

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 026/2021
Data: 11/02/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
COMUNIDADE PORTUÁRIA PEDE INCLUSÃO DA FERRADURA NA MALHA FERROVIÁRIA DO CAIS SANTISTA	4
OPERADORA NEGOCIA RENOVAÇÃO DE ARRENDAMENTO DO TERMINAL DO PORTO DE ANGRA DOS REIS	5
PORTAL PORTO GENTE	6
PRESIDENTE DA ATP ASSUME DIRETORIA DAS CÂMARAS DE COMÉRCIO BRASIL-PANAMÁ E BRASIL-CHINA	6
VLI PROMOVE PROGRAMA PARA REFORMAR IMÓVEIS E RECONTAR O PASSADO FERROVIÁRIO	6
MÍNFRÁ E O PROGRESSO INTERMODAL DO BRASIL.....	7
COMO OS SERVIÇOS DE LOGÍSTICA IMPACTAM POSITIVAMENTE NO DESENVOLVIMENTO DE UMA EMPRESA?	8
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	11
DELSSEBASTIÃO INICIA INAUGURA SISTEMA DE APLICAÇÃO DE PROVAS ELETRÔNICAS	12
CAPITANIA DOS PORTOS DE SÃO PAULO COMBATE INCÊNDIO DE GRANDES PROPORÇÕES EM COMUNIDADE DO GUARUJÁ (SP).....	12
TERMINAL DO PORTO DE PARANAGUÁ AMPLIA CAPACIDADE FERROVIÁRIA	12
EUA ANALISAM MAIS RESTRIÇÕES A EXPORTAÇÕES DE TECNOLOGIA PARA CHINA	14
ISTOÉ - DINHEIRO	14
LIRA COBRA GUEDES PUBLICAMENTE SOBRE SOLUÇÃO PARA AUXÍLIO EMERGENCIAL	14
EXPECTATIVA É DE QUE 2º SEMESTRE SEJA MELHOR EM TERMOS DE ATIVIDADE, DIZ BC.....	15
PARA BC, NOVA ONDA DE PROGRAMAS EMERGENCIAIS PRECISA TER UMA CONTRAPARTIDA FISCAL	16
GOVERNO ESTUDA EXTENSÃO DO AUXÍLIO POR MAIS ALGUNS MESES, DIZ BOLSONARO	17
BRASIL BATE RECORDE COM MEIO MILHÃO DE UNIDADES COM GERAÇÃO SOLAR DISTRIBUÍDA	18
EXTRA ONLINE	18
ECONOMISTAS AVALIAM COMO PROJETO QUE CONFERE AUTONOMIA AO BANCO CENTRAL PODE IMPACTAR ECONOMIA	18
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	20
BOLSONARO ABRIGA REPUBLICANOS EM REFORMA MINISTERIAL	20
A NECESSÁRIA DESCARBONIZAÇÃO DO SETOR DE TRANSPORTE, POR VALÉRIA AMOROSO LIMA	21
SIEMENS ENERGY E AIR LIQUIDE FECHAM ACORDO PARA O MERCADO DE HIDROGÊNIO INDUSTRIAL	24
GREENYELLOW PREVÊ INVESTIMENTOS EM 2021 DE R\$ 270 MILHÕES EM GERAÇÃO SOLAR	25
JORNAL O GLOBO – RJ	26
CNC PARTICIPA DA ELABORAÇÃO DE PROPOSTAS PARA FORTALECER AS EMPRESAS NA PANDEMIA	26
PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA INVESTIRÁ R\$ 1,4 BI EM MELHORIAS NA ILUMINAÇÃO DO RIO COM LÂMPADAS DE LED.....	26
AUXÍLIO EMERGENCIAL: GUEDES DIZ ESTAR PRONTO PARA PRORROGAÇÃO, MAS COBRA DO CONGRESSO NOVO ORÇAMENTO DE GUERRA	28
BRASIL E REINO UNIDO CRIAM CANAL PARA RESOLVER PENDÊNCIAS COMERCIAIS	29
EM VISITA À CHINA, FÁBIO FARIA QUEBRA GELO COM A HUAWAI, É RECEBIDO SEM QUARENTENA E PEDE AJUDA COM A VACINA	31
GOVERNO VAI NOTIFICAR OPERADORAS A DAR EXPLICAÇÕES SOBRE MEGAVAZAMENTO DE DADOS DE 100 MILHÕES DE CELULARES	33
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	34
‘O BRASIL NÃO SE RESUME A SÃO PAULO’, DIZ LEITE SOBRE DISPUTA NO PSDB	34
ERNESTO ARAÚJO CONVERSA COM SECRETÁRIO DE ESTADO DE BIDEN.....	35
‘DISCURSO PRECISA MOSTRAR BENEFÍCIOS DAS PRIVATIZAÇÕES’, DIZ EX-BNDES	36
‘NÃO ADIANTA SÓ FALATÓRIO, TEM QUE PRIVATIZAR MESMO’, DIZ HENRIQUE MEIRELLES.....	38
MAIORIA DEFENDE ANÁLISE PRÉVIA ANTES DE VENDER ESTATAIS, APONTA PESQUISA	40
‘JÁ SOU CONTRA PRIVATIZAR ELETROBRÁS PELO CUSTO AO GOVERNO, MELHOR VENDER A CAIXA’, DIZ ELENA LANDAU.....	41
CUSTO DO TRANSPORTE DISPARA E IMPORTADOR TROCA CHINA POR PARAGUAI.....	44
VALOR ECONÔMICO (SP)	44
SUZANO DRIBLA PREÇO BAIXO E TEM SINERGIA MAIOR COM FIBRIA	44
PANDEMIA E CADEIAS GLOBAIS DE VALOR	46
D-ENERGY APOSTA NA VERTICALIZAÇÃO	47
DECRETO FORMALIZA PRORROGAÇÃO ANTECIPADA DA MALHA SUL.....	49
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	49
IBGE ELEVA PROJEÇÃO DE SAFRA RECORDE DE GRÃOS PARA 2021	49



CONAB ESTIMA PRODUÇÃO MENOR DE ARROZ NA SAFRA ATUAL E QUEDA NOS PREÇOS	50
AGÊNCIA BRASIL - DF	52
GOVERNO LANÇA PROGRAMA DE CAPTAÇÃO DE RECURSOS PARA A AMAZÔNIA	52
PORTAL PORTOS E NAVIOS	53
MÍNFRASSINA QUATRO NOVOS CONTRATOS DE TERMINAIS DE USO PRIVADO NO PARÁ	53
MOVIMENTAÇÃO NOS PORTOS DA BAHIA CRESCE 36,16% E CODEBA BATE RECORDE	53
ANP APROVA EDITAL E CONTRATOS DA CHAMADA PÚBLICA PARA A CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE NO GASBOL	54
CAPITANIA DOS PORTOS HOMOLOGA NOVO BERÇO DO PORTO DE SALVADOR	55
SPA PRORROGA PRAZO DE CONSULTA PÚBLICA SOBRE FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS	55
O TRANSPORTE MARÍTIMO E O COMEX PÓS COVID – UM NOVO NORMAL?	56
COM O PICO DO PETRÓLEO PASSADO, A SHELL AUMENTA A META DE EMISSÕES ZERO PARA 2050	58
MARINHA VAI INTENSIFICAR VERIFICAÇÃO DE TEOR DE ENXOFRE A BORDO	60
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	62
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	62



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

COMUNIDADE PORTUÁRIA PEDE INCLUSÃO DA FERRADURA NA MALHA FERROVIÁRIA DO CAIS SANTISTA

Audiência pública debateu a criação de uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) para garantir gestão, operação, manutenção e expansão da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips)

Por Fernanda Balbino



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141813:1612633080/Obras-de-ampliac-o-da-linha-ferroviaria-na-avenida-perimetral-no-Porto-de-Santos-Portofer-Rumo-Logistica.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=396ff58&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141813:1612633080/Obras-de-ampliac-o-da-linha-ferroviaria-na-avenida-perimetral-no-Porto-de-Santos-Portofer-Rumo-Logistica.JPG?f=2x1&pf=396ff58&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Acessos ferroviários ao Porto de Santos foram tema de uma audiência pública realizada nesta quarta (Foto: Vanessa Rodrigues)

Um modelo concessão com cooperação de operadores ferroviários, rateio de custos e investimentos de maneira transparente e com a possibilidade de novos entrantes. Estas são as premissas da Sociedade de Propósito Específico (SPE) a ser criada para garantir gestão, operação, manutenção e expansão da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips). A previsão é de que o edital de chamamento público seja publicado em dezembro. Em paralelo, a comunidade portuária pede a inclusão da Ferradura como um ativo que fará parte do pacote a ser concedido.

Os acessos ferroviários ao Porto de Santos foram tema de uma audiência pública realizada nesta quarta-feira (10) pela Autoridade Portuária de Santos (APS). O evento faz parte do processo de consulta pública aberto no fim do ano passado com intuito de firmar novo contrato para exploração da malha interna do Porto.

O objetivo é garantir investimentos estimados em R\$ 1,8 bilhão necessários à expansão da capacidade ferroviária, em vista do aumento de demanda previsto para curto prazo. Entre eles, estão a instalação de pátios ferroviários, viadutos para descruzamentos rodoferroviários, além de eliminação de passagens de nível, construção de passarelas e da expansão e criação de novas peras ferroviárias.

Durante a audiência pública, os participantes destacaram os investimentos de terminais portuários na adequação de suas estruturas para o recebimento de cargas através do modal ferroviário. Porém, também apontaram diversos investimentos necessários para aumentar a capacidade das linhas férreas do Porto de Santos.

Entre eles, estão intervenções já aguardadas, mas que não têm previsão de virar realidade, na Ferradura sob concessão da MRS. Atualmente, o Governo Federal estuda incorporar a estrutura à Fips ou mantê-la sob o domínio da concessionária, mas com obrigação de investimentos para adequação da capacidade.

Diversas entidades e especialistas se manifestaram a favor da inclusão da Ferradura na Fips. Representantes da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), da Prefeitura de Santos e da Câmara Municipal estão nessa lista.

Mas, uma preocupação foi comum: o respeito às questões contratuais e uma transição adequada, caso o pedido se torne realidade. Questionados, o diretor-presidente da APS, Fernando Biral, e a diretora de gestão de contratos da Secretaria Nacional de Portos, Flavia Takafashi, apontaram que a questão ainda vem sendo estudada pelo Governo Federal, mas que os contratos serão respeitados.

A previsão é de que o Governo Federal tenha um assento no conselho de administração da SPE e tenha acesso aos planos de investimentos da nova concessionária ferroviária.

Cronograma

De acordo com o cronograma apresentado pela APS, após o recebimento de contribuições da consulta pública, que foi prorrogada de sexta-feira até o dia 27, os dados serão avaliados por técnicos da estatal.

Os relatórios serão repassados ao Conselho de Administração (Consad) da empresa em abril. Em seguida, entre maio e a primeira quinzena de julho, a questão será discutida na Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Além disso, até novembro está prevista a análise do modelo no Tribunal de Contas da União (TCU).

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 11/02/2021

OPERADORA NEGOCIA RENOVAÇÃO DE ARRENDAMENTO DO TERMINAL DO PORTO DE ANGRA DOS REIS

O caso foi tratado durante visita técnica na última quinta-feira

Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.142447:1612978196/Visita-tecnica-Flavia-Takafashi-Porto-de-Angra-dos-Reis.jpeg?f=2x1&\\$p\\$f=4180695&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.142447:1612978196/Visita-tecnica-Flavia-Takafashi-Porto-de-Angra-dos-Reis.jpeg?f=2x1&pf=4180695&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Operadora negocia renovação de arrendamento do Terminal do Porto de Angra dos Reis (Foto: Divulgação/Companhia Docas do Rio de Janeiro)

O Terminal Portuário de Angra dos Reis (TPAR), especializado na operação de derivados de petróleo, está negociando a renovação de seu contrato de arrendamento. As tratativas envolvem a operadora Splenda Port, arrendatária da unidade, e o Ministério da Infraestrutura (Minfra). O caso foi tratado durante visita técnica da diretora do Departamento de Gestão de Contratos de Arrendamento e Concessões da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), do Minfra, Flavia Takafashi, à instalação na última quinta-feira (04).

O Porto de Angra dos Reis está localizado no sul do estado do Rio de Janeiro. A Splenda Port adquiriu o controle acionário do TPAR no final de 2019 e, desde então, tem buscado melhorar as condições comerciais do arrendamento. Essa questão tem sido debatida com a diretoria da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ).

Após a visita às instalações do terminal, representantes da Splenda Port realizaram uma apresentação para expor o modelo de atuação da empresa, as perspectivas de novos negócios e os investimentos para o terminal à diretora do SNPTA e a sua equipe.

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 das atividades offshore no Complexo Portuário de Angra dos Reis, assim como com o desenvolvimento turístico ambicionado pelo Governo Federal para a região.

Representando a CDRJ, além de Castro e Silva, participaram 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. Executivos da arrendatária e representantes da Câmara de Vereadores também estiveram presentes.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 11/02/2021

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

PRESIDENTE DA ATP ASSUME DIRETORIA DAS CÂMARAS DE COMÉRCIO BRASIL-PANAMÁ E BRASIL-CHINA

Assessoria de Comunicação

O Diretor Presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, teve sua indicação aprovada em assembleia, nesta terça-feira (9/2), para assumir o cargo de Diretor das Câmaras de Investimento e Comércio Brasil-Panamá e Brasil-China. A decisão foi do colegiado de representantes das 28 empresas brasileiras e internacionais que compõe a ATP.



https://portogente.com.br/images/Foto_Murillo_Barbos_a.JPG

Foto Murillo Barbosa

Presidente da ATP, Murillo Barbosa. Crédito: Divulgação.

"Consideramos muito relevante a participação em entidades que fomentam parcerias e projetos conjuntos com países tão importantes. A China é o maior parceiro comercial do Brasil e o Panamá oferece uma opção de rota logística que pode facilitar a exportação de cargas que saem pelos portos, em especial da região norte brasileira", disse o Diretor

Presidente da ATP, se referindo ao Canal do Panamá.

Barbosa destacou que a ideia é participar em fóruns de discussão, eventos promovidos pelas Câmaras, além da troca de experiências entre os países. "O setor portuário brasileiro é robusto e possui uma carteira de investimentos da ordem de R\$ 43 bilhões nos últimos oito anos. Para nós, é muito importante participar de fóruns estratégicos que possam apoiar o desenvolvimento do setor no Brasil e no mundo".

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 11/02/2021

VLI PROMOVE PROGRAMA PARA REFORMAR IMÓVEIS E RECONTAR O PASSADO FERROVIÁRIO

Assessoria de Comunicação

Preservar a história e criar espaços para que as novas gerações conheçam a memória ferroviária. Essas diretrizes têm auxiliado a VLI, controladora da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), na manutenção de imóveis que não integram mais a operação de trens de carga. Nos últimos anos, a companhia destinou mais de R\$ 10 milhões para reformar seis ativos.



https://portogente.com.br/images/Esta%C3%A7%C3%A3o_Matozinhos_divulga%C3%A7%C3%A3o_VLI_2.jpg

Estação Matozinhos divulgação VLI 2 Estação Matozinhos. Crédito: Divulgação VLI.

As estações de Contagem, Matozinhos, Campos Altos, em Minas Gerais, Juazeiro e Cachoeira, na Bahia, são alguns exemplos. A base do programa Estação de Memórias consiste numa reforma geral, adequando sistemas elétrico e hidrossanitário às normas vigentes), troca de piso, telhado etc. Os



projetos são desenvolvidos junto ao poder público, que também participa do alinhamento sobre como recuperar a funcionalidade da edificação para a sociedade depois que o imóvel for cedido.

"Acreditamos que pensar o futuro passa por valorizar o nosso passado. Aliar a preservação dos locais ao resgate da memória fortalece a nossa estratégia de deixar legado e compartilhar valor com a sociedade. Nosso planejamento é que, anualmente, novas estações sejam escolhidas para o programa", ressalta Maria Clara Fernandes, gerente de Sustentabilidade da VLI.

História de todos

Além da reforma do imóvel, a companhia promove um grande processo de cocriação com as comunidades. Encontros e entrevistas identificam casos, lembranças e histórias de quem vivenciou o vai e vem dos trens. Esse conteúdo é transformado em um acervo de fotos e vídeos que será disponibilizado em cada estação (Contagem, Matozinhos e Cachoeira). Os personagens são moradores, historiadores, ferroviários e seus familiares. "A história das pessoas se confunde com a da ferrovia. Com esse registro, valorizamos o patrimônio material e imaterial do nosso país. A história pertence a todos", avalia a gerente.

Após os procedimentos de destinação envolvendo o governo federal e o poder público local, os espaços serão transformados em locais de acordo com a vocação ou necessidade, como unidades do Corpo de Bombeiros, Polícia Militar, Guarda Municipal e centros culturais.

Casarão em BH

Outro marco do compromisso da empresa com o patrimônio ferroviário foi o projeto de restauração arquitetônica da sede da extinta Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA). O casarão – um dos edifícios mais emblemáticos e significativos da capital mineira – fica na rua Sapucaí, na divisa entre os bairros Floresta e Centro. Até o momento, a VLI investiu R\$2 milhões com recursos da Lei Federal de Incentivo à Cultura para o serviço de restauro.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 11/02/2021

MINFRA E O PROGRESSO INTERMODAL DO BRASIL

Editorial Portogente

O Brasil precisa tratar o presente, com competência e visão do futuro, para harmonizar sua posição como uma das grandes áreas da Terra e sua constelação de recursos potenciais.

O bom desempenho do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, pode ser bem avaliado, até agora, pela fundamental ruptura que promoveu no viciado e improdutivo sistema portuário brasileiro. Num país de invejáveis dimensão territorial e extensão de costa como é o caso do Brasil, os portos têm um papel econômico e social essencial para impulsionar o progresso. Impossível alcançar produtividade em atividade tão complexa com práticas ineficientes.

Nuvens financeiras preveem mudanças fortes no clima econômico mundial. Atrair investimentos para construir infraestrutura, como vem sendo feito, exige que as nossas exportações cresçam no mesmo ritmo dos empréstimos. Para progredir nessa incerteza econômica é prioridade fazer mais por menos em uma cadeia de valores do comércio marítimo, na qual a produtividade portuária é ainda regida por interesses políticos em vez de critérios comerciais.

A história de sucesso do principal porto do Hemisfério Sul e fator de desenvolvimento do mais pujante estado brasileiro, foi escrita pela Companhia Docas de Santos, uma empresa privada de capital aberto, concessionária por 90 anos do Porto de Santos. Modelo que evoluiu para a atual exploração por outorga, de terminais portuários. Este avanço, entretanto, tem como meta aprimorar a isonomia dentro do porto organizado e aperfeiçoar a concorrência.

Como Portogente sustentava, para agilizar e dar eficácia ao processo de desestatização, foi acertado apartar os portos de Santos e São Sebastião, que eram tratados como um caso único, apesar das suas diferenças abismais. As características desses dois portos possibilitam uma alta capitalização e abre o caminho à absorção do desenvolvimento tecnológico.

Substancial para o progresso, é também exitosa a ação do Ministério da Infraestrutura - Minfra na implantação de vias estratégicas na integração dos diferentes modais, para valorizar o papel dos portos no comércio exterior e aumentar a sua importância como elemento estratégico na formação de capital. A conjuntura econômica mundial exige.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 11/02/2021

COMO OS SERVIÇOS DE LOGÍSTICA IMPACTAM POSITIVAMENTE NO DESENVOLVIMENTO DE UMA EMPRESA?

Por Red Ventures - Categoria: Notícias Corporativas

Os serviços de logística têm uma grande importância dentro do segmento corporativo, uma vez que eles são responsáveis por gerenciar o recebimento, armazenagem e despacho de insumos, matérias-primas, mercadorias e cargas.

Por esse motivo, é fundamental elaborar um planejamento assertivo para o departamento logístico, já que os processos realizados no setor afetam diretamente os resultados do seu negócio. Inclusive, podem colaborar com a construção da reputação da marca.

No artigo de hoje, saiba como os serviços de logística impactam positivamente no desenvolvimento de uma empresa e conheça algumas dicas de como aprimorar esses processos no seu negócio. Acompanhe a leitura.

Primeiro: o que é a logística empresarial?

Quando falamos de logística, logo nos vem à cabeça uma série de serviços de expedição de produtos, como ocorre no envio de mercadorias compradas em um e-commerce.

Essa atividade está inclusa na logística, mas o setor engloba muitas outras tarefas de gerenciamento e administração de insumos.

Aliás, até o aluguel escada para organização do estoque faz parte dos serviços de gestão logística.

Portanto, a logística empresarial atua na administração de recursos financeiros, planejamento de estoque, transporte e distribuição de produtos, bem como no fornecimento de materiais, em processos diretamente relacionados com a produção.

Sendo assim, o planejamento logístico tem um papel protagonista na melhoria dos processos, auxiliando as empresas no cumprimento de objetivos, redução de custos e aumento da produtividade.

Em geral, a logística pode ser dividida em quatro principais processos, sendo eles:

Aquisição de insumos;

Movimentação de materiais;

Armazenamento de mercadorias;

Entrega dos produtos.

Importante ressaltar que todos os tipos de negócios requerem um planejamento logístico, até mesmo uma empresa de manutenção predial.

Afinal de contas, é preciso ter um local apropriado para o armazenamento de máquinas, equipamentos e acessórios usados.

Qual a importância do planejamento logístico?

Como percebemos, a logística tem um impacto direto na produção das empresas, além de contribuir com a reputação da marca no mercado. Tanto que um dos principais problemas enfrentados pelos empreendedores no Brasil é justamente a infraestrutura logística.

Infelizmente, o país ainda não tem uma organização eficiente em relação à distribuição de materiais. Porém, mesmo assim, é possível realizar um planejamento assertivo, que reduza os problemas de infraestrutura.

Imagine, por exemplo, que ao contratar um buffet a domicílio para casamento, o cliente ficou sem um determinado tipo de bebida, por conta de atrasos no envio. Isso provavelmente irá prejudicar a imagem do buffet, causando inúmeros transtornos.

Por esse motivo, é importante seguir uma lógica na distribuição de suprimentos, justamente para evitar esse tipo de situação e para satisfazer o consumidor final.

Portanto, a logística empresarial busca diminuir a distância entre o produto e o cliente, atuando em conjunto com as etapas produtivas da empresa.

Entre alguns dos principais objetivos deste departamento, destacam-se:

Controle do fluxo de estocagem;

Gestão do armazenamento de insumos;

Organização das mercadorias;

Acompanhamento das entregas;

Qualidade e rapidez na distribuição de produtos.

Hoje em dia, a área da logística conta com inúmeras ferramentas tecnológicas que podem facilitar as operações, tornando o trabalho muito mais eficiente e preciso.

Quais são os impactos negativos da falta de planejamento logístico?

Antes de falarmos sobre os pontos positivos do planejamento logístico, vale a pena destacar os impactos negativos com a inconsistência de uma cadeia de suprimentos.

Vale dizer que esses aspectos podem afetar todos os tipos de negócios, desde um buffet de aniversário infantil, até um e-commerce. Confira abaixo:

Entregas atrasadas

O atraso nas entregas é um dos problemas mais recorrentes da falta de planejamento logístico. Isso pode causar muitas situações constrangedoras, como desentendimentos com os clientes ou até mesmo dificuldades na produção.

Vale dizer que o atraso é um das principais reclamações dos consumidores nos dias de hoje, prejudicando a reputação de várias empresas.

Produtos com avarias

A logística também é encarregada dos procedimentos de armazenagem de produtos.

Sendo assim, a falta de planejamento pode ocasionar problemas no estoque, como má organização e falta de placas informativas personalizadas nos armazéns.

Como consequência, os produtos podem sofrer com avarias, causando prejuízos financeiros para as organizações, bem como problemas de imagem.



Afinal de contas, ninguém quer receber uma mercadoria danificada.

Pedidos errados

A falta de planejamento logístico também pode ocasionar a entrega de pedidos errados.

Por exemplo, um cliente que fechou uma locação de som pode não receber todos os equipamentos previstos.

Isso também causa problemas na reputação da empresa, além de aumentar os gastos.

Prazo de validade vencido

O departamento de logística também deve ter cuidado com os prazos de validade dos produtos, principalmente, quando estamos lidando com itens perecíveis, como alimentos.

Receber uma mercadoria vencida é algo extremamente problemático, que pode causar até processos jurídicos contra a empresa.

Quais os impactos positivos do planejamento logístico?

Agora que conhecemos alguns dos impactos negativos da falta de planejamento logístico, é o momento de sabermos o porquê o controle do departamento é tão importante para as empresas.

A seguir, confira os pontos positivos do plano de logística:

Diminuição de custos

A diminuição de custos está entre um dos principais objetivos do planejamento logístico, sendo algo extremamente vantajoso para as empresas.

A intenção é investir o valor mínimo possível para a frota e armazenagem, mas sem perder a qualidade dos serviços logísticos.

Assim, a empresa pode avaliar se vale a pena contratar uma terceirizada ou ter a sua própria rede de colaboradores especializados.

Diante disso, é importante que a organização avalie qual é a melhor opção, em termos de custo-benefício. É aí que o planejamento logístico atua, pois ele coloca todas as variáveis para análise, facilitando a tomada de decisão dos gestores.

Campanhas de marketing efetivas

Um bom planejamento logístico pode ajudar nas campanhas de divulgação de marketing. Afinal de contas, a empresa pode ressaltar no seu banner informativo esse diferencial.

Como consequência, a reputação da sua marca irá crescer, contribuindo para a construção do brand awareness no público, além de aumentar as chances de venda.

Até porque, as campanhas de marketing têm um papel essencial na imagem da sua empresa e na conquista de clientes.

Tomada de decisões assertiva

Como dito, grande parte das estratégias logísticas são realizadas com auxílio de ferramentas tecnológicas.

Por meio delas, é possível levantar informações precisas sobre o desempenho de cada uma das etapas.

Desse modo, os gestores podem tomar decisões mais assertivas, baseadas em dados reais. Isso evita campanhas incertas e direcionamentos que não são tão benéficos assim.

Importante ressaltar que os dados também podem orientar outras iniciativas, como campanhas de marketing para divulgação de aluguel som para festa, gerenciamento de colaboradores, entre outros.

Melhoria no serviço

Sem dúvidas, a parte mais importante do planejamento logístico é a melhoria no serviço. Isso tem um grande peso para o consumidor final e na imagem da empresa.

Quanto melhor a qualidade do serviço logístico, melhor é a avaliação do seu negócio pelo público. Assim, a sua empresa alcançará novos potenciais clientes e reconhecimento no mercado, ganhando destaque da concorrência.

Aliás, muitos consumidores compram produtos não só por uma necessidade, mas também escolhem empreendimentos que têm qualidade na entrega e cumprem prazos.

Portanto, a qualidade logística tornou-se um fator decisivo para a compra.

Sendo assim, não dá para ignorar a importância do planejamento logístico, principalmente, se a intenção da sua empresa é conquistar destaque no mercado.

Como iniciar o seu planejamento logístico?

O primeiro passo para iniciar o seu planejamento logístico é se colocando no lugar do consumidor. É a partir dessa visão empática, que o gestor pode perceber as possíveis falhas e o que precisa melhorar dentro da cadeia de distribuição.

Além disso, é importante escolher as ferramentas certas para auxiliar nos processos logísticos. Escolha um software capaz de acompanhar a sua demanda e facilitar a organização dos produtos, evitando extravios ou perdas.

Após a elaboração do planejamento logístico, vale a pena realizar um treinamento com os colaboradores, para que todos conheçam as etapas e as boas práticas para realização do serviço. Dessa forma, é possível garantir a qualidade de operação.

Conclusão

O planejamento logístico é algo fundamental para as empresas, tendo um impacto direto na produção e na reputação das marcas.

Por esse motivo, se a sua empresa ainda não investiu em um aprimoramento da cadeia de distribuição de insumos, está mais do que na hora de rever os serviços deste departamento, para alcançar notoriedade e sucesso no mercado.

Afinal de contas, a logística já afeta o modo como o consumidor percebe a sua marca. Por isso, é necessário buscar um serviço de qualidade e diferenciado, tornando a sua empresa uma referência na entrega de mercadorias.

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 : 11/02/2021

DELSSEBASTIÃO INICIA INAUGURA SISTEMA DE APLICAÇÃO DE PROVAS ELETRÔNICAS

A Delegacia da Capitania dos Portos em São Sebastião (DelSSebastião) estabeleceu o Sistema de Aplicação de Provas Eletrônicas para habilitação amadora nas categorias de Motonauta, Arrais-Amador e Mestre-Amador. A nova estrutura permite a aplicação de cem provas por semana e é fruto da modernização das instalações do Grupo de Atendimento ao Público (GAP), o que agilizou o processo de habilitação na área de jurisdição da Delegacia.

A DelSSebastião continuará empenhada em oferecer serviços de qualidade à Comunidade Marítima do Litoral Norte de São Paulo, de acordo com os padrões sugeridos pela Diretoria de Portos e Costas.

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

Data : 11/02/2021

CAPITANIA DOS PORTOS DE SÃO PAULO COMBATE INCÊNDIO DE GRANDES PROPORÇÕES EM COMUNIDADE DO GUARUJÁ (SP)



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/02/foto8dn.jpg>

Capitania dos Portos de São Paulo durante ação de combate a incêndio na Comunidade “Prainha”, litoral paulista

A Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) combateu um incêndio de grandes proporções na Comunidade da “Prainha”, município de Guarujá (SP), ontem (9).

Após tomar conhecimento do sinistro, a Capitania empregou imediatamente oito meios operativos da Marinha, entre eles três Avisos de Instrução da Escola Naval, (U10 – “Aspirante Nascimento”, U11 – “Guarda-Marinha Jansen” e U12 – “Guarda-Marinha Brito”), e cinco embarcações da CPSP, que prestaram o primeiro combate ao incêndio, a partir do canal do Porto de Santos.

A Marinha se solidariza com a situação das famílias que possuem moradia no local.

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

Data : 11/02/2021

TERMINAL DO PORTO DE PARANAGUÁ AMPLIA CAPACIDADE FERROVIÁRIA

Informação: Portos do Paraná (11 de fevereiro de 2021)



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/02/210210-inauguracao-768x510.jpg>

A Cotriguaçu, um dos onze terminais que integram o Corredor de Exportação Leste do Porto de Paranaguá, inaugurou nesta quarta-feira (10) um novo desvio ferroviário. O investimento privado na remodelação, de R\$ 8 milhões, vai ao encontro do Plano Estadual Ferroviário e dos projetos da Portos do Paraná para ampliação da capacidade e participação do modal no transporte de carga.

“A inauguração representa a força e a ousadia do sistema cooperativo do Estado. Aqui está o Brasil que deu certo. O Governo do Estado apoia as iniciativas de quem quer produzir”, destacou o chefe da Casa Civil, Guto Silva, durante o evento.



O secretário de Estado da Infraestrutura e Logística, Sandro Alex, também acompanhou a entrega e lembrou que o investimento no terminal é importante para o escoamento da produção de todas as regiões do Estado.

“A obra que a Cotriguaçu entrega, em Paranaguá, conversa com os investimentos que o Governo do Estado está fazendo, que é o projeto do Moegão, uma moega exclusiva para descarga ferroviária, e o novo Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá, que vai ampliar a capacidade do complexo”, disse.

Para o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, o aprimoramento do modal ferroviário, nos portos, é uma necessidade. “Entre 15 e 20% de toda a nossa movimentação de carga se dá pelo modal ferroviário. Sabemos que, se a gente quiser expandir mais terá que ser pelo modal ferroviário. Esse investimento da Cotriguaçu é só um começo”.

FUTURO – Um dos projetos futuros, ao qual esse investimento do terminal se integra, é o chamado Asa Leste, que visa ampliar ainda mais a produtividade e participação do modal ferroviário no transporte de carga do segmento (Graneis Sólidos de Exportação).

Localizado em uma área pública no Corredor Leste, entre os terminais da Cotriguaçu e Rocha, o Asa Leste será um novo pátio para composições maiores e melhor distribuição para os terminais. O projeto é da Rumo, em parceria com a Portos do Paraná e os dois terminais. Funcionará como um “pulmão”, dando mais fôlego, eficiência e celeridade à distribuição dos vagões para descarga – otimizando as manobras internas.

“Tudo isso olhando a longo prazo, visando atender as demandas presentes e futuras, de forma adequada”, afirma o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

OBRA – Com trilhos mais modernos, os ganhos com a obra da Cotriguaçu são, principalmente, mais segurança às operações e aos trabalhadores; aumento na produtividade do terminal; e, com o apoio da concessionária que administra a ferrovia, a Rumo, a redução das intervenções na passagem de nível na avenida José Lobo.

Segundo o gerente-geral do terminal portuário da Cotriguaçu em Paranaguá, Rodrigo Buffara Farah Coelho, a empresa fazia a descarga de 80 vagões por dia – de soja, milho e farelos. “Com a remodelação ferroviária, este ano a descarga deve chegar a 150 vagões/dia. Atualmente a participação do modal ferroviário nas nossas operações é de 35%. Nossa meta é equalizar os modais rodoviário e ferroviário em 50% cada, assim garantimos mais competitividade para os nossos clientes”, afirmou.

Além de terminal, a Cotriguaçu também é operadora portuária e presta serviços de recepção, armazenagem e expedição de graneis. Nos últimos anos, a empresa investiu cerca de R\$ 15 milhões em melhoria no acesso rodoviário, pátio interno para 80 caminhões, e repotenciamento das linhas de embarque, ampliando de 1.500 para 2.000 toneladas/hora.

INTEGRAÇÃO - O novo desvio, segundo a Cotriguaçu, já está pronto para receber locomotivas e vagões maiores e mais modernos. Cada vagão, desses atuais, tem capacidade para 50 toneladas de graneis. Os mais modernos, que devem ser implantados pela concessionária, têm capacidade para até 80 toneladas.

Segundo o diretor-presidente da Cotriguaçu no Paraná, Irineo da Costa Rodrigues, o investimento no desvio e na remodelação da moega de descarga ferroviária da empresa, em Paranaguá, é um investimento em modernização.

“Estamos tornando todas as operações da Cotriguaçu, em Paranaguá, mais dinâmicas, mais ágeis, e, claro, mais seguras para os trabalhadores e para os clientes. Estamos dando a nossa contribuição a um porto que está se destacando bastante em todo Brasil, e precisa ter clientes que fazer sua parte, seus próprios investimentos”, afirma.

Na medida em que o terminal amplia as estruturas, segundo Rodrigues, também investe na cidade. “Vamos gerar mais empregos, qualificar mais a mão de obra e, mais qualificados, terão melhores remunerações. Com volumes crescentes de operações, por aqui, o município tem mais arrecadação”, pontua.

Segundo o prefeito Marcelo Roque, também presente na inauguração, 60% do que Paranaguá arrecada vem da atividade portuária. “O sucesso das empresas é o sucesso do nosso município”, disse.

Também participaram do evento o secretário de Estado do Desenvolvimento Sustentável e do Turismo, Márcio Nunes; o presidente da Invest Paraná, Eduardo Bekin; e o deputado estadual Paulo Roberto da Costa (Deputado Galo).

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

Data : 11/02/2021

EUA ANALISAM MAIS RESTRIÇÕES A EXPORTAÇÕES DE TECNOLOGIA PARA CHINA

Informação: Moneytimes (11 de fevereiro de 2021)

O governo dos Estados Unidos analisará a adição de “novas restrições direcionadas” a certas exportações de tecnologia sensível para a China, em cooperação com aliados, disse uma autoridade sênior na quarta-feira antes do primeiro telefonema entre o novo presidente norte-americano, Joe Biden, e o líder chinês Xi Jinping.

Os EUA também não vão agir para suspender as tarifas comerciais impostas pelo governo Trump antes de realizar “intensa consulta e revisão” com seus aliados, disse o funcionário a repórteres durante uma entrevista coletiva.

“Vamos manter essas tarifas enquanto conduzimos nossa revisão porque não queremos agir precipitadamente”, disse ele.

“A principal crítica do presidente Biden à estratégia de Trump aqui não foi que ele estava sendo duro com a China no comércio, mas que estava fazendo isso sozinho, ao mesmo tempo em que lutava contra nossos aliados.”

A autoridade disse que ainda não foram tomadas decisões sobre a suspensão das tarifas e que haverá áreas de “continuidade” das políticas de Trump.

“Uma delas é garantir que não forneçamos tecnologia altamente sensível que possa melhorar as capacidades militares da China. Estaremos trabalhando nisso”, disse ele, acrescentando que o governo analisará novas restrições direcionadas às exportações de tecnologia para a China em consulta com aliados dos EUA.

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

Data : 11/02/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

LIRA COBRA GUEDES PUBLICAMENTE SOBRE SOLUÇÃO PARA AUXÍLIO EMERGENCIAL

O presidente da Câmara, Arthur Lira (Progressistas-AL), cobrou publicamente o ministro da Economia, Paulo Guedes, para que saia uma nova rodada do auxílio emergencial. “Urge que o ministro Guedes nos dê com sensibilidade do governo uma alternativa viável, dentro dos parâmetros da economia como ele pensa e como a sociedade deseja, a situação está ficando crítica na

população e precisamos encontrar uma alternativa”, disse Lira na manhã desta quinta-feira, ao chegar à Câmara dos Deputados.

Ele reclamou que o Ministério da Economia até o momento não enviou nenhuma proposta para a retomada do auxílio ao Congresso. “Tudo dentro ainda de conversas que deveremos ter. Nada ainda foi encaminhado praticamente”, disse. “Temos urgente de tratar desses assuntos com a sensibilidade que o caso requer”, completou.

O auxílio emergencial foi pago a desempregados, beneficiários do Bolsa Família e trabalhadores informais em 2020 em virtude da crise decorrente da pandemia de covid-19. Foram cinco parcelas de R\$ 600 e quatro de R\$ 300.

Com o agravamento da pandemia, aumentou a pressão para que o governo retome o benefício. Como mostrou o jornal O Estado de S. Paulo, Guedes aceita pagar mais três parcelas de R\$ 200, mas condiciona a liberação de uma nova rodada à aprovação de medidas de ajuste fiscal, como cortes de gastos com servidores, e uma base jurídica (que poderia ser uma cláusula de calamidade ou uma nova versão da PEC do orçamento de guerra para permitir ao governo ampliar os gastos fora de amarras fiscais).

Lira disse que as PECs (Propostas de emenda à Constituição) que preveem corte de despesas terão “tramitação imediata”. Ele citou a PEC emergencial, que prevê gatilhos para contenção de gastos, principalmente relacionados aos servidores públicos, e a PEC do Pacto Federativo, que faz uma redistribuição dos recursos entre União, Estados e municípios.

“O governo e o ministro Guedes têm de rapidamente encontrar uma alternativa de solução imediata do auxílio, nós sabemos que a PEC do Senado, emergencial e pacto federativo, serão importantes para ‘orçamentariamente’ manter todas as regras do teto”, disse o presidente da Câmara em referência à regra que proíbe que as despesas cresçam em ritmo superior à inflação.

Lira também defendeu a criação de um novo programa social dentro do teto. No ano passado, governo e Congresso chegaram a discutir um novo programa para substituir o Bolsa Família, mas nada saiu do papel.

Com o vaivém de propostas para o Renda Brasil, nome do projeto que vinha sendo estudado e não avançou, o presidente Bolsonaro proibiu mudanças em outros programas sociais para abrir espaço no Orçamento para abrigar uma nova iniciativa, como no abono salarial (espécie de 14º salário pago a trabalhadores com carteira e com salário até R\$ 2,2 mil) e no seguro defeso (pago a pescadores artesanais em período de proibição da atividade). A equipe econômica também sugeriu congelar aposentadorias e pensões, o que Bolsonaro também não aceitou.

O presidente, então, passou a dizer que estava vetado falar de um novo programa até 2022, quando termina o mandato dele, e que o Bolsa Família continuaria até lá.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro
Data : 11/02/2021

EXPECTATIVA É DE QUE 2º SEMESTRE SEJA MELHOR EM TERMOS DE ATIVIDADE, DIZ BC

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, destacou que a retomada da economia brasileira perdeu um pouco do fôlego no primeiro trimestre de 2021, devido a incertezas com relação à evolução da pandemia de covid-19. Ele repetiu que esse mesmo movimento tem sido visto na maioria das economias.

“Há novas medidas de lockdown em algumas regiões, os casos voltaram a subir e temos uma nova variante do vírus no Amazonas. Muitos negócios voltaram a abrir, mas ainda há muitas incertezas, afirmou, durante palestra em evento promovido pelo J.P. Morgan.



“A expectativa é de que o segundo semestre de 2021 seja melhor em termos de atividade”, reafirmou, citando também a recuperação forte do emprego formal. Repetindo apresentação feita nesta semana, Campos Neto mencionou ainda a aceleração da inflação implícita nos últimos dias.

Ele citou ainda o avanço da “reflação” nos Estados Unidos e afirmou que o BC tem olhado esse movimento e conversado com outras autoridades monetárias.

No Brasil, os preços dos alimentos também representaram a maior parcela da alta da inflação, causada pelo aumento do consumo possibilitado pelo auxílio emergencial e pela elevação dos preços das commodities. Para o presidente do BC, esse movimento já tem “contaminado” os preços de outros setores da economia.

Mortes na pandemia

O presidente do Banco Central destacou que o Brasil ainda registra mais de mil mortes por covid-19 a cada dia, mas disse esperar que esse número possa começar a cair em breve. “Em termos globais, há ainda muita incerteza sobre o processo de vacinação, sobre novas cepas do novo coronavírus e se as vacinas serão eficientes contra essas novas variedades. Mas há uma redução importante de casos e óbitos em países menores, onde a vacinação avançou mais rapidamente”, completou.

Para Campos Neto, o Brasil não foi muito efetivo na limitação da mobilidade, mas a vacinação começa a ser uma realidade no País com mais doses do imunizante sendo administradas a cada dia. “A vacinação no mundo está indo muito rapidamente, e com a redução de internações e óbitos”, acrescentou.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 11/02/2021

PARA BC, NOVA ONDA DE PROGRAMAS EMERGENCIAIS PRECISA TER UMA CONTRAPARTIDA FISCAL

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, repetiu nesta quinta-feira, 11, o alerta de que uma nova onda de programas emergenciais precisa ter uma contrapartida fiscal. “Um pacote que leve a uma deterioração da situação fiscal pode levar a um desalinhamento de preços que pode afastar investimentos. Então pode ocorrer o resultado contrário, de contração da economia”, reiterou, durante palestra em evento promovido pelo JP Morgan.

Para Campos Neto, há uma janela de oportunidade para avançar em reformas.

Ao encerrar sua participação, ele reforçou que o BC se mantém comprometido com sua agenda de inovação e aumento da inclusão e da competição.

Risco fiscal e reformas

O presidente do Banco Central afirmou que é preciso reduzir o risco fiscal com a aprovação de reformas. “Estamos comunicando de todos os jeitos que podemos que o fiscal é muito importante e que medidas que melhorem a situação fiscal terão impactos nas nossas decisões”, acrescentou.

Campos Neto repetiu que o alvo principal da autoridade monetária é a inflação. “O elemento chave é a credibilidade da política monetária. Precisamos decidir bem e comunicar bem”, afirmou.

O presidente do BC explicou que as expectativas de inflação podem subir por dois motivos: com aumento dos prêmios de risco no longo prazo ou a inflação de curto prazo subindo. “E vimos esses dois movimentos no Brasil. Incertezas fiscais elevaram a ponta longa da curva de juros e tivemos uma alta nos alimentos que consideramos temporária”, completou.

Desaceleração na margem

O presidente do Banco Central avaliou que a retirada do auxílio emergencial pode ter um impacto maior do que o que era esperado anteriormente, mas considerou ainda ser cedo para medir esses efeitos. “Em termos de atividade econômica, há sinais claros de desaceleração na margem. Teremos um resultado abaixo do que era esperado no primeiro trimestre do ano. Continuamos com muita incerteza, não sabemos como a mobilidade está atuando. Os dados das próximas semanas nos darão a dimensão dessa desaceleração”, afirmou.

Campos Neto repetiu que a alta dos preços das commodities em reais tem tido impacto na cadeia de preços de alimentos e até mesmo de outros setores. Por outro lado, apontou o presidente do BC, a retirada de auxílios da pandemia já reduziu o volume de vendas – embora não tenha tido ainda impacto nos preços.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 11/02/2021

GOVERNO ESTUDA EXTENSÃO DO AUXÍLIO POR MAIS ALGUNS MESES, DIZ BOLSONARO

O presidente da República, Jair Bolsonaro, reforçou nesta quinta-feira, 11, que o governo federal estuda prorrogar por “mais alguns meses” o pagamento do auxílio emergencial. O benefício para combater os efeitos econômicos da covid-19 foi encerrado em dezembro e apenas poucos pagamentos residuais, oriundos de recursos junto ao governo, foram feitos em janeiro e fevereiro.

“No momento, a nossa equipe, juntamente com parlamentares, estuda a extensão por mais alguns meses do auxílio emergencial, que – repito – o nome é ‘emergencial’. Não pode ser eterno porque isso representa um endividamento muito grande do nosso País e ninguém quer o País quebrado”, afirmou o presidente.

Conforme mostrou o Broadcast Político (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado), para o ministro da Economia, Paulo Guedes, a retomada do benefício em valor reduzido – de R\$ 200 por três meses – está condicionada à aprovação do Orçamento de 2021 e das propostas em tramitação no Senado que preveem corte de gastos. Além disso, Guedes quer segurança jurídica para a retomada do auxílio, o que seria dado por uma cláusula de calamidade ou nova edição da PEC do orçamento de guerra.

Mais cedo, o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), cobrou publicamente o ministro da Economia, Paulo Guedes, para que saia uma nova rodada do auxílio emergencial. Lira afirmou que “Urge que o ministro Guedes nos dê com sensibilidade do governo uma alternativa viável” para o retorno do benefício.

Bolsonaro, em seguida, afirmou que “entendíamos, juntamente com Parlamento – deputados e senadores aqui presentes que votaram favorável nestas questões – que havia a necessidade” de uma nova rodada de auxílio.

Ele discursou aos presentes no período da manhã durante cerimônia de entrega de títulos de propriedade rural a 60 famílias em Alcântara (MA). “Porque, junto com a pandemia, houve muito fechamento de postos de trabalho e vocês necessitavam de algo para ajudá-los na sobrevivência”, completou.

Acompanham o presidente os ministros da Ciência e Tecnologia, Marcos Pontes, e do Turismo, Gilson Machado, bem como o senador Roberto Rocha (PSDB-MA), nome cotado para disputar o executivo estadual e opositor do atual governador do Maranhão, Flávio Dino (PCdoB).

Rocha é também defensor de imposto similar à extinta CPMF como forma de financiar programas de distribuição de renda.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 11/02/2021

BRASIL BATE RECORDE COM MEIO MILHÃO DE UNIDADES COM GERAÇÃO SOLAR DISTRIBUÍDA

O Brasil acaba de atingir o recorde de 500 mil unidades consumidoras de energia solar fotovoltaica distribuída (GD), sendo a maior parte instalada em residências (73,6%), informou ao Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado) o presidente da Associação Brasileira de Energia Solar (Absolar), Rodrigo Sauaia.

Os pequenos comércios já respondem por 16,6% do total de consumidores, seguidos pelo setor rural (7%), e pela indústria (2,4%). O restante, menos de meio por cento, se refere ao consumo de prédios públicos.

Para atender as 500 mil unidades já foram instalados 400 mil sistemas solares, outra marca recorde, somando investimento de R\$ 23,1 bilhões. “Mesmo tendo atingido meio milhão de unidades de consumo, ainda é um volume pequeno em comparação com o potencial do Brasil, significa apenas meio por cento dos brasileiros estão fazendo uso da geração distribuída”, explicou.

Ele dá como exemplo a Austrália, também um país continental, que tem 2,5 milhões de sistemas de GD instalados para uma população de 25 milhões de habitantes. “Um em cada cinco habitantes tem geração solar distribuída”, informou. Para chegar na mesma proporção, o Brasil teria que ter 20 milhões de sistemas, calculou.

No ano passado, mesmo em meio à crise da covid-19, a GD adicionou 2 gigawatts (GW) de potência instalada ao sistema elétrico brasileiro. Para este ano, a previsão é de mais 3 GW. No acumulado desde 2012, a GD soma 4,8 GW.

“Retomamos a trajetória de antes da pandemia. Nosso maior desafio agora é o câmbio”, observou Sauaia, descartando problemas com a entrega de equipamentos importados, que no ano passado chegaram a afetar o crescimento do setor. “Este ano isso foi regularizado”, afirmou.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 11/02/2021



EXTRA ONLINE

ECONOMISTAS AVALIAM COMO PROJETO QUE CONFERE AUTONOMIA AO BANCO CENTRAL PODE IMPACTAR ECONOMIA

Projeto estabelece que os mandatos do presidente e dos diretores do BC não devem ser coincidentes com o mandato de presidente da República

Por Letycia Cardoso

A Câmara dos Deputados aprovou, nesta quarta-feira (dia 10), com 339 votos — o que corresponde a 74,8% dos parlamentares — o projeto de autonomia do Banco Central (PLP 19/19), do Senado Federal, que estabelece que os mandatos do presidente e dos diretores do BC não devem ser coincidentes com o do presidente da República. Após o parecer favorável dos deputados, a matéria seguirá para a sanção presidencial.

Após a votação na Câmara, economistas ouvidos pelo EXTRA avaliaram as mudanças. Confira abaixo.

Menor pressão política

Hoje, o Banco Central é vinculado ao Ministério da Economia, e o presidente da instituição é indicado pelo presidente da República quando este assume o cargo. Depois, o indicado passa por sabatina e

votação no Senado para, então, assumir a mais alta posição do BC. Ele e os diretores podem ser demitidos a qualquer momento pelo presidente do Brasil.

De acordo com a nova proposta, o presidente do país eleito só poderá indicar o novo presidente do BC no seu terceiro ano de governo, mas a indicação continuará a depender da sabatina do Senado. Por exemplo, Jair Bolsonaro, que começou a governar em 2019, indicou em fevereiro do mesmo ano Roberto Campos Neto como novo presidente do Banco Central. Mas, se essa regra já existisse na última eleição para o executivo, Campos Neto só comandaria o BC de 2021 até 2024.



<https://extra.globo.com/incoming/24877747-3e5-446/w448/xbc.jpg.pagespeed.ic.tMztSZ2YWe.jpg>

Presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto
Presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

No texto inicial, o senador Plínio Valério (PSDB-AM) defendeu que "ao intercalar os mandatos do presidente da República com os membros da diretoria do Banco Central, que teriam mandatos com duração fixa, seria possível blindar o BC de pressões políticas advindas do Poder Executivo.

A autoridade monetária "teria autonomia para exercer sua atividade principal, que consiste no controle da inflação e das expectativas inflacionárias", declarou. Ele ainda argumentou que o governo pode ser tentado a promover um maior crescimento de curto prazo em períodos pré-eleitorais para influenciar os resultados das eleições, criando pressões inflacionárias.

— A ideia é ter um Banco Central autônomo, que vai lutar para manter o poder de compra da moeda, ter credibilidade e garantir a reputação desse gestor, que é o presidente do Banco Central. Se ele achar necessário subir a taxa de juros para controlar a inflação, não poderá ser demitido porque está agindo de forma autônoma — explica Ricardo Macedo, professor de Economia do Ibmecc-RJ.

Embora a autonomia proporcione maior confiança ao mercado financeiro, Macedo avalia que este pode não ser o momento adequado para a mudança:

— Para o mercado, é positivo. Mas hoje, quando o mundo todo está rediscutindo o papel do Estado na economia, acho que ainda é um ponto controverso. O papel do Estado vai mudar e pode ser que lá na frente, em um outro momento de crise econômica, a ação do governo fique limitada. Sem as contas ajustadas, a autonomia tem resultado incompleto.

Mais metas para o BC

O economista Lívio Ribeiro, da Fundação Getúlio Vargas (FGV), vê com bons olhos a autonomia do Banco Central. Para ele, isso deve tirar a percepção de risco, aumentar a confiança e fazer com que os juros cobrados em títulos do país sejam menores. No entanto, o problema pode ser outro.

— As pessoas falam só da autonomia, mas não olham outras mudanças que vêm junto. Além da meta da inflação, que é a única que existe hoje, o Banco Central passaria a ter metas de suavização do ciclo econômico, para evitar que a economia acelere e desacelere bruscamente, e de pleno emprego. A questão que é dúvida é qual efeito que isso traz sobre a política monetária do Brasil — analisa Ribeiro: — Digamos que o presidente de Banco Central prefira dar mais peso à meta de emprego do que à meta da inflação. Isso pode eventualmente dar errado. Então, ele pode fazer ainda mais políticas para maximizar o emprego, deixando a inflação de lado.

Confiança dos agentes econômicos

O professor de economia do Insper, Fernando Ribeiro Leite, corrobora com o raciocínio. Ele diz que o BC já tem credibilidade e boa reputação mas, com a autonomia, ganha ainda mais a confiança desses agentes econômicos. Porém, avalia que o acréscimo de objetivos, polui a visão que os agentes têm do Banco Central.

— A economia capitalista só faz sentido se gerar empregos. Mas não cabe ao BC gerar empregos. Cabe a ele gerar estabilidade monetária para que empresários consigam projetar o futuro e criar novas vagas. Ele também deve velar e fiscalizar o sistema financeiro. Pode criar situações que facilitem o crédito, que financiará as expectativas dos empresários — opina o professor: — As medidas de política econômica para inflação ficar estável são contrárias às políticas que deveriam ser adotadas para fazer crescer o emprego. Se você sobe o juro e torna o crédito mais caro, prejudica a criação de vagas. Mira em tudo e não acerta nenhum dos dois.

Fonte : Extra Online

Data : 11/02/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

BOLSONARO ABRIGA REPUBLICANOS EM REFORMA MINISTERIAL

Por Guilherme Serodio - 11 de fevereiro de 2021 - Em Ponto Final

O deputado federal João Roma (Republicanos/BA) será o novo ministro da Cidadania em substituição a Onyx Lorenzoni (DEM/RS), que deve assumir a Secretaria-Geral da Presidência.

Será a primeira mudança após a vitória de Arthur Lira (PP/AL), candidato apoiado pelo presidente Jair Bolsonaro (sem partido), na disputa pela presidência da Câmara dos Deputados.

O ministério da Cidadania é um dos mais cobiçados da esplanada por concentrar ações e programas de grande alcance social, como o auxílio emergencial e o Bolsa Família.

Outras alterações nos ministérios são esperadas para agradar e manter a fidelidade dos partidos que apoiaram Lira e o novo presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM/MG).

Entre as especulações, está a substituição do ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque para agradar aliados de Pacheco e do ex-presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM/AP). O cargo de Bento Albuquerque foi cobiçado em outros momentos no governo Bolsonaro, que já fez reiteradas demonstrações de apoio ao ministro.

A entrada de Roma no governo agrada a um só tempo duas forças partidárias importantes para somar votos à base governista na Câmara: o Republicanos, que tem 32 deputados; e o presidente nacional do DEM, ACM Neto, que foi pivô da vitória de Lira ao permitir que a bancada do partido traisse a aliança firmada por Rodrigo Maia (DEM/RJ) no entorno da candidatura de Baleia Rossi (MDB/SP). O DEM tem 29 deputados.

Roma foi chefe de gabinete Neto quando este era prefeito de Salvador, entre 2013 e 2018. Antes, exerceu o cargo de chefe do escritório da ANP em Salvador entre 2002 e 2004, período em que se aproximou de Neto.

A epbr apurou que a indicação de Roma veio da cúpula do Republicanos, que também cogitou indicar outro deputado, Márcio Marinho (Republicanos/BA) ao cargo.

Partidos são influentes em energia

Nos últimos anos, Republicanos e DEM se mantiveram com as duas legendas mais influentes em matérias relativas ao setor de energia na Câmara. Desde 2017 o Republicanos mantém a presidência da Comissão de Minas e Energia (CME) da casa.

O último presidente da comissão, Silas Câmara (Republicanos/AM), foi o responsável por elaborar a versão da Lei do Gás que foi aprovada na Casa no ano passado.

Lafayette Andrada (Republicanos/MG), autor do marco legal para a geração distribuída, está na disputa pelo comando da CCJ.

Já o DEM teve a relatoria do PL da cessão onerosa, em 2018, e da primeira proposta de privatização da Eletrobras, encaminhada ao Congresso no governo de Michel Temer. Ambas foram relatadas pelo ex-deputado José Carlos Aleluia (DEM/BA).

O partido abriga hoje o ex-ministro de Minas e Energia de Temer, Fernando Coelho Filho (DEM/PE).

Lira repassa a Guedes ônus de auxílio

Pouco depois de a Câmara aprovar o projeto de autonomia do Banco Central, o presidente da Casa, Arthur Lira (PP/AL), afirmou que cabe ao Ministério da Economia encontrar uma solução para viabilizar a retomada do auxílio emergencial. A pauta é defendida por Lira e pelo presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM/MG), mas evitada pelo ministro da Economia, Paulo Guedes.

Questionado por jornalistas, Lira se esquivou de responder como financiar a volta do auxílio. “Quem tem achar (solução) é a Economia, não eu”, disse.

Hoje o Congresso instalou a Comissão Mista do Orçamento (CMO), para votar até março a Lei Orçamentária Anual (LOA) de 2021, que precisará prever recursos para bancar o auxílio. A presidente será a aliada de Lira, deputada Flávia Arruda (PL/DF).

A comissão não foi montada no ano passado devido, justamente, à disputa acerca da presidência entre os grupos liderados por Lira e pelo ex-presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM/RJ).

Mourão perde GLO na Amazônia

O vice-presidente Hamilton Mourão afirmou hoje que o governo não deve renovar a ação de Garantia da Lei e Ordem (GLO) do Exército na fiscalização de desmatamento ilegal na Amazônia. A operação termina em abril.

No seu lugar, o governo pretende remanejar forças do Ibama, ICMBio, Funai, Incra e Polícia Federal e concentrar operações em 11 municípios do Pará, Amazonas, Rondônia e Mato Grosso. O governo afirma que os municípios concentram 70% dos focos de desmatamento ilegal da floresta.

Durante coletiva, Mourão, que preside o Conselho Nacional da Amazônia, afirmou que o governo pretende buscar doações de governos estrangeiros e empresas privadas para patrocinar a fiscalização.

Ontem o presidente Bolsonaro participou do lançamento do programa Adote um Parque, primeira iniciativa para buscar recursos privados para bancar a manutenção de áreas de preservação. O projeto começou com a assinatura de um protocolo de intenções com a empresa francesa Carrefour. Mourão não foi convidado para o evento.

*Fonte : Agência EPBR de Notícias
Data : 11/02/2021*

A NECESSÁRIA DESCARBONIZAÇÃO DO SETOR DE TRANSPORTE, POR VALÉRIA AMOROSO LIMA

Por epbr - Em Clima, Combustíveis, Política energética, Sim, elas existem

Chegamos ao fim da segunda década do século XXI sem muito para comemorar no que se refere à transição energética para uma economia de baixo carbono.

A década de 2020 fechou com uma temperatura média 0,82oC superior à média do Século XX, mostrando que se mantém significativa a distância entre a aspiração de aumento da temperatura

global abaixo de 2oC – como preconiza o Acordo de Paris – e as ações concretas para a garanti-la. Mas esta é uma agenda sem volta e cada vez mais urgente.

Governos, iniciativa privada e sociedade devem continuar se debruçando sobre os desafios que a transição energética impõe aos diferentes setores da economia, à procura de soluções eficientes, rápidas e acessíveis para cada um deles.

Este artigo pretende discutir o papel do setor de transportes, que nos seus diversos subsetores (transporte urbano de passageiros, de longa distância de pessoas e mercadorias) ainda é fortemente dependente do petróleo, responsável por cerca de 90% dos combustíveis utilizados pelo setor.

O Plano Decenal de Energia (PDE 2030) com o planejamento energético para os próximos 10 anos, que o Ministério de Minas e Energia colocou em consulta pública, indica que o setor de transporte continuará a ser o principal responsável pelas emissões de gases de efeito estufa (GEE) na produção e consumo de energia no Brasil, respondendo ao fim desse período por 45% do total de emissões.

Este número, apesar de representar um pequeno avanço quando comparado com a participação de 46% em 2019, indica a urgência do tema. O relatório também mostra que os combustíveis mais representativos em termos de emissões de GEE nesse horizonte são o óleo diesel (38%), o gás natural (20%) e a gasolina (13%).

E conclui que “as maiores oportunidades de redução de emissões no consumo de energia continuarão na substituição do diesel de origem fóssil e da gasolina no setor de transportes”.

Como garantir esta substituição? Eletricidade, hidrogênio e biocombustíveis são atualmente as principais alternativas para a descarbonização do setor de transporte.

A escolha de uma alternativa ou, o que é mais provável, a combinação delas, depende muito de como o setor de transporte se organiza em cada país; e seu sucesso depende tanto da capacidade de entrega de um produto confiável a custo competitivo ao cliente, quanto da sua sustentabilidade em termos de impacto local, escala global e segurança.

As políticas e regulamentações têm papel crucial no desenvolvimento de soluções efetivas, baseadas nas tecnologias disponíveis mundialmente.

No Brasil, os biocombustíveis já ocupam um papel de destaque na matriz de transporte. Hoje a regulação estabelece mandatos de mistura obrigatória de biocombustível, tanto na gasolina (etanol anidro 27%) quanto no diesel (biodiesel, atualmente em 12%, e com previsão para se atingir 15% em 2023).

No entanto, o atraso na regulamentação de novas rotas tecnológicas, mais eficientes, para produção do biodiesel no país apresenta um risco para o protagonismo do país na descarbonização do setor de transporte.

Os chamados biocombustíveis avançados têm crescido na matriz energética mundial. Entre eles destacam-se os que usam tecnologia do hidrotreatamento, comumente chamados HVO (hidrotreatamento do óleo vegetal, em inglês) ou diesel verde, por serem quimicamente equivalentes ao derivado fóssil e, portanto, totalmente compatíveis com a infraestrutura existente para o petróleo.

Recentemente a Total, empresa francesa, anunciou a transformação de uma de suas refinarias de petróleo em uma biorrefinaria, para processar apenas matéria-prima renovável usando essa tecnologia.

E aqui ao lado, na América Latina, o Grupo ECB acaba de anunciar a implantação de uma biorrefinaria no Paraguai, com contratos de fornecimento de BioQaV (bioquerosene de aviação) para a BP e a Shell.

Por falta de regulamentação, ainda não existem planos concretos de investimento para a implantação dessas tecnologias no Brasil. A Petrobras anunciou que concluiu com sucesso os testes para a adição de matéria-prima renovável diretamente na refinaria junto com o petróleo, produzindo um diesel já com um componente renovável, através do chamado co-processamento.

Esta seria a alternativa mais rápida e barata para iniciar a produção no país de um diesel com uma parcela renovável. Mas sem a regulamentação adequada, os testes não podem se transformar em oferta de produto à sociedade brasileira.

Existe grande potencialidade para o HVO, o terceiro biocombustível que mais cresce no mundo, substituindo diretamente o diesel, sem a instabilidade da mistura que hoje compõe o diesel B no Brasil. Sua qualidade é também compatível com a geração de motores mais eficientes necessários ao atendimento do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE).

Adicionalmente, existe uma sinergia na produção do HVO com o BioQAV, fundamental no atendimento a padrões e acordos internacionais aos quais teremos que nos adequar muito em breve.

Mas, vale repetir, o Brasil está atrasado na inserção deste biocombustível na sua matriz energética.

A regulamentação de novas rotas tecnológicas está sendo discutida desde meados de 2019, quando a ANP abriu uma Consulta Pública sobre o assunto, com uma classificação restritiva ao biodiesel daí decorrente, que o deixava de fora das atuais políticas públicas de biocombustíveis.

Em dezembro, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) publicou resolução criando um Grupo de Trabalho (GT) com representantes do Governo Federal e outros órgãos públicos, que terá 120 dias para deliberar sobre a regulamentação da questão. Vejo com otimismo que um passo concreto foi dado para avançarmos, e espero que a sociedade seja incluída no desenvolvimento desse trabalho.

As decisões que tomamos agora moldam o nosso futuro. Daí a importância de que o GT proponha uma regulamentação para os biocombustíveis avançados que tenha uma convergência com as políticas públicas atuais, evitando o chamado “custo de arrependimento” por escolhas equivocadas.

Ou seja, é fundamental que o biodiesel produzido por tais tecnologias seja considerado no percentual da mistura obrigatória e elegível ao Renovabio, o mercado de compensação de créditos de carbono do setor de transporte do país.

São decisões importantes para garantir a viabilidade de qualquer solução, e o que vai determinar a velocidade da mudança.

Meu entendimento é que qualquer restrição às novas tecnologias de produção de biodiesel na Política Nacional de Biocombustíveis vai contra a Lei de Liberdade Econômica (13874/19) que veda (i) a criação de reserva de mercado, (ii) a redação de enunciados que impeçam a entrada de novos competidores ou que impeçam e retardem a adoção de novas tecnologias, e (iii) criação de demanda compulsória de produto, uma vez que apenas o biodiesel base éster poderia ser utilizado na mistura.

É importante termos uma visão sistêmica que contemple a complexa dinâmica do setor de energia, suas peculiaridades e a relação entre os diversos agentes econômicos e sociais. É por isso que apoio a presença dos biocombustíveis na matriz brasileira e entendo que o biodiesel é um elemento essencial, por sua estreita ligação com a atividade econômica do país.

No entanto, entendo que é hora de se repensar algumas assimetrias importantes nesse segmento, para trazer benefícios ao consumidor final, à sociedade, e para garantir que os biocombustíveis mantenham um papel protagonista na transição energética do setor de transporte, contribuindo efetivamente para a redução da emissão de GEE deste segmento.



<https://846928.smushcdn.com/1787860/wp-content/uploads/2021/02/WhatsApp-Image-2021-02-11-at-13.35.54-200x300.jpeg?lossy=1&strip=1&webp=1>

Valéria Amoroso Lima é diretora de Downstream do IBP. Formada em Economia pela Universidade Federal de Minas Gerais, com pós-graduação em Mercado de Capitais pela FGV e pós-MBA em governança pela Saint Paul Escola de Negócios. Tem 36 anos de experiência em diversas áreas do setor de energia, atuando em empresas estatais e de capital privado nacional e internacional. Suas últimas posições antes de integrar o IBP foram na BG e na Shell, participando desde o início do projeto de desenvolvimento do pré-sal brasileiro.

O artigo não representa necessariamente a opinião do Sim, Elas Existem e da epbr

Fonte : Agência EPBR de Notícias
Data : 11/02/2021

SIEMENS ENERGY E AIR LIQUIDE FECHAM ACORDO PARA O MERCADO DE HIDROGÊNIO INDUSTRIAL

Por epbr - 11 de fevereiro de 2021 - Em Transição energética

A Siemens Energy e a Air Liquide anunciaram esta semana a assinatura de um memorando de entendimento para concentrar suas atividades na criação de projetos de hidrogênio em grande escala industrial. As companhias querem combinar sua experiência em tecnologia de eletrólise e preparar o terreno para a fabricação em massa de eletrolisadores na Europa, especialmente na Alemanha e França.

Em comunicado, a Siemens Energy e a Air Liquide informam que a estratégia será a candidatura conjunta a grandes projetos de financiamento do Green Deal (Acordo Verde) da União Europeia e Projetos Importantes de Interesse Europeu Comum (IPCEI) – patrocinado pelos governos da França e Alemanha, para o hidrogênio.

As promessas de Davos: recuperação verde e fim de subsídios para fósseis
Acelerar a produção de hidrogênio é vista como essencial para a União Europeia reduzir suas emissões de gases de efeito estufa, atendendo à demanda crescente por energia e reduzindo custos.

As empresas estão identificando oportunidades de cooperação para projetos de hidrogênio sustentável em grande escala na França, Alemanha e outros países europeus.

Uma dessas oportunidades é o projeto Air Liquide-H2V Normandy na França, com capacidade de 200 MW, um dos projetos mais ambiciosos da Europa para a produção de hidrogênio a partir de energias renováveis.

“Desenvolver uma economia de hidrogênio sustentável ainda exigirá a alteração de condições estruturais no mercado de energia. Porém, somente por meio de parcerias e colaboração que poderemos moldar esse mercado”, comentou Christian Bruch, CEO da Siemens Energy.

Já Benoît Potier, presidente e CEO da Air Liquide, aponta o hidrogênio como um facilitador da transição energética.

“No contexto de uma aceleração sem precedentes das tecnologias e mercados de hidrogênio na Europa, o momento para aumentar a escala de produção é agora, principalmente na França e na Alemanha”, disse.

Países devem se unir para criar mercado eficiente para hidrogênio verde, diz ministro alemão
Segundo o ministro da Economia alemã, Peter Altmaier, o país está empenhado em apoiar o crescimento do mercado de tecnologias de hidrogênio, trabalhando nos IPCEIs de hidrogênio europeus.

Dentre os financiamentos previstos para a tecnologia na Europa, 7 bilhões de euros vem do France Relance, o plano francês de recuperação econômica pós-pandemia, com metas de descarbonização.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 11/02/2021

GREENYELLOW PREVÊ INVESTIMENTOS EM 2021 DE R\$ 270 MILHÕES EM GERAÇÃO SOLAR

Por epbr - 11 de fevereiro de 2021 - Em Setor elétrico, Solar

Mesmo em ano de pandemia, a GreenYellow, multinacional francesa, teve crescimento de 77% no Brasil em relação a 2019, com faturamento de R\$166 milhões no país. Para 2021, a companhia prevê investimentos de R\$350 milhões, sendo R\$ 270 milhões voltados para projetos de geração de energia solar fotovoltaica.

As informações foram divulgadas nesta quinta (11).

A companhia encerrou 2020 com um total de 19 usinas fotovoltaicas e um total de 50 MWp de capacidade instalada. Somando as que já estão conectadas e as que estão em construção, até o final de 2021, a empresa calcula que terá 27 plantas solares no mercado brasileiro, com capacidade total de mais de 120 MWp.

Há seis anos no mercado brasileiro, a GreenYellow anunciou, no ano passado, contratos no segmento de energia solar com empresas de diferentes setores, como o Grupo Fleury (Saúde), Claro e Oi (Telecom), bem como Magazine Luíza e Assaí no setor de Varejo.

Eficiência energética

De acordo com Pierre-Yves Mourgue, diretor-presidente da GreenYellow, a multinacional teve crescimento de 40% nos contratos de performance energética em 2020, apesar da crise causada pela pandemia.

“Até o final de 2019, tínhamos alcançado a marca de 1 mil contratos e, no lapso de apenas um ano, conseguimos fechar mais 400. Vale destacar que essa performance ocorreu em um ano muito atípico, com uma pandemia, o que geralmente leva acordos a ficarem congelados ou na gaveta, à espera do reaquecimento do mercado”, afirma o executivo.

De acordo com o executivo, os resultados foram positivos para os clientes, que tiveram uma economia no consumo de energia no patamar de mais de 230 GWh, ou seja, R\$130 milhões, no ano.

A multinacional também está de olho em novos modelos de negócios em retrofit de instalações de energia, com foco na indústria e no varejo, nos próximos meses.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 11/02/2021

JORNAL O GLOBO – RJ

CNC PARTICIPA DA ELABORAÇÃO DE PROPOSTAS PARA FORTALECER AS EMPRESAS NA PANDEMIA

Entre as sugestões estão a reedição do Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda e a flexibilização das regras de lay-off
POR CNC

Com participação efetiva da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC), o Conselho Nacional do Trabalho elaborou, no início de 2021, uma série de propostas de medidas trabalhistas para fortalecer as empresas na pandemia e contribuir para que o Brasil supere a crise atual. O documento foi encaminhado ao governo federal pela bancada dos empregadores. Entre as sugestões estão a reedição do Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda e a flexibilização das regras de lay-off.

“Como representante de setores que geram mais de 25 milhões de empregos em todo o País, a CNC tem papel essencial neste debate”, afirma José Roberto Tadros, presidente da CNC. Para ele, a disseminação da covid-19 continua gerando dificuldades e consequências negativas para as relações do trabalho e para a manutenção das empresas e dos empregos. “A economia já vem dando sinais de reação, mas a continuação das medidas de estímulo ao emprego, como forma de preservar renda, postos de trabalho e a sobrevivência das empresas, é fundamental”, completa.

Especificamente com relação ao lay-off, uma das sugestões é permitir que os cursos de qualificação profissional possam ser realizados na modalidade não presencial. “O Senac, por exemplo, como entidade formadora de referência no País, tem infraestrutura disponível para fazer treinamentos de capacitação de maneira virtual”, destaca Tadros.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 11/02/2021

PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA INVESTIRÁ R\$ 1,4 BI EM MELHORIAS NA ILUMINAÇÃO DO RIO COM LÂMPADAS DE LED

Município selou uma PPP na gestão do ex-prefeito Marcelo Crivella que começa a sair do papel. Após testes, Paes bateu o martelo sobre as áreas prioritárias no projeto; entenda

Por Luã Marinatto e Luiz Ernesto Magalhães



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24877993-70c-f35/FT1086A/652/x91561949_RI-Rio-de-Janeiro-RJ-10-03-2021-Falta-de-iluminacao-na-Avenida-Brasilna-saida-do-Estr.jpg.pagespeed.ic.2pWT-pKNJz.jpg

Breu: Avenida Brasil às escuras, na altura da Estrada do Mendanha, em Campo Grande: via foi recordista de reclamações no ano passado Foto: Roberto Moreyra / Agência O GLOBO

RIO — Subir até o fim a Rua Firmino do Amaral depois que o sol se põe é um risco que a corretora de imóveis Ângela Costa, de 56 anos, moradora do Condomínio Canto Alto, na Taquara, que fica no fim da via, corre todos os dias. Mal iluminado, o local é um convite a assaltos. Tudo por conta de um descaso escancarado pelos números do serviço 1746 da prefeitura do Rio, que no ano passado acumulou quase 78 mil reclamações, de lâmpadas apagadas a piscando. Muita queixa, pouco resultado. Dados obtidos via Lei de Acesso à Informação mostram que a rua de Ângela, por exemplo, esperou o reparo por quatro anos. O pedido, feito às 2h24 de 1º de janeiro de 2017, parece ter caído no esquecimento e, no início deste ano, constava lá na fila em aberto.

— A última visita foi há dois anos. Mas, depois que foram embora, a lâmpada apagou de novo — reclama Ângela, que mora no bairro há cerca de 20 anos e, junto com os vizinhos, depois de mais de

31 reclamações, instalou duas lâmpadas com fotocélulas sobre o portão do condomínio para amenizar a escuridão.

Para resolver de vez o drama da iluminação pública no Rio, tão deficiente que leva os cariocas a fazerem uma queixa a cada sete minutos, o município selou uma Parceria Público-Privada na gestão do ex-prefeito Marcelo Crivella que começa a sair do papel. Após testes, o prefeito Eduardo Paes bateu o martelo sobre as áreas prioritárias no projeto de renovar 450 mil pontos de luz até 2022.

Avenida Brasil na mira

A secretária municipal de Infraestrutura, Katia Marisa Soares da Silva de Souza, explica que as intervenções acontecerão em duas frentes: em comunidades da Zona Oeste com baixo Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) e altos índices de violência, como Rola e Antares (Santa Cruz), e em importantes corredores de tráfego.

— Estamos com foco na Avenida Brasil e na Linha Vermelha — adianta Katia.

No ano passado, a Avenida Brasil foi a via recordista de reclamações, com 464 ligações para o serviço de atendimento da prefeitura. Campo Grande sofre, com 10% de todas as queixas. Na cidade, quase toda a iluminação pública é em vapor de sódio, que confere tom amarelado às vias públicas. Além disso, o serviço é precário. A expectativa é grande com as lâmpadas em LED, que são brancas e iluminam mais, além de serem econômicas. Boa parte dos equipamentos terá um sistema de autogestão. No caso de defeito ou queima das lâmpadas, técnicos em uma central de controle (a ser implantada na Cidade Nova) serão informados remotamente. A luz original de áreas tombadas, como Aterro do Flamengo, e áreas históricas, como o Centro, além das que têm Rio Cidade, será preservada. As avenidas Ministro Ivan Lins e das Américas (no trecho entre o Jardim Oceânico e o Terminal Alvorada), na Barra, começaram a ter os pontos de luz substituídos na semana passada.

A PPP também prevê outras novidades, a partir do segundo semestre: a instalação de 10.002 câmeras multifuncionais (parte conta com recursos de videomonitoramento), 5.001 pontos de wi-fi (em escolas e praças) e 3.001 “bueiros inteligentes” para áreas sujeitas a enchentes. A meta é informatizar ainda 1.501 sinais de trânsito.

— O wi-fi vai conectar a cidade toda. A prioridade é usar nas praças e empregá-los nas escolas municipais. No caso dos sensores semaforicos, eles serão dotados de inteligência artificial para monitorar o trânsito — antecipa o presidente da RioLuz, Bruno Bierrenbach Bonetti.

CEO do consócio Smart Luz, formado por cinco empresas que vão explorar a concessão da iluminação pública por 20 anos, Carlos Sanchez diz que todo o projeto foi desenvolvido dentro do conceito de cidades inteligentes.

— É a ideia de smart cities, que dá, por exemplo, a possibilidade de se operar serviços com tecnologia 5G (hoje em discussão no país) — afirma o executivo do consócio, que investirá R\$ 1,4 bilhão em dois anos.

Um dos artigos da concessão prevê uma atualização do sistema entre o 13º e o 14º anos. Se à época, houver uma tecnologia mais moderna, os pontos de LED serão substituídos.

Pelas regras da PPP, o consócio terá duas fontes de receita. À medida que em que a concessionária avançar na modernização dos pontos de luz, ela ganha uma participação cada vez maior nas receitas da Contribuição Social da Iluminação Pública (Cosip), conhecida como taxa de luz pública, recolhida no pagamento das faturas da Light. O acordo prevê a possibilidade de arrecadar até 54,5% da Cosip, que hoje fica em cerca de R\$ 320 milhões anuais. Bonetti diz ainda que há ideias em discussão como o uso, no futuro, dos postes para abastecer carros elétricos, por exemplo:

— Em Singapura, onde o grupo instalou tecnologia similar, os postes têm 15 funcionalidades.

Impossível captar Wi-Fi

A mudança pode ser o fim de uma dor de cabeça. Entre as milhares de queixas de falta de iluminação pública em 2020, mais de 10% (7.907) não foram atendidas até o fim do ano, constando como “em aberto”, “em andamento”, “pendente” ou “sem possibilidade de atendimento”. Embora tenha havido mais reclamações em 2019 (foram 102.403), o percentual de chamados não solucionados praticamente dobrou. Procurada, a Secretaria municipal de Infraestrutura, por meio da RioLuz, informou que “a nova gestão deu início a um modelo operacional que minimiza o total de chamados em espera” para serviços de manutenção. A empresa afirmou ainda que não identificou chamado em aberto da Rua Firmino do Amaral, mas que uma vistoria será feita no local.

No fim de novembro, em campanha para reeleição, o ex-prefeito Crivella deu início a um teste de wi-fi em duas praças. Três meses depois, na Praça Granito, em Anchieta, onde O GLOBO esteve, era impossível captar o sinal em vários pontos. Até os moradores se surpreenderam ao saber que o recurso estava disponível:

— Até ouvi que a prefeitura instalaria wi-fi. Mas não sabia que um dos pontos era aqui — diz o professor de educação física, Wallace Félix, de 39 anos, que dá aulas para idosos no local.

Com mais sorte, Brás de Pina tem sinal forte. Para usar o serviço, basta preencher um cadastro da prefeitura, indicando nome, e-mail e CPF.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 11/02/2021

AUXÍLIO EMERGENCIAL: GUEDES DIZ ESTAR PRONTO PARA PRORROGAÇÃO, MAS COBRA DO CONGRESSO NOVO ORÇAMENTO DE GUERRA

Ministro quer corte de gastos como contrapartidas para benefício

Por Manoel Ventura



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24851841-8e5-1c6/FT1086A/652/x90624334_PA-Sao-Paulo-SP-25-11-2020-O-Presidente-Jair-Bolsonaro-e-o-Ministro-Paulo-Guedes-durant.jpg.pagespeed.ic.mm7YKQ2_3B.jpg

O ministro da Economia, Paulo Guedes Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

BRASÍLIA — O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse nesta quinta-feira que está pronto para apresentar uma nova rodada de pagamento do auxílio emergencial. Guedes cobrou do Congresso,

por outro lado, a aprovação de uma Proposta de Emenda à Constituição chamada por ele de PEC de Guerra para permitir o pagamento do benefício.

Essa proposta estabelece um novo Orçamento de Guerra, tendo como contrapartida o corte de gastos. O ministro não disse quais contrapartidas irá propor ao Congresso.

— Não vai faltar dinheiro para o auxílio emergencial, temos esse dinheiro. Agora, precisamos de uma PEC de Guerra que nos autorize, primeiro. E, segundo, precisa estar embutido num compromisso com responsabilidade fiscal — disse Guedes.

No ano passado, o Congresso aprovou o Estado de Calamidade Pública proposto pelo governo e uma PEC para estabelecer o Orçamento de Guerra. As duas medidas permitiram ampliar os gastos sem ferir regras fiscais. As despesas da União com o combate à pandemia se aproximaram de R\$ 600 bilhões. As medidas, porém, perderam a validade em 31 de dezembro.

Agora, Guedes quer uma nova PEC de Guerra para pagar o auxílio emergencial. Para aprovar uma PEC são necessários os votos de pelo menos 308 deputados e 41 senadores em dois turnos de votação em cada Casa.

— Vamos dar esse auxílio emergencial, observar os próximos três meses. Se a vacinação em massa avançar rapidamente e a doença ceder, esse auxílio durou três meses. Se, ao contrário, ao fim de três meses, a nossa geração vai ter que usar o protocolo da crise — disse o ministro, ao participar de um evento virtual com representantes do agronegócio.

Nos últimos dias, a equipe econômica tem sido pressionada pelo Congresso para um novo benefício. Guedes disse que entende a urgência da medida, mas quer compensações fiscais.

— Eu preciso de uma PEC de Guerra. Se eu gastar sem autorização, é quebra da Lei de Responsabilidade Fiscal, é quebra da regra de ouro, é endividamento não permitido. O Congresso precisa estar disposto a fazer a PEC de Guerra — disse o ministro.

Segundo Guedes, as conversas estão “bastante avançadas” e devem se estender durante o carnaval.

— O Congresso traz à Economia a ideia da urgência do auxílio emergencial. Ora, a economia sabe dessa necessidade. Sabemos da urgência e queremos fazer. A conversa está articulada. Eles dizem: o auxílio emergencial é urgente. E eu digo: a PEC de Guerra é que me permite fazer isso — disse Guedes.

— Reconhecemos a necessidade e a emergência. Gostaríamos de fazer antes. Agora, a pergunta é a seguinte: e a PEC de Guerra? E, segundo, qual a contrapartida? — acrescentou.

Guedes afirmou que o auxílio foi encerrado no ano passado porque o número de contaminações por Covid-19 havia se reduzido. Como a doença aumentou novamente, disse o ministro, é possível recriar o benefício.

— Nós podemos dar dois, três até quatro meses de auxílio emergencial, enquanto observamos a evolução da doença. Se a doença voltou, nós recolocamos uma camada de proteção, mas temporária, e dentro de um protocolo que, caso a doença permaneça conosco um ano, dois anos etc, as contrapartidas já estão previamente estabelecidas. Ou nós corremos o risco de um descontrole fiscal completo.

Durante a sua fala, o ministro cobrou a aprovação de medidas de compensação por diversas vezes. No ano passado, para liberar dinheiro a estados, o governo congelou salários de servidores da União, estados e municípios.

O ministro ressaltou, por outro lado, que o auxílio não pode ser um programa permanente de transferência de renda.

— Não é pelo fato do auxílio emergencial ter tido um impacto muito forte, não quer dizer que ele é automaticamente um programa de remoção das desigualdades sociais. Ele foi basicamente um programa para garantir a sobrevivência dos mais frágeis. O volume de recursos que foi envolvido não é sustentável a médio e longo prazo sem substanciais remanejamentos orçamentários.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 11/02/2021

BRASIL E REINO UNIDO CRIAM CANAL PARA RESOLVER PENDÊNCIAS COMERCIAIS

Representantes dos dois países assinam memorando para criação de comitê agrícola bilateral

Por Eliane Oliveira



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24632409-4a2-56c/FT1086A/652/xMinistra-Tereza-Cristina.jpg.pagespeed.ic.rny1mln05L.jpg>

A Ministra da Agricultura, Tereza Cristina, assina memorando com secretário de Meio Ambiente do Reino Unido, abrindo espaço para negociar acordo de livre comércio Foto: Arquivo

BRASÍLIA - Brasil e Reino Unido deram o primeiro passo para abrir um canal para resolver pendências entre os dois países.

O canal de diálogo entre os dois países será um comitê agrícola bilateral. Para resolver questões relacionadas ao comércio de bens agropecuários, canal que só existia com a União Europeia. O comitê também será um caminho para a negociação de um futuro acordo de livre comércio.

O colegiado foi criado nesta quinta-feira, com a assinatura de um memorando entre a ministra da Agricultura, Tereza Cristina, e o secretário do Meio Ambiente, Alimentação e Assuntos Rurais daquele país, George Eustice, que participaram de cerimônia virtual.

Segundo o secretário de relações internacionais do Ministério da Agricultura, Orlando Ribeiro, antes da saída dos britânicos da União Europeia (UE) — o Brexit — qualquer discussão sobre comércio com outros países teria de passar pelo bloco europeu.

Agora ficará mais fácil corrigir problemas e melhorar o fluxo de comércio de bens e serviços entre empresas brasileiras e britânicas. Mas Ribeiro sabe que o nível de exigência do Reino Unido será o mesmo da UE. O novo comitê servirá para resolver pendências.

— Mesmo afastado da UE, o Reino Unido manterá os mesmos padrões sanitários e as mesmas preocupações com o meio ambiente. Mas agora teremos um canal que não existia — disse o secretário.

Em setembro do ano passado, o Reino Unido e a União Europeia divulgaram consultas públicas, para implementar medidas contra empresas que importam de países que cometem crimes ambientais.

Os britânicos, especificamente, disseram estar preocupados com o uso de produtos de nações com alto risco de desmatamento e, por isso, querem elaborar uma nova lei proibindo as importações de empresas localizadas nesses mercados. Citaram Brasil e Indonésia como exemplos. O processo ainda não foi concluído.

— Se algo for cobrado, a ministra dirá que o Brasil é um país que se importa com o meio ambiente, tem uma matriz energética limpa e uma agricultura sustentável. Mas o tema é tratado no Ministério do Meio Ambiente e Itamaraty — disse Ribeiro.

No caso da União Europeia, Ribeiro informou que a fase atual é de análise jurídica dos documentos e que, ainda neste semestre o acordo será assinado pelos líderes dos dois blocos. Em uma segunda etapa, o tratado será votado nos parlamentos. Ele esclareceu que a parte comercial está fechada e será possível discutir alguma declaração adicional na parte política do tratado.

No evento, a ministra convidou as autoridades britânicas a visitarem Brasil e conhecerem os projetos de sustentabilidade do agro, pouco conhecidos no exterior, como o Programa de Bioinsumos. Ressaltou que há, no Plano Safra, linhas de crédito para ações de sustentabilidade. A visita deve ocorrer ainda este ano.

Dados do Ministério da Agricultura mostram que as exportações do setor agropecuário brasileiro para o Reino Unido cresceram 5% em valor, no comparativo 2019/2020, evoluindo de US\$ 1,031 bilhão para US\$ 1,087 bilhão.

Os principais produtos do exportados em 2020 foram soja, aves (frango e peru), frutas (como melões, uvas, melancias, goiabas e mangas), preparações alimentícias, conservas de origem bovina, café, açúcar e etanol.

Um acordo de livre comércio com o Reino Unido também é de interesse da indústria brasileira, que considera o Brexit uma oportunidade histórica. A avaliação é que as economias dos dois países têm alto grau de complementaridade.

Segundo uma nota da Confederação Nacional da Indústria (CNI), ao sair da UE, o Reino Unido está recomeçando sua política industrial do zero. Com isso, é possível negociar uma série de acordos, como livre comércio, investimentos, previdenciário e pelo fim da dupla tributação no comércio e nos investimentos.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 11/02/2021

EM VISITA À CHINA, FÁBIO FARIA QUEBRA GELO COM A HUAWEI, É RECEBIDO SEM QUARENTENA E PEDE AJUDA COM A VACINA

Após partida da comitiva do ministro, por precaução, 40 pessoas, incluindo executivos da companhia e diplomatas brasileiros, precisarão fazer isolamento

Por Marcelo Ninio



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24787390-617-899/FT1086A/652/x90613016_BrasilBrasilia24-11-2020Ministro-das-Comunicacoes-Fabio-Faria-concede-entrevis.jpg.pagespeed.ic.Fnce6kEOIs.jpg

O ministro das Comunicações, Fábio Faria, esteve na China, onde foi dispensado de fazer quarentena e visitou a fábrica da Huawei, após liberação da empresa para participar do leilão do 5G no Brasil Foto: Jorge William / Agência O Globo

PEQUIM - Pouco mais de dois anos após a posse do presidente Jair Bolsonaro, período em que a ameaça de vetar a Huawei no leilão das redes 5G esteve quase sempre no ar, o governo brasileiro quebrou o gelo com a gigante chinesa de tecnologia com uma visita do ministro das Comunicações, Fábio Faria, à sede da empresa.

Foi a última escala de um tour que originalmente deveria ter incluído cinco países, mas que devido a um caso de Covid-19 na equipe brasileira acabou sendo reduzido a quatro: Suécia, Finlândia, Japão e China.

A visita foi vista pela Huawei como uma operação de “comunicação”, destinada a mostrar a eficiência e competitividade de seus produtos e, acima de tudo, garantir que a empresa tem meios para garantir a segurança cibernética de seus equipamentos nas redes de telefonia 5G, a grande preocupação do governo brasileiro.

Para a comitiva liderada por Faria, foi a chance de ver de perto as instalações de uma das líderes mundiais em telecomunicação, duas semanas após a divulgação das regras do leilão de 5G que liberou a participação da Huawei. Durante a visita, a comitiva estimou que o leilão pode ocorrer até o fim do semestre.

A viagem do ministro à China em meio às rígidas medidas de contenção da pandemia em vigor no país asiático demonstra a importância do tema para o governo chinês e o poder da Huawei. Desde o início da pandemia, só três autoridades estrangeiras haviam visitado a China.



Faria e sua comitiva ficaram menos de 24 horas em solo chinês e foram liberados da quarentena exigida de todos os que chegam ao país do exterior. Mas após a visita, encerrada na noite de quarta-feira (no horário chinês) cerca de 40 chineses que tiveram contato com a comitiva precisaram iniciar uma quarentena de sete dias, de garçons a diretores da Huawei.

Isso na véspera do Ano Novo Chinês, principal festa do calendário nacional, que elevou o alerta contra o vírus em todo o país. Além dos chineses, também entraram em isolamento de uma semana num hotel em Shenzhen o embaixador do Brasil na China, Paulo Estivallet, e o cônsul-geral do Brasil em Cantão, Frederico Meyer, que acompanharam a comitiva.

Nas ruas, comitiva usou 5G no lugar de batedores

Outro sinal do peso atribuído pela China à visita foi o fato de o programa ter sido mantido mesmo depois que o teste de Covid-19 de um dos pilotos do avião da comitiva ter dado positivo em uma das escalas. Foi o que levou o tour a ser reduzido de cinco para quatro países: diante de exigências sanitárias adicionais feitas pelas autoridades sul-coreanas, foi cancelada a viagem a Seul, onde o ministro visitaria a Samsung.

Composta de dez pessoas, a comitiva brasileira teve cerca de onze horas para conhecer a Huawei, numa visita que incluiu a sede da empresa em Shenzhen, cidade no sul do país conhecida como o vale do silício da China, e seu centro de segurança cibernética em Dongguan (a cerca de 70 km da sede).

Após percorrerem diversos showrooms e receberem explicações sobre segurança cibernética e equipamentos de última geração, os membros da comitiva embarcaram de volta ao Brasil bastante impressionados com a capacidade tecnológica da empresa, segundo fontes com conhecimento da visita.

Em particular, chamaram a atenção dos brasileiros as várias utilidades possíveis para a internet de quinta geração, que por sua velocidade 20 vezes superior ao 4G é capaz de ser aplicada por exemplo em cirurgias remotas, algo que teria valor num país de grandes dimensões e que não conta com unidades hospitalares em todas as cidades.

Outra demonstração foi oferecida nas ruas de Shenzhen, a cidade com a maior cobertura de 5G do mundo: a comitiva do ministro não precisou ser acompanhada de batedores, já que a tecnologia permitiu uma comunicação entre os veículos e os sinais de trânsito, que abriam caminho e fechavam os cruzamentos à medida em que eles se aproximavam.

A visita foi aberta com uma conversa por vídeoconferência entre Faria e Ren Zhengfei, fundador e CEO da Huawei. O ministro explicou a Ren que entre as regras do leilão está a exigência de que as vencedoras estabeleçam uma rede privada de alta segurança para o Governo federal e as Forças Armadas, conforme consta na portaria publicada no último dia 29 pelo Ministério das Comunicações.

Faria também conversou por vídeoconferência com o brasileiro Marcelo Motta, diretor de cibersegurança da empresa para a América Latina.

"Segurança está no DNA da Huawei e os requisitos de segurança são integrados no modo com que nós projetamos e entregamos nossos produtos. Desde que foi fundada, em 1987, a Huawei jamais teve um único incidente grave de segurança cibernética", afirmou a empresa em comunicado enviado ao GLOBO.

E acrescentou: "Todo ano nós investimos 5% do nosso orçamento de pesquisa em segurança cibernética. Nos próximos cinco anos, investiremos US\$2 bilhões para aumentar a segurança de nossos produtos e serviços globalmente".

Ajuda em insumos para vacinas

Faria transmitiu ao CEO da Huawei um pedido para que ele ajude na exportação de mais insumos chineses para a produção das vacinas contra a Covid-19 no Brasil. Ren prometeu apoiar o Brasil nesse sentido.

Durante sua passagem pela Suécia, o ministro brasileiro enviou uma carta ao sócio majoritário do laboratório AstraZeneca, Marcus Wallenberg, "pedindo que priorize e acelere o envio de insumos e vacinas" para o Brasil.

Faria encontrou-se com o empresário na sede da Ericsson, da qual Wallenberg também é sócio. Juntas, Ericsson e Huawei dominam quase todo o fornecimento de equipamentos de telecomunicações no Brasil.

Segundo fontes do setor, a Huawei já conta com mais de 50% desse mercado no Brasil, e essa é uma das razões do otimismo da empresa de que será capaz de consolidar ainda mais sua presença no país, agora que já não há mais o risco de haver um veto do governo a sua participação no leilão do 5G.

A empresa não chega a considerar o sucesso no leilão um fato consumado, mas quase isso, com chances de 90% de sucesso no leilão, de acordo com as fontes, por contar com uma experiência de 23 anos em operação no Brasil e com a confiança das operadoras de telefonia.

Para a empresa chinesa, a maior parte da resistência do governo Bolsonaro se deve a questões geopolíticas, e não técnicas. Por isso, o fim do governo Donald Trump, que exercia forte pressão internacional para barrar a Huawei das redes de 5G, foi visto como um facilitador para a decisão do Brasil de liberar a participação da empresa no leilão.

Além dos EUA, vários países anunciaram que restringirão a participação de equipamentos chineses nos seus mercados de 5G, entre eles Japão, Canadá, Austrália, Reino Unido, Suécia e França.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 11/02/2021

GOVERNO VAI NOTIFICAR OPERADORAS A DAR EXPLICAÇÕES SOBRE MEGAVAZAMENTO DE DADOS DE 100 MILHÕES DE CELULARES

Em nota, Autoridade Nacional de Proteção de Dados (ANPD) informou que crime será investigado com a ajuda da Polícia Federal

Por Eliane Oliveira

BRASÍLIA - Vinculada ao governo federal, a Autoridade Nacional de Proteção de Dados (ANPD) informou, nesta quinta-feira, que apura as informações sobre o vazamento de dados pessoais de mais de 100 milhões de proprietários de celulares.

O vazamento foi descoberto pela empresa de cibersegurança PSafe. Informações sobre tempo de duração de chamadas, número de celular e outros dados pessoais ficaram à disposição de criminosos na dark web, ou internet profunda, e comercializados em bitcoin.

"A ANPD está tomando todas as providências cabíveis. A autoridade oficiou outros órgãos, como a Polícia Federal, a empresa que noticiou o fato e as empresas envolvidas, para investigar e auxiliar na apuração e na adoção de medidas de contenção e de mitigação de riscos relacionados aos dados pessoais dos possíveis afetados", destacou a ANPD, acrescentando que as investigações terão como base eventuais violações à Lei Geral de Proteção de Dados.

Teles seriam origem, mas negam

A PSafe revelou que o criminoso teria extraído as informações de duas grandes operadoras de telefonia. A empresa de segurança na internet informou que enviaria um relatório detalhado sobre o assunto à ANPD. As quatro maiores teles do país negam terem sofrido ataque a seus bancos de dados.



Há cerca de um mês, a mesma empresa descobriu um megavazamento de dados de 223 milhões de brasileiros, incluindo CPFs de brasileiros vivos e de pessoas falecidas.

O Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor (DPDC) vai notificar as operadoras e cobrar explicações sobre o vazamento de dados.

Segundo o diretor do DPDC, Pedro Queiroz, nessa etapa da instrução processual, o órgão, vinculado à Secretaria Nacional do Consumidor do Ministério da Justiça, pretende aferir quais seriam os dados pessoais expostos, de que forma foram vazados e quais consumidores foram afetados.

— A notificação objetiva identificar se houve transgressão ao Código de Defesa do Consumidor, à Lei Geral de Proteção de Dados e ao Marco Civil da Internet. Além de questões relacionadas à proteção de dados propriamente ditas, entendemos que há potencial lesão à legislação consumerista e à privacidade dos consumidores no ambiente virtual que merecem ser investigadas — disse Queiroz.

O que dizem as teles

Em nota, a Vivo reiterou que não houve incidentes de vazamento de dados e que mantém uma relação de transparência com os seus clientes.

“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”, informou a companhia

A Claro também disse não ter identificado vazamento de dados, mas informou que, “como prática de governança, uma investigação também será feita pela operadora”.

A empresa diz que investe em políticas e procedimentos de segurança e mantém monitoramento constante, adotando medidas, de acordo com as melhores práticas, para identificar fraudes e proteger seus clientes.

A TIM informou que não identificou a ocorrência de ataque que possa ter colocado em vulnerabilidade dados de clientes ou dados próprios.

A empresa ressaltou que não foi comunicada até agora pela ANPD sobre “a alegada falha” ou recebeu solicitação de “informações, providências e mitigação de eventuais riscos relacionados”. A TIM reitera em comunicado que “preza pela segurança de dados, atuando com as melhores práticas em cibersegurança”.

A Oi afirmou em nota que não é objeto de questionamentos no episódio, já que não se verificou nenhum indício de vazamento de dados de seus clientes.

“A Oi comunica ainda que mantém em sua operação compromisso com os mais elevados padrões de segurança da informação e privacidade de dados, monitorando constantemente seus sistemas e requisitos técnicos, operacionais, legais e regulatórios associados à gestão de dados”, disse a tele em nota.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 11/02/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

‘O BRASIL NÃO SE RESUME A SÃO PAULO’, DIZ LEITE SOBRE DISPUTA NO PSDB

Governador gaúcho é alçado a pré-candidato à Presidência em 2022 por ala do partido que se rebelou contra chefe do Executivo paulista

Por Eduardo Amaral, especial para o Estadão

PORTO ALEGRE – Alçado a pré-candidato à Presidência por uma ala do PSDB que se rebelou contra o governador João Doria (SP), o governador gaúcho, Eduardo Leite, afirmou nesta quinta-feira, 11, que “o Brasil não se resume a São Paulo”. A declaração foi dada em um encontro realizado no Palácio Piratini, sede do governo do Rio Grande do Sul, com presença de 11 deputados federais e um senador – nenhum paulista.

“O governador Doria exerce uma liderança que respeitamos, assim como o PSDB de São Paulo, que também respeitamos. Mas o Brasil não se resume a São Paulo”, afirmou Leite.

A articulação desse grupo é uma resposta à ofensiva de Doria para que a bancada do PSDB adote uma postura mais incisiva de oposição ao presidente Jair Bolsonaro e à movimentação de aliados para que o governador paulista assuma a presidência do partido em maio. “Com todas as diferenças que temos com o governo Bolsonaro, não podemos boicotar o País para ter uma facilidade eleitoral”, disse Leite.

Esse grupo de parlamentares quer que o governador gaúcho assuma protagonismo no cenário nacional. “O Eduardo Leite é aquele que mais agrada à bancada federal”, disse o deputado Paulo Abi-Ackel (PSDB-MG). “Não faz sentido o PSDB ter a relatoria da Reforma da Previdência e suas lideranças criticarem sistematicamente o governo federal”, afirmou Abi-Ackel, que vê Leite como pré-candidato do partido em 2022.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/7/0/1613073970207.jpg>

O governador gaúcho, Eduardo Leite (PSDB) Foto: Felipe Dalla Valle/ Palácio Piratini

“O brasileiro está farto desse radicalismo, deste perfil de político mais áspero. O governador tem um estilo firme e habilidoso para resolver os problemas. Ele (Eduardo Leite) pode se apresentar e se colocar como um pré-candidato à Presidência.”

O deputado Cunha Lima (PB), filho do senador Cássio Cunha Lima, adotou um discurso conciliador. “Tudo que o Brasil menos precisa é de mais briga, e muito menos o PSDB precisa de mais briga.”

Questionado se era pré-candidato ao Planalto em 2022, Leite e os demais parlamentares evitaram responder. “Todos nós que estamos na política temos a intenção de ocupar espaços. Evidentemente a presidência da República é uma aspiração política. Mas ela é muito mais destino do que resultado de uma aspiração pessoal”, disse. Na quarta, em entrevista à Coluna do Estadão, o governador gaúcho havia dito que é “precipitado definir candidatura, seja de quem for” para 2022.

O senador Rodrigo Cunha (AL) ressaltou as qualidades do governador e traçou paralelos com outros políticos. “O governador Eduardo Leite não tem o perfil de querer ser herói, nem salvador da pátria, nem mito”.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 11/02/2021

ERNESTO ARAÚJO CONVERSA COM SECRETÁRIO DE ESTADO DE BIDEN

Telefonema do Itamaraty com Antony Blinken é o primeiro contato de alto escalão entre os governos Bolsonaro e Biden

Por Beatriz Bulla, Correspondente/Washington

O chanceler Ernesto Araújo e o secretário de Estado americano, Antony Blinken, conversaram nesta quinta-feira, 11, pelo telefone. A ligação foi o primeiro contato de alto escalão entre os governos de Jair Bolsonaro e Joe Biden, desde que o democrata tomou posse, no último dia 20.

Segundo o Itamaraty, os dois "confirmaram o compromisso com o contínuo fortalecimento das relações" entre os dois países e "identificaram ampla agenda de ação conjunta em temas comerciais e de investimentos, na defesa e promoção da democracia, na questão do clima e meio ambiente, em direitos humanos e no enfrentamento da Covid, entre outros". O Departamento de Estado americano ainda não divulgou informações sobre o conteúdo da conversa.



<https://img.estadao.com.br/fotos/crop/356x199/re-sources/jpg/7/0/1562080328907.jpg>

Ernesto Araújo, ministro das Relações Exteriores. Foto: Adriano Machado/Reuters

A vitória de Joe Biden na eleição americana e o início do governo do democrata representam um desafio para a política externa adotada pelo Brasil nos últimos dois anos. Bolsonaro fez declarações públicas de admiração ao republicano Donald Trump e disse apoiar a reeleição do ex-presidente contra Biden. O presidente brasileiro demorou a parabenizar Biden pela vitória na eleição – foi o último líder do G20 a fazê-lo – e optou por enviar uma carta ao americano após a posse. Até agora, os dois presidentes não conversaram pelo telefone – algo que Biden americano já fez com aliados próximos, como os presidentes do México e Canadá, e também com líderes de países com quem os EUA têm relações delicadas, como Vladimir Putin, da Rússia, e Xi Jinping, da China.

Nesta semana, o governo Biden afinou o discurso sobre a futura relação com o Brasil. Em entrevistas, representantes da Casa Branca e do Departamento de Estado ressaltaram a parceria de dois séculos entre os dois países e disseram que a cooperação será valorizada. A agenda comum em torno de temas econômicos servirá para abrir caminho para discussões delicadas, como agenda ambiental e proteção de direitos humanos, segundo porta-vozes do governo Biden. Nos bastidores, Itamaraty e Planalto também têm feito movimentos de aproximação do novo governo americano, que tem promovido uma guinada na política externa adotada por Trump, de quem Bolsonaro se dizia aliado.

A preocupação com a questão ambiental é um eixo da política externa de Biden. Durante a campanha eleitoral, o democrata disse que iria "reunir o mundo" para oferecer um fundo de US\$ 20 bilhões para proteger a Amazônia e afirmou que o Brasil sofreria consequências econômicas caso não se comprometesse com a preservação da floresta. No primeiro ano do governo Bolsonaro, as manchetes de jornais internacionais destacaram o aumento das queimadas na Amazônia, o afrouxamento da regulação ambiental no Brasil e as falas do presidente e de Araújo, com críticas ao que classificavam como um "alarmismo climático".

Na semana passada, o governo Biden recebeu um relatório de ativistas e integrantes de ONGs internacionais, além de acadêmicos, com críticas ao governo Bolsonaro, inclusive na parte ambiental. A pauta do democrata contrasta com a visão defendida por Bolsonaro sobre meio ambiente. Mas o governo americano, segundo analistas e assessores da Casa Branca, buscará a cooperação no âmbito internacional, mesmo que haja divergências com Bolsonaro. No segundo mandato de Obama, Biden ficou encarregado da relação com a América Latina, como vice-presidente. Desde então, é visto como um político com conhecimento e interesse sobre o Brasil.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 11/02/2021*

'DISCURSO PRECISA MOSTRAR BENEFÍCIOS DAS PRIVATIZAÇÕES', DIZ EX-BNDES
Por Anne Warth – Brasília



https://conteudo.imguol.com.br/c/noticias/59/2019/06/16/elena-landau-ex-diretora-do-bndes-em-foto-de-2018-1560705355689_v2_450x450.jpg

Elena Landau, ex-diretora do BNDES em foto de 2018 Imagem: Reinaldo Canato/Folhapress

O governo vai acabar tendo de pagar para privatizar a Eletrobrás, diz a economista Elena Landau. Ex-diretora do BNDES durante o governo Fernando Henrique Cardoso, Landau critica a insistência do governo em propor uma medida provisória para capitalizar a companhia. Para ela, será uma tentativa de atropelar o Congresso, já usada no passado sem sucesso, e que vai trazer mais insegurança jurídica ao processo, já que a tendência é que o texto caduque antes de ser aprovado.

O que a sra. achou da ideia do governo de enviar, novamente, uma medida provisória para privatizar a Eletrobrás?

Não pode ser feito por MP, que só tem força de lei enquanto não caducou e, depois que caduca, perde validade e cria uma enorme insegurança jurídica. Se for para simplesmente repetir o que já está no projeto de lei que enviaram ao Congresso, que respeitem e não atropelam o Congresso. Isso já foi tentado no governo Temer e a MP 814 caducou. Todo mundo viu que ia dar errado e mandaram um projeto de lei. Estão repetindo o erro.

O governo considera que precisa dar uma sinalização positiva ao mercado com a renúncia de Wilson Ferreira Júnior?

Não sei como o mercado comprou, em algum momento, que a privatização da Eletrobrás iria andar no governo Bolsonaro. No governo Temer, até tudo bem, porque privatizaram sete distribuidoras e era uma gestão com agenda claramente liberal e reformista. Mas no governo Bolsonaro não tem abertura comercial, não tem reforma administrativa. Como vão acreditar na privatização da Eletrobrás? Por isso, a saída de Ferreira Jr. é tão significativa, porque era o único empenhado na privatização.

Onde estão as resistências à privatização da Eletrobrás?

Hoje, na área política, estão concentradas no presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), por causa de Furnas, e na bancada do Norte, nos senadores Eduardo Braga (MDB-AM) e Davi Alcolumbre (DEM-AP). Mas há as resistências de sempre, como os fornecedores, que sempre cobram sobrepreço para vender para a União e usam muitas vezes práticas não republicanas, dos empregados e das corporações.

Como vender a ideia da privatização e vencer a resistência da sociedade?

O discurso da privatização precisa mostrar os benefícios desse processo. A privatização da Gerasul, hoje Engie, mostra o potencial de uma empresa que sai da gestão pública, sem amarras de compras, crédito e recursos humanos. Ela era um pedaço da Eletrobrás e já chegou a valer mais do que a Eletrobrás. Vender estatal com o discurso fiscal é muito ruim.

O governo diz que a mudança no comando da Câmara vai fazer a privatização andar.

O próprio ministro Bento Albuquerque (Minas e Energia) já falou que a privatização ficará para 2022. Fazer privatização no meio de uma campanha presidencial, com o presidente (Jair Bolsonaro) contra, eu nunca vi.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 11/02/2021

'NÃO ADIANTA SÓ FALATÓRIO, TEM QUE PRIVATIZAR MESMO', DIZ HENRIQUE MEIRELLES

Além das vendas de estatais, ex-ministro da Economia fala que também é preciso aprovar uma reforma tributária 'bem feita', junto a uma reforma administrativa levada a sério, 'para cortar despesas'

Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

Entrevista com

Henrique Meirelles, secretário de Fazenda de São Paulo

BRASÍLIA - O atual secretário de Fazenda de São Paulo e ex-ministro da Economia, Henrique Meirelles, dá a receita para as prioridades da agenda econômica pelo Congresso nesse início de 2021 marcado por incertezas que rondam a economia. "Não adianta grandes planos, falatório. Tem que privatizar mesmo", afirma ao Estadão.

Na lista, Meirelles inclui a aprovação de uma reforma tributária bem feita, tendo como ponto de partida o texto apresentado pelos Estados, e uma reforma administrativa levada a sério para cortar despesas. "Precisamos começar a amortizar a dívida", recomenda.

Meirelles também fala dos planos do Estado para contratação de uma consultoria para definir o futuro da Empresa Metropolitana de Águas e Energia (Emae), encarregada de controlar o volume de água do Rio Pinheiros, através da Usina Elevatória de Traição, da Represa de Guarapiranga e da Represa Billings, além da geração de energia elétrica na Usina Hidrelétrica Henry Borden, entre outras usinas paulistas. A seguir, os principais pontos:



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/1/9/1613012926691.jpg>

Além de privatizações, Meirelles defende a realização de uma reforma tributária 'bem feita'. Foto: Felipe Rau/Estadão

O sr. acredita no plano de privatizações do governo federal?

Tem que privatizar. Não adianta só grandes planos, falatório, tem que privatizar mesmo. Tem que fazer concessões de infraestrutura, mas em grande escala. Por exemplo, aqui em São Paulo, mesmo durante a pandemia, nós fizemos a maior concessão rodoviária da história do País, que é a

rodovia Piracicaba-Panorama, cortando 62 municípios, com investimento comprometido de R\$ 14 bilhões. Para voltar a crescer não adianta só planos, tem que primeiro fazer de fato investimento na infraestrutura, que no primeiro momento gera emprego e renda, e no segundo momento, gera produtividade na medida que a obra começa a funcionar propicia um custo menor de transporte.

Mas São Paulo privatizou nesses últimos dois anos?

Fizemos, principalmente, de infraestrutura. A maior foi a Rodovia Piracicaba-Panorama.

Mas é concessão. Tem privatização?

Estamos fazendo agora, apesar que não posso falar muito, porque nós estamos no meio do processo, e a CVM (Comissão de Valores Mobiliários, órgão regulador do mercado) pede que não se pré-anuncie antes dos devidos comunicados ao mercado, mas estamos contratando consultores para fazer o modelo da Empresa Metropolitana de Águas e Energia.

É um modelo para privatização?

O modelo não podemos pré-anunciar à medida que isso tem que ser objeto de comunicado no momento em que tiver o formato definido. Agora, estamos abertos a todas as possibilidades. Em

relação às fundações, empresas, o que acontece é que o Estado de São Paulo tem um grande número de empresas que já perderam a finalidade, não tem mais o que fazer e que continuava a existir, com um corpo grande de funcionários. Nós estamos fechando um número considerável.

Mas nesses próximos dois anos de governo o grande ativo será a Emae?
Não chegamos nem a falar da Sabesp. Tudo tem que ser anunciado no devido tempo. Na Sabesp, vai se fazer uma licitação para a contratação de um consultor que vai fazer um estudo de qual é a melhor estrutura de capital da empresa, se será uma capitalização, se será alienação de controle etc. A CVM está muito rigorosa nesse aspecto e não podemos ficar falando demais de empresas que têm ação em Bolsa.

Está difícil também para São Paulo privatizar? O nome da Sabesp aparecia nos planos do início do governo há dois anos.

É uma empresa muito grande e tivemos a pandemia no meio do processo e agora está retomando todo o processo de estudos, contratação de consultores para fazer os estudos técnicos.

Como o sr. vê a pauta de prioridades da agenda econômica no Congresso que foi apresentada? O que é mais importante?

Primeiro, precisaria aprovar uma reforma tributária bem feita. Um bom ponto de partida é o substitutivo apresentado pelos Estados, que pela primeira vez em três décadas por unanimidade chegaram a um acordo para o ICMS e o ISS dos municípios. O governo tem ainda que definir claramente qual é a proposta final, principalmente para o Imposto de Valor Adicionado (IVA). Isso é muito importante para simplificar toda a complexidade tributária do Brasil e facilitar a reforma da atividade econômica.

E depois?

Em segundo lugar, é necessário que o governo federal aprove de fato uma reforma administrativa de fato a sério. Deveria se repensar administrativa e fazer uma reforma dura. No sentido de cortar despesas e também cortar benefícios para que o déficit público dos próximos anos seja eliminado e, eventualmente, comece até gerar superávit. Precisamos começar a amortizar a dívida. Estamos, aí, com praticamente 90% de dívida bruta em relação ao PIB, que é porcentual que não é possível continuar crescendo. Em 2020, era pandemia, tinha que gastar mesmo, mas está na hora de cortar despesas, gerar saldo para pagar dívida. É um pouco que os Estados têm que fazer obrigatoriamente. Nós estamos fazendo em São Paulo.

O sr. vê risco de a reforma tributária ficar restrita ao projeto que cria a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), tributo que substitui o PIS/Cofins?

Acredito que não porque o maior problema do País é o ICMS, que é muito complexo e varia de Estado para Estado com a guerra fiscal.

Como o sr. avalia a aprovação da autonomia formal do BC?

A aprovação da autonomia do Banco Central pelo Congresso é um dos mais importantes avanços institucionais dos últimos anos. Alinha o Brasil às economias mais relevantes do mundo, onde essa prática é uma experiência de sucesso há muito tempo, e contribui para gerar estabilidade, confiança na nossa economia e para atrair investimentos. O Banco Central tem independência operacional desde 2003, no início da minha gestão, graças a um acordo com o então presidente (Luiz Inácio Lula da Silva) durante oito anos. Esta independência garantiu ao BC a capacidade para tomar as decisões corretas com base somente nos dados macroeconômicos e nas projeções dos modelos econométricos.

Qual a perspectiva da economia?

Foi muito importante entendermos todas as razões da crise foi e continua uma questão de saúde. No momento em que alguns Estados, principalmente o Estado de São Paulo, fez um programa de enfrentamento da crise organizado, desenvolvendo um protocolo de segurança para cada setor da economia, tudo isso permitiu a retomada da economia que voltou a crescer e entrando de 2021 com uma perspectiva de crescimento com o Brasil recuperando uma parte daquilo que perdeu em 2020. O problema fundamental é que a população se animou, voltou à atividade, mas o problema é que

essa volta levou à segunda onda. Temos uma situação que existe todo um pressuposto de crescimento baseado numa retomada e uma superação gradual da crise de saúde, mas está tendo contaminações em todo o País. Isso gera uma incerteza muito grande. O que no fundo pode dar segurança e embasar as expectativas para maior crescimento é a vacina. Ela, sim, é que vai resolver de uma vez por todas a questão sanitária e permitir que a economia cresça. Infelizmente, o Brasil não fechou negócios com algumas companhias que se interessaram em fornecer a vacina num primeiro momento, como a Pfizer. E, quando tentou comprar, estava na lista de espera.

Qual a perspectiva para o crescimento de São Paulo em 2021?

A expectativa é que São Paulo no ano de 2020, quando o Brasil deve cair 4,4%, estará com desempenho entre zero e 0,5 positivo. É um desempenho excepcional na comparação internacional. O Estado de São Paulo chegou a um nível de atividade no final de 2020 superior ao nível do início da crise. Em 2021, com expectativa de 3%, 3,4% para o Brasil, em São Paulo esperamos entre 5% e 5,5% de crescimento. Existe um volume importante de investimentos de companhias que estão se instalando aqui e pensando no futuro e não no resultado de 2021. Tudo isso é importante do ponto de vista de geração de emprego, criação de demanda e movimentação da atividade econômica. O que se pode dizer é que as políticas corretas geram resultados no devido tempo.

O governo de São Paulo teve que recuar no corte das renúncias. Foi um erro?

Não. Foi um processo normal de ajuste. Necessário ajuste em função da segunda onda. Mas, mesmo assim, mais de 90% do plano e da reforma administrativa como um todo não foram alterados. O Estado tem condições de enfrentar agora o ano de 2021 com força. Voltou em alguns produtos, que é um percentual pequeno do total. Revogamos as renúncias para remédios genéricos, insumos para alimentos. Eram questões muito específicas.

Vai faltar dinheiro para a área científica em São Paulo?

Não, não vai. O que houve foi uma redução geral de despesas para todas as áreas do governo. Não houve redução para pesquisa. O que houve é um certo aperto na contratação de funcionários. Isso, sim, porque fez parte do esforço geral de organização das finanças do Estado.

Muito antes da pandemia o governo de São Paulo se aproximou dos chineses, na contramão do governo federal. Qual a vantagem dessa aproximação?

São Paulo abriu o escritório de representação do Estado em Xangai. Nós fizemos viagem à China conversando com investidores. Eles têm mantido interesse em investir. Eles entraram forte na licitação da estrada Piracicaba-Panorama, foram o segundo colocado. Eles estão presentes e devem disputar fortemente a concessão do trem intercity. Esse escritório é fundamental. Foi através desse escritório que se fez toda a negociação e visitas técnicas que viabilizou a vacina do Butantã. As companhias chinesas estão estudando investimentos em outros setores da economia. Isso é resultado das boas relações do governo estadual com a China e do escritório em Xangai.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 11/02/2021

MAIORIA DEFENDE ANÁLISE PRÉVIA ANTES DE VENDER ESTATAIS, APONTA PESQUISA

Segundo levantamento, 45% dos entrevistados falam que privatização tem de ser avaliada caso a caso; só 19% pedem venda de qualquer empresa, independentemente das suas condições

Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A privatização das empresas estatais deve ser avaliada caso a caso. É o que mostra resultado de pesquisa do Instituto Ideia Big Data encomendada pelo movimento liberal Livres. Para 45% dos entrevistados, a privatização deveria depender do setor e considerar também se a empresa em análise fecha suas contas no azul ou no vermelho. Apenas 19% dos entrevistados são favoráveis à privatização de qualquer empresa, independentemente das suas condições.

Já o total de entrevistados contrários à venda das empresas chegou a 21% – portanto, um percentual maior do que os que são favoráveis à privatização geral. Um grupo de 15% não soube responder. O

Livres é uma associação civil sem fins lucrativos que atua como um movimento político suprapartidário em defesa de bandeiras do liberalismo.



<https://img.estado.com.br/resources/jpg/7/7/1613013046677.jpg>

Privatização da Eletrobrás, uma das prioridades do governo, dividiu a opinião dos entrevistados. Foto: Pilar Olivares/Reuters

A pesquisa entrevistou 1.688 pessoas por telefone celular entre os dias 6 e 11 de janeiro, com recortes de classe social, faixa etária, gênero, escolaridade e região. O público entrevistado foi 52% de mulheres e 48% de homens. A maior parte dos entrevistados (44%) tem idade acima de 45 anos, e 44% têm escolaridade do ensino fundamental. A margem de erro é de 2,25 pontos

percentuais para mais ou para menos.

A sondagem também ouviu a opinião sobre a venda de estatais específicas. O maior apoio está na privatização dos Correios, que tem o monopólio postal no País, e está na lista apresentada pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, para este ano.

Já a privatização dos bancos públicos (Banco do Brasil e Caixa Econômica) e da Petrobrás teriam resistência da população. A venda da Eletrobrás, que também está na lista de prioridades do governo Jair Bolsonaro para ser privatizada, divide opiniões com empate técnico (veja quadro abaixo).

Ineficiência

Para Paulo Gontijo, diretor executivo do movimento Livres, quanto mais as pessoas se deparam com a ineficiência do serviço público, mais são favoráveis à privatização. “Quanto mais as pessoas se deparam com a ineficiência do serviço, mais elas querem privatizar, e quanto mais elas têm a empresa como parte do dia a dia, menos elas querem privatizar. A população não tem noção de quanto custa o grau de eficiência”, disse ele.

O levantamento também questionou os entrevistados se eles seriam favoráveis à privatização se as agências públicas cuidassem para que os novos donos dessas empresas não cobrassem preços considerados abusivos da população e oferecessem serviços de qualidade. Nesse caso, o percentual de pessoas a favor da venda das estatais subiu para 39%. Mesmo assim, outros 15% ficaram contrários e 30% responderam que depende de cada empresa.

Quatro entre dez entrevistados defenderam uma oferta de ações para a população em geral das empresas a serem vendidas. O levantamento também mostrou que 38% defenderam o uso do dinheiro da venda das estatais para o pagamento de programas sociais. Dependendo da empresa vendida, o dinheiro arrecadado também poderia ser usado para pagar a dívida pública e gastos do governo, na opinião de 41% dos entrevistados.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 11/02/2021*

'JÁ SOU CONTRA PRIVATIZAR ELETROBRÁS PELO CUSTO AO GOVERNO, MELHOR VENDER A CAIXA', DIZ ELENA LANDAU

Economista critica a insistência do governo em atropelar o Congresso e propor uma Medida Provisória para vender as ações da companhia no mercado; segundo ela, privatização perdeu a importância e se tornou 'mero simbolismo'

Por Anne Warth, O Estado de S.Paulo

Entrevista com

Elena Landau, economista, ex-diretora do BNDES

BRASÍLIA - O governo vai acabar tendo que pagar para privatizar a Eletrobrás, diz a economista Elena Landau. Ex-diretora da área de privatizações do BNDES durante o governo Fernando Henrique Cardoso e colunista do Estadão, Landau critica a insistência do governo em propor, mais uma vez, uma Medida Provisória para capitalizar (vender ações no mercado) a companhia. Para ela, será uma tentativa de atropelar o Congresso, já usada no passado sem sucesso, e que vai trazer mais insegurança jurídica ao processo, já que a tendência é que o texto caduque antes de ser aprovado.

Landau afirma ainda que a privatização da Eletrobrás perdeu relevância e se tornou mero simbolismo. "O setor elétrico anda bem sem a Eletrobrás, e o governo vai acabar pagando para privatizar. Eu já sou contra a privatização nesses termos. Isso não me mobiliza mais", afirmou, ao Estadão/Broadcast. Confira os principais trechos.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/5/5/1613012926755.jpg>

Há insegurança jurídica no caso da privatização da Eletrobrás, pontua Elena Landau. Foto: Fábio Motta/Estadão

O que a sra. achou da ideia do governo de enviar, novamente, uma Medida Provisória para privatizar a Eletrobrás?

Qualquer proposta dentro do programa de privatizações demanda enorme segurança jurídica e aceitação por parte dos investidores e do mundo político. Não pode ser feito por MP, que só tem força

de lei enquanto não caducou, e depois que caduca, perde validade e cria uma enorme insegurança jurídica. Se for para simplesmente repetir o que já está no projeto de lei que enviaram ao Congresso, que respeitem e não atropelam o Congresso Nacional. Não podem mandar MP para cortar o caminho. E se for para autorizar a contratação de estudos para a privatização, cai no requisito da inconstitucionalidade, pois uma MP dessa natureza não teria nem urgência, nem relevância. Não tem sentido nenhum. Isso já foi tentado no governo Temer e a MP 814 caducou. Todo mundo viu que ia dar errado e mandaram um projeto de lei. Estão repetindo o erro. Ainda que fosse aprovado, daria uma rigidez muito grande ao processo todo. Se precisasse mudar qualquer item da lei, teria que voltar ao Congresso para ajustar. O projeto de lei deve ser votado apenas depois dos estudos e ter apenas aquilo que realmente precisa de lei, como a descotização. Mas aí dá pra fazer uma lei apenas sobre descotização.

O governo considera que precisa dar uma sinalização positiva ao mercado com a renúncia de Wilson Ferreira Jr. A sra. considera que a MP seria esse sinal?

Não sei como o mercado comprou, em algum momento, que a privatização da Eletrobras iria andar no governo Bolsonaro. No governo Temer até tudo bem, porque privatizaram sete distribuidoras e era uma gestão com agenda claramente liberal e reformista. Era crível acreditar na privatização da Eletrobrás no governo Temer, mas no governo Bolsonaro não tem abertura comercial, não tem reforma administrativa. Como vão acreditar na privatização da Eletrobrás? Por isso a saída de Ferreira Jr é tão significativa, porque era o único empenhado na privatização. A MP é uma resposta atabalhoada a isso.

Na sua opinião, qual seria a melhor alternativa para privatizar a Eletrobrás?

Recuar completamente e fazer um único pedido ao Congresso, que é a revogação do trecho do artigo 31 da Lei 10.848, do governo Lula, que excluiu a Eletrobrás e suas subsidiárias do Programa Nacional de Desestatização (PND). Sou a favor de retomar as privatizações como sempre foi feito. Nesse caso, a ordem dos fatores altera o produto. Definir a modelagem antes da autorização de venda é um erro. Entrega ao Congresso uma competência que é do Executivo, quando o Legislativo não tem estrutura técnica para isso. Politicamente é um erro, você precisa começar o jogo da negociação política com uma série de supostos ganhos, como redução das tarifas, dinheiro para o Norte e o São Francisco, e o Congresso sempre vai pedir mais. Não é mais fácil rever todos os encargos setoriais e subsídios para carvão, fontes renováveis, agronegócio, em vez de abater esse custo das tarifas com outorga? Quem definiu o valor que irá para o São Francisco? É preciso um

estudo muito detalhado sobre o valor da outorga (quanto a União receberá na operação), incluindo a questão de Tucuruí. É uma questão técnica, não política.

Como a sra. vê a questão da capitalização?

A capitalização foi decidida em 2018, mas dentro das circunstâncias da Consulta Pública 33, para evitar que a Eletrobrás ficasse de fora e perdesse a oportunidade de desotizar a energia de suas usinas (ou seja, vender a energia a preço de mercado). A partir disso, aproveitando a capitalização, daria para diluir a participação da União na empresa. Veio o projeto de lei e o tempo foi passando. O bônus de outorga contribuiria para o resultado primário de 2018, mas essas circunstâncias fiscais hoje são muito diferentes. Em três anos, poderiam ter feito estudos paralelos de forma a maximizar o retorno ao Tesouro, para avaliar os modelos possíveis, as memórias de cálculo e a outorga. Falta transparência nesse processo, que é algo fundamental no programa de privatizações e no serviço público. E ainda tem a questão de Tucuruí (uma das maiores hidrelétricas da Eletronorte, cuja concessão vence em 2024), que era um futuro longínquo em 2018 e agora está próximo demais para ser ignorado.

Onde estão as resistências à privatização da Eletrobras?

Hoje, na área política, estão concentradas no presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), por causa de Furnas, e na bancada do Norte, nos senadores Eduardo Braga (MDB-AM) e Davi Alcolumbre (DEM-AP). Mas há as resistências de sempre, como os fornecedores, que sempre cobram sobrepreço para vender para a União e usam muitas vezes práticas não republicanas, dos empregados e das corporações.

Como vender a ideia da privatização e vencer a resistência da sociedade?

O discurso da privatização precisa mostrar os benefícios desse processo. A privatização da Gerasul, hoje Engie, mostra o potencial de uma empresa que sai da gestão pública, sem amarras de compras, crédito e recursos humanos. Ela era um pedaço da Eletrobrás e já chegou a valer mais do que a Eletrobrás. A melhor peça a favor da privatização desse governo foi o estudo sobre salários e privilégios das estatais. Vender estatal com o discurso fiscal é muito ruim, ainda mais depois do déficit por causa da covid-19. Os críticos vão fazer uma conta de padaria e dizer que entrará R\$ 15 bilhões quando o buraco é muito maior. Além disso, depois da capitalização bilionária que fizeram na Emgepron (estatal militar), o discurso fiscal ficou muito fragilizado.

Com tantas críticas ao processo, a senhora ainda é a favor da privatização da Eletrobrás?

Para mim, a privatização da Eletrobrás se tornou uma questão de simbolismo, porque não tem mais relevância. O setor elétrico anda bem sem a Eletrobrás. O governo vai acabar pagando para privatizar. Eu já sou contra. Não me mobiliza mais. Em 2011, a Eletrobrás tinha 34% da geração, hoje tem 30% e em 2024 terá 24%; na transmissão, era 52% em 2011, hoje é 45% e em 2024 será 39%. A empresa não investe mais, está minguando, e os maiores interessados em reverter esse processo deveriam ser os funcionários, pois o investimento se tornou uma questão de sobrevivência para a empresa.

Se a Eletrobrás fica de fora, qual sua lista prioritária de privatizações?

Estou muito mais focada no simbolismo de vender Valec, EBC, Telebrás, fazer um pente-fino nas empresas dependentes do Tesouro Nacional, ver qual delas se justifica além da Embrapa. Cadê as escolas com banda larga da Telebrás? Para que serve a Valec? A EBC se tornou a TV Bolsonaro e agora compra novela do bispo Edir Macedo, que é um aliado. Se for para comprar novela, comprem da Globo porque é muito melhor. Estou muito mais interessada em vender a Caixa e acabar com o populismo do presidente Pedro Guimarães, que usou o banco para avançar no mercado das fintechs, abrindo agência quando todo mundo está fechando, um cara supostamente liberal fazendo o uso mais populista possível de um banco público. O estrago que a Caixa faz no setor bancário é muito maior que o da Eletrobrás no setor de energia.

O governo diz que a mudança no comando da Câmara vai fazer a privatização andar. A sra. acredita nisso?

O próprio ministro Bento Albuquerque já falou que a privatização ficará para 2022. Fazer privatização no meio de uma campanha presidencial, com o presidente contra, eu nunca vi. Já vi em 1998, mas

Fernando Henrique e todo o governo eram a favor. Alguém acha que Bolsonaro vai apoiar? Só se for em fevereiro, com o Congresso distraído e tudo aprovado em 2021. De qualquer forma, com a mudança no comando da Câmara, a desculpa de jogar a culpa no Rodrigo Maia (DEM-RJ) caiu. Perdemos uma Câmara reformista, Maia era um aliado da agenda liberal. Alguém acha que o PP de Arthur Lira (AL) é a favor?

Mas as resistências à agenda de privatizações vão além do Congresso?

Não precisa atravessar a Esplanada dos Ministérios para encontrar inimigos da privatização. Eles estão na própria Esplanada. Valec, Ceitec, EBC, todas as estatais militares. Os ministros que comandam essas empresas são os inimigos. O governo se especializou em jogar a culpa nos outros. Bolsonaro ainda é o mais consciente deles, é um mentiroso contumaz, mitômano, que fala com uma seita que acredita em tudo que ele fala e para o resto distribui cargos. Já o ministro Paulo Guedes vive numa realidade paralela, cria e acredita. O mágico não pode acreditar na mágica. Bolsonaro não é maluco, maluco é quem acredita nele. Vai fazer o que quiser e pegou Guedes para ser seu fiador. Como já disse o ministro da Saúde, Eduardo Pazuello, “é simples assim, um manda e outro obedece”. É um governo populista e vai dar muito trabalho para explicarmos, no futuro, esse interregno populista que nada tem a ver com liberalismo. Guedes prestou um grande desserviço à causa liberal ao participar desse governo e não implantar nada da pauta liberal.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 11/02/2021

CUSTO DO TRANSPORTE DISPARA E IMPORTADOR TROCA CHINA POR PARAGUAI

Por Cynthia Declodt

Desde a reabertura das fronteiras, em setembro, as importações de manufaturados do Paraguai têm se tornado mais atraentes. Além das vantagens fiscais por conta de acordos do Mercosul, o país vizinho permite custo menor de produção e frete.

Passa álcool. As barreiras sanitárias e as restrições nos transportes aéreo e marítimo, por conta do coronavírus, fizeram os gastos com logística dispararem. Importadores e empresas de navegação viram o custo de um contêiner na rota China-Brasil saltar de US\$ 2 mil para US\$ 10 mil, entre 2019 e 2020.

Passa batom. Por outro lado, a Lei Maquila dá isenção total de impostos paraguaios para produtos que tenham ao menos 40% de valor agregado no Paraguai, mesmo que partes dele venha de outros países.

Corta caminho. Assim, empresas brasileiras têm buscado outras fontes para mercadorias, como aconteceu com a Matrix Importações, que traz do exterior produtos têxteis para o lar. A empresa concentrava 60% de seus pedidos em fornecedores da China. Com a pandemia, passou a comprar do país vizinho e hoje opera com 80% de importações do Paraguai. São 20 mil carretas por mês, com um total de 140 mil tapetes, 400 mil cobertas e 200 mil jogos de lençóis.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 11/02/2021

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

SUZANO DRIBLA PREÇO BAIXO E TEM SINERGIA MAIOR COM FIBRIA

Companhia também deu sequência aos esforços de preparação do balanço para novo ciclo de crescimento em celulose

Por Stella Fontes — De São Paulo



[https://s2.glbimg.com/KVQio_FRNqmk75OHNp0w8O3vhYw=/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/r/n/98OQGIQYmlewdmGFHIA/foto11emp-101-suzano-b9.jpg](https://s2.glbimg.com/KVQio_FRNqmk75OHNp0w8O3vhYw=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/r/n/98OQGIQYmlewdmGFHIA/foto11emp-101-suzano-b9.jpg)

Walter Schalka, presidente: Performance da Suzano foi excelente em 2020, mas retorno ainda não é o adequado — Foto: Cláudio Belli/Valor

Maior produtora mundial de celulose de eucalipto, a Suzano driblou os baixos preços da matéria-prima e encerrou 2020 com resultados bem acima dos vistos no exercício anterior. A companhia deu ainda sequência aos esforços de preparação de seu balanço para um novo ciclo de crescimento em celulose, que deve ser iniciado com a construção de uma fábrica em Mato Grosso do Sul – no mercado, crescem as apostas de que o anúncio pode ocorrer já no primeiro semestre -, e concluiu a curva de captura de sinergias com a Fibria, que ficaram acima do estimado.

Em entrevista ao Valor, o presidente da companhia, Walter Schalka, exaltou o desempenho no ano passado, período que foi marcado também pelos impactos da pandemia de covid-19, mas reconheceu que o retorno sobre o capital empregado ainda não foi o adequado por causa dos preços da celulose. “A Suzano teve uma performance excelente”, disse o executivo.

De outubro a dezembro, a companhia teve receita líquida de R\$ 8 bilhões, com alta de 14% na comparação anual. No acumulado de 2020, o crescimento foi de 17%, para R\$ 30,5 bilhões. O resultado operacional, medido pelo Ebitda, saltou 61% no trimestre, para R\$ 3,97 bilhões, com margem Ebitda de 49%. O lucro líquido chegou a R\$ 5,9 bilhões, impulsionado também pelo resultado financeiro. No acumulado do ano, contudo, o impacto da variação cambial na dívida em moeda estrangeira levou a companhia a registrar prejuízo líquido de R\$ 10,7 bilhões – o resultado financeiro, que é mais penalizado nessas circunstâncias, foi negativo em R\$ 26 bilhões.

Conforme Schalka, diferentes áreas contribuíram para que as sinergias decorrentes da fusão com a Fibria ficassem acima do esperado. A companhia, que sacramentou a compra da concorrente no início de 2019, estimava ganhos de R\$ 1,1 bilhão a R\$ 1,2 bilhão inicialmente, mas encerrou a curva de sinergias em 2020 com ganhos estimados em US\$ 1,3 bilhão ao ano, em bases recorrentes.

No ano passado, a companhia vendeu 10,8 milhões de toneladas de celulose, alta de 15% na comparação anual, e reduziu em cerca de 1 milhão de toneladas os estoques da fibra. Foi o maior volume de vendas desde a fusão, resultando na forte queda nos estoques, que hoje estão abaixo dos níveis vistos no momento da incorporação da Fibria. Do lado dos custos, a Suzano reduziu em 1% o custo caixa de produção de celulose, sem considerar paradas para manutenção e na comparação anual, para R\$ 622 por tonelada. O menor custo da madeira e a redução do raio médio tiveram contribuição importante para esse desempenho.

Diante da nova redução dos estoques de celulose da maior produtora do mundo, os preços começaram a se recuperar mais rapidamente do que o esperado, comentou Schalka. “As condições de demanda parecem favoráveis para 2021”, acrescentou. No quarto trimestre, as vendas de celulose ficaram em 2,67 milhões de toneladas, com recuo de 9% na comparação anual. As vendas de papel, por sua vez, somaram 354 mil toneladas, queda de 4%.

Em 2020, a Suzano implementou todo o seu plano de desalavancagem financeira e seguirá atenta às oportunidades para melhorar as condições do balanço para investir em novo ciclo de expansão, de acordo com o diretor de Finanças e de Relações com Investidores da companhia, Marcelo Bacci.

Em dezembro, a alavancagem financeira medida pela relação entre dívida líquida e Ebitda estava em 4,3 vezes em dólar, contra 4,9 vezes um ano antes e 4,4 vezes em setembro. Para retomar investimentos, esse índice deve estar em até 3,5 vezes, segundo a política financeira da empresa.

Segundo Bacci, a Suzano acaba de fechar duas operações que trazem ainda mais conforto para o balanço. A companhia está pré-pagando dívida de cerca de R\$ 1,5 bilhão com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), com reflexo também em redução da dívida bruta, e rolou de 2023 para 2026, com o mesmo custo, US\$ 1,6 bilhão que faziam parte do financiamento de compra da Fibria.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 11/02/2021

PANDEMIA E CADEIAS GLOBAIS DE VALOR

Por Jorge Arbache - É vice-presidente de Setor Privado do Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF) e professor de economia da Universidade de Brasília (licenciado).

Politização de questões de comércio poderá influenciar os destinos das CGV

A eclosão da pandemia da covid-19 no início de 2020 na China e a consequente interrupção de cadeias de abastecimento nos primeiros meses daquele ano geraram inquietações em todo o mundo. Surgiram temas como os riscos da excessiva concentração da produção e dependência de equipamentos médico-hospitalares, medicamentos e outros bens fabricados na China, a excessiva interdependência da produção industrial e a transmissão de choques econômicos da pandemia para a economia global pela via do comércio.

Governos reagiram às dificuldades de importação de produtos de saúde e enquadraram o tema como questão de segurança sanitária, nos moldes da segurança alimentar, e passaram a defender a diversificação das cadeias de abastecimento e a produção local daqueles e outros bens e serviços. Alguns países foram ainda mais longe e apresentaram provisões para poderem interferir no investimento estrangeiro e no comércio e medidas para trazer de volta as suas empresas multinacionais operando na China. À margem disto, reavivaram agendas de políticas industriais.

Politização de questões de comércio, fluxos de recursos e investimentos poderá influenciar os destinos das CGV

Aquelas preocupações têm gerado debates intensos sobre os destinos das cadeias globais de valor (CGV). Levantam-se questões sobre se as reações governamentais porão fim à globalização da produção e se as multinacionais efetivamente deixarão a China. Quaisquer que sejam as respostas, o sentimento que prevalece é o de que as CGV teriam ido longe demais e mostrado os seus limites e que, agora, elas deveriam ser transformadas.

Mas as evidências mostram que as CGV já vinham passando por um processo de franca transformação desde muito antes da pandemia, rumo à regionalização. Razões para isto incluem a crescente importância dos serviços no valor agregado, tais como P&D, distribuição e marcas; a popularização e a massificação do uso de tecnologias poupadoras de mão de obra, tais como robôs e inteligência artificial; o crescimento da importância da customização da produção e da regionalização das estratégias de vendas e marketing; a crescente preocupação com a pegada de carbono; as lições do terremoto de 2011 no Japão para as cadeias de abastecimento; e o aumento da participação dos intangíveis nas cestas de consumo. A transformação das CGV estaria, portanto, associada à mudanças tecnológicas e a estratégias de negócios.

Neste sentido, devemos esperar um declínio das CGV e da sua forte presença na China? Exceto por equipamentos médicos-hospitalares e outros itens politicamente sensíveis, há razões para esperar que pouco se alterará no curto prazo para além do processo já em curso. E razões para isto não faltam.

A China é vista pelas multinacionais como um local altamente atrativo para desenvolver, produzir e distribuir para todo o mundo. Vale lembrar que dentre os principais determinantes da localização de atividades importantes de cadeias de valor estão as redes de colaboração e de relacionamento, logística e diversidade de fornecedores, fatores que abundam naquele país. Mudar geografias de

plantas industriais, centros de distribuição e laboratórios de pesquisa seria um exercício demorado e custoso, especialmente na difícil situação atual dos negócios.

Para além do tema da eficiência, a presença de empresas multinacionais na China se justifica, e cada vez mais, pelo tamanho dos mercados chinês e asiático, que estão se tornando o pivô da economia global - pense que a China não apenas está saindo da crise econômica da covid-19 mais rapidamente que outros países, mas que está saindo relativamente mais forte, e que a recente conclusão das negociações da “Parceria Regional Econômica Abrangente” (RCEP) deverá consolidar ainda mais aquela condição regional.

Por fim, embora a China já esteja desenvolvendo tecnologias avançadas, marcas e até liderando importantes CGV, o país ainda precisará da presença de multinacionais e de investimentos estrangeiros em diversas áreas, o que sugere que o governo deverá dar continuidade às políticas recentes de liberalização de mercados específicos, incentivando, assim, novos investimentos.

Esse conjunto de razões ajuda a explicar o porquê de a China ter se tornado o principal destino dos investimentos diretos estrangeiros em nível global e a recente conclusão do ambicioso acordo de investimentos China-União Europeia (CAI).

Por outro lado, a politização de questões de comércio, investimentos e fluxos de recursos e dados poderá influenciar os destinos das CGV. São muitas as medidas neste sentido, que incluem ações protecionistas; medidas que comprometem contratos comerciais já celebrados; sanções e bloqueios de ativos de empresas; limitações a pagamentos e transferências; legislações que interferem em fusões e aquisições; medidas que ameaçam o livre funcionamento e integridade da internet; e medidas que paralisaram a OMC. As implicações dessas ações para as CGV são inequívocas e, dentre elas, estão a redução da segurança jurídica, o aumento dos custos de produção e o aumento de preços para os consumidores.

Qual dos dois conjuntos de fatores prevalecerá nos destinos da CGV: o de viés de negócios ou o político? Há sinais em favor de ambos, mas seria razoável esperar que os negócios venham a receber maior atenção.

De tudo isto, uma coisa é certa: para a América Latina que, de forma geral, participa nas CGV pela via da produção e exportação de commodities e importa parte importante dos manufaturados e insumos de que necessita, obstáculos que venham a afetar as suas exportações e elevar os preços das importações vão de encontro aos seus interesses, com potenciais impactos para o crescimento, produtividade, competitividade, bem-estar, emprego e pobreza.

Jorge Arbache é vice-presidente de setor privado do Banco de Desenvolvimento da América Latina - CAF e escreve mensalmente às quintas feiras neste espaço.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 11/02/2021

D-ENERGY APOSTA NA VERTICALIZAÇÃO



Empresa fundada em 2016 espera inaugurar fábrica este ano e dobrar faturamento, para R\$ 120 milhões

Por Rafael Rosas — Do Rio

[https://s2.glbimg.com/1Vc0KvTOCcBiF8NUHhpIO_bbtKk=/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/p/u/9aewiMR6CxPCFBaEnDug/foto11emp-101-dener-b8.jpg](https://s2.glbimg.com/1Vc0KvTOCcBiF8NUHhpIO_bbtKk=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/p/u/9aewiMR6CxPCFBaEnDug/foto11emp-101-dener-b8.jpg)

Deberaldini: “Petrobras era ‘do poço ao posto’, D-Energy é da ‘mina até o poço’” — Foto: Léo Pinheiro/Valor

Enquanto o mercado de óleo e gás no Brasil experimentava uma crise causada em parte pela queda dos preços do barril de



petróleo e em parte pelas denúncias de corrupção que varreram o setor, uma empresa recém criada aproveitou a queda de valor de ativos para ir às compras, expandir e verticalizar a atuação. Fundada em 2016 por dois amigos que se conheceram nos anos 90 em uma empresa de auditoria, a D-Energy espera manter em 2021 o crescimento orgânico e prevê dobrar o faturamento, podendo chegar a R\$ 120 milhões.

Com origens na comercialização de insumos para perfuração de poços, a D-Energy optou pela estratégia de verticalizar as operações até o fornecimento da matéria-prima para operações offshore. “Da mesma forma que falavam que a Petrobras era ‘do poço ao posto’, a gente fala que a D-Energy é da ‘mina até o poço’”, diz o presidente e sócio da companhia Calixto Deberaldini, que toca o dia a dia da empresa ao lado do sócio Henrique Noronha em um escritório no bairro carioca da Lagoa.

Atualmente, a D-Energy, através da subsidiária IBC Brasil, tem uma operação de mineração no município baiano de Novo Horizonte, onde extrai sulfato de bário, que é então levado para unidades terceirizadas em São Paulo e Espírito Santo que transformam a pedra em barita, insumo para a fabricação de óleo de perfuração.

É aí que entra uma das principais apostas da companhia para aumentar o faturamento. Deberaldini explica que está prevista para julho a inauguração da fábrica própria da IBC na cidade capixaba de Presidente Kennedy, que vai reduzir custos que hoje a empresa tem ao terceirizar o processamento do sulfato de bário. A expectativa é que a nova unidade tenha capacidade de processar 50 mil toneladas de barita por ano.

Deberaldini não diz o custo da nova fábrica, mas ressalta que as aquisições e investimentos da D-Energy dão prioridade ao uso de recursos próprios, com algumas linhas de financiamento com bancos comerciais. No caso da fábrica da IBC, a empresa negocia financiamento do Fundesul de Presidente Kennedy, um fundo do Estado do Espírito Santo que usa recursos dos royalties do petróleo e tem o Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo (Bandes) como gestor e operador financeiro.

O passo final para integrar completamente as operações da D-Energy foi dado no fim do ano passado, com a aquisição da unidade portuária que a Newpark Drilling Fluids mantinha no Porto de Niterói, na região metropolitana do Rio. A compra foi fechada em novembro e a D-Energy opera a unidade desde 1º de dezembro, embora o negócio tenha sido concluído apenas no mês passado. Com a aquisição, a empresa tem agora capacidade de produção e armazenagem de 15 mil barris de fluidos de perfuração, além de uma unidade de armazenagem de 500 toneladas de granéis sólidos, incluindo tanques de mistura, tanques verticais de armazenamento, linhas de descarga e sucção e outros equipamentos. Deberaldini não diz o valor investido, mas ressalta que, devido à crise, conseguiu um bom desconto no ativo, também pago com recursos próprios.

Com a operação estruturada no Porto de Niterói, Deberaldini explica que a empresa se credencia também para atender contingências de clientes. Aproveitando-se da origem na comercialização de insumos, vai além da barita e fornece a clientes do porte de Baker Hugues, Halliburton e Schlumberger produtos que atendem todo o processo de perfuração, cimentação, estimulação, completação, produção e recuperação otimizada de poços. “Hoje direta ou indiretamente, 70% dos poços perfurados no Brasil têm os nossos produtos”, diz Deberaldini, que prevê faturar R\$ 200 milhões em 2022.

Questionado sobre uma futura abertura de capital ou busca por novo sócio, o executivo é direto: “O foco hoje é totalmente crescimento orgânico, consolidação de posição no mercado, tentar surfar a onda da retomada. Compramos ativos que numa situação normal seriam muito mais caros. No momento o foco é consolidar a posição e daqui a dois anos, quando passarmos de R\$ 200 milhões de faturamento, vamos ver o que acontece.”

Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 11/02/2021

DECRETO FORMALIZA PRORROGAÇÃO ANTECIPADA DA MALHA SUL

Ao qualificar o empreendimento, o decreto reconhece o interesse estratégico e prioritário referente à prorrogação antecipada do referido contrato de concessão

Por Valor — Brasília

O decreto nº 10.624, publicado na quarta-feira (10) no "Diário Oficial da União" (DOU), formalizou a prorrogação antecipada do contrato de concessão da Malha Sul. Segundo informações do Ministério da Economia, ao qualificar o empreendimento, o decreto reconhece o interesse estratégico e prioritário referente à prorrogação antecipada do referido contrato de concessão.

A medida é uma etapa importante para a prorrogação, que depende da prévia avaliação dos requisitos previstos na Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017. A audiência pública deve acontecer no terceiro trimestre de 2021.

Ainda conforme o ministério, a prorrogação antecipada da Malha Sul – atualmente controlada pela Rumo Malha Sul S.A – busca possibilitar investimentos privados na infraestrutura ferroviária, com tempo suficiente para a sua amortização e melhoria nas condições operacionais e de segurança da via, além de proporcionar redução do custo logístico. Pretende-se, ainda, melhorar o ambiente regulatório, atualizando o contrato de concessão para práticas mais modernas.

A Malha Sul possui 7.223 quilômetros de linhas em bitola métrica, nos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo. Entre os principais benefícios esperados a partir da prorrogação, por mais 30 anos do contrato de concessão atual, estão a obrigatoriedade de investimentos em segurança e o aumento de capacidade – que serão pactuados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) –, bem como a antecipação dos investimentos, que somente ocorreriam a partir de 2027 na hipótese de uma nova concessão.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 11/02/2021



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

IBGE ELEVA PROJEÇÃO DE SAFRA RECORDE DE GRÃOS PARA 2021

Produção brasileira deve chegar a 262,2 milhões de toneladas, alta de 1,7 milhão toneladas em relação à estimativa anterior e de 8,2 milhões na comparação com 2020.

Por G1

A produção brasileira de grãos deve chegar a 262,2 milhões de toneladas em 2021, alta de 1,7 milhão toneladas em relação à estimativa anterior para o mesmo ano, feita pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Os dados foram divulgados nesta quinta-feira (11) no Levantamento Sistemático da Produção Agrícola (LSPA) e apontam ainda avanço de 3,2% (+8,1 milhões de toneladas) em relação à safra do ano passado. A área a ser colhida este ano é de 66,8 milhões de hectares, aumento anual de 2,1%.

O arroz, o milho e a soja são os três principais produtos deste grupo que, somados, representam 93,4% da estimativa da produção e respondem por 87,8% da área a ser colhida.

As variações esperadas para a produção de cada produto são de:

- +7,2% para a soja, a 130,3 milhões de toneladas;



- +0,4% para o milho, totalizando um recorde de 103,7 milhões de toneladas;
- -16,5% para o algodão herbáceo, a 5,9 milhões de toneladas;
- -0,6% arroz, a 11 milhões de toneladas.

Arroz

De acordo com o IBGE, a produção de 11 milhões de toneladas de arroz deve ser suficiente para abastecer o mercado interno brasileiro.

Para a safra 2021, a tendência é de que haja um maior equilíbrio nos preços do cereal, que alcançou patamares históricos em 2020, em função do aumento das exportações estimulado pela valorização do dólar em relação ao real, e também pela alta do consumo interno.

Em janeiro, houve um aumento estimativas de produção de arroz no Mato Grosso (5,6%), no Piauí (9,3%) e em Goiás (3,2%).

Já a estimativa da produção brasileira de café para 2021 foi de 2,7 milhões de toneladas, queda de 27,3% em relação ao ano anterior. A área plantada deve recuar 5%, enquanto a área colhida pode diminuir 5,2%.

Para o café arábica, a produção estimada foi de 1,9 milhão de toneladas, uma queda de 33,6% em relação ao ano anterior.

Em 2020, a safra brasileira de café arábica foi de bienalidade positiva, sendo a maior verificada na série histórica do IBGE. Já 2021 será ano de bienalidade negativa, o que deve resultar em uma retração expressiva da produção.

Minas Gerais, o maior produtor de café arábica (68,9% do total) estimou sua produção em 1,3 milhão de toneladas, que representa um declínio de 35,9% em relação ao ano anterior.

Feijão

A primeira estimativa da produção total nacional de feijão para 2021 foi de 3 milhões de toneladas, volume 7,3% maior do que a previsão anterior. Já a área a ser colhida aumentou 0,7%.

Tomate

A produção nacional de tomate, por sua vez, foi estimada em 4 milhões de toneladas, com crescimento de 2,0% em relação ao último levantamento.

Com a colheita em andamento, o Paraná atualizou suas estimativas, passando a 215,4 mil toneladas, aumento de 63,4% em relação ao mês anterior, mas declínio de 12,9% em relação ao que foi produzido em 2020.

Por que a cebola e o tomate ficaram mais caros em janeiro?

A cultura depende de vários insumos externos, como fertilizantes, defensivos e sementes, que são importados e, que com a elevação do dólar, aumentaram o custo de produção.

Apesar disso, segundo as primeiras estimativas, a área plantada no Brasil deve subir 2,2% atingindo 56,9 mil hectares. Goiás e São Paulo são os maiores produtores nacionais, responsáveis, respectivamente, por 28,9% e 25,6% da produção.

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

Data : 11/02/2021

CONAB ESTIMA PRODUÇÃO MENOR DE ARROZ NA SAFRA ATUAL E QUEDA NOS PREÇOS

Colheita de 10,9 milhões de toneladas estimada para a temporada 2020/2021 será suficiente para abastecer mercado interno. Estoques devem aumentar com redução do consumo e aumento das exportações.

Por Paula Salati, G1

O Brasil deve produzir 10,935 milhões de toneladas de arroz na safra 2020/21, uma queda de 2,22% em relação à temporada passada, mas 0,28% maior do que a projeção realizada pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) em janeiro. A estatal é responsável por gerir políticas agrícolas e garantir o abastecimento de alimentos à população do Brasil.

Este volume deve ser suficiente para abastecer o consumo interno, estimado em 10,8 milhões de toneladas de arroz. A atualização das estimativas foi divulgada nesta quinta-feira (11) pela estatal, em seu 5º Levantamento da Safra de Grãos 2020/21.

Apesar da diminuição da colheita do arroz, a expectativa é de queda de preços ao consumidor, após a forte disparada em 2020. Já os estoques do cereal devem crescer 8,46% e atingir 1,731 milhão de toneladas em dezembro de 2021, diante da queda das exportações e redução do consumo, segundo a Conab.

O relatório informou ainda que a produção total de todos os grãos e cereais do país deve atingir 268,3 milhões de toneladas, um volume recorde e 4,4% superior ao obtido em 2019/20.

Preços do arroz

Em janeiro, o preço pago ao produtor do Rio Grande do Sul pela saca arroz recuou 6,58%, para R\$ 89,46. O estado colhe a maior safra do país.

Segundo o superintendente de gestão da oferta da Conab, Allan Silveira dos Santos, esse processo de queda de preços já ocorre há três meses e pode chegar ao consumidor.

"Esse reflexo de preço tem a questão sazonal (...) a gente sabe que agora vai se intensificar a colheita de arroz. Então nesse período do ano, normalmente se tem um preço de arroz um pouco menos elevado", comenta Allan .

Ele diz ainda que as fortes importações do cereal entre outubro e dezembro também colaboraram para o recuo dos preços, já que, com isso, as indústrias foram abastecidas.

"A variação de preços em janeiro é sazonal e sinaliza para o consumidor que essa diminuição de preço pago ao produtor pode se refletir em um menor preço no mercado", diz Allan.

Estoques

Segundo a Conab, a expectativa de crescimento dos estoques de arroz para este ano deve ser impulsionada por uma diminuição do consumo interno e das exportações.

"Isto é resultado, principalmente, de uma projeção de retração do consumo em razão da perspectiva de recuperação econômica", afirma a estatal em relatório.

Além disso, a projeção é de queda de 39,3% das exportações brasileiras de arroz nesta safra em relação à temporada passada, para 1,1 milhão de toneladas. "Isso já se apresenta em janeiro. Neste mês já nós já exportamos menos", diz Allan.

Feijão

Já a expectativa para a produção de feijão na safra 2020/2021 avançou 3,32% em fevereiro em relação à janeiro, para 3,250 milhões de toneladas. Este volume também é 0,87% maior do que a colheita da temporada passada.

O consumo, por sua vez, deve recuar 3,17%, para 3,050 milhões de toneladas. Já os estoques podem avançar 57,8%, a 320 mil toneladas.

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

Data : 11/02/2021



AGÊNCIA BRASIL - DF

GOVERNO LANÇA PROGRAMA DE CAPTAÇÃO DE RECURSOS PARA A AMAZÔNIA

Programa Adote um Parque pode arrecadar R\$ 3,2 bi ao ano, diz ministro
Por Pedro Rafael Vilela - Repórter da Agência Brasil - Brasília



https://imagens.ebc.com.br/KUQy2m5_CNctMcdgorvwSSI542Q=/1170x700/smart/https://agenciabrasil.ebc.com.br/sites/default/files/thumbnails/image/adote-um-parque_mcamgo_abr_090220211818-10.jpg?itok=0oQqRjV5

O presidente Jair Bolsonaro assinou nesta terça-feira (9), em cerimônia no Palácio do Planalto, decreto que institui o programa Adote um Parque, criado pelo Ministério do Meio Ambiente (MMA) para permitir que pessoas físicas e jurídicas, nacionais e estrangeiras, doem bens e serviços que serão destinados a atividades de preservação de unidades de conservação.

A primeira fase do programa é voltada exclusivamente às 132 unidades de conservação federais na Amazônia. Os parques ocupam 15% do bioma, totalizando 63,6 milhões de hectares. Os recursos serão aplicados diretamente pelos parceiros nas unidades adotadas, segundo informou o governo. Futuramente, a ideia é expandir o programa para parques nacionais localizados em outros biomas do país.

De acordo com o ministro do Meio Ambiente, Ricardo Salles, pessoas físicas e empresas nacionais que participarem do programa deverão doar um valor inicial de R\$ 50 por hectare. "O volume total previsto, se todos os parques fossem adotados por esse valor, que é o mesmo para pessoa física e jurídica, é [em] potencial de R\$ 3 bilhões", afirmou. No caso de empresas ou personalidades estrangeiras, o valor será de 10 euros por hectare.

Entre as ações de proteção ambiental no escopo do programa, estão a prevenção e combate a incêndios e desmatamentos, recuperação de áreas degradadas, consolidação e implementação de planos de manejo, vigilância e monitoramento dos parques. As pessoas físicas e jurídicas que adotarem os parques serão reconhecidas pelo governo federal como "Parceiros do Meio Ambiente" e poderão divulgar essa parceria. A adoção será de um ano, podendo ser renovada por até cinco anos.

A primeira empresa a patrocinar uma unidade de conservação será a rede Carrefour no Brasil. Durante a cerimônia no Palácio do Planalto, o ministro Ricardo Salles e o presidente do Carrefour América Latina, Noel Prioux, assinaram um protocolo de intenções para marcar a parceria.

A unidade de conservação adotada pelo Carrefour é a Reserva Extrativista (Resex) do Lago do Cuniã, em Rondônia, com cerca de 75 mil hectares. O valor anual de repasse da empresa será de aproximadamente R\$ 3,8 milhões. Segundo Salles, o orçamento federal atual manutenção dos parques é de cerca de R\$ 210 mil por unidade.

Em seu pronunciamento, Bolsonaro comemorou a adesão da primeira empresa ao programa e disse que o programa está despertando o interesse de empresários. "Que nós podemos falar para aqueles que nos criticam que nós não temos condições, por questões econômicas, de atender nessa área. Venham nos ajudar. E uma empresa francesa foi a primeira que apareceu, é um marco para nós, é uma prova [de] que o projeto do Ricardo Salles é bem-vindo e despertou a atenção e o interesse de muitos empresários. Outros estão a caminho já bastante avançado", afirmou.

A cerimônia no Palácio do Planalto contou com a participação de diversos ministros e parlamentares. O vice-presidente Hamilton Mourão, que atualmente preside o Conselho da Amazônia, não participou do evento.

Edição: Nádia Franco
Fonte: Agência Brasil - DF
Data : 11/02/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

MINFRA ASSINA QUATRO NOVOS CONTRATOS DE TERMINAIS DE USO PRIVADO NO PARÁ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210210-minfra.jpg>

Ao todo, serão investidos R\$ 616,5 milhões na movimentação de cargas variadas

O Ministério da Infraestrutura (MInfra), por meio da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), assinou nesta quarta-feira (10) quatro novos contratos de adesão para exploração de Terminais de Uso Privado (TUPs) no estado do Pará. São eles: Petróleo Sabbá, Louis Dreyfus, Cargill e Administradora de Bens de Infraestrutura (ABI). Juntos, eles receberão investimentos

de R\$ 616,5 milhões para movimentação de cargas variadas, como grãos e combustíveis.

"Os novos contratos com os terminais irão suprir uma demanda de movimentação de cargas na região, que se tornou um corredor logístico estratégico e em constante crescimento", declarou o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni.

Os terminais Cargill e Louis Dreyfus estão localizados na área de influência da rota de escoamento de exportação de grãos agrícolas pelo Arco Norte, nos municípios de Rurópolis e Itaituba. Eles serão responsáveis por movimentar grãos sólidos, principalmente vegetais. A estimativa total de movimentação da carga de ambos terminais é de 6,7 milhões de toneladas/ano.

Já os terminais Petróleo Sabbá e ABI irão movimentar grãos líquidos combustíveis, que se destinam ao armazenamento, distribuição e ao abastecimento regional de combustíveis nas respectivas áreas de influência das instalações nos municípios de Itaituba e Santarém. Nesta região, a navegação fluvial é uma alternativa logística eficiente e segura para o transporte e a recepção de cargas perigosas em maiores volumes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 11/02/2021

MOVIMENTAÇÃO NOS PORTOS DA BAHIA CRESCE 36,16% E CODEBA BATE RECORDE



Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11 Fevereiro 2021

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/161111-Porto-de-Aratu.jpg>

Porto de Aratu

Os portos administrados pela Companhia Docas da Bahia (Codeba) alcançaram em janeiro a marca de



1.095.335 toneladas movimentadas, o que representou um forte aumento de 36,16%, em relação ao mesmo período de 2020, quando a companhia movimentou 804.466 toneladas. Foi o melhor mês de janeiro da história da companhia e, pela primeira vez, foram movimentadas mais de 1 milhão de toneladas.

Esses números foram puxados, principalmente, pelo desempenho do Porto de Aratu-Candeias, com alta de 54,88%, em relação ao mês de janeiro de 2020, movimentando 643.113 toneladas, contra 415.224 toneladas, no mesmo período do ano anterior. Contribuiu para essa alta, a movimentação de graneis líquidos, com crescimento de 69,45%, e graneis sólidos, com crescimento de 33,82%. Os principais produtos movimentados foram a NAFTA, com 294.953 toneladas, e fertilizantes, com 99.579 toneladas.

Há duas semanas, o sistema de movimentação de carga do Terminal I de Graneis Sólidos de Aratu-Candeias (TGS I) retornou à atividade, após passar por manutenção. O TGS I é o principal terminal do Porto para importação de graneis sólidos. A primeira operação, após o reparo, foi a descarga de 10.500 toneladas de concentrado de cobre proveniente do Chile. Na terça-feira (08), mais um navio procedente do Chile atracou no Pier Sul, com 22.030 toneladas do minério.

Nesse mesmo sentido de crescimento, o Porto de Salvador movimentou 442.230 toneladas, representando uma alta de 20,81%, em relação ao mês de janeiro de 2020, quando foram movimentadas 366.065 toneladas. Contribuiu para essa marca, a movimentação de graneis sólidos, com crescimento de 59,07%, e contêineres, com crescimento de 5,32%, em toneladas. O principal destaque foi a importação de trigo, com 53.259 toneladas.

O Porto Ilhéus embarcou em janeiro a primeira carga de concentrado de níquel do ano de 2021. Foram movimentadas cerca de 10.000 toneladas.

A Companhia das Docas da Bahia vem de um período de estabilidade no desempenho. Pelo quinto mês consecutivo, a movimentação de cargas registra alta, em relação ao mesmo mês do ano anterior. Em dezembro de 2020, mais um recorde histórico. Os Portos Organizados de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus registraram aumento de 31,5% no volume de cargas movimentadas, em relação ao mesmo período do ano anterior. O melhor resultado no mês de dezembro já registrado na história da Companhia.

Fonte: Ascom Codeba

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/02/2021

ANP APROVA EDITAL E CONTRATOS DA CHAMADA PÚBLICA PARA A CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE NO GASBOL

Da Redação *ECONOMIA 11 Fevereiro 2021*

A diretoria colegiada da ANP aprovou nesta quinta-feira (11) o edital e os contratos para a chamada pública ANP nº 02/2020, que tem como objetivo a contratação da capacidade firme disponível no Gasoduto Bolívia-Brasil (Gasbol) para os anos de 2021 a 2025 pelos carregadores interessados (agentes econômicos autorizados pela ANP a contratar o serviço de transporte dutoviário de gás natural).

As minutas dos documentos foram submetidas à indústria e ao público em geral por meio da consulta pública ANP nº 15/2020. Com base nos comentários e sugestões acatadas pela ANP, a Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil S/A - TBG elaborou versões revisadas do Edital e do Contrato de Serviço de Transporte que foram apreciadas pela Diretoria Colegiada da ANP.

Conforme previsto no art. 34 da Lei nº 11.909, de 04 de março de 2009, o acesso ao serviço de transporte firme, em capacidade disponível, ocorre mediante chamada pública realizada pela ANP, conforme diretrizes do Ministério de Minas e Energia. No decorrer deste processo são identificados

os potenciais carregadores, a demanda por capacidade de transporte, a alocação da oferta de capacidade de transporte e a determinação da tarifa de transporte.

Com o vencimento do Contrato TCQ Brasil (Transportation Capacity Quantity) em 31/12/2019, foram liberados cerca de 18 milhões de metros cúbicos por dia de capacidade de transporte no Gasbol. Sendo assim, foi realizada a Chamada Pública ANP nº 01/2019 visando à contratação da capacidade de transporte disponível para os anos de 2020 a 2024. A Chamada Pública nº 02/2020 dá sequência ao processo de contratação de capacidade do Gasbol, abrangendo o período de 2021 a 2025.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/02/2021

CAPITANIA DOS PORTOS HOMOLOGA NOVO BERÇO DO PORTO DE SALVADOR

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/161010-tecon-salvador-2.jpg>

A Capitania dos Portos da Bahia, através da Portaria nº 13/CPBA, de 1º de fevereiro de 2021, homologou, em caráter provisório, por 180 dias, os parâmetros para operações no Cais Santa Dulce, novo trecho do Terminal de Contêineres do Porto Organizado de Salvador. A medida permite que navios com até 136.000 ton de porte bruto e até 366 metros de comprimento e 52 de largura, operem no terminal, o que contribui para a expansão da

capacidade de movimentação de cargas no Estado da Bahia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/02/2021

SPA PRORROGA PRAZO DE CONSULTA PÚBLICA SOBRE FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11 Fevereiro 2021

A Santos Port Authority (SPA) prorrogou o prazo de entregas para a consulta pública sobre o novo modelo de exploração da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS), sistema de trilhos que integram a infraestrutura portuária. Agora a consulta vai até dia 27 de fevereiro.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170508-porto-de-santos.jpg>

Sobre o assunto, audiência pública foi realizada nesta quarta-feira (10), de forma online, devido às restrições impostas pela pandemia. O debate, que durou cerca de quatro horas, contou na abertura com a participação de Diogo Piloni, titular da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA). Também pela SNPTA participaram a Diretora do Departamento de Gestão de Contratos, Flávia Takafashi, e o Diretor do

Departamento de Novas e Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias, Fábio Lavor Teixeira, que também é presidente do Conselho de Administração da SPA. Pela SPA participaram o presidente de Companhia, Fernando Biral, e o diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da SPA, Bruno Stupello.

Com oferta para 50 milhões de toneladas, a ferrovia interna do Porto movimenta hoje aproximadamente 45 milhões de toneladas. O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto prevê aumento de 91% na movimentação ferroviária até 2040, para 86 milhões de toneladas por ano. Para dar conta dessa demanda, a estimativa é de que sejam necessários aproximadamente

R\$ 2 bilhões em obras de expansão como novos ramais, uma pera ferroviária na margem direita (Santos), um novo retopátio ferroviário na margem esquerda (Guarujá), além da eliminação dos cruzamentos em nível e construção de passarelas de pedestres no Porto Organizado. O atual contrato vence em 2025.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/02/2021

O TRANSPORTE MARÍTIMO E O COMEX PÓS COVID – UM NOVO NORMAL?

Por Robert Grantham OPINIÃO 11 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/180129-conteiner-porta-conteiner-porteiner.jpg>

Quando há quase um ano começaram os primeiros sinais de que marchávamos para uma pandemia, havia uma sensação generalizada de que seria algo passageiro, que em pouco tempo iria embora e a vida voltaria ao seu ritmo anterior. Os meses foram passando e se foi percebendo que se tratava de algo muito maior tanto em relação às suas inimagináveis consequências quanto nas mudanças de hábitos que gerou ou catalisou.

O comércio exterior e o transporte marítimo felizmente não pararam totalmente, se ajustaram e foram capazes de manter as pessoas e os países abastecidos de alimentos e outros bens essenciais. Embora ainda seja difícil cravar como será o “novo normal”, já começa a ficar claro que o setor está passando por mudanças estruturais importantes que ditarão o rumo do futuro e quase nada mais será como antes.

Há alguns dias a UNCTAD, lançou o seu já tradicional e respeitado ‘Maritime Review’ 2020, que logo na introdução diz: “A pandemia do coronavírus (Covid-19) ressaltou a interdependência global das nações e colocou em movimento novas tendências que remodelarão o panorama do transporte marítimo. O setor está em um momento crucial, enfrentando não apenas preocupações imediatas resultantes da pandemia, mas também considerações de longo prazo, que vão desde mudanças no design da cadeia de suprimentos e padrões de globalização a mudanças nos hábitos de consumo e gastos da população, passando por um foco crescente na sua avaliação de risco e resiliência, bem como sua sustentabilidade global reforçada e pela agenda de baixo carbono. O setor lida ainda com os efeitos colaterais do crescente protecionismo comercial e políticas voltadas para o interior”.

Examinamos essas tendências que confirmam muito do que viemos afirmando ao longo de todo o ano de 2020.

*Descarbonização e redução das emissões do efeito estufa dos navios

A despeito da pandemia, permanece (e se intensifica) a pressão para que o transporte marítimo se torne cada vez mais sustentável. A descarbonização dos motores marítimos será cada vez mais perseguida e o controle da poluição ambiental será fortemente cobrada dos armadores, o que traz um problema para o desenvolvimento dos novos projetos de navios, já que um navio tem uma vida útil entre 25 e 30 anos. Dessa forma, o navio que é encomendado ao estaleiro hoje deve estar adequado para responder às exigências ambientais ao longo do próximo quarto de século. A Organização Marítima Internacional e a ONU têm como meta reduzir as emissões de gases de efeito estufa do transporte marítimo em pelo menos 50% até 2050 e reduzir a intensidade de carbono das emissões em 40% até 2030 e 70% até 2050, em comparação com os níveis de 2008. A urgência é clara, mas o custo para se conseguir isso será substancial.

A IMO divulgou o gráfico abaixo, ilustrando quais as diferentes formas de se obter as reduções pretendidas e o nível que pode ser alcançado com cada uma das soluções, que podem ser aplicadas separada ou simultaneamente.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210211-tab.jpg>

Fonte: IMO

*Potenciais efeitos da (re)globalização, dos novos hábitos de consumo e da digitalização

A pandemia também deixará dentre seus legados uma consciência da necessidade de melhor gerir riscos e construir uma resiliência maior, capaz de resistir a eventos inesperados, que culminará em novos padrões para as cadeias de suprimentos. Outro fato que levará as cadeias de suprimentos a novos padrões será uma esperada revisão na tão decantada globalização de décadas. Juntos esses dois fatores devem promover tanto uma diversificação de fontes fornecedoras e, provavelmente, o abandono dos princípios radicais do “just in time”, trocado por maiores estoques, que garantam o fornecimento de componentes e matérias primas em momentos de ruptura das cadeias, quanto uma redistribuição dos fluxos internacionais de carga, com o surgimento de novas rotas em detrimento de rotas tradicionais.

Poderão ser observadas ainda mudanças de comportamento dos consumidores, que passarão a prestigiar mais a indústria local e promover o “near shoring”, que trata de trazer a produção novamente para perto de casa. Já se reflete esse comportamento na recém lançada política do presidente Biden, incentivando o “Buy American”. No Brasil, de forma tímida, também se percebem movimentos no sentido de prestigiar o produtor local. Isso, no longo prazo pode trazer implicações para o transporte marítimo de longa distância.

A digitalização das cadeias logísticas e do transporte marítimo, que já vinha se fazendo notar, ganhou ritmo acelerado a partir da pandemia, com a integração de sistemas, uso de inteligência artificial, “Port Community Systems”, plataformas integradas para reserva de espaço, “e-documents”, etc. Uma importante iniciativa foi a criação da DCSA (Digital Container Shipping Association) formada pelos principais armadores de contêineres cujo objetivo é criar padrões comuns de tecnologia da informação para tornar o setor mais eficiente tanto para os clientes quanto para as linhas de transporte.

Junto com a digitalização surge uma preocupação muito grande com segurança, ou “cyber security”. O setor experimentou ataques devastadores a alguns players, que paralisaram suas atividades e

trouxeram prejuízos enormes. Destacam-se o ataque à APM-Maersk em 2017, à COSCO em 2018 e, recentemente, à MSC e à CMA CGM em 2020.

*Mudanças estruturais na navegação

Contudo, certamente a lição mais importante, tangível e (possivelmente) duradoura da pandemia tenha sido a capacidade dos armadores em ajustar suas ofertas de capacidade à demanda logo no início da crise, quando a China entrou em lockdown e o país praticamente parou. Os armadores prontamente retiraram capacidade do mercado, por meio dos “blank sailings”, conseguindo não só sustentar os fretes, como reportar lucros enquanto muitos setores mundo afora sucumbiam. Quando a demanda mundial por produtos chineses subitamente reagiu no 3º trimestre de 2020, surpreendendo a todos, os armadores até foram rápidos em disponibilizar “extraloaders”, muito embora o desequilíbrio nos estoques globais de contêineres tenha gerado gargalos que levaram alguns fretes a patamares jamais previstos (como a Importação da China para o Brasil: cujo frete chegou a atingir US\$ 10.000 por um contêiner).

O que se viu foi um aquecimento sem precedentes da demanda, resultante dos estímulos econômicos dos governos e, sobretudo, da mudança dos hábitos de consumo sendo desviados dos serviços para o e-commerce. Atualmente praticamente toda a tonelagem disponível está empregada, entretanto ainda faltam contêineres e os fretes permanecem em patamares muito acima dos observados no mesmo período do ano passado (com o agravante que o nível de serviço e a integridade de schedule também registram, por outro lado, suas piores marcas).

Esse quadro é bastante diferente da crise de 2008/2009 quando, na ânsia de ganhar “market share”, os armadores fizeram enormes encomendas aos estaleiros que levaram a excesso de capacidade, derretimento dos fretes, prejuízos e, por fim, falências, aquisições e fusões. Daqui para frente, e por algum tempo, é de se esperar que o jogo permaneça nas mãos dos armadores, que em número menor e operando em poucas alianças terão plenas condições de continuar ajustando a oferta à demanda, evidentemente que sob um olhar a cada dia mais atento das autoridades de defesa da concorrência e de representantes da indústria, com intuito de coibir abusos, corrigir distorções e assegurar que práticas anticoncorrenciais não ocorram.

Outra forte tendência que também deve se acentuar é a verticalização de muitos armadores e terminais, que têm demonstrado maior interesse no potencial de oportunidades de negócios que possam existir ao longo de toda a cadeia logística, avançando sobre a logística terrestre. O objetivo é estar mais perto dos clientes e poder oferecer uma logística de ponta a ponta confiável. Esse movimento traz embutido uma entrada dos armadores no setor dos “freight forwarding” que provoca uma grande discussão quanto à sobrevivência dos tradicionais agentes de carga. Alguns desses agentes nos têm dito que os operadores pequenos e médios deverão manter seu espaço, pelo conhecimento das peculiaridades locais dos mercados.

Concluindo, parafraseio o Professor Leon C. Megginson, autor do livro “Small Business Management”: “Não é o mais forte que sobrevive, nem o mais inteligente, mas o que melhor se adapta às mudanças”.

Robert Grantham Robert Grantham é sócio da Solve Shipping Intelligence

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 11/02/2021

COM O PICO DO PETRÓLEO PASSADO, A SHELL AUMENTA A META DE EMISSÕES ZERO PARA 2050

Da Redação *ECONOMIA 11 Fevereiro 2021*

A gigante de energia Royal Dutch Shell prometeu eliminar as emissões líquidas de carbono até 2050, elevando sua ambição em relação às metas anteriores, já que sua produção de petróleo diminuiu em relação ao pico de 2019.

A empresa anglo-holandesa está no meio de sua maior reforma até o momento, enquanto se prepara para expandir seus negócios de baixo carbono e renováveis em face da crescente pressão dos investidores no setor de petróleo e gás para combater as mudanças climáticas.

A Shell traçou no ano passado um plano para chegar a zero líquido até 2050, em linha com o acordo climático de Paris e as ambições da União Europeia, mas afirmou que a meta depende de seus clientes.

Em uma atualização de estratégia na quinta-feira, a Shell delineou planos para reduzir suas emissões por meio do rápido crescimento de seus negócios de baixo carbono, incluindo biocombustíveis e hidrogênio, embora os gastos continuem inclinados para petróleo e gás no futuro próximo.

“Usaremos nossos pontos fortes para construir nosso portfólio competitivo enquanto fazemos a transição”, disse o CEO Ben van Beurden em um comunicado.

Os investidores saudaram as metas atualizadas.

“A meta líquida zero da Shell é líder no setor e abrangente, pois cobre todas as suas emissões de carbono”, disse Adam Matthews, Diretor de Ética e Engajamento do Conselho de Pensões da Igreja da Inglaterra, que liderou o engajamento dos investidores com a Shell.

Os acionistas têm um voto consultivo sobre o plano de transição da Shell na assembleia geral deste ano, uma inovação no setor, acrescentou Matthews.

Embora esses votos não sejam obrigatórios, os investidores os veem como um mecanismo para responsabilizar publicamente a administração por seu progresso no cumprimento das metas de redução de emissões.

As ações da Shell caíram 1,9% a 1142 GMT a 1337 pence, arrastando no índice FTSE 100.

Historicamente, os projetos de petróleo proporcionaram um retorno sobre o investimento de pelo menos 15%, enquanto os desenvolvedores de energias renováveis esperam 6% -9%, mas a Shell e a BP disseram que suas unidades complexas de comercialização e comercialização podem aumentar os retornos renováveis para cerca de 10%.

COBERTURA RELACIONADA

A Shell se volta para as florestas e a terra para absorver suas emissões

A estratégia da Shell é permanecer dependente de seu negócio de varejo, o maior do mundo. A meta é aumentar o número de locais dos atuais 46.000 para 55.000 até 2025 e aumentar o número de pontos de carregamento de veículos elétricos de 60.000 para 500.000 até 2025.

Não traçou planos para aumentar sua capacidade de geração de energia solar e eólica, marcando a diferença de rivais, como BP e Total, que visam aumentar sua propriedade de parques físicos eólicos e solares.

Van Beurden disse que a Shell pretende vender 560 terrawatts-hora de energia por ano até 2030, dobrando os volumes atuais, mas disse que é muito cedo para dizer quanto disso viria de sua própria capacidade.

PILAR DE CRESCIMENTO

No curto prazo, a Shell investirá pelo menos US \$ 5 bilhões por ano no que chama de seu pilar de crescimento, dividindo o investimento quase igualmente entre seus negócios de comércio e varejo e unidades renováveis. A meta anterior era gastar até US \$ 3 bilhões em energias renováveis e marketing combinados.



Seu negócio upstream, ou produção de petróleo e gás, atrairá uma parcela maior de seu orçamento de US \$ 8 bilhões.

Também vai gastar US \$ 4 bilhões em seus negócios de gás natural liquefeito (GNL) e até US \$ 5 bilhões em produtos químicos e refino. Os gastos totais deverão permanecer na faixa de US \$ 19 a US \$ 22 bilhões por ano.

Para obter retornos aos acionistas e financiar a transição dos hidrocarbonetos, a Shell dependerá da receita de sua divisão de petróleo e gás.

ESTRADA PARA A REDE ZERO

A maioria das grandes empresas europeias de energia estabeleceu algum tipo de meta de carbono zero líquido até 2050.

A ambição da Shell, maior comercializadora de petróleo e gás do mundo, destaca-se por cobrir as emissões decorrentes do uso final de produtos que outras empresas fabricam, mas que vende aos clientes.

Suas emissões totais atingiram o pico em 2018 em 1,7 gigatoneladas.

A produção de petróleo atingiu o pico em 2019 em cerca de 1,8 milhões de barris por dia e deve recuar 1% a 2% ao ano, incluindo desinvestimentos de campos petrolíferos e o declínio natural dos campos.

A Shell pretende reduzir sua intensidade de carbono líquido entre 6% e 8% em relação aos níveis de 2016 até 2023. A meta aumenta para 20% em 2030, 45% em 2035 e 100% em meados do século.

A empresa disse anteriormente que reduziria sua métrica de intensidade de emissão de pegada de carbono em pelo menos 3% até 2022, 30% até 2035 e 65% até 2050 a partir de uma linha de base de 2016.

Os níveis de intensidade representam as emissões por unidade de energia produzida, permitindo tecnicamente uma maior produção.

Para compensar as emissões de seus produtos de hidrocarbonetos, ela planeja reinjetar as emissões no solo ou plantar árvores, uma estratégia que o Greenpeace disse ser delirante.

O Greenpeace também disse que os planos da Shell não reduziram a produção de hidrocarbonetos o suficiente.

“Sem compromissos para reduzir as emissões absolutas por meio de cortes reais na produção de petróleo, esta nova estratégia não pode ter sucesso nem pode ser levada a sério”, disse Mel Evans, chefe da campanha de petróleo do Greenpeace no Reino Unido.

Fonte: Reuters

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 11/02/2021

MARINHA VAI INTENSIFICAR VERIFICAÇÃO DE TEOR DE ENXOFRE A BORDO

Por *Daniilo Oliveira* NAVEGAÇÃO 11 Fevereiro 2021

DPC avalia que dificuldades iniciais de adaptação à norma foram de ordem técnica, para produção do VLSFO, e logística, para distribuição nos portos brasileiros. Diretoria ressaltou que Petrobras conseguiu disponibilizar óleo combustível bem avaliado por usuários nesses 13 meses de vigência da IMO 2020. Nesse período, não ocorreram notificações relativas ao cumprimento das regras na costa brasileira.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201027-abastecimento-bunker-porto-de-paranaqua-2.jpg>
Arquivo/Divulgação

Pouco mais de um ano da norma internacional que estabelece limite de 0,5% para os níveis de enxofre nos combustíveis marítimos, a Marinha do Brasil afirma que os próximos passos a serem dados no acompanhamento do cumprimento dessa norma no país incluem a intensificação da verificação do teor de enxofre dos combustíveis consumidos a bordo dos navios mercantes. Além disso, a autoridade marítima brasileira vai contribuir com a atualização da relação dos portos onde os navios podem ser abastecidos com o VLSFO (very low sulphur fuel oil) que constam no site da Organização Marítima Internacional (IMO).

A Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha informou que, nesses 13 meses em que a norma entrou em vigor, não ocorreram notificações relativas ao cumprimento das regras na costa brasileira. A diretoria atribui às ações empreendidas para divulgação dos novos requisitos quanto ao limite do teor de enxofre. Ainda em 2019, a DPC emitiu circular orientando a comunidade marítima quanto ao cumprimento da resolução MEPC. 320(74). A autoridade marítima capacitou os seus inspetores lotados nas capitânicas, delegacias e agências a fim de que eles verificassem o cumprimento da exigência da norma da IMO.

A IMO 2020, decorrente da resolução MEPC. 320(74) adotada pela IMO em 17 de maio de 2019, resultou na obrigatoriedade de se utilizar a bordo combustível com teor máximo de enxofre em 0,5%, visando como benefícios o menor prejuízo à saúde cardiorrespiratória das populações e menores danos aos oceanos. A DPC destacou que, no Brasil, o VLSFO passou a ser fornecido pela Petrobras a partir de outubro de 2019 e, no início de 2020 ele já era encontrado nos principais portos da costa.

Na avaliação da DPC, as principais dificuldades de adaptação do setor à norma foram de ordem técnica, para a produção do VLSFO, e logística, para realizar a sua distribuição nos principais portos brasileiros. “A Petrobras, porém, conseguiu enfrentar ambas as dificuldades com eficácia e superou as expectativas ao disponibilizar o óleo combustível”, ressaltou a autoridade marítima. A DPC acrescentou que a qualidade do combustível foi considerada muito boa pelos usuários, pois havia o temor de que existissem problemas de estabilidade e compatibilidade no VLSFO.

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

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) informou que as empresas brasileiras de navegação (EBNs) que operam no modal vêm fazendo trabalhos acompanhando o uso do combustível. As grandes empresas de cabotagem afirmam que existe disponibilidade satisfatória do combustível com padrão IMO 2020. O diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano, disse que, em setembro de 2019, quando a Petrobras descontinuou os demais tipos de combustíveis marítimos, a preocupação das empresas era se haveria bunker com até 0,5% disponível para todas as operações durante essa transição. A avaliação das empresas de cabotagem é que a Petrobras vem fornecendo combustível bem estabilizado, com índices de 0,48% a 0,5%. De acordo com a Abac, isso permitiu que departamentos de engenharia orientassem e treinassem tripulantes a mexer nos equipamentos de bordo para otimizar e não ter problemas de avarias de equipamentos.

O Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) lembrou que as empresas começaram a se adaptar a um novo combustível a partir de 2010, quando entrou em vigor o limite de 1% de



enxofre. Os armadores de longo curso relataram que, no começo, houve necessidade de segregar a bordo dos navios os combustíveis com alto teor de enxofre e os novos com baixo teor, pois os sistemas a bordo não haviam sido originalmente projetados para o novo combustível. “Hoje as dificuldades de segregação foram praticamente eliminadas e a maior preocupação passou a referir-se à qualidade do combustível com baixo teor de enxofre, a qual é variada ao redor do mundo, obrigando atenção especial das tripulações para não deixar que lotes de diferentes qualidades e origens se misturem”, explicou o diretor executivo do Centronave, Claudio Loureiro.

A DPC ressaltou que os dados disponíveis ainda são incipientes para que seja afirmada, com segurança, qual foi a redução em termos de dióxido de enxofre, decorrente do consumo do VLSFO. No entanto, estudos realizados em cidades portuárias europeias verificaram, por meio de trabalho de campo, que houve uma melhora nos índices de comorbidades cardiorrespiratórias nas populações das cidades portuárias, podendo ser associada à redução do teor de enxofre dos combustíveis consumidos. As emissões são calculadas a partir do teor de enxofre do óleo combustível consumido.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/02/2021



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006