro saiu desse mercado, entre 2013 e 2014. Na época, esse mercado estava em crise

no mundo e os estaleiros nacionais estavam mais voltados para as demandas de barcos de apoio marítimo, que estavam em alta. Segundo a diretora, o mercado de iates é uma esperança de aquecimento, mas o crescimento é lento. Ela percebe pedidos de cotação que ainda são promessas para este ano.

Ela explica que atualmente os iates representam o maior nível de orçamentos, porém vê como desafio a competitividade do ICMS do Ceará, da ordem de 27%, contra 4% em Santa Catarina e 10% em São Paulo, por exemplo. Já o mercado internacional é mais complexo, na medida em que exige uma base comercial de marketing e divulgação do produto. Em 2019, a Inace fechou parcerias com a Yacht Collection como seu representante comercial exclusivo no Brasil e com o designer Fernando de Almeida para desenvolvimento de uma linha inovadora de iates de luxo.

Além dos iates, o estaleiro tem em seu histórico outros tipos de embarcações construídas, como empurradores, rebocadores e navios militares. Em seu portfólio, a Inace construiu embarcações para a Marinha do Brasil, entre as quais navios-patrolha, além de um navio oceanográfico e lanchas menores para fazer cartografia do Amazonas. Em 2019, o estaleiro entregou um barco hospital para a força naval. A Inace também construiu pequenas embarcações de pesquisa, quatro para Universidade Federal do Rio Grande (FURG) e uma para a Universidade Estadual do Rio de Janeiro (Uerj).

O diretor da Trevisa Investimentos, Jorge Lindemann, acredita que o BR do Mar e o BR dos Rios têm potencial de trazer novas cargas para o setor portuário, mas pode impactar as encomendas a estaleiros nacionais. A empresa, que controla a Navegação Aliança, não identifica novos projetos na bacia do Sul no curto prazo. Os estaleiros locais atualmente estão realizando principalmente serviços de manutenção programada da frota em atividade, uma demanda considerada pouco rentável. Uma das apostas é no crescimento do transporte de carga geral em contêineres.

Lindemann defende a necessidade de uma política de incentivo para a instalação de novos empreendimentos próximos da hidrovia. Ele sugere que os poderes públicos estadual e municipal poderiam definir locais para novos empreendimentos com licenciamento ambiental pré-aprovado. "Dessa forma, o empresário teria a opção de transportar os seus produtos pelo modal rodoviário ou aquaviário", afirma Lindemann.

O coordenador do curso de Engenharia Naval e Oceânica da Escola Politécnica da UFRJ (Poli-UFRJ), Luiz Felipe Assis, considera a construção naval voltada para hidrovias e pequenas embarcações um nicho importante, mas pondera que ela não se compara com a construção naval de projetos offshore, que demanda plataformas, módulos e barcos de apoio. Ele explica que esta é uma atividade que ainda tem potencial enorme, com exploração de petróleo e gás.

A navegação interior, por sua vez, tem grande importância, principalmente na região amazônica. Em São Paulo, o projeto de transporte acabou não avançando como se projetava há alguns anos, esbarrando em problemas como a crise hídrica e a espera por obras para melhoria das condições de navegabilidade. "É preciso haver uma política industrial que ainda não está inserida no Brasil. O BR do Mar não é política de Estado, precisa ser pensado como desenvolver a atividade para desenvolvimento regional", avalia Assis.

Ele destaca que, nos últimos anos, houve aumento da frota de embarcações-tanque, gerando impulso grande na construção naval. As hidrovias do Rio Madeira e, mais recentemente, do Rio Tapajós representam a expectativa de um boom na região do Arco Norte, a partir da exportação de soja e milho. O crescimento do volume transportado dessas cargas se consolidou a partir de 2017, com investimentos em terminais em Miritituba (PA), Santana (AP), Santarém (PA) e Vila do Conde (PA).

Assis acredita que já ocorreu um impacto em razão do asfaltamento da BR-163, mas o aumento vai depender de outros fatores econômicos e incentivos à atividade. Ele enxerga potencial de crescimento na região do Tapajós, cujo rio é navegável, porém tem limitações e precisa de melhorias que permitam um tráfego melhor. O professor também percebe uma série de dificuldades na

navegação do Rio Madeira. Assis lembra do problema do Pedral do Lourenço, que aguarda os investimentos previstos para seu projeto de derrocamento, o que seria um salto de desenvolvimento na região.

No Rio Paraguai, Assis identifica carência de investimentos e limitação da navegação pela seca em alguns períodos. Uma das dificuldades das empresas de navegação na bacia do Paraguai está nas estruturas mais competitivas de custos do país vizinho. Para Assis, é necessário analisar políticas a fim de encontrar um modelo para retorno de investimentos. O professor enxerga potencial de crescimento no Rio Paraguai e lembra que, nos anos 1970, a Lagoa dos Patos, Ibicuí, Jacuí chegou a ser o principal sistema hidroviário do Brasil.

“O fato de ter demanda local e infraestrutura vai permitir que a região tenha encomendas. Se não houver política que permita desenvolvimento ecológico, melhoria de eficiência e redução de custos, haverá risco de competição e importação para países de menor custo. É necessário estar atento a isso”, aponta Assis.

Ele acredita que existam nichos de embarcações com potencial de construção no Brasil que possam ser alavancados para exportação para outros países da América Latina. Um dos desafios seria conseguir financiamento à exportação de embarcações construídas em estaleiros nacionais. Ele ressalta que ainda não estão claras as novas políticas para o setor a partir do BR do Mar e propostas de mudanças nas alíquotas do AFRMM, nas contas vinculadas e no próprio FMM.

O professor entende que esses instrumentos podem ser voltados para alavancar a indústria naval brasileira, sobretudo para nichos que gerem mais capacitação e condição de se desenvolver. “O Brasil deveria se preocupar em como pode melhorar eficiência usando esse tipo de instrumento. Uma política de Estado voltada para o setor com enorme potencial. Se não houver projeto e desenvolvimento tecnológico, o conhecimento vai embora. Precisa ter conhecimento e engenharia”, defende Assis.

O coordenador do curso de Engenharia Naval e Oceânica da Poli-UFRJ acha importante desenvolver os principais polos. Assis vê que a navegação interior tem um polo regional importante, pode atuar na exportação de produtos e precisa ser articulada para proporcionar seu desenvolvimento. Ele ressalta a importância de se pensar em questões ambientais, na medida em que o transporte rodoviário representa impacto maior que o modal hidroviário.

O professor acrescenta que a hidrovia tem espaço importante na região amazônica e na bacia Paraná-Paraguai. Para ele, pensar no desenvolvimento de tecnologias para melhorar o transporte, reduzir seus custos e torná-lo menos impactante ao meio ambiente deve ser pensado e articulado pelos setores público e privado. “A navegação interior tem papel relevante. Vai ter crescimento e está acontecendo porque as cargas chegam aonde os rios têm grande capacidade de transporte”, diz Assis.

O diretor do Estaleiro São João (AM), Nilo Sérgio Coutinho, conta que o estaleiro passou um 2020 difícil, sem demandas. “Estamos sem obras desde o início do ano. Pensando seriamente em mudar de atividade”, informou Coutinho. O São João sente os efeitos do desaquecimento da indústria desde 2015. O estaleiro, que trabalha com empresas privadas de navegação da região, tem experiência na construção de balsas graneleiras.

A indústria naval do Amazonas tem um projeto de construção de barcos de pequeno e médio porte para a costa brasileira. O objetivo é construir barcos de pesca oceânica, escunas de passeio e turismo e estruturas flutuantes sobre boias em madeira. Outra frente é uma cadeia de partes e peças para as embarcações pré-fabricadas com madeira de lei da Amazônia, destinadas à construção naval. Representantes garantem que as madeiras são de áreas de manejo e devidamente certificadas, dando a essas embarcações o selo de qualidade amazônico. O parceiro técnico responsável dos estaleiros locais é a Universidade do Estado do Amazonas (UEA).

Um encontro no município de Novo Airão no ano passado reuniu representantes da Fênix Airão (Associação da Construção Naval do Amazonas) e de órgãos reguladores do meio ambiente e desenvolvimento sustentável, para criação de um protocolo para o uso de maneira de manejo. O presidente da associação, Mateus Araújo, lembra que Novo Airão já foi um dos maiores polos navais em embarcação de madeira em todo o Brasil. Uma das apostas é vender mobiliário para essas embarcações, como escotilhas e acessórios. O Sebrae-AM está fazendo o levantamento econômico do projeto e pesquisando no mercado a viabilidade e a competitividade.

O presidente da Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena), Ricardo Barreto Portella, acredita que o grande potencial da navegação no Brasil, seja em rios, seja na costa, é um vetor importante para alavancar a construção naval. Para ele, a indústria nacional já mostrou em diferentes momentos que, havendo demanda por transporte, ela é capaz de suprir, principalmente a demanda interna. “Muitas das embarcações que operam no Brasil são feitas sob medida (taylor made). Uma embarcação taylor made construída em qualquer desses grandes centros onde a construção é seriada tem preço alto. Nesse sentido, nossa construção pode ser competitiva, como já foi em alguns momentos”, analisa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/02/2021

CRESCIMENTO CONSISTENTE DO FATURAMENTO DA CDRJ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Fevereiro 2021

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), autoridade portuária que administra os Portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, encerrou 2020 com crescimento de 21% na receita. O faturamento de, aproximadamente, R\$ 630 milhões é um recorde — é o maior crescimento dos últimos 10 anos, numa sucessão de elevações consecutivas de 19,4% em 2017, 16,8% em 2018 e de 13,6% em 2019. Segundo os números divulgados pela diretoria de Relações com o Mercado e Planejamento, o faturamento foi superior ao de 2019 em R\$ 108 milhões.

O resultado deve-se a uma conjugação de fatores: a sustentação das operações durante a pandemia, a resiliência dos operadores de contêineres durante a crise, a recuperação da movimentação do minério de ferro após uma queda em 2019, as negociações bem-sucedidas com parceiros comerciais e à grande elevação do preço do minério de ferro em reais.

Como na quase totalidade dos negócios que não puderam parar no auge das medidas de isolamento social, a empresa teve que adaptar rapidamente seus processos de trabalho em parceria com os operadores portuários para garantir a continuidade das operações. Assim, com a sustentação da demanda por minério de ferro (principal produto exportado pelos portos da CDRJ), o volume total movimentado pela companhia cresceu 7% em relação a 2019.

Nos terminais de minério, que respondem por, aproximadamente, 72% do volume movimentado nos portos administrados pela CDRJ, houve recuperação da movimentação que havia caído em 2019, após queda na produção das minas do Sudeste, em consequência do desastre de Brumadinho. Assim, no último trimestre do ano, a empresa atingiu volumes movimentados superiores aos do primeiro trimestre de 2019, nos meses anteriores ao desastre. Com isso, o resultado de 2020 na movimentação de minério tende a ser próximo a 3% maior que em 2019.

Os terminais de contêineres conseguiram se recuperar após um vale de queda de movimentação do segundo quadrimestre do ano e movimentaram consistentemente mais no último quarto de 2020, chegando a atingir, no consolidado do ano, a elevação de 7% em relação a 2019. Esse crescimento no final do ano deveu-se ao fato de esses terminais terem buscado outros tipos de cargas, além de sua carga principal de contêineres.

Os demais terminais apresentaram, no conjunto, crescimento de mais de 30% no volume movimentado em relação ao ano passado, puxado pelo crescimento de 56% na movimentação de ferro gusa. No consolidado de 2020, a movimentação dos portos administrados pela CDRJ fica próxima de 55 milhões de toneladas, atingindo em torno de 7% acima do resultado de 2019.

O crescimento aproximado de R\$ 108 milhões em relação ao faturamento de 2019 está, na sua maioria, concentrado nos terminais de minério, cuja alta foi de 66% em relação ao ano anterior.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/02/2021

PORTOS DO PARANÁ MOVIMENTAM 57 MILHÕES DE TON.

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Fevereiro 2021

Os portos paranaenses movimentaram 57.339.307 toneladas em 2020, volume que consolida um novo recorde. Os portos de Paranaguá e Antonina obtiveram resultado 8% superior ao alcançado em 2019, quando foram movimentadas 53.204.040 toneladas. O balanço confirma 2020 como o melhor ano das exportações paranaenses. Mais da metade de toda a movimentação de 2020, cerca de 65%, foi de graneis sólidos. A soja representa o maior volume. Foram 14.263.349 toneladas exportadas em 2020. O volume final é 26% maior que o registrado no ano anterior (11.290.203).

Na importação, destaque para fertilizantes. Em 2020 foram importadas 10.008.277 toneladas. Alta de 6% na comparação com 2019 (9.429.014 toneladas). Os maiores percentuais de aumento no balanço do ano foram nos segmentos de carga geral e graneis líquidos. Ambos cresceram 10%, nos dois sentidos do comércio exterior.

A carga geral, que inclui celulose, açúcar em saca e as cargas especiais e de projetos, somaram 12.440.696 toneladas importadas e exportadas. Em 2019, no ano todo, 11.342.111 toneladas foram movimentadas no segmento. Entre os graneis líquidos, os óleos vegetais, derivados de petróleo e metanol foram os mais movimentados. No segmento, 7.608.843 toneladas de produtos foram importadas e exportadas. Em 2019, o movimento registrado foi de 6.936.441 toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/02/2021

CONTÊINER SE RECUPERA EM DEZEMBRO NO PORTO DE SANTOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Fevereiro 2021

Após quedas no primeiro semestre de 2020, a movimentação de contêineres no Porto de Santos se recuperou e terminou o ano com recorde no segmento que transporta as cargas de maior valor agregado. Dezembro registrou crescimento de 20% na movimentação de contêineres sobre o mesmo mês de 2019, com 437,4 mil TEUs. Em novembro, alta havia sido de 9,5%, com 399,3 mil TEUs. No ano, foram 4,23 milhões de TEUs, alta de 1,6% sobre o recorde anterior, verificado em 2019 (4,17 milhões TEUs). O levantamento foi feito pela Gerência de Inteligência de Mercado e Estatística da Santos Port Authority (SPA).

Considerando todas as cargas, o porto encerrou dezembro com crescimento de dois dígitos, 16,2%, sobre o mesmo mês do exercício anterior, chegando a 11,9 milhões de toneladas. Os números contribuíram para o recorde geral do ano, de 146,6 milhões de toneladas, alta de 9,4% sobre 2019. O número de atracções de navios no ano foi 4.904, alta de 1,3% em relação a 2019 (4.842).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/02/2021

SUAPE: MOVIMENTO DE 25,6 MILHÕES DE TON. EM 2020

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Fevereiro 2021

O Porto de Suape começou o ano comemorando um novo recorde histórico. Balanço anual contabiliza 25,6 milhões de toneladas movimentadas em 2020, com aumento de 7,53% em relação a 2019, quando 23,8 milhões de toneladas passaram por suas instalações portuárias. Em números absolutos, são 1,8 milhão de toneladas a mais. É o maior volume já registrado nos 42 anos de Suape e acima da meta estabelecida para o ano, marcado por uma pandemia que atingiu a economia mundial.

Suaape se mantém líder nacional na movimentação de graneis líquidos (combustíveis, GLP, óleos minerais, etc.). Esse tipo de carga, que representa 74% da movimentação em Suaape, teve crescimento de 8,4%, passando de 17,6 milhões de toneladas em 2019 para 19,1 milhões no ano passado — 1,4 milhão de toneladas a mais.

As cargas conteineirizadas apresentaram um crescimento de 3,6% em toneladas, passando de 5,3 milhões de toneladas para 5,5 milhões de toneladas. Na movimentação de contêineres, o aumento foi de 1,6% (de 476.304 para 483.919 TEUs).

Impulsionados pelo crescimento da demanda de trigo, os graneis sólidos tiveram o maior percentual de aumento, tendo encerrado o ano com 588,2 mil toneladas, 19,8% a mais do que no ano anterior, com 490,8 mil toneladas. Já a carga geral solta contabilizou aumento de 4,4%, saindo de 386,5 mil toneladas em 2019 para 403,4 mil toneladas em 2020.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/02/2021

ÓTIMOS NÚMEROS NO DESEMPENHO DO PORTO DE IMBITUBA EM 2020

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Fevereiro 2021

O Porto de Imbituba obteve índices expressivos de movimentação no ano passado, com recordes de embarques mensal e anual, diversificação de cargas e atração de investimentos. De janeiro a dezembro de 2020, foram movimentadas no porto catarinense 5,8 milhões de toneladas, volume 1,8% maior que o realizado em 2019.

Dentre as cargas mais movimentadas no período, estão o coque de petróleo, a soja, o minério de ferro, os contêineres, o milho, o sal e a ureia. Ao todo, foram 228 atracações de navios no último ano. Em 2020, o Porto de Imbituba bateu três recordes de movimentação mensal: em junho (602.370 toneladas), setembro (602.737 toneladas) e dezembro (662.489 toneladas). Além disso, ultrapassou cinco vezes o volume embarcado por navio.

O portfólio de cargas também foi ampliado, agregando celulose, minério de ferro (hematita e magnetita), fertilizante (superfosfato triplo) e alimentos em big bags. A movimentação expressiva de minério proporcionou os recordes de embarque e a atração de investimentos privados dentro do porto, como a construção de um novo armazém dedicado exclusivamente à carga, com capacidade de armazenagem estática de aproximadamente 80 mil toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/02/2021

RELATÓRIO PN 720

Da Redação RELATÓRIO PN 10 Fevereiro 2021

Para o secretário, o debate ocorreu de forma aberta na Câmara e muitas questões saíram de lá já com certo direcionamento. A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) pretende continuar a dialogar com seus interlocutores em defesa de que o PL mantenha a exigência de propriedade de navios para empresas brasileiras de navegação (EBNs).

Estaleiro Brasil Sul

Com a conclusão da aquisição do estaleiro Oceana pela thyssenkrupp Marine Systems do Brasil, a empresa rebatizou a instalação, que passa a se chamar thyssenkrupp Estaleiro Brasil Sul. O negócio é parte da estratégia internacional da thyssenkrupp para o fortalecimento da área de defesa naval no Brasil e na América do Sul. O Estaleiro Brasil Sul, localizado em Itajaí (SC), será destinado à construção das quatro fragatas da Classe Tamandaré para a Marinha do Brasil, que contarão com a tecnologia naval comprovada de construção de navios de defesa da Classe MEKO®, que já opera em 15 países.

Ajustamento de conduta

A Log-In vai pagar R\$ 19 milhões como reparação pelos danos ambientais do acidente com o navio Log-In Pantanal. O dinheiro será destinado a projetos nos municípios afetados e destinado à aquisição de embarcações para fiscalização e monitoramento. O acordo foi feito com o Ministério Público Federal, por meio da Procuradoria da República do Município de Santos (SP), como Termo de Ajustamento de Conduta (TAC).

Em nota ao mercado, a companhia informa que “as despesas incorridas no âmbito do cumprimento da obrigação assumida no TAC estão abrangidas pela cobertura de responsabilidade civil do Clube P&I – Protection and Indemnity (Proteção e Indenização).”

Rebocadores

A Wilson Sons vai construir uma série de seis rebocadores a partir do primeiro trimestre de 2021. As novas embarcações serão construídas nos estaleiros do grupo no Guarujá (SP) e terão novo projeto da Damen Shipyards. Os rebocadores terão 80 toneladas de tração estática (bollard pull), 25 metros de comprimento e 13 metros de boca, com notação de classe Escort Tug. As novas unidades vão ampliar a frota da companhia, que hoje é de 80 rebocadores. A empresa destaca que a nova série contribuirá para a renovação da frota e facilitará o apoio aos navios de grande porte que passarão a fazer escalas nos próximos anos nos portos brasileiros.

O primeiro rebocador está previsto para ser entregue no primeiro trimestre de 2022. A expectativa é que uma nova embarcação seja finalizada a cada quatro meses até 2024. Para essa série, a Wilson Sons prevê a contratação de 50 profissionais.

Apoio portuário

Mesmo com a pandemia do novo coronavírus (Covid-19), os portos brasileiros apresentaram crescimento na movimentação, seguindo um padrão de crescimento anual que já ocorre em alguns anos. Diante desse cenário, um dos setores diretamente afetados por esse resultado positivo é o de apoio portuário, aumentando a demanda interna por rebocadores. De acordo com o diretor comercial do estaleiro Rio Maguari e um dos conselheiros do Fundo da Marinha Mercante (FMM), Fábio Vasconcellos, o acréscimo da movimentação portuária, mesmo ainda sem muita expressão, é uma excelente notícia, pois significa diminuição da ociosidade dos rebocadores existentes, bem como representa possibilidades de aumentos de frota.

Nos últimos dez anos, conforme dados do Sindicato dos Portuários (Sindiporto Brasil), foram construídos mais de 120 rebocadores, com um investimento da ordem de R\$ 4 bilhões.

Otimismo

A Maersk divulgou novo relatório do comércio e apresentou números mais otimistas para 2021. O documento prevê um crescimento de 3,5% nas exportações e de 7% nas importações neste ano. A empresa está focada em ampliar a operação no Brasil e em expandir a movimentação de carga pela via terrestre, aérea e por cabotagem. De acordo com Julian Thomas, presidente do grupo no Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai, a expectativa da Maersk para 2021 é de muito otimismo no Brasil. “A meta é crescer cerca de 20% em faturamento por conta do plano de expansão dos serviços logísticos no país e ampliar essa oferta para um tremendo portfólio de clientes que usam nossos navios.”

O balanço indica que a exportação se manteve positiva ao longo de todo o último ano, com crescimento de 4% no primeiro trimestre, 1% no segundo (período de pico da pandemia da Covid-19) e 7% entre julho e setembro. Ainda segundo o relatório, o produto refrigerado de maior destaque em 2020 é a proteína animal, especialmente a carne suína, que cresceu 63% em relação a 2019. As exportações de frutas também apresentaram crescimento de 15%.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/02/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006