

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 028/2021
Data: 15/02/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PROGRAMA BR DO MAR ENTRA NA PAUTA DO SENADO.....	4
TERMINAIS DEVEM ADERIR A NOVO SISTEMA DA RECEITA FEDERAL	5
JUSTIÇA LIBERA PAGAMENTO DO SSE EM NAVEGANTES.....	6
PORTO DE SANTOS SUSPENDE PEDIDO DE DOAÇÃO DE ESTUDOS.....	7
FREDERICO BUSSINGER: DA FIPS PROPOSTA À FERROVIA PORTUÁRIA NECESSÁRIA: DESAFIOS À FRENTE.....	7
PORTAL PORTO GENTE	9
PORTO PROFISSIONAL PARA TER AGILIDADES NEGOCIAL E OPERACIONAL.....	9
DIÁRIO DO LITORAL – SP	9
PROJETO PARA 'NAVIOS-BOMBA' GERA PETIÇÃO ONLINE NA BAIXADA SANTISTA	9
AGÊNCIA CNT DE NOTÍCIAS	11
CNT APOIA PEC APRESENTADA PELO PRESIDENTE DA FRENLOGI EM FAVOR DA INFRAESTRUTURA	11
JORNAL PORTUÁRIO	12
ANTUÉRPIA E ZEEBRUGGE ANUNCIAM FUSÃO.....	12
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	12
TENDÊNCIAS DA CONTEINERIZAÇÃO NA AMÉRICA LATINA E SEU IMPACTO NO PLANEJAMENTO PORTUÁRIO.....	12
FENOP INTEGRA CONSELHO FEMININO DO FÓRUM BRASIL EXPORT	13
ARTESP E ECOVIAS TESTAM NOVO CANAL DE COMUNICAÇÃO “SOS ECOVIAS” NA RODOVIA IMIGRANTES (SP-160).....	14
AS MUDANÇAS NECESSÁRIAS PARA OS PORTOS DA AMÉRICA LATINA PARA O SÉCULO 21 E A TRANSFORMAÇÃO DIGITAL.....	15
PROCURADOR-GERAL DE JUSTIÇA MILITAR VISITA O COMPLEXO NAVAL DE ITAGUAÍ.....	16
PORTO DE IMBITUBA CONCLUI OPERAÇÃO DE CABOS PARA TRANSMISSÃO DE ENERGIA ELÉTRICA.....	17
MONEYTIMES	17
RUMO: ESQUEÇA A QUEDA DE 98% DO LUCRO; UMA SAFRA RECORDE DE GRÃOS ESTÁ POR VIR.....	17
MOVIMENTOS RECENTES PODEM LEVAR A UMA RECUPERAÇÃO MAIS ACENTUADA DA COSAN	19
ISTOÉ - DINHEIRO	19
MORADORES DE MACEIÓ ENTRAM COM AÇÃO CONTRA BRASKEM NA HOLANDA	19
TRÁFEGO NA RODONORTE, OPERADA PELA CCR, CAI 2,3% NA SEMANA DE 5 A 11 DE FEVEREIRO	20
ITAIPU: LANÇAMENTO DA REVITALIZAÇÃO DE FURNAS SERÁ NO DIA 25, COM BOLSONARO	21
PLANO DE GUEDES É APROVAR AUXÍLIO EMERGENCIAL EM 3 SEMANAS	22
JORNAL O GLOBO – RJ	23
AUXÍLIO EMERGENCIAL: GOVERNO E CONGRESSO CHEGAM A ACORDO POR MEDIDAS DE AJUSTE FISCAL PARA RETOMADA DO PAGAMENTO.....	23
BOLSONARO ENVIA AO CONGRESSO PROJETO QUE ALTERA ICMS SOBRE COMBUSTÍVEIS.....	25
CHINA SUPERA EUA E SE TORNA MAIOR PARCEIRO COMERCIAL DA UE, NOVO CAPÍTULO DA DISPUTA ENTRE AS POTÊNCIAS	26
BOLSONARO QUER QUE ESTADOS DEFINAM NOVA REGRA DE COBRANÇA DO ICMS DE COMBUSTÍVEIS.....	28
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	28
GOVERNO QUER POU PAR R\$ 500 MI COM IMÓVEIS	28
GLENOCORE DOMINA COMPRA DE AÇÕES EM IPO DA CSN MINERAÇÃO.....	30
A QUALIDADE DOS SERVIÇOS PÚBLICOS	30
VALOR ECONÔMICO (SP)	32
CONCESSIONÁRIA DA USINA JIRAU INICIA REESTRUTURAÇÃO.....	32
EDF MIRA LEILÕES DE ENERGIA PARA EXPANDIR GERAÇÃO A GÁS	33
PPSA: UNIÃO TEVE DIREITO A 2,9 MILHÕES DE BARRIS DE PETRÓLEO DO PRÉ-SAL EM 2020.....	34
PARA USIMINAS, PIB DO BRASIL DEVERÁ CRESCER 3,5% ESTE ANO.....	35
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	36
FILA PARA ESCOAR SOJA POR RIO DA REGIÃO NORTE CHEGA A 3.000 CAMINHÕES.....	36
GUEDES PLANEJA MEDIDAS ANTICRISE EM 2021 MENOS DEPENDENTES DO TESOURO.....	37
INFORMATIVO DOS PORTOS	39
GIGANTE DOS NAVIOS CONFIRMA INCURSÃO NO TRANSPORTE AÉREO	39



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 028/2021
Página 3 de 40
Data: 12/02/2021
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	40
MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	40



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PROGRAMA BR DO MAR ENTRA NA PAUTA DO SENADO

Projeto deve ser votado em menos de um mês, caso contrário pode impedir que outros temas sejam discutidos pelos parlamentares

Por Fernanda Balbino - Da Redação



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.143074:1613246913/Navio-alianca-porto-de-santos.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=6eeaa36&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.143074:1613246913/Navio-alianca-porto-de-santos.JPG?f=2x1&pf=6eeaa36&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

BR do Mar entra na pauta do Senado (Foto: Carlos Nogueira/AT)

O projeto de lei que institui o Programa BR do Mar e prevê incentivos à cabotagem no País deve ser votado em menos de um mês no

Senado Federal. Caso contrário, vai travar a pauta e impedir que outros temas sejam discutidos. Segundo o relator da proposta, o senador Nelsinho Trad (PSD-MS), a expectativa é de que o texto seja pautado até a primeira quinzena do mês que vem.

O parlamentar é o relator da matéria desde dezembro do ano passado, quando o projeto deixou a Câmara dos Deputados para análise no Senado. Ele é médico e não tem grande proximidade com o setor portuário. Mas, por ser do Mato Grosso do Sul é bastante ligado ao setor do agronegócio, que pode ser beneficiado pela expansão da cabotagem.

“Gosto de desafios, me apresentaram o projeto e venho abraçando o assunto, ouvindo especialistas e me colocando como neutro para o melhor resultado nessa relatoria”, destacou Trad.

O parlamentar afirma que várias reuniões foram realizadas sobre o tema tanto com o setor público, quanto com o privado. No próximo dia 23, um encontro com diversas entidades que representam operadores portuários terá como pauta a cabotagem.

Além de representantes da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), participarão as associações que fazem parte da coalizão pró-BR do Mar. Neste caso, a prorrogação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) também deverá ser pauta.

Trata-se do benefício fiscal criado para incentivar o investimento em modernização e ampliação do setor portuário. O Reporto, que perdeu a validade em 31 de dezembro, deverá ser prorrogado por mais um ano através do projeto BR do Mar.

“O PL era aguardado há algum tempo com grande expectativa pelo mercado. E cabe destacar que entre os objetivos do BR do Mar estão: incrementar a oferta e a qualidade do transporte; incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte; ampliar a disponibilidade de frota no território nacional; incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais; estimular o desenvolvimento da indústria naval nacional entre outros. Não tenho dúvidas de que o projeto é um novo marco no transporte marítimo”, destacou Trad.

Segundo o parlamentar, o projeto é prioridade da pauta do Governo Federal. “Chegou ao Congresso Nacional em regime de urgência e seu prazo se esgota no dia 10 de março. Depois desse prazo, ele trava a pauta de votações do plenário”.

Projeto

Segundo o texto aprovado pela Câmara dos Deputados, com o BR do Mar, as empresas poderão afretar embarcações a casco nu, o que significa alugar um navio vazio para uso na navegação costeira. A matéria também libera progressivamente o uso de navios estrangeiros entre portos brasileiros, mesmo que os cargueiros tenham sido construídos fora do País.

Foi ampliado de três para quatro anos o tempo de transição para o afretamento de navios estrangeiros. De acordo com o texto, após um ano de vigência da lei, as empresas poderão afretar duas embarcações. No segundo ano, três. E no terceiro ano, quatro navios. A partir daí, não haverá limite para afretamento, observadas condições de segurança definidas em regulamento.

As embarcações estrangeiras devem usar a bandeira do país de origem. Ela vincula algumas obrigações legais, desde comerciais, fiscais e tributárias até trabalhistas e ambientais.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 14/02/2021

TERMINAIS DEVEM ADERIR A NOVO SISTEMA DA RECEITA FEDERAL

A não utilização do Módulo Recintos do Portal Único de Comércio Exterior (Siscomex) poderá causar multas de, no mínimo, R\$ 5 mil

Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.143076:1613247215/Terminal-BTP-conteineres-Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=610ad38&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.143076:1613247215/Terminal-BTP-conteineres-Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&pf=610ad38&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Dados referentes à movimentação física de pessoas, veículos e cargas devem ser inseridos no sistema (Foto: Carlos Nogueira/AT)

A partir deste semestre, os terminais e recintos alfandegados de todo o País deverão se adequar ao novo sistema eletrônico da Receita

Federal. A não utilização do Módulo Recintos do Portal Único de Comércio Exterior (Siscomex) poderá causar multas de, no mínimo, R\$ 5 mil, caso os dados referentes à movimentação física de pessoas, veículos e cargas não sejam disponibilizados no sistema.

A centralização de informações aduaneiras no Portal Siscomex segue o que foi estabelecido pelo Acordo de Facilitação de Comércio. De acordo com a aduana, o Módulo Recintos visa melhorar o gerenciamento de riscos e o controle aduaneiro, conseqüentemente tornando o processo aduaneiro mais ágil.

Segundo a Receita Federal, a ferramenta reduz o número de informações obrigatórias (cerca de 1.045 tipos de dados diferentes a serem oferecidos para cerca de 185, uma redução de 82%). São informações que já são disponibilizadas, mas cada recinto realiza os procedimentos em sistema próprio.

O que mudará é a forma de informar. Isso vai facilitar o trabalho da Receita no controle de movimentação de cargas, veículos e pessoas nas áreas sob controle aduaneiro.

O Módulo Recintos está em fase de testes e, quando estiver totalmente implantado, deverá receber 22 informações para a Receita Federal. Novembro foi o primeiro prazo fornecido para adequação pelos terminais, de maneira facultativa. Depois disso, o prazo estipulado é de 90 dias para que todos estejam em conformidade.

Apenas em Santos existem 58 terminais alfandegados. Segundo a Receita, 20 deles já se integraram na fase piloto. Em todo o País, são mais de 380 para serem atendidos em um curto espaço de tempo.

Até agora, poucos começaram o processo de implantação, que requer a participação de um especialista e a integração por meio de um software. Ao todo, a IPort Solutions investiu cerca de R\$ 3 milhões para o desenvolvimento do programa, que conta com a participação de 40 profissionais. Eles são capazes de implantar o software em até 10 terminais simultaneamente num prazo de 60 dias.

Trata-se do iCompliance. Ele coleta todas as informações operacionais do terminal, envia para a Receita Federal, valida e retorna para o cliente.

“O nosso diferencial, baseado na questão inovação está em fazer, por exemplo, o agendamento antecipado e o registro de entrada por um totem de autoatendimento, no qual não é necessário falar com ninguém para que se cumpram as normas da Receita Federal e se tenha acesso a área alfandegada. Além disso, temos uma equipe de profissionais onde desenvolvemos esses sistemas dentro de casa e não fazemos a venda do licenciamento do sistema”, explicou o sócio-diretor da IPort Solutions, Vander Serra de Abreu.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 14/02/2021

JUSTIÇA LIBERA PAGAMENTO DO SSE EM NAVEGANTES

O SSE se refere ao procedimento de separação de contêineres no pátio da instalação portuária, para o envio a outros terminais e recintos alfandegados, em um prazo de até 48 horas

Por Fernanda Balbino - Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.105295:1592345982/Navio-APL-Paris-de-Singapura.jpeg?f=2x1&\\$p\\$f=e42b011&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.105295:1592345982/Navio-APL-Paris-de-Singapura.jpeg?f=2x1&pf=e42b011&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Justiça libera pagamento do SSE em Navegantes (Foto: Divulgação)

A juíza federal Adverci Rates Mendes de Abreu, da 20ª Vara Federal, restabeleceu o direito da Portonave de ser remunerada pelos serviços de Segregação e Entrega de Contêineres (SSE)

prestados aos terminais e recintos alfandegados. Com isso, o Porto de Navegantes (SC) está autorizado a voltar a cobrar pela prestação do serviço.

O SSE se refere ao procedimento de separação de contêineres no pátio da instalação portuária, para o envio a outros terminais e recintos alfandegados, em um prazo de até 48 horas. Neste processo, após solicitação, a carga é colocada em um espaço específico da empresa, o que, para ela, caracteriza um serviço extra. O preço pago por essa atividade também é conhecido como Taxa de Movimentação no Terminal 2 (THC-2).

A ação judicial foi iniciada pela Portonave após decisão provisória do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) no último dia 3. Nessa data, o órgão acatou, por 5 votos a 2, recurso de um terminal retroportuário e determinou a suspensão da cobrança do SSE até o final do processo.

O Cade ainda determinou multa diária de R\$ 20 mil em caso de descumprimento da medida.

Segundo a juíza 20ª Vara Federal, já existe regulação setorial da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que autoriza expressamente a cobrança.

Para a Portonave, a decisão liminar que determinou a suspensão da medida preventiva do Cade foi acertada ao revelar que a medida pode gerar desregulação prejudicial do mercado portuário. Procurado, o Cade informou que vai recorrer da decisão.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 13/02/2021

PORTO DE SANTOS SUSPENDE PEDIDO DE DOAÇÃO DE ESTUDOS

A decisão de suspender o chamamento foi publicada na edição de sexta-feira (12) do Diário Oficial da União

Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.142982:1613228715/Porto-de-Santos-Estudo.png?f=2x1&\\$p\\$f=0f631de&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.142982:1613228715/Porto-de-Santos-Estudo.png?f=2x1&pf=0f631de&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Porto suspende pedido de doação de estudos (Foto: Carlos Nogueira/AT)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) suspendeu o chamamento público aberto para a doação de estudos para embasar a licitação de um terminal de passageiros na região dos armazéns históricos degradados do Valongo. A previsão era de que os trabalhos fossem encaminhados ao Governo Federal no próximo ano.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) suspendeu o chamamento público aberto para a doação de estudos para embasar a licitação de um terminal de passageiros na região dos

A decisão de suspender o chamamento foi publicada na edição de sexta-feira (12) do Diário Oficial da União. Procurada, a APS não revelou os motivos da suspensão desse chamamento público. Em nota, a empresa afirmou que “republicará o chamamento público para que permaneça aberto em caráter permanente”. A data em que isso ocorrerá não foi revelada.

O plano de implantar um terminal de passageiros no Valongo é antigo. Há quase dez anos, em 2011, a Prefeitura de Santos contratou estudos para a implantação de um complexo de turismo e lazer naquela região. Mas a ideia não avançou e o trabalho nunca saiu do papel.

Atualmente, o Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, na região de Outeirinhos, conta com apenas um ponto de atracação. Quando há escala de mais de um navio, as embarcações são atracadas em berços das proximidades.

Como consequência, operações de carga e descarga de mercadorias são paralisadas. E os turistas são obrigados a fazer de ônibus o trajeto entre a instalação portuária e os transatlânticos.

De acordo com os planos da Autoridade Portuária, após 2038, com a finalização do contrato do atual terminal de passageiros, a área deverá ser destinada para granéis minerais de desembarque. Até lá, estão mantidas as operações no Concais.

Além disso, as projeções do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do cais santista, apontam que, em 2040, 844 mil passageiros são esperados a bordo de navios de cruzeiros em Santos.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 12/02/2021

FREDERICO BUSSINGER: DA FIPS PROPOSTA À FERROVIA PORTUÁRIA NECESSÁRIA: DESAFIOS À FRENTE

O projeto e a governança da FIPS já são amplamente aceitos e caminham para serem consolidados

Por Frederico Bussinger

“Inútil dormir que a dor não passa”

(Bom Conselho, de Chico Buarque e Maria Bethânia)

“Vamos botar de lado os, entretanto e partir logo pros finalmente”

(Odorico Paraguaçu em O Bem-Amado, de Dias Gomes)

“Comunidade portuária pede inclusão da Ferradura na malha do Porto”, manchete destacada de A Tribuna, nesta quinta-feira (11), capta bem o eixo e a conclusão principal da recente audiência pública sobre a proposta de uma nova concessão da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS), planejada pela Autoridade Portuária de Santos (APS).

Dito de outra forma: o projeto e a governança da FIPS já são amplamente aceitos e, salvo um detalhe aqui, outro ali, caminham para serem consolidados. O problema passa a ser o que poderia ser denominada FEPS – Ferrovia Externa do Porto de Santos (malhas ferroviárias entre o sopé da Serra e a FIPS): foi o depreendido da maioria das intervenções.

Também interessante observar (como, de certo modo, o fora na audiência dos portos capixabas): i) o reconhecimento, ainda que implícito, da importância do poder público (na regulação e com sua “golden share”); ii) idem em relação à função de autoridade administradora (há muito reduzida a um ativo); iii) audiência, convocada para obter “contribuições” (em geral técnicas e formais), como espaço de mobilização e apoio político-administrativo.

A concessionária MRS, que explora as linhas entre o sopé da Serra do Mar e o complexo marítimo, procura tranquilizar a comunidade portuária: na sua intervenção, como também já fizera em recente webinar (24m15s), reconhece os desafios, mas assegura investimentos necessários a tempo e a hora. Para isso, resgata fatos e dados da sua atuação no Porto até hoje.

Mas os usuários não parecem tão seguros: crescem vozes pró fusão da FEPS com a FIPS, tema até aqui em geral tratado com circunlóquios (cerca-lourenço). P.ex: “... que os preceitos que estão sendo colocados na FIPS, de rateio de custos, de investimentos, de melhoria de eficiência, estejam também presentes no restante das linhas férreas do Porto” (1h20m55s).

Sem rodeios: a malha da MRS na Baixada, por essa ideia, seria incorporada ao escopo da FIPS, passando a ser gerida por um único “arranjo associativo” empresarial. Outros desdobramentos: i) na renovação da MRS, sua malha da Baixada precisaria ser excluída da “base de ativos” da “Malha Sudeste” (designação do contrato original); ii) essa malha deixaria de estar regida por um contrato de concessão, passando a sê-lo pela “modelagem cooperativa” proposta para a FIPS; iii) assim, SMJ, deixaria de estar regulada pela ANTT. Ela concorda?

Mas... “no meio do caminho tinha (tem) uma pedra”, como diria Drummond! Possivelmente mais de uma!

Respeito a contratos e segurança jurídica foram termos muito ouvidos na audiência. A MRS, aparentemente, trata a renovação antecipada como direito, bem assim, líquido e certo. O contrato prevê a renovação, mas “a exclusivo critério da concedente”, que “verificada sua conveniência e oportunidade... definirá as condições técnico-administrativas e econômico-financeiras necessárias à prorrogação do contrato”. Dúvida: a exclusão da malha da Baixada do escopo do contrato renovado da MRS violaria a segurança jurídica? Até agora não se tratou disso publicamente.

Mas o maior obstáculo deverá ser o econômico-financeiro: a MRS informa que sua capacidade de atendimento crescerá de 63 (2021) para 109 Mt (2056). Ou seja, um potencial da ordem de 3.075 Mt ao longo de 35 anos. O Ato Justificatório da FIPS informa (4.27) que o valor cobrado pela MRS pelo direito de passagem é R\$ 240,15/mil TKU (valor recentemente reajustado em 30,93% pelas Resoluções nº 32 e 33 da ANTT: R\$ 314,43/mil TKU). Por que e como a MRS abriria mão dessa (monopolista) receita?

Há desafios e tarefas à frente. E a areia da amпуheta segue caindo.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 12/02/2021



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

PORTO PROFISSIONAL PARA TER AGILIDADES NEGOCIAL E OPERACIONAL

Editorial Portogente

Não existe escola econômica que assegure prosperidade a um país da dimensão e da conjuntura do Brasil, sem portos com produtividade

Desde o século seguinte ao que o Cabral descobriu o Brasil, este ano é a primeira vez que não acontece carnaval em Recife, onde ele teve origem. A tragédia mundial da pandemia persiste, desafiando a ciência. Há muitas incertezas. O programa de vacinação acelera, mas não se percebe quando a vida normal retornará.

Não menos incerto está o programa de desestatização dos portos brasileiros. Portos, desde os fenícios, 1.200 A.C., são um tema desafiador; não é para amador nem visões rasas. O Brasil, entretanto, tem competência técnica para fazer a reforma necessária, que responda às exigências do novo comércio internacional. Porém, tem escassez de tempo para fazer, sem margem para erro, o que precisa ser feito: gerar eficiência portuária.

Decerto, o exportador e importador brasileiros, por questões econômicas e infraestrutura financeira, para competirem com a agilidade do mercado globalizado, necessitam de portos que garantam produtividade do seu justo capital. Ao contrário de ser um caso de polícia federal prender os diretores da autoridade portuária, como aconteceu faz pouco tempo, no Porto de Santos, o principal porto do País e utilizado como curral político.

A eleição do Congresso foi uma vitória de Pirro, de alto preço; uma batalha que ainda continua a ser jogada. Uma continuação de negociações políticas, que são realizadas no clima de uma acirrada campanha eleitoral. Num cenário de animosidade, de um jogo de probabilidades e oportunidades. Diante tantas incertezas, a reforma portuária precisa ser uma proposta robusta e densa, para conseguir avançar e concretizar uma nova abertura dos portos do Brasil ao progresso do mundo. E para não perder o navio da história.

Somente um modelo de Porto que assegure a produtividade do capital de uma economia transnacional poderá sonhar com alcançar o patamar dos portos asiáticos, prometido pelo candidato a presidente Jair Bolsonaro. Daí os grandes portos mundiais pensarem de forma dinâmica, como na fusão em curso dos belgas Antuérpia e Zeebrugge, para se tornarem o segundo maior porto da Europa

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 15/02/2021



DIÁRIO DO LITORAL – SP

PROJETO PARA 'NAVIOS-BOMBA' GERA PETIÇÃO ONLINE NA BAIXADA SANTISTA

O Grupo de Atuação Especial de Defesa do Meio Ambiente ajuizou uma ação civil pública para parar obras do terminal

Por Carlos Rattton08h21

Cerca de 35 entidades - sindicais, de proteção ao meio-ambiente, de movimentos populares e coletivos - iniciaram uma petição online contra o Projeto Estrutural de Suprimentos de Gás na Baixada Santista, empreendimento que prevê a instalação de um terminal portuário para estocagem e vaporização de gás natural liquefeito (GNL) em navios (já conhecidos "navios-bomba"), um gasoduto marítimo e terrestre e um City Gate em Cubatão para a distribuição do gás.



https://cdn.diariodolitoral.com.br/img/c/300/200/dn_arquivo/2021/02/liquified-natural-gas-2-reproducao-531481-535620.jpg

*Especialistas lembram que a vinda de possíveis navios-bomba aumenta os riscos para a região. Gaema também tem essa opinião.
Foto: Reprodução*

Os idealizadores da petição pedem adesão de autoridades nacionais e internacionais para que se afaste o atracadouro de descarga e vaporização para longe de zonas urbanas, em mar aberto, para mais de 10 quilômetros de distância da costa; que se modifique o traçado da tubulação de modo que não atravesse rios

que sofram dragagens ou que mantenha proximidade de populações urbanas; e se modifique o sistema de vaporização do projeto, de sistema aberto para sistema fechado.

A questão não é novidade para os leitores do Diário do Litoral. Entre 12 e 18 de janeiro do ano passado, um alerta foi dado por intermédio de cinco reportagens exclusivas. Em dezembro de 2019, o Ministério Público (MP) anunciou que o Grupo de Atuação Especial de Defesa do Meio Ambiente (Gaema) ajuizou uma ação civil pública para interromper as obras do futuro terminal.

A inicial da ação cita pareceres técnicos que revelaram diversos riscos nas instalações. Dentre eles, potenciais danos à população exposta permanentemente às ameaças de incêndios e explosões de gás natural. A promotora de Justiça Almachia Zwarg Acerbi, que assina a inicial, aponta que o risco de acidente com vítimas fatais poderia ser evitado se o empreendimento estivesse em local afastado da costa.

A responsabilidade do projeto é da empresa TRS - Terminal de Regaseificação de GNL de São Paulo S/A, do município de Santos, e da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb). A investigação do caso iniciou-se em 2018 com um inquérito civil para acompanhar o licenciamento ambiental.

O projeto prevê a passagem dos navios metaneiros pelo canal de Santos, a transferência e regaseificação do gás natural no terminal, o transporte por gasoduto com trechos próximos de áreas de moradia e indústrias, além de operações de reacondicionamento, redução de pressão, odorização e distribuição do gás em um City Gate, às margens da Rodovia Cônego Domênico Rangoni, que possui tráfego intenso de veículos.

PERCURSO

Pelo MP, foi ressaltado que outro ponto crítico é o trajeto dos navios metaneiros, que irão percorrer toda a extensão do canal de Santos por aproximadamente 15 quilômetros, próximos da costa e sem uma análise de risco de eventual colisão ou abalroamento.

Dentre os impactos ambientais apontados na inicial estão a dragagem da área destinada ao terminal; a disposição final do material removido; o lançamento contínuo dejetos contendo hipoclorito de sódio nas águas marinhas, atingindo diretamente local importante para a vida de aves, e o aumento de poluentes atmosféricos.

O terminal marítimo foi projetado para ocupar a área Porto de Santos nas proximidades da Ilha dos Bagres e fora dos limites do porto organizado. O gasoduto deverá, em seus trechos marítimo e

terrestre, atravessar importantes áreas de manguezais, rios da Baixada Santista, Área de Preservação Ambiental Marinha do Litoral Centro e as Zonas de Amortecimento do Parque Estadual Serra do Mar Núcleo Itatinga Pilões e do Parque Estadual Xixová-Japuí, além de ferrovia e rodovia.

Nos pedidos à Justiça, o Gaema ressalta que devem ser feitos estudos adequados, que respeitem o manual da Cetesb, principalmente nos aspectos mais críticos apontados na ação e que o empreendimento deve contemplar alternativas tecnológicas e locais.

A ação também pleiteia a indenização por danos materiais e morais coletivos para reparar os prejuízos ao meio ambiente e "indenização pelo dano moral, diante da tensão que o empreendimento enseja a toda população da Baixada Santista, que perde a tranquilidade ao saber que existe um 'navio bomba', em plena atividade, tão próximo de seus lares e familiares".

REPORTAGENS 2020

Em 12 janeiro, foi alertado o projeto do terminal e 'navios-bomba'. No dia 14, que a promotora deu prazo para a empresa esclarecer todas as dúvidas ambientais. No dia seguinte (15), prefeituras de Santos e Cubatão estavam apreensivas. Dia 17, um vazamento de gás servia como alerta regional no Polo Industrial de Cubatão e Porto de Santos e, no dia 18, o Centro de Apoio Operacional à Execução (CAEX) informava que o Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) oferecido pela empresa era insuficiente.

EMPRESA

Na época, a empresa garantia que o projeto seria de suma importância para o desenvolvimento sustentável do Estado e em especial da Baixada Santista, pois permitiria acesso a uma fonte de energia limpa, segura e competitiva, que traria benefícios para a o polo industrial da região e para os demais segmentos de consumo de gás natural: comercial, residencial e transporte, além de gerar empregos.

Fonte : *Diário do Litoral - SP*

Data : 15/02/2021

AGÊNCIA **CNT** DE NOTÍCIAS

AGÊNCIA CNT DE NOTÍCIAS

CNT APOIA PEC APRESENTADA PELO PRESIDENTE DA FRENLOGI EM FAVOR DA INFRAESTRUTURA



<https://setcesp.org.br/wp-content/uploads/2020/11/transportes-geral-ajustado-so-980x490.png>

O senador Wellington Fagundes (PL/MT) apresentou, nesta semana, uma proposta de emenda à Constituição (PEC) que, se aprovada, será de grande importância para a renovação da infraestrutura de transporte do país. O texto encaminhado pelo senador, que é presidente da

Frenlogi (Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura), propõe que 70% dos recursos arrecadados com outorgas onerosas relativas a serviços e obras de transportes sejam reinvestidos no próprio setor.

Fruto do diálogo entre a Frenlogi e a Confederação Nacional do Transporte (CNT), a proposta busca sanar a insuficiência de investimentos públicos em infraestrutura, cujos ativos depreciam por falta de manutenção. "A PEC aponta um caminho viável para a superação desse déficit crônico, que tanto prejudica o desenvolvimento e a força produtiva do país", comentou o presidente da CNT, Vander Costa.

Segundo o levantamento Conjuntura do Transporte, lançado no início do mês pela CNT, os investimentos em infraestrutura de transporte vêm diminuindo ano após ano no Brasil. Essa limitação orçamentária compromete diversos tipos de infraestrutura de transporte – rodoviária, ferroviária, aeroviária e aquaviária. “Ocupamos posições muito baixas nos mais diversos rankings de infraestrutura pelo mundo. Tal sucateamento é um dos principais componentes do chamado ‘custo Brasil’”, reforçou Wellington Fagundes.

Como justificativa, a PEC destaca a importância de que os valores da outorga possam ser canalizados para obras de infraestrutura em áreas mais carentes e que tenham sido preteridas anteriormente. O reinvestimento seria de cerca de R\$ 7 bilhões ao ano. Segundo a assessoria do parlamentar, a proposta é totalmente compatível com a prudência fiscal, pois não cria gastos adicionais para a União.

Fonte : Agência CNT de Notícias

Data : 15/02/2021

JORNAL PORTUÁRIO

JORNAL PORTUÁRIO

ANTUÉRPIA E ZEEBRUGGE ANUNCIAM FUSÃO

Os portos de Antuérpia e de Zeebrugge anunciaram formalmente a sua fusão, que originará o segundo maior porto da Europa, capaz de rivalizar com Roterdão.

Por: @jornalportuario



<https://jornalportuario.com.br/upload/paginainfo/2021/2/13840/small/antu-rpia-e-zeebrugge-anunciam-fus-o.jpg>

Juntos, Antuérpia e Zeebrugge valem 13,8 milhões de TEU (números de 2020), mas os seus responsáveis dizem que a fusão “vai muito para além de toneladas e TEU”. Assim: “a ambição é criar o primeiro porto mundial que reconcilie a economia, as pessoas e o clima”.

As negociações para a fusão entre as cidades de Antuérpia e de Bruges iniciaram-se em 2018. O acordo terá ainda de passar pelo crivo das autoridades da concorrência. Annick De Ridder, actual presidente do porto de Antuérpia, será a presidente do futuro porto de Antuérpia-Bruges, tendo como vice-presidente Dirk De Fauw, presidente da Câmara e presidente do porto de Zeebrugge. O CEO da Autoridade Portuária de Antuérpia, Jacques Vandermeiren, manterá as funções na nova entidade.

“Estamos a caminho de nos tornarmos o porto global da Europa, e estamos também a reforçar a nossa posição como o mais importante porto de contentores em tonelagem [157 milhões de toneladas], um forte porto ro-ro e um dos maiores nos granéis”, sublinhou Annick De Rider.

Fonte : Jornal Portuário

Data : 15/02/2021



SOPEP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

TENDÊNCIAS DA CONTEINERIZAÇÃO NA AMÉRICA LATINA E SEU IMPACTO NO PLANEJAMENTO PORTUÁRIO

Informação: Mundo Marítimo (15 de fevereiro de 2021)

Por que o envio de contêineres aumentou nos últimos anos? Existem muitas teorias a esse respeito, principalmente ligadas à globalização, acordos de livre comércio, aumento do poder aquisitivo das pessoas, proliferação do e-commerce e uma cadeia logística mais ampla que percorre o mundo. Conhecer os detalhes do que impulsiona esse crescimento é fundamental para o desenvolvimento de políticas portuárias, planejamento e projeção de infraestrutura e outros elementos-chave.

Mundo Marítimo acessou com exclusividade o relatório “Análise dos determinantes da containerização em países selecionados da América Latina, Ásia, Europa e África”, desenvolvido por Silvana Sánchez Di Domenico, Consultora da Unidade de Infraestrutura da Divisão de Comércio Internacional e Integração da Comissão Econômica da América Latina e o Caribe (CEPAL), e Ricardo J. Sánchez, Chefe da referida Unidade, no âmbito das atividades do Acordo de Cooperação entre a CEPAL e o Governo da República da Coreia para o período 2017-2019, procuram esclarecer quais são essas tendências, para antecipá-las e assim projetar um desenvolvimento consistente.

No estudo, a região da América Latina é dividida pela América Central e América do Sul. Na zona centro-americana, foram selecionados para a amostra os países da Costa Rica, Panamá e Trinidad e Tobago, enquanto os países da América do Sul incluem Argentina, Brasil, Chile, Colômbia e Peru.

Desenvolvimento do PIB x / s

As estimativas do estudo são feitas para países selecionados da América Latina, Ásia, Europa e África, para o período de 2000 a 2018, onde independentemente da realidade particular de cada país, persiste a noção de que os contêineres mudaram a forma de fazer o transporte. troca. Por exemplo, entre as primeiras descobertas que vêm à tona, está a de que durante anos os analistas fixaram as suas vistas no PIB como um indicador chave, no entanto, no caso da containerização, este parâmetro “não é um preditor preciso do crescimento da demanda por contêineres” Lê o documento. Variáveis ??como a taxa de crescimento da manufatura, a composição de bens versus serviços e a pauta de exportações e importações são muito mais decisivas na identificação de padrões estruturais entre os diferentes países.

Outro fator importante em relação ao transporte de contêineres é que “ varia com os altos e baixos da economia e depende de investimento e financiamento de terminais de contêineres. A infraestrutura portuária é geralmente considerada um investimento de longo prazo [...] já todos os investidores terão interesse em transportar algumas análises de oferta-demanda, especialmente para prever a demanda por contêineres”, detalha o relatório, que também menciona “ o nível de realocação das indústrias manufatureiras, o escopo da containerização de cargas a granel e a relação por país entre bens e serviços, e entre bens manufaturados e commodities . “O relatório acrescenta que o tamanho do país e da população, a presença de fronteiras físicas com os países vizinhos, os fatores de demanda e oferta, o tamanho do setor manufatureiro (em porcentagem do PIB), a localização, a composição também têm impacto. cesta de exportação, taxas de carregamento de terminais e contêineres e eficiência portuária, entre outros considerados como causas internas de cada país. Por outro lado, fatores internacionais, como guerra comercial Estados Unidos-China, protecionismo, Brexit e outros conflitos geopolíticos ao redor do globo acabam influenciando os níveis de containerização e os volumes de comércio em contêineres nos países.

“ A expectativa é que haja um nível maior de contêineres nos países com maior nível de desenvolvimento ” , conclui o estudo. Nos países selecionados da América Latina, a taxa de containerização seguirá a tendência com relação às variáveis ??que quantificam os graus de industrialização, abertura e consumo interno das diferentes economias.

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

Data : 15/02/2021

FENOP INTEGRA CONSELHO FEMININO DO FÓRUM BRASIL EXPORT

Informação: FENOP (15 de fevereiro de 2021)

A Gerente Executiva da Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP), Maria Cristina Dutra, e a assessora parlamentar da entidade, Maria Clara Marques Soares, agora fazem parte do

Conselho Feminino do Brasil Export. Elas participaram da primeira reunião do grupo nesta quinta-feira (11/2).



https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/02/Comite-Mulher-11_02_2021-17_10_43-768x440.jpg

Gerente Executiva, Maria Cristina Dutra, e assessora parlamentar, Maria Clara Soares, foram convidadas para integrar o grupo

Esse é um dos nove conselhos técnicos do Fórum Brasil Export, todos voltados para o setor logísticos de portos e infraestrutura voltados para o fomento de estudos, discussões, comprometidos com a construção de um Brasil melhor e mais competitivo.

“A FENOP agradece o convite para participar desse Conselho e avaliamos que as discussões são sempre importantes para fomentar o setor”, disse Cristina Dutra. Ela complementou que “as mulheres estão ganhando espaço na área portuária e é preciso que o olhar feminino seja inserido em todos os setores, até naqueles que eram, até então, predominantemente masculino.”

O Conselho Feminino Brasil Export é presidido pela Presidente da Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (AbepH), Mayhara Chaves, e fará reuniões mensais, com temas variados.

*Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data : 15/02/2021*

ARTESP E ECOVIAS TESTAM NOVO CANAL DE COMUNICAÇÃO “SOS ECOVIAS” NA RODOVIA IMIGRANTES (SP-160)

Informação: ARTESP (15 de fevereiro de 2021)



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

Novo canal de atendimento gratuito permite ao usuário fazer o contato com o CCO sem gastar plano de dados do celular

A concessionária Ecovias de São Paulo, em parceria com a ARTESP – Agência de Transporte do Estado de São Paulo, faz uso da inovação e da tecnologia para trazer segurança e conforto ao usuário da Rodovia Imigrantes (SP-160). A concessionária colocou em teste o projeto “SOS Ecovias”, um canal de mensagens de texto totalmente gratuito, em que o motorista pode usar o celular, sem gastar o plano de dados, para falar com o Centro de Controle Operacional (CCO). Essa ferramenta tem como objetivo dinamizar o atendimento

de segurança na pista. O projeto piloto vai até o dia 28 de fevereiro e, após a data, será avaliada a implantação na rodovia.

O “SOS Ecovias” tem como objetivo facilitar o atendimento do usuário com a concessionária em momentos de necessidade. O canal de mensagens da SOS funciona via celular e com o veículo parado. O motorista deve entrar na página <http://sos.ecovias.com.br/>, via navegador de internet, clicar no botão “chat” e informar a sua ocorrência. O sistema tem geolocalização e permite que o envio de ambulância e guincho seja preciso e rápido. Ele está disponível em todo o trecho da Rodovia Imigrantes (SP-160) e dispõe de 100% de cobertura das operadoras de telefonia móvel. Vale ressaltar que o acesso à internet só permite falar com a concessionária, outras atividades não são possíveis de serem realizadas.

Mais um recurso

O novo projeto da Ecovias não vai substituir os outros serviços da concessionária e chega como mais um canal de comunicação com o motorista da rodovia. A solução proposta é complementar aos sistemas 0800 e call box, instalados em diversos pontos da rodovia, e não visa à substituição dos mesmos nesse momento.

Tecnologia Wi-Fi

O Programa de Concessão Rodoviária de São Paulo também oferece rede de wi-fi grátis para os usuários das concessionárias Entrevias, Ecopistas, ViaPaulista e Tamoios. O sistema está ativo na Rodovia Carvalho Pinto (SP-070), entre o km 126 e o km 134, administrada pela Ecopistas, assim como em 570 quilômetros de malha rodoviária concedida à Entrevias, em 287 quilômetros no trecho da Via Paulista, e entre os quilômetros 11 e 83 da Rodovia dos Tamoios (SP-099). O wi-fi gratuito permite aos usuários das rodovias acessar aplicativos e portais das concessionárias na internet, facilitando pedidos de socorro e acesso a informações sobre as rodovias.

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

Data : 15/02/2021

AS MUDANÇAS NECESSÁRIAS PARA OS PORTOS DA AMÉRICA LATINA PARA O SÉCULO 21 E A TRANSFORMAÇÃO DIGITAL

Informação: Mundo Marítimo (15 de fevereiro de 2021)



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/02/798-1-768x576.jpg>

Webinar conjunto entre IAPH e CIP-OEA

A pandemia trouxe consigo muitos desafios, mas agora estamos vendo os benefícios da adaptação às vicissitudes enfrentadas. Condições sanitárias como distanciamento social, junto com contato humano limitado e trabalho remoto levaram à transformação digital, um fenômeno que já estava se desenvolvendo, mas muito mais acelerado pela necessidade de usar a tecnologia em favor de manter os negócios em movimento. As portas não estão imunes a este problema, tendo que incorporar

processos digitais e automatizados em um período de tempo muito menor do que inicialmente considerado. É exatamente isso que o webinar “Enfrentando o Futuro: Desafios dos Portos e Avanços Projetados na América Latina e Caribe”, organizado conjuntamente pela Associação Internacional de Portos e Baías AIPB e a Comissão Interamericana de Portos CIP da OEA , à qual participou com exclusividade o Mundo Marítimo .

Por meio da apresentação de três estudos de caso, os participantes do evento virtual aprenderam sobre as diferentes maneiras como diferentes portos da América Latina enfrentaram os desafios do COVID-19 e como essas experiências podem servir de inspiração para outros da região em seu caminho para o Século 21 e transformação digital. A pandemia poderia acelerar a aceitação do formato de dados digitais em todas as entidades que lidam com mercadorias? Se a crise do COVID-19 for um catalisador, como será esse futuro? Leia o trecho do convite do evento.

O webinar foi apresentado por Mona Swoboda, gerente do programa CIP-OEA e moderado por Jorge Durán, Chefe do Secretariado, CIP-OEA, com comentários de Santiago García-Milà, presidente da AIPB e gerente geral adjunto do Porto de Barcelona. Patrick Verhoeven, Diretor Executivo da AIPB fez a abertura, juntamente com uma breve apresentação do programa de trabalho da associação para 2021.

Exemplos de transformação digital

Três estudos de caso mostraram maneiras diferentes de integrar a transformação digital às operações portuárias. Primeiro foi a vez da Jamaica, onde Dwain Powell, chefe de sistemas de comunidade portuária PCS da Autoridade Portuária da Jamaica, apresentou o sistema PCS

avançado do país caribenho, um exemplo de colaboração de dados entre interessados ??públicos e privados no país por meio de” uma plataforma neutra aberta que permite uma troca de informações segura e inteligente entre as partes interessadas públicas e privadas para melhorar a posição competitiva das comunidades marítima e aeroportuária“. O PCS da Jamaica tem iniciativas de facilitação do comércio entre os terminais do país e as autoridades governamentais, resultando em colaboração fluida de dados.” Em vez de nos concentrarmos em retirar o papel da operação, estamos procurando colaboração fluida de dados, procedimentos simplificados e dados seguros e interoperáveis transmissão” , diz Powell , destacando as conquistas de processos redesenhados, maior eficiência e automação por meio de papelada reduzida.

Tessa Major, vice-presidente da AIPB para a região da América Central e do Sul e diretora de negócios internacionais e inovação Porto do Açú, Brasil, fez uma apresentação sobre riscos e resiliência por meio de uma abordagem colaborativa entre a comunidade marítima local e internacional. “Diante do derramamento de óleo de 2019 no Brasil, a resposta da comunidade saiu em desacordo com as orientações das autoridades. Por isso, a administração do porto colocou em prática um projeto para definir a estratégia, as prioridades e as linhas de ação para lidar com o incidente na área portuária” afirma Major, que destacou as ações de coordenação interna e relações externas que levaram ao sucesso da gestão do desastre. Quanto à colaboração interna, o Porto do Açú faz parte do programa de força de trabalho do World Ports Sustainability Program (WPSP), que visa para combater os efeitos da Covid-19. “Trabalhamos no barômetro de impacto econômico do porto, monitorando as tendências portuárias por meio da coleta de informações semanais dos portos em todas as regiões. Essa ampla colaboração permitiu uma revisão contínua do impacto da Covid-19 nos portos.”

Por sua vez, a relação entre a cidade e o porto foi o tema da apresentação de Mónica Arias , assessora do presidente da Autoridade Portuária Nacional APN do Peru, mostrando a sustentabilidade da relação entre o porto de Callao e a cidade de Lima. “ Construimos a relação porto-cidade entre Callao e Lima com base em 7 pilares: governança, economia, meio ambiente, cultura, espaço, tecnologia e social. Esses pilares nos permitem organizar ações estratégicas que levem a uma relação e desenvolvimento sustentável”, diz ele o executivo da APN.

Santiago García-Milà, presidente da AIPB, encerrou o webinar com palavras de encerramento para toda a comunidade latino-americana, convidando a todos a fazer parte da associação e dar os passos necessários para a transformação tecnológica. O webinar faz parte de um ciclo bem sucedido de apresentações virtuais preparadas para o Sudeste Asiático, Europa e Sul da Ásia, onde os mesmos temas foram discutidos formando um debate interessante.

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

Data : 15/02/2021

PROCURADOR-GERAL DE JUSTIÇA MILITAR VISITA O COMPLEXO NAVAL DE ITAGUAÍ

Informação: Marinha do Brasil (15 de fevereiro de 2021)



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

Procurador-Geral de Justiça Militar conhece as oficinas da UFEM

O Procurador-Geral de Justiça Militar, Antonio Pereira Duarte, acompanhado de comitiva, visitou, em 4 de fevereiro, as instalações do Programa de Submarinos (PROSUB) no Complexo Naval de Itaguaí, localizado na Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

A comitiva assistiu à palestra sobre a estrutura, as atividades, os objetivos e prazos contratuais do PROSUB. Na sequência, percorreu as instalações da oficina de montagem da Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas (UFEM). Durante o percurso, as

autoridades conheceram a complexa montagem de estruturas, equipamentos e sistemas que estão sendo instalados no interior das seções do “Angostura”, quarto submarino na linha de produção do PROSUB. Na Área Sul, visitaram o Main Hall do Estaleiro de Construção, onde ocorre a montagem e integração de sistemas do “Tonelero” e o “Humaitá”, segundo submarino da Classe, lançado ao mar em dezembro de 2020, que se encontra em fase de preparação para realizar os testes de cais e porto. Na ocasião, a comitiva embarcou no Submarino “Riachuelo”, atualmente em fase final de testes para ser entregue ao Setor Operativo da Marinha do Brasil, em setembro deste ano. A visita foi encerrada nas instalações da Base de Submarinos da Ilha da Madeira.

O PROSUB é o maior programa de capacitação industrial e tecnológica na história da indústria da defesa no País. O Programa não apenas tem fortalecido a Base Industrial de Defesa com tecnologias de ponta, como também vem ampliando, entre seus objetivos estratégicos, o portfólio de nacionalização dos produtos e sistemas adquiridos para aplicação em todas as suas fases, desde a inauguração da UFEM até a construção e manutenção do primeiro submarino convencional com propulsão nuclear (SN-BR), contribuindo para a geração de empregos e para o desenvolvimento econômico do País.

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

Data : 15/02/2021

PORTO DE IMBITUBA CONCLUI OPERAÇÃO DE CABOS PARA TRANSMISSÃO DE ENERGIA ELÉTRICA

Informação: SC Par Imbituba (15 de fevereiro de 2021)

O material veio da Coreia do Sul e será utilizado em uma nova linha de transmissão de energia, que interligará a subestação localizada no município de Biguaçu (continente) a Ratonas, no norte da Ilha de Santa Catarina

Na última quarta-feira (10), desatracou do Porto de Imbituba a barça Z MAX XX, com aproximadamente 40 km de cabos destinados a abastecer a demanda de energia elétrica da Grande Florianópolis. A carga foi transferida do navio DA QING para a balsa, em operação de transbordo inédita em Santa Catarina.

O diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba, Luís Antonio Braga Martins, explica que a operação envolveu muito planejamento técnico e operacional, para que ocorresse da maneira mais assertiva e eficiente o possível. “Os benefícios sociais e econômicos que ela traz, com a expansão do sistema de energia elétrica, também nos deixa muito satisfeitos”, ressalta o administrador do Porto.

O material veio da Coreia do Sul e será utilizado em uma nova linha de transmissão de energia, que interligará a subestação localizada no município de Biguaçu (continente) a Ratonas, no norte da Ilha de Santa Catarina (Florianópolis). O projeto inclui a aplicação do material em trechos aéreos, subaquáticos e subterrâneos, que somam aproximadamente 28 km de extensão.

O diretor de Infraestrutura e Logística da autoridade portuária, Fábio Riera, reforça a capacidade do Porto de Imbituba para o recebimento de diferentes cargas e operações. “A expertise da comunidade portuária e o compromisso da SCPAR Porto de Imbituba têm proporcionado a diversificação do portfólio de atendimento e demonstra que estamos no caminho certo, cumprindo nossa missão para o desenvolvimento”, destaca Riera.

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

Data : 15/02/2021



MONEYTIMES

RUMO: ESQUEÇA A QUEDA DE 98% DO LUCRO; UMA SAFRA RECORDE DE GRÃOS ESTÁ POR VIR

Por Renan Dantas



<https://media.moneytimes.com.br/uploads/2021/02/rumo.jpeg>

De acordo com a Ágora Investimento, a queda foi provocada por preços mais baixos do frete ferroviário (Imagem: Divulgação/Rumo)

A queda de 98,5% no lucro líquido no quarto trimestre não foi suficiente para mudar o otimismo dos analistas com a Rumo (RAIL3).

A companhia reportou Ebitda, que mede o resultado operacional, ajustado de R\$ 776

milhões, 16% e 11% abaixo do estimado pelo Bradesco BBI e dos números de consenso.

De acordo com a Ágora Investimentos, a queda foi provocada por preços mais baixos do frete ferroviário.

A receita líquida ficou 3% abaixo do estimado pelo BBI e dos números de consenso.

O Ebitda ajustado foi 16% e 11% pior do que o projetado pelo BBI e pelo consenso, respectivamente, já que os preços de frete também caíram nas operações de contêineres.

“Acreditamos também que a Rumo está utilizando sua inteligência de mercado, reduzindo os preços para capturar o volume de milho no quarto trimestre em algumas regiões do estado de Mato Grosso”, aponta.

Já o BTG destaca que a empresa divulgou resultados ruins, abaixo das estimativas e do consenso, refletindo um ambiente mais competitivo e preços de combustível mais baixos.

Mesmo assim, a corretora continua a ver a tese de investimento da companhia como uma das melhores formas de participar do setor de infraestrutura, impulsionado por sólidos fundamentos de longo prazo.

“No futuro, esperamos que a empresa foque em sua capacidade, visando aumentar sua competitividade em regiões-chave”, afirmou.

Safra recorde à frente

A Ágora destaca que a Rumo irá se beneficiar de uma safra recorde de grãos no Brasil em 2021.

A safra de soja pode chegar a 132 milhões de toneladas (7 milhões de toneladas a mais na comparação anual). Dessas, 84 milhões de toneladas devem ser exportadas.

“Os estados de Mato Grosso e Rio Grande do Sul apresentarão crescimento nas exportações de soja, enquanto a Malha Central da Rumo está iniciando operações e irá capturar volumes de Goiás”, afirma.

Além disso, a safra de milho também deve bater novo recorde de 109 milhões de toneladas (6 milhões de toneladas a mais), com as exportações crescendo 5,7% no ano, atingindo 37 milhões de toneladas.

“Essa perspectiva positiva deve ser totalmente refletida nos números da Rumo para o segundo trimestre, já que janeiro é um mês sazonalmente fraco e fevereiro foi impactado por um atraso de 1 mês na semeadura de soja em 2020”, afirma.

E com a demanda maior, os fretes ferroviários devem ser ligeiramente mais altos.

Recomendação

A Ágora reiterou a recomendação de compra da Rumo, com preço-alvo de R\$ 31, potencial de alta de 56,5%.

O BTG também tem recomendação de compra, com preço-alvo de R\$ 28.

Fonte: MoneyTimes

Data : 15/02/2021

MOVIMENTOS RECENTES PODEM LEVAR A UMA RECUPERAÇÃO MAIS ACENTUADA DA COSAN

Por Diana Cheng



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

A Ativa Investimentos tem recomendação neutra e preço-alvo indicado de R\$ 79,85 para o papel da Cosan (Imagem: YouTube/Cosan)

Os resultados do quarto trimestre de 2020 da Cosan (CSAN3) vieram acima do esperado, na avaliação da Ativa Investimentos. A corretora gostou dos números apresentados pela companhia, uma vez que sinalizam que uma recuperação está em curso.

“O resultado consolidado do conglomerado revelou uma sólida melhora frente ao terceiro trimestre”, diz o analista Ilan Arbetman, em relatório divulgado ontem.

Por outro lado, os números continuam abaixo do desempenho reportado nos últimos três meses de 2019.

Um ponto positivo destacado pela Ativa foi a evolução da receita operacional líquida, que subiu 19,6% em relação ao terceiro trimestre e 8,1% no comparativo anual. O resultado foi puxado pelo desempenho da Raízen, tanto em açúcar quanto em etanol e combustíveis. Impulsionado pela maior moagem e pelo nível de preços, o segmento registrou um aumento considerável na demanda.

No geral, a Ativa acredita que a Cosan divulgou um bom resultado e pode se recuperar de maneira ainda mais acentuada com o cenário benéfico do açúcar e a reestruturação corporativa.

“Acreditamos que os movimentos de reorganização societária, bem como as recentes aquisições anunciadas, como a compra da Biosev (BSEV3), e o anúncio de novas estratégias envolvendo sua operação nos mercados de downstream onde atua, podem lhe deixar em posição mais confortável para trazer a celeridade, funding e estabilidade necessária à [...] retomada”, defende Arbetman.

A Ativa tem recomendação neutra e preço-alvo indicado de R\$ 79,85 para o papel da Cosan.

Fonte: MoneyTimes

Data : 15/02/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

MORADORES DE MACEIÓ ENTRAM COM AÇÃO CONTRA BRASKEM NA HOLANDA

Moradores de Maceió (AL) atingidos pelo acidente geológico associado a operações da Braskem na região ingressaram com uma ação coletiva contra a petroquímica na Holanda para buscar reparações. O país é a sede europeia do grupo brasileiro.

A empresa paralisou preventivamente toda a atividade de extração de sal-gema em maio de 2019, após um evento que afundou o solo de alguns bairros da capital alagoana e causou tremores de terra. O produto serve de matéria-prima para a produção de PVC.

No final do ano passado, a Braskem anunciou um acordo para encerrar duas ações civis públicas referentes ao evento. Os processos envolviam a compensação de moradores e a reparação socioambiental. A companhia estima que as provisões totais para bancar as compensações alcance R\$ 10 bilhões e já realocou mais de nove mil famílias, entre um total de 15 mil atingidas.

Na ação iniciada na Holanda, os moradores são representados pelo escritório PGMBM, que diz já ter casos contra grandes multinacionais, entre os quais os desastres de Brumadinho e de Mariana, envolvendo a Vale, ambos em Minas Gerais. O processo também conta com parceria do escritório brasileiro Neves Macieyewski, Garcia e Advogados, além do holandês Lemstra Van der Korst.

O PGMBM diz, em nota, que o grupo de moradores buscou a ação numa corte estrangeira devido à demora da justiça local e à falta de perspectiva de indenizações. Segundo o escritório, eles também alegam que o volume de indenizações é insuficiente.

Procurada, a Braskem afirmou que celebrou em dezembro acordos com as autoridades alagoanas para a compensação financeira e realocação de moradores em Maceió e para a reparação socioambiental dos bairros afetados pelo evento geológico. Lembrou ainda que os acordos encerraram as ações civis públicas relacionadas aos temas.

Segundo a companhia, o acordo para a realocação e compensação financeira dos moradores dos bairros afetados cobre toda a área atingida pelo fenômeno geológico (cerca de 15 mil imóveis) e mais de 99% das propostas de indenização apresentadas aos moradores dessa área até o momento foram aceitas.

A Braskem afirma ainda que a ação da Holanda envolve 15 pessoas físicas “que afirmam residir em Maceió” e que vem tomando as medidas judiciais cabíveis.

Retomada

Após a interrupção das atividades provocadas pelo evento geológico, a petroquímica decidiu retomar as operações na unidade de cloro e soda em Maceió no início de fevereiro, com o sal importado do Chile. A companhia diz que pesquisa outros pontos no Estado para a exploração da matéria-prima e garante que a extração não será feita mais em área urbana para evitar novos acidentes.

A Braskem também já havia apresentado a autoridades medidas para o encerramento definitivo da extração de sal e fechamento de seus poços em Maceió. Entre as ações, foi criada uma área de resguardo em torno de 15 poços com a realocação de pessoas e desocupação de cerca de 500 imóveis, “além do monitoramento contínuo das áreas vizinhas”.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 15/02/2021

TRÁFEGO NA RODONORTE, OPERADA PELA CCR, CAI 2,3% NA SEMANA DE 5 A 11 DE FEVEREIRO

Em comunicado ao mercado divulgado nesta segunda, 15, a CCR informou que o tráfego total de veículos na concessionária de Rodovias Integradas do Norte do Paraná (Rodonorte) caiu 2,3% na semana de 5 a 11 de fevereiro, em comparação com o mesmo período de 2020.

Por segmento, o trânsito de veículos de passeio subiu 0,5%, enquanto o tráfego de veículos comerciais caiu 3%% na base comparativa.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro



Data : 15/02/2021

ITAIPU: LANÇAMENTO DA REVITALIZAÇÃO DE FURNAS SERÁ NO DIA 25, COM BOLSONARO

A Itaipu Binacional promoverá a revitalização do sistema elétrico de alta tensão construído e operado por Furnas. O processo levará cinco anos e consumirá investimento de cerca de R\$ 1 bilhão, informa a assessoria de imprensa da usina. O objetivo da ação, explica a nota, é reforçar a segurança energética do sistema elétrico brasileiro, que opera há 36 anos e está no fim de sua vida útil.

A solenidade que marcará o lançamento da modernização está marcada para o dia 25 deste mês, na subestação de Furnas em Foz do Iguaçu (PR), e contará com a presença do presidente Jair Bolsonaro. Ainda participarão da cerimônia: o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque; o governador do Paraná, Carlos Massa Ratinho Junior; o presidente da Eletrobras, Wilson Ferreira Junior; o diretor-geral brasileiro da Itaipu, general Joaquim Silva e Luna; e o diretor-presidente de Furnas, Pedro Eduardo Fernandes Brito, entre outras autoridades.

O primeiro repasse a Furnas, de R\$ 161 milhões, para atualização do sistema de energia do País foi feito no dia 30 de dezembro do ano passado. Os próximos passos do convênio, que já foi assinado, são a elaboração dos projetos e da licitação.

“O acordo tem duração de 60 meses e contempla a modernização de equipamentos na estação conversora em Foz do Iguaçu (PR), que converte corrente alternada que vem da Itaipu em 50 Hz (500 kV) para corrente contínua (em 600 kV); duas linhas transmissão com cerca de 800 km de extensão; e uma estação inversora, em Ibiúna (SP), que converte corrente contínua em corrente alternada de 60Hz”, explica o comunicado.

O sistema é responsável pela transmissão ao mercado brasileiro da energia que o Paraguai não consome, da metade da produção a que o país sócio do Brasil na usina tem direito. Operando desde 1984, juntamente com o funcionamento da primeira unidade geradora de Itaipu, a capacidade de transmissão é de 6.300 Megawatts (MW). Como o sistema elétrico paraguaio opera em uma frequência diferente da do brasileiro (50 Hz contra 60 Hz), a energia adquirida pelo Brasil não pode ser integrada diretamente. Antes, detalha a nota, precisa ser convertida para corrente contínua e transmitida até Ibiúna (SP), onde é convertida novamente para corrente alternada, mas agora em 60 Hz.

Por se tratar de uma sociedade de 50% para cada sócio, o Paraguai tem direito à metade da energia produzida por Itaipu, mas com 15% já supre 90% da demanda do país por eletricidade. O restante é contratado pelo Brasil, mediante o pagamento da chamada taxa de cessão de energia.

“Isso faz do sistema de corrente contínua de alta tensão (HVDC da sigla em inglês) da subestação de Furnas um ativo crítico para que a Itaipu possa atender à demanda do Brasil e, também, estratégico para que o Paraguai possa entregar sua energia excedente”, explica o diretor-geral brasileiro da Itaipu Binacional. A revitalização, acrescenta, também é importante para facilitar futuras parcerias de integração energética do Brasil com países sul-americanos. “Por isso tudo, é do interesse da Itaipu e de ambos os países que o sistema HVDC de Furnas siga cumprindo o seu papel.”

A atualização, conforme o general Silva e Luna, irá assegurar ao sistema elétrico brasileiro o acesso a um serviço de transmissão de energia de qualidade e com confiabilidade, desonerando o consumidor de aumentos tarifários.

O presidente de Furnas considera o projeto essencial para a empresa continuar operando e mantendo o pioneiro sistema de transmissão HVDC de Itaipu com segurança e eficiência. A expectativa também é reduzir a necessidade de investimentos após a conclusão do empreendimento.

Já o presidente da Eletrobras, que recentemente pediu para sair da empresa, devendo ficar na companhia até o início de março, ressaltou que a medida de facilitar novas parcerias para a integração energética da América do Sul.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 15/02/2021

PLANO DE GUEDES É APROVAR AUXÍLIO EMERGENCIAL EM 3 SEMANAS

Depois do “consenso” fechado entre os presidentes da Câmara, do Senado, e ministros, o governo tentará aprovar a proposta que viabilizará o pagamento da nova rodada do auxílio emergencial em três semanas.

Segundo o Broadcast/Estadão apurou, esse é o prazo com que a equipe econômica trabalha para a aprovação do que o ministro da Economia, Paulo Guedes, chama de “novo marco fiscal”, que seria composto pela inclusão, na Proposta de Emenda Constitucional (PEC) do pacto federativo, de uma cláusula de calamidade pública (uma espécie de PEC de Orçamento de Guerra, semelhante à aprovada no ano passado).

Isso permitirá retirar os gastos do auxílio emergencial de regras fiscais, como o teto de despesas, mas criaria condicionantes, como medidas automáticas de contenção de gastos. Como mostrou o Estadão na edição do último sábado, o alcance das medidas ainda está em discussão entre o Ministério da Economia e a área política devido à urgência para a aprovação da “PEC da guerra”. Medidas mais duras poderão ficar para uma segunda PEC fiscal, para ser votada até o fim de julho.

Na sexta-feira, 12, após a reunião com Guedes que selou o acordo, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), disse que apresentaria ao colégio de líderes uma proposta do texto, que, para o governo, deverá ser aprovado pelo Congresso Nacional até o início de março. Com isso, a expectativa é que a primeira parcela do novo auxílio seja paga ainda no próximo mês.

Outras duas parcelas pelo menos estão previstas – em abril e maio – e possivelmente outra em junho, a depender da evolução da pandemia. As parcelas deverão ser de R\$ 250, a um custo total de R\$ 30 bilhões. No ano passado, o auxílio começou a ser pago em parcelas de R\$ 600, depois reduzidas para R\$ 300.

Pacheco disse que é “fundamental” que haja uma cláusula de calamidade pública na PEC do pacto federativo para “fazer a flexibilização necessária a fim de viabilizar o auxílio emergencial no Brasil”, da forma como defende Guedes.

Respaldo

A inclusão da cláusula de calamidade pública no pacto federativo é vista pela equipe econômica como o respaldo necessário para o pagamento do novo auxílio. A avaliação é que isso demonstra o compromisso do governo com a saúde e com a responsabilidade fiscal e permite o combate à pandemia sem “estourar” o Orçamento público.

Como mostrou o Estadão, a equipe econômica do governo trabalha para incluir na “PEC de Guerra” a criação da figura do “estado de emergência fiscal”, pelo qual o Estado ou o município que declarar a emergência, com base em critérios definidos na proposta, poderá acionar medidas de contenção de gastos automaticamente por dois anos.

A PEC pode prever ainda que as mesmas práticas cobradas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) sejam praticadas pelos tribunais de contas estaduais e municipais.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 15/02/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

AUXÍLIO EMERGENCIAL: GOVERNO E CONGRESSO CHEGAM A ACORDO POR MEDIDAS DE AJUSTE FISCAL PARA RETOMADA DO PAGAMENTO

Novos repasses serão destravados por meio de 'cláusula de calamidade' em proposta de controle de contas públicas

Por *Julia Lindner, Manoel Ventura e Bruno Góes*



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24881091-6da-1c6/FT1086A/652/xLira-Pacheco-e-Guedes.jpg.pagespeed.ic.JiW1V6Y63r.jpg>

O ministro da Secretaria de Governo, Eduardo Ramos, os presidentes da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), e o ministro da Economia, Paulo Guedes, falam sobre a prorrogação do auxílio emergencial Foto: Luis Macedo / Câmara dos Deputados

BRASÍLIA — O governo e a cúpula do Congresso Nacional fecharam, nesta sexta-feira, um acordo para destravar a prorrogação do auxílio emergencial.

Após uma reunião, o ministro da Economia, Paulo Guedes, e os presidentes da Câmara, Arthur Lira (PP-AL) e do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), afirmaram que o benefício será viabilizado por meio de uma "cláusula de calamidade" a ser incluída em medidas de ajuste fiscal defendidas pela equipe econômica.

— É fundamental que haja cláusula de calamidade pública para que possamos fazer flexibilização necessária para o auxílio — disse Pacheco, em pronunciamento à imprensa.

O parlamentar disse ainda que o auxílio emergencial e a vacinação só deixarão de ser prioridades após o fim da pandemia de Covid-19.

— Nessa reunião externamos ao ministro Guedes e ao ministro Ramos (Eduardo Ramos, ministro da Secretaria de Governo) o que é o desejo e expectativa do Congresso em relação a esse momento. A prioridade absoluta é vacina e auxílio emergencial, que só deixarão de ser prioridade quando a pandemia acabar.

Guedes tem cobrado do Congresso a aprovação de medidas de corte de gastos como compensação para uma nova rodada do auxílio emergencial. Nesta quinta-feira, ele indicou que o programa pode durar até quatro meses com uma mensalidade de R\$ 250.

Pacheco disse ser "fundamental" que o Congresso também faça sua parte e há um cronograma de reformas, citando como exemplo a reforma tributária. Ele afirmou que a expectativa é que o auxílio seja pago a partir de março.

— Há uma expectativa do Congresso, que é da sociedade, de que seja aprovado o auxílio. Que seja um auxílio suficiente para alcançar o maior número de pessoas com a responsabilidade fiscal que é preciso ter no Brasil. A expectativa é que possamos ter (o auxílio) no mês de março, abril, maio e eventualmente no mês de junho — disse o presidente do Senado.

A "cláusula de guerra" que permitirá ao governo gastar mais durante a pandemia em 2021 e abrirá caminho para o auxílio emergencial deve ser inserida no Pacto Federativo, proposta por meio da qual Guedes pretende fazer um ajuste fiscal com corte de gastos.

Pacheco disse que irá submeter o assunto à reunião de líderes da próxima quinta-feira, além de conversar com o relator da proposta, o senador Márcio Bittar (MDB-AC).

Já o presidente da Câmara afirmou que o Congresso irá cumprir uma “agenda básica, mínima” após o carnaval.

— Há uma perspectiva de retorno de alguns dispositivos que são inerentes a momentos de dificuldade, e o mais rápido possível para que tenhamos tranquilidade no Brasil de enfrentar o problema da vacinação — disse Lira.

O ministro Paulo Guedes reforçou a necessidade de corte de ajuste fiscal.

— Avançamos bastante exatamente no que foi dito aqui, o compromisso com a saúde, com vacinação e auxílio, e com a responsabilidade fiscal, o novo marco fiscal que representa o Pacto Federativo com essa cláusula de guerra. Vacina em massa, auxílio emergencial o mais rápido o possível e reformas. Nós temos o senso de responsabilidade fiscal — disse Guedes.

Valor e quantidade de parcelas ainda preocupam

Na Câmara, líderes de partido de centro avaliam que o pronunciamento conjunto sobre o auxílio é importante e atende a uma demanda do Congresso Nacional. Deputados entendem que é preciso tratar o assunto com responsabilidade fiscal, mas ainda esperam uma definição clara sobre a proposta.

A principal preocupação é sobre o valor do benefício e a quantidade de parcelas que serão dadas.

- A percepção é que o Congresso está pronto a ajudar as ações necessárias, mas é preciso que o governo, especialmente o ministro da Economia, que é o dono do caixa, que tem a caixa do cofre, diga o que é que o governo tem capacidade de suportar em termos de valores, quantidade de parcelas - diz o líder do DEM, Efraim Filho (PB).

O líder do MDB, Isnaldo Bulhões (AL), diz que é possível tratar do assunto com as condições negociadas. Mas também aponta para a necessidade de uma previsibilidade da proposta.

- Acho que é viável algo desse tipo. Não via a redação, mas imagino que a intenção é positiva. O governo voltar a admitir o auxílio já é positivo. O que está acontecendo no país é muito preocupante. É possível acelerar o trâmite.

O emedebista também diz que o seu partido atuará com responsabilidade. Porém, ele entende que é uma discussão difícil, já que "a população, quando pensa no auxílio, já imagina R\$ 600".

Nas redes sociais, o líder do PSDB, Rodrigo de Castro (MG), também saudou o entendimento.

"Já na primeira semana de janeiro apresentamos requerimento para que o assunto fosse discutido pelo Congresso, ainda no recesso. Que bom que esse nosso esforço tem contribuído para que o auxílio volte a ser uma realidade", escreveu o tucano.

A oposição, por sua vez, tentará lutar por um auxílio maior, de R\$ 600. Desde o ano passado, partidos de esquerda tentam levar ao plenário a proposta que prorrogava o benefício. Essas legendas, inclusive, promoveram reiterados atos de obstrução na Câmara para emplacar o assunto na pauta.

"Bolsonaro e Paulo Guedes ainda serão julgados por crimes contra a humanidade. Eles deixam a fome, a miséria e o desespero dos brasileiros aumentarem para anunciar a solução com a privatização de todo o patrimônio com o qual o Brasil pode sair das crises sanitária e econômica", escreveu Enio Verri (PT-PR) nas redes sociais.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 15/02/2021

BOLSONARO ENVIA AO CONGRESSO PROJETO QUE ALTERA ICMS SOBRE COMBUSTÍVEIS

Presidente havia anunciado proposta em resposta a cobrança de caminhoneiros por aumento de preços

Por Manoel Ventura, Daniel Gullino e Bruno Rosa

BRASÍLIA e RIO — O presidente Jair Bolsonaro enviou nesta sexta-feira ao Congresso um projeto que altera a cobrança do ICMS sobre combustíveis. Bolsonaro havia anunciado na semana passada o envio da proposta, em meio à cobrança de caminhoneiros devido a aumentos constantes no preço dos combustíveis. De acordo com o presidente, a ideia é dar mais "previsibilidade".

O projeto do governo estabelece um valor fixo e único de ICMS dos combustíveis para todos os estados. Esse valor pode variar entre os combustíveis, mas não entre os estados, e será definida pelo Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz). Hoje, cada estado define uma de alíquota de ICMS, que varia de 17% a 32%.

O texto também determina que o valor fixo será cobrado sobre o litro do combustível. Esse modelo já é adotado para os impostos federais. Mas no imposto estadual a alíquota é aplicada sobre um percentual do preço, e não sobre o litro.

Ou seja, o ICMS será cobrado por litro, assim como é o PIS/Cofins, e não mais por preço.

A cobrança por preço faz a arrecadação dos estados subir sempre que o dólar ou o preço do petróleo aumenta. Por isso, os estados costumam ser contra essa mudança.

A proposta também diz que o imposto para todos os combustíveis será pago na refinaria, como já ocorre para a gasolina.

Para o tributarista Giuseppe Pecorari Melotti, sócio do Bichara Advogados, essa mudança irá reduzir a sonegação.

— O fato de concentrar o recolhimento para o álcool reduz a sonegação fiscal. Esse é um ponto importante — afirma, ressaltando que a mudança também facilita a fiscalização. — O projeto vai reduzir substancialmente a sonegação fiscal e dar previsibilidade em relação às alíquotas aplicáveis aos combustíveis. Para os operadores, vai simplificar o método e as fórmulas de cálculos.

O projeto diz também que o ICMS será cobrado no destino em todos os casos.

Procurado, o Comitê Nacional de Secretários da Fazenda dos estados (Comsefaz) informou que mantém o posicionamento divulgado quando Bolsonaro anunciou que enviaria a proposta.

Na ocasião, os estados disseram que a alta nos preços não tem relação com a tributação estadual e atribui o problema à política de preços da Petrobras. Eles defendem que o assunto seja discutido na reforma tributária.

Bolsonaro tenta dar mais "previsibilidade" e "transparência" ao mudar a forma de cobrança.

— O que pretendemos fazer na questão do ICMS é um projeto de lei complementar de modo que a previsibilidade do ICMS se faça presente — disse o presidente, em entrevista coletiva na sexta-feira passada.

No início do ano passado, Bolsonaro já havia demonstrado a intenção de apresentar uma proposta alterando a cobrança do ICMS sobre combustíveis. Entretanto, a ideia não foi para frente na época e acabou sendo retomada somente agora.

Pouca mudança no preço, dizem especialistas

Gabriel Quintanilha, professor de Direito Tributário da Fundação Getúlio Vargas (FGV), lembra que o projeto de lei complementar enviado pelo governo não traz novidades e não deve alterar o preço dos combustíveis na bomba:

— Não há grandes dificuldades na implementação além da vontade política dos estados em regulamentarem a lei complementar. Além disso, tal medida não impacta no percentual da formação de preço efetivada pela Petrobras, ao passo que os preços estão sujeitos à oscilação de mercado. O governo federal não inova além do que prevê a Constituição e os Estados, por sua vez, devem se acostumar com a regra, que é constitucional e está somente sendo regulamentada.

Eduardo Natal, advogado tributarista e sócio do escritório Natal & Manssur Advogados, ressaltou que a alíquota, que passará a ser fixa, não garante uma melhora no ambiente de tributação do ICMS sobre os combustíveis.

Segundo André Félix Ricotta, professor de Direito Tributário do Instituto Brasileiro de Estudos Tributários (Ibet) e Mackenzie, a mudança não vai garantir redução tributária. Ele ressaltou que a União tem competência constitucional para definir por lei complementar a incidência do ICMS sobre os combustíveis:

— Essa incidência que será fixa (monofásica) não é sinônimo de redução da carga tributária. Aliás, pela experiência prática brasileira, sempre há um aumento. Além disso, a competência tributária para determinar as alíquotas incidentes do ICMS será dos Estados e do Distrito Federal. Outro ponto importante é que pode ocorrer uma distorção no pacto federativo, pois os Estados que não forem produtores de combustíveis ficarão sem o ICMS que recebiam sobre as vendas nas bombas dos postos de gasolina para os consumidores finais.

Ricotta alerta para distorção do pacto federativo:

— Outro ponto importante é que pode ocorrer uma distorção no pacto federativo, pois os Estados que não forem produtores de combustíveis ficarão sem o ICMS que recebiam sobre as vendas nas bombas dos postos de gasolina para os consumidores finais.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 15/02/2021

CHINA SUPERA EUA E SE TORNA MAIOR PARCEIRO COMERCIAL DA UE, NOVO CAPÍTULO DA DISPUTA ENTRE AS POTÊNCIAS

Resultado reflete aumento das importações europeias da China e das exportações UE para o país asiático

O Globo, com agência internacionais



<https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/2484712-4-a19-dcf/FT1086A/652/xChina-EUA.jpg.pagespeed.ic.OvpK0tEyyw.jpg>

China ultrapassa EUA como parceiro da União Europeia
Foto: Reuters

A China se tornou o primeiro parceiro comercial da União Europeia (UE) pela primeira vez em 2020, ultrapassando os Estados Unidos, graças à rápida recuperação de sua economia menos afetada pela pandemia de Covid-19 do que a de seus parceiros ocidentais.

No ano passado, o comércio da UE com a China totalizou US\$ 586 bilhões (somando exportações e importações), ante US\$ 555 bilhões dos Estados Unidos, segundo dados divulgados, nesta segunda-feira, pelo instituto europeu de estatísticas.



"Durante o ano de 2020, a China foi o principal parceiro comercial da UE", disse o Eurostat em um comunicado.

Se a UE já era o primeiro parceiro comercial da China desde 2004 - na época ultrapassou o Japão -, é a primeira vez que o inverso é verdadeiro, ou seja, a China destrona os Estados Unidos vis-à-vis a Europa.

Segundo o Eurostat, este resultado deve-se ao aumento das importações europeias da China (+ 5,6% em 2020 com relação a 2019) e das exportações europeias para a China (+ 2,2%).

Ao mesmo tempo, o comércio com os Estados Unidos registrou queda significativa tanto nas importações (-13,2%) quanto nas exportações (-8,2%).

Depois de sofrer com a pandemia durante o primeiro trimestre de 2020, a economia chinesa se recuperou vigorosamente e o consumo superou no fim do ano seu nível de um ano atrás, impulsionando as vendas europeias, em particular de automóveis e produtos de luxo

As exportações da China para a Europa se beneficiaram de uma forte demanda por equipamentos médicos e produtos eletrônicos.

Neste contexto, a UE viu seu déficit comercial aumentar com a China. Ele passou de -164,7 bilhões de euros em 2019 para -181 bilhões no ano passado. Ao mesmo tempo, o superávit com os Estados Unidos manteve-se estável em torno de 151 bilhões de euros.

O Reino Unido, que deixou de fazer parte da União Europeia, é agora o seu terceiro maior parceiro comercial, atrás da China e dos Estados Unidos.

No entanto, as exportações europeias para aquele país caíram 13,2% no ano passado e as importações, 13,9%.

No total, a União Europeia registrou em 2020 um superávit comercial em forte crescimento em relação ao resto do mundo, para 217,3 bilhões de euros, contra 191,5 bilhões em 2019.

O número é ainda mais elevado para os 19 países da zona do euro: superávit de 234,5 bilhões de euros no ano passado, contra 221 bilhões no ano anterior.

Bolsas sobem em Europa e Ásia

Pela segunda semana seguida, o dólar começou com cotação com ligeira em baixa, com o otimismo sobre os lançamentos da vacina Covid-19 e um pacote de estímulo planejado de US \$ 1,9 trilhão nos EUA elevou moedas e mercados de ações mais arriscados na Europa e na Ásia. Entre as moedas que se fortaleceram frente ao dólar, a libra esterlina quebrou US\$ 1,39 pela primeira vez em quase três anos.

A melhora no apetite pelo risco também se refletiu nas ações, com os índices europeus subindo depois que as ações japonesas atingiram uma alta de mais de 30 anos.

O recorde da Bolsa japonesa, que fechou acima dos 30 mil pontos pela primeira vez desde agosto de 1990, foi registrada no mesmo dia em que o governo anunciou uma queda de 4,8% no Produto Interno Bruto (PIB) do país em 2020. Primeira retração anual registrada no país desde 2009, o resultado reflete as dificuldades impostas pela pandemia de Covid-19.

Muitos mercados financeiros na Ásia permaneceram fechados na segunda-feira para o Ano Novo Lunar e os mercados de ações dos EUA estarão fechados para o Dia do Presidente.

Analistas do MUFG disseram que o dólar poderia enfraquecer ainda mais se o otimismo do mercado se mantivesse.

"Acreditamos que ainda há muito a fazer no chamado 'comércio de reflexão', com os participantes do mercado subestimando a disposição dos formuladores de políticas globais de deixar a economia aquecer e alimentar um crescimento global mais forte do que o esperado até o final do ano ", disseram os analistas em nota.

Bitcoin permaneceu volátil, recuando para US\$ 45.914,75 por dia, após atingir um recorde de US\$ 49.714,66 na semana passada, quando registrou alta de 25%.

Fonte : *O Globo - RJ*

Data : 15/02/2021

BOLSONARO QUER QUE ESTADOS DEFINAM NOVA REGRA DE COBRANÇA DO ICMS DE COMBUSTÍVEIS

Presidente enviará ao Congresso projeto para que conselho de secretários de Fazenda e representante de Guedes mudem cálculo do tributo

Por Manoel Ventura e Gustavo Maia

BRASÍLIA — O presidente Jair Bolsonaro disse nesta sexta-feira que caberá aos secretários de Fazenda dos estados decidir a forma de cobrança de ICMS sobre os combustíveis. Bolsonaro tenta mudar a forma de cálculo do ICMS sobre gasolina e diesel para reduzir o preço dos combustíveis.

O presidente disse a apoiadores, no Palácio do Alvorada, que irá enviar ao Congresso Nacional um projeto de lei estabelecendo que caberá ao Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) decidir se o ICMS será cobrado por um valor fixo ou um percentual sobre o valor da refinaria.

— O Confaz vai decidir se o cobrado em cada litro de combustível pelos governadores é um valor fixo ou um percentual do preço do combustível na refinaria. E, num segundo tempo, os senhores governadores, junto com as Assembleias Legislativas, vão decidir o valor desse percentual fixo ou o percentual em cima do preço da refinaria — disse Bolsonaro.

O presidente disse também que irá estabelecer que os postos de combustíveis coloquem placas discriminando os valores dos impostos.

— Eu quero botar uma plaquinha em cada posto para saber quem está pegando mais imposto de vocês — afirmou.

Atualmente, o ICMS é cobrado no momento da venda do combustível no posto de gasolina, e cada estado pratica uma porcentagem própria. O percentual é cobrado com base numa média de preços. O valor na bomba é maior que nas refinarias.

Na formação do preço dos combustíveis, além do ICMS, entram também tributos federais: a Cide e o PIS/Cofins. Além disso, o preço final incorpora valores de custo e lucros da Petrobras, distribuidoras e postos.

Fonte : *O Globo - RJ*

Data : 15/02/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GOVERNO QUER POU PAR R\$ 500 MI COM IMÓVEIS

Economia sugere que diferentes órgãos usem a mesma estrutura para economizar

Por Lorena Rodrigues, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O governo pretende economizar R\$ 500 milhões em 2021 com o compartilhamento de imóveis entre órgãos públicos. No último ano, o Ministério da Economia mapeou os prédios alugados

e próprios da administração pública e viu que é possível juntar diferentes órgãos em uma mesma estrutura.

Com a pandemia colocando muitos servidores para trabalhar de casa, o movimento ganhou força e a ideia é que ministérios e autarquias ocupem um mesmo local e dividam despesas como aluguel, água, energia elétrica, vigilância e manutenção predial.

Na próxima semana, será publicada uma portaria com regras para esse rateio, como modelos de termos de compartilhamento a serem firmados entre as instituições e critérios para a divisão de despesas proporcionalmente à área ou população ocupada por cada órgão.

De acordo com o secretário de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia, Caio Paes de Andrade, já era possível que dois órgãos compartilhassem uma mesma estrutura, mas isso dependia de negociação entre eles. Agora, o próprio ministério, juntamente com a Secretaria de Patrimônio da União (SPU), identificará as uniões possíveis e o regramento a ser publicado trará os critérios para o custeio das despesas.

“Percebemos que não existe racionalização dos espaços. Faltava ao Estado práticas que aproximem o racional da administração pública de como é feito na iniciativa privada”, afirmou o secretário.

Antes mesmo de a portaria ser publicada, o governo já promoveu algumas mudanças. Em Salvador (BA), por exemplo, a estrutura do Ibama foi para dentro do prédio do Banco Central, o que gerou uma economia anual de R\$ 2,5 milhões. No Rio de Janeiro, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) foi realocado também para o prédio do Banco Central, com economia estimada de R\$ 1,5 milhão por ano.

Custos

A consultoria jurídica da União migrou para o imóvel da Procuradoria Geral da União em Santa Catarina, cortando gastos de R\$ 560 mil por ano. Também em Santa Catarina, a Escola da Advocacia Geral da União passou a funcionar no imóvel ocupado pela Procuradoria Federal no Estado, salvando R\$ 360 mil por ano.

“Estamos trabalhando com um sistema inteligência de softwares para fazer o cruzamento dessas possibilidades de compartilhamento. Na medida em que oportunidades estão sendo identificadas, entramos em contato com os órgãos, ao invés de esperarmos a vontade de cada um”, acrescenta o secretário de Gestão, Cristiano Rocha Heckert.

A lógica também vale para novos órgãos: em Brasília, a Autoridade Nacional de Proteção de Dados (ANPD), criada no ano passado, foi instalada no prédio do Ministério da Economia. “Se fosse no passado, uma nova autarquia significaria um novo prédio alugado”, diz Heckert.

Coworking

O governo tem planos ainda de abrir espaços de coworking, inicialmente no Distrito Federal. A ideia é ter um local para trabalho compartilhado na Esplanada dos Ministérios, onde estão as sedes dos principais órgãos públicos, um segundo na Escola Nacional de Administração Pública (Enap) e outros em diferentes pontos do Distrito Federal, com o objetivo de ficar mais perto das casas dos servidores.

“Nada como a experiência empírica para mostrar para o burocrata que tudo é possível. Usar espaços de coworking é uma tendência no mundo todo. O governo não tem a mesma velocidade do setor privado, mas viu que continuou funcionando [com servidores em trabalho remoto], atendendo o público e em muitos lugares, até com melhor qualidade”, diz Andrade.

A expectativa é que essas iniciativas façam com que imóveis alugados pela administração pública federal sejam devolvidos nos próximos meses. Atualmente, são 9.133 prédios ocupados em todo o País, dos quais 2.163 são alugados.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 15/02/2021

GLENCORE DOMINA COMPRA DE AÇÕES EM IPO DA CSN MINERAÇÃO

Com um cheque de R\$ 1,3 bilhão, gigante anglo-suíça respondeu por 25% do total do IPO da unidade do grupo CSN, que movimentou R\$ 5,2 bilhões

Por Fernanda Guimarães, O Estado de S. Paulo

A anglo-suíça Glencore foi investidor de peso na oferta inicial de ações (IPO, pela sigla em inglês) da CSN Mineração e, na prática, a responsável por viabilizar a operação, com um cheque de aproximadamente R\$ 1,3 bilhão, ou seja, 25% do total do IPO, de R\$ 5,2 bilhões, apurou o Estadão.

Com a CSN Mineração chegando à B3 valendo R\$ 47,5 bilhões, a Glencore já se posiciona como um acionista com quase 3% da brasileira. A expectativa de analistas e investidores, após esse grande investimento na companhia, é que as duas empresas caminhem para uma parceria para atender a China, maior mercado consumidor de minério de ferro do mundo.

"Existe uma expectativa de as empresas fazerem uma parceria para misturar minério", disse uma fonte. O racional, assim, seria usar o suporte da Glencore, que é uma gigante global de trading de commodities para a mistura do minério da CSN Mineração, especificamente o da mina Casa da Pedra (que tem um teor de concentração de minério entre 63% e 65%, considerado alto), com minério de qualidade inferior para entrega na China. A fonte frisou, contudo, que não há nenhum acordo firmado até aqui.

Glencore e CSN já têm uma parceria de comercialização do insumo. Em 2019, em busca de caixa para reduzir seu endividamento, a CSN fechou um acordo para o fornecimento de longo prazo de minério de ferro à trading, com o pagamento prévio de US\$ 500 milhões para a entrega de 22 milhões de toneladas em cinco anos. Depois fechou um segundo contrato por 10 milhões de toneladas de minério de ferro, por US\$ 250 milhões. Por último, a trading pré-pagou mais US\$ 115 milhões por quatro milhões de toneladas.

Demanda

A demanda na oferta da CSN Mineração não foi muito alta entre os investidores institucionais locais. Com isso, os investidores pessoas físicas ficaram com 20% do total da oferta, disse uma fonte. Com o reforço da Glencore, os estrangeiros abocanharam 70% da oferta da CSN.

A CSN, que foi vendedora na oferta, colocou no caixa R\$ 3,6 bilhões, dinheiro que já foi prometido para reduzir sua dívida. A mineradora estreia na B3 na próxima quinta-feira, dia 18.

Procuradas, Glencore e CSN não comentaram.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 15/02/2021

A QUALIDADE DOS SERVIÇOS PÚBLICOS

Maioria dos cidadãos não está satisfeita, segundo pesquisa do Instituto Idea Big Data

Notas & Informações, O Estado de S.Paulo

Há não muito tempo, era comum ver na entrada das chamadas repartições públicas uma placa onde se lia que "desacatar funcionário público no exercício da função ou em razão dela" é crime que pode levar à pena de detenção de seis meses a dois anos ou multa, de acordo com o art. 331 do Código



Penal. Não é improvável que a advertência ainda possa estar nas paredes de algumas dessas agências de atendimento ao público.

Uma advertência nesses termos logo na entrada de um local onde se prestam serviços públicos dá uma boa ideia da qualidade do atendimento que o cidadão está prestes a receber, que pode ser tão ruim a ponto de exasperá-lo.

Evidentemente, casos extremos de má prestação de serviços públicos que levam o contribuinte a cometer o crime de desacato são raros, mas a percepção geral da população é que à alta carga tributária não há uma contrapartida do Estado em bons serviços.

Pesquisa realizada pelo Instituto Idea Big Data, a pedido do movimento Livres, apurou que a maioria da população apoia uma política de avaliação de desempenho dos servidores públicos, além de mudanças nas regras de estabilidade no cargo, inclusive para os que estão em serviço.

Nada menos do que 70% dos entrevistados pelo Idea Big Data disseram ser favoráveis à avaliação de desempenho dos servidores como meio indicado para proporcionar progressões na carreira. Hoje, são comuns casos de aumento de salário e promoções por tempo de serviço, de forma automática. Sem dúvida, isso é um grande fator de acomodação dos servidores, que não têm qualquer estímulo para melhorar suas qualificações e desempenhos, como ocorre corriqueiramente na iniciativa privada.

Em setembro do ano passado, o presidente Jair Bolsonaro enviou ao Congresso um simulacro de reforma administrativa que mal tangencia a questão da avaliação de desempenho e a estabilidade dos atuais servidores da ativa. Se tudo der certo, o plano do governo federal poderá surtir efeitos daqui a 30 anos. Não atende à premente necessidade do País.

As pressões que as corporações de servidores públicos exercem sobre os Três Poderes são tão fortes que até hoje nenhuma reforma administrativa que representasse real avanço para o Brasil conseguiu ser aprovada. Houve ganhos pontuais aqui e ali ao longo do tempo, mas nada capaz de transformar a mentalidade dos servidores que, a bem da verdade, se servem do Estado.

Para qualquer presidente da República seria difícil, mas não impossível, mexer nesse vespeiro. O histórico de Bolsonaro indica que não será ele quem vai conseguir. Não porque seja difícil e ele não está à altura do desafio – e não está mesmo –, mas porque nem sequer passa por sua cabeça adotar medidas duras, porém vitais para o País, que possam lhe causar quaisquer embaraços eleitorais na campanha pela reeleição.

Perderá o País se uma reforma administrativa digna do nome não vingar mais uma vez, seja pela tibieza de Bolsonaro, seja pela baixa resistência dos parlamentares às pressões das corporações de servidores.

Em sua coluna no Estado, a economista Ana Carla Abrão lembrou muito bem que “a qualidade do serviço público é o principal instrumento de geração de oportunidades e de mobilidade social”. Para uma massa de cidadãos que nascem na pobreza, escreveu a colunista, não há alternativa, senão no Estado, para que esses cidadãos reduzam o abismo que os separa dos que podem pagar por serviços de educação e de saúde de qualidade.

Um projeto de reforma administrativa sério tem de ter como norte indesejável o aumento da eficiência dos servidores e da qualidade na prestação de serviços aos cidadãos. Mexer no chamado “RH do Estado” não se presta apenas a gerar economia para o Tesouro. Sem dúvida, com uma administração mais enxuta, o Estado terá dinheiro para investir mais em áreas essenciais do serviço público, como saúde, educação e infraestrutura, alimentando um círculo virtuoso. Mas o principal objetivo da reforma é diminuir a brutal desigualdade que há séculos mantém o Brasil aferrado ao atraso.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 15/02/2021

VALOR ECONÔMICO (SP)

CONCESSIONÁRIA DA USINA JIRAU INICIA REESTRUTURAÇÃO

Localizada no Rio Madeira, em Porto Velho (RO), companhia busca reduzir custos e aumentar a eficiência do projeto

Por *Gabriela Ruddy, Valor — Rio*



[https://s2.glbimg.com/Ts4H4IOmshsHEkL6pTfS498xN78=/0x0:5464x3070/924x0/smart/filter:s:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/5/Y/Hb3SCqSBaN8ry7B2Uyhq/uh-e-jirau-2.jpg](https://s2.glbimg.com/Ts4H4IOmshsHEkL6pTfS498xN78=/0x0:5464x3070/924x0/smart/filter:s:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/5/Y/Hb3SCqSBaN8ry7B2Uyhq/uh-e-jirau-2.jpg)

Foto :Divulgação

A Energia Sustentável do Brasil (ESBR), concessionária da usina hidrelétrica de Jirau, iniciou uma reestruturação que inclui a alteração do nome da empresa, que passa agora a se chamar Jirau Energia. Responsável pela usina hidrelétrica de maior disponibilidade no fornecimento ao Operador do Sistema Nacional (ONS), com um percentual que chega a 99,22%, a companhia busca reduzir custos e aumentar a eficiência do projeto.

Localizada no Rio Madeira em Porto Velho (RO), Jirau é a quarta maior hidrelétrica do país, com 3,75 gigawatts (GW) de capacidade instalada. “Revisamos estruturas e estratégias de operação e manutenção, em busca de eficiência e otimização de custos. Nesse processo de transição queremos o reequilíbrio econômico-financeiro da operação. Jirau teve dificuldades importantes”, diz o presidente da Jirau Energia, Edson Silva.

A hidrelétrica foi alvo de polêmicas na década passada. Protestos durante sua construção, devido aos impactos socioambientais da inundação da barragem, atrasaram as obras, que acabaram custando mais que o dobro dos R\$ 9 bilhões inicialmente previstos. A hidrelétrica entrou em operação em 2013 e foi um dos maiores projetos de energia do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC).

A Jirau Energria busca agora a renegociação dos pagamentos de dívidas com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Ao todo, a concessionária recebeu R\$ 9,4 bilhões do banco. Também há expectativa de redução da tarifa paga para transmissão da energia (TUST) da unidade.

De acordo com o presidente da companhia, há conversas em curso com a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) para cortar em até 30% a taxa, que atualmente está R\$ 1 bilhão por ano. A expectativa é ter a nova tarifa no segundo semestre de 2022.

Desde o fim de 2019, a empresa também começou a comprar energia no mercado de curto prazo para proteger sua exposição a crises hídricas e mitigar riscos. Em paralelo, a companhia conduz projetos de pesquisa e desenvolvimento para entender melhor o comportamento do Rio Madeira.

Entre as iniciativas em análise para aumento da eficiência da operação está a possibilidade de instalação de placas fotovoltaicas na barragem, além da utilização dos troncos de árvores que passam pelo rio para geração de energia a base de biomassa. A ideia é aproveitar fontes renováveis

para suprir o consumo de eletricidade das próprias operações da hidrelétrica. “Temos um consumo interno alto para movimentar bombas e ventiladores da usina, por exemplo”, diz o presidente.

A Jirau Energia é um consórcio formado entre a Engie Brasil Participações — controladora da Engie Brasil Energia (EBE) —, Chesf, Eletrobrás e Mitsui. Recentemente, o presidente da EBE, Eduardo Sattamini, afirmou que a companhia pode avaliar a incorporação ao seu portfólio da participação de sua controladora no projeto no futuro.

Segundo Sattamini, a avaliação será feita “como se fosse a aquisição de um projeto de terceiros” e vai considerar a situação financeira e questões ambientais do projeto.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 15/02/2021

EDF MIRA LEILÕES DE ENERGIA PARA EXPANDIR GERAÇÃO A GÁS

Uma das prioridades da companhia, atualmente, é recontratar a usina Norte Fluminense, em Macaé, Rio

Por André Ramalho e Gabriela Ruddy, Valor — Rio

O grupo Électricité de France (EDF) aposta nos leilões de energia previstos para 2021, para se reposicionar no mercado brasileiro. A EDF Norte Fluminense, braço de geração térmica e hidrelétrica da francesa no Brasil, vai tentar negociar dois projetos termelétricos nas licitações deste ano. Em paralelo, a companhia mira aquisição de hidrelétricas no país.

Uma das prioridades da companhia, atualmente, é recontratar a usina Norte Fluminense (827 megawatts), em Macaé (RJ). O contrato da única termelétrica em operação da EDF Norte Fluminense no país vence em 2024. A ideia é aproveitar os leilões de energia existente para renegociar o ativo. A multinacional não informa se de fato cadastrou o projeto nos certames.

Ao mesmo tempo, o grupo francês mira as licitações de energia nova de 2021, como uma oportunidade de expansão dos negócios no Brasil. A companhia obteve no início do ano a licença prévia do Ibama para uma segunda usina em Macaé (RJ), a Norte Fluminense 2 (1.713 MW). O presidente da EDF Norte Fluminense, Emmanuel Delfosse, conta que está atrás de um contrato para suprimento de gás natural, para viabilizar o projeto.

A EDF Norte Fluminense opera, hoje, no Brasil, a termelétrica Norte Fluminense e a hidrelétrica Sinop (401 MW), no rio Teles Pires (MT) — no caso de Sinop, a francesa detém 51% da usina, com a Eletronorte (24,5%) e a Chesf (24,5%).

O grupo francês entrou no Brasil em 1996, na privatização da Light. A empresa chegou a ser controladora da elétrica fluminense entre 2002 e 2006. Na década passada, redirecionou a expansão no país para Sinop e projetos de eólica e solar.

Além da EDF Norte Fluminense, a EDF possui outras subsidiárias no país, como a Citelum (iluminação pública), Framatome (bens e serviços de engenharia para nucleares); e a EDF Renewables, que possui projetos de eólica e solar de 1 GW de capacidade instalada ou em construção no país.

“O Brasil é um país prioritário na EDF, para a expansão do grupo fora da Europa. Dentro dessa perspectiva de crescimento, claro, estamos olhando toda essa parte de renováveis e hidrelétrica, mas também estamos acreditando no gás como um vetor da transição energética”, disse Delfosse ao Valor.

O projeto de maior magnitude da companhia no Brasil, hoje, é a térmica Norte Fluminense 2. A EDF está em negociações com potenciais fornecedores do gás para viabilizar o empreendimento. Delfosse conta que conversa com produtores do pré-sal, que precisam buscar mercado para seus respectivos volumes de produção, já que, pelo termo de compromisso assinado com o Conselho

Administrativo de Defesa Econômica (Cade), a Petrobras não poderá mais renovar contratos de compra de gás com seus sócios (como Shell, Galp e Repsol).

Ele acredita que haverá concorrência entre projetos termelétricos a gás nos próximos leilões, mas que a empresa está bem posicionada, devido à proximidade do complexo de Norte Fluminense com a infraestrutura de gasodutos de escoamento já existente — que conecta o pré-sal à unidade de processamento de Cabiúnas, em Macaé. A EDF também cogita importar gás natural liquefeito (GNL) por meio do terminal de regaseificação da Petrobras na Baía de Guanabara (RJ) — conectada à malha nacional de gasodutos.

Nesse sentido, o avanço da regulação da abertura do mercado de gás é um elemento crítico para os planos da companhia. O executivo cita também as incertezas em torno da demanda efetiva por novas grandes termelétricas no país.

“Tem algumas questões, como a questão regulatória, o acesso à infraestrutura [existente], que são elementos importantes para nossa entrada em leilão” afirma. “Mas sabemos que, por causa da pandemia, o consumo baixou. Temos algumas dúvidas sobre a demanda. Independentemente disso, temos que ficar prontos para o leilão, essa é a regra do jogo”, completou.

Delfosse afirma que a EDF busca um parceiro financeiro para o projeto, mas estuda também outros modelos de sociedade. “Se você tem bons projetos, financiamento não é a questão.”

Na geração hidrelétrica, o foco está em usinas já existentes, devido à sensibilidade socioambiental para construção de grandes empreendimentos no país. Questionado se a EDF tem interesse na fatia à venda pela Light em Belo Monte (11.233 MW), Delfosse respondeu que não está de olho em grandes usinas no país.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 15/02/2021

PPSA: UNIÃO TEVE DIREITO A 2,9 MILHÕES DE BARRIS DE PETRÓLEO DO PRÉ-SAL EM 2020

De gás natural, a parcela foi de 32,2 milhões de metros cúbicos, segundo a a Pré-Sal Petróleo (PPSA), gestora dos contratos em nome da União

Por André Ramalho, Valor — Rio



[https://s2.glbimg.com/xaeEzBTZwIFyOaMOHbFcTQycijg=/0x0:450x296/924x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/v/X/628x82QBAPi5LupwD1VQ/petrobras-plataforma-de-sapinhoa-no-pre-sal-rep.jpg](https://s2.glbimg.com/xaeEzBTZwIFyOaMOHbFcTQycijg=/0x0:450x296/924x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/v/X/628x82QBAPi5LupwD1VQ/petrobras-plataforma-de-sapinhoa-no-pre-sal-rep.jpg)

Foto : Reprodução/Petrobras

A parcela da União nos contratos de partilha do pré-sal totalizou 2,9 milhões de barris de petróleo e 32,2 milhões de metros cúbicos de gás natural em 2020, informou a Pré-Sal Petróleo (PPSA), gestora dos contratos em nome da União.

Atualmente, dos 17 contratos sob regime de partilha, três estão em produção: a área de desenvolvimento de Mero (Libra), Entorno de Sapinhoá e Tartaruga Verde Sudoeste.

Essas áreas somam quatro plataformas em operação e 18 poços. Em 2020, a produção total desses três contratos somou 16,3 milhões de barris de petróleo e 89,7 milhões de metros cúbicos de gás natural disponíveis para comercialização.

Mero foi o principal ativo produtor de óleo no regime de partilha, respondendo por 57% do total acumulado, ou 9,3 milhões de barris; seguido de Tartaruga Verde Sudoeste, com 4,1 milhões de barris (ou 25% do total); e Entorno de Sapinhoá, com 2,9 milhões de barris (18% do total).

Já na produção de gás natural disponível para comercialização, Entorno de Sapinhoá foi o principal destaque, respondendo por 65% do total acumulado da produção, ou 58,7 milhões de m³. O gás natural produzido em Mero, com alto teor de CO₂, está sendo injetado no reservatório como estratégia para aumentar a produção de petróleo. Até o momento não há previsão para sua comercialização.

Desde o início da produção do regime de partilha, em novembro de 2017, até dezembro de 2020, a União acumula uma produção de 7,7 milhões de barris de petróleo e 52,4 milhões de metros cúbicos de gás natural.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 15/02/2021

PARA USIMINAS, PIB DO BRASIL DEVERÁ CRESCER 3,5% ESTE ANO

Setores importantes para a siderúrgica, como o de máquinas e equipamentos e o automotivo, estão com boas perspectivas, diz presidente da companhia

Por Ana Paula Machado, Valor — São Paulo

Se em 2020 a Usiminas teve o melhor desempenho dos últimos anos, a expectativa para 2021 é ainda mais positiva. O presidente da siderúrgica, Sergio Leite, disse que para este ano a perspectiva é de que o Produto Interno Bruto (PIB) no país deverá crescer 3,5% e isso irá puxar a atividade econômica.

“Há alguns setores que estão com boas perspectivas, e setores importantes para a Usiminas, como o de máquinas e equipamentos e o automotivo. O Instituto Aço Brasil estima que o consumo aparente terá alta de 6%. Então estamos confiantes para 2021. Na nossa visão, a velocidade da vacinação vai ser muito importante para essa retomada”, disse Leite.



[https://s2.glbimg.com/qPley9e9CqIUZtMgnemz15roEjM=/0x0:755x367/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/1/D/KeMtj2Q8WBxzMkjUlykA/foto23emp-201-usi-b5.jpg](https://s2.glbimg.com/qPley9e9CqIUZtMgnemz15roEjM=/0x0:755x367/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/1/D/KeMtj2Q8WBxzMkjUlykA/foto23emp-201-usi-b5.jpg)

— Foto: Valor

E para sustentar a recuperação da demanda por aço no país, a Usiminas vai retomar a operação do seu alto-forno 2 na usina de Ipatinga. Segundo Leite, o equipamento será religado no início de junho e com isso serão adicionados à capacidade de produção de aço bruto 600 mil toneladas por ano.

“Nós temos 3 altos-fornos em operação em Ipatinga e, durante a pandemia, nós desligamos o 1 e 2. Em agosto, retomamos as atividades do equipamento 1 e agora o 2. Com essa adição em nossa capacidade, a compra de placas será reduzida este ano”, afirmou o executivo.

A área de siderurgia vai receber este ano R\$ 1,2 bilhão, do total de R\$ 1,5 bilhão que serão investidos pela Usiminas neste ano. “Viemos aumentando os nossos aportes ao longo desses anos. Em 2014 e 2015, investimos cerca de R\$ 200 milhões. No ano passado, foram R\$ 800 milhões. Esses aportes são necessários para melhorar a nossa operação”, ressaltou Leite.

Na mineração, o principal projeto da Usiminas este ano é o empilhamento de rejeito a seco e a descaracterização das barragens da companhia. Serão investidos cerca de R\$ 250 milhões. Leite acrescentou que o projeto de depósito a seco será concluído no início do segundo trimestre.



“Hoje, temos três barragens e isso se tornou o ponto mais delicado na operação. Duas delas já estavam desativadas desde 2015, e a terceira em operação a jusante. As duas a montante, que estavam fora de operação, já descaracterizamos uma, e segunda até janeiro de 2022.” Agora, segundo Leite, a companhia está na fase final de projetos de empilhamento a seco de rejeitos. “Vamos parar de usar barragem. A unidade entrará no estado da arte de tecnologia da exploração.”

Quanto ao projeto para aumentar a vida útil da mina para minérios friáveis, o vice-diretor financeiro e de relações com investidores, Alberto Ono, disse que a decisão sobre os investimentos deve ser adiada para o próximo ano.

A companhia avalia um projeto para aumentar a vida útil da mina na Mineração Usiminas (Musa) para o minério friável. A capacidade total, que inclui friáveis e compactos, é de 60 anos.

“A expectativa inicial do ponto de decisão era o segundo semestre de 2021, mas tivemos aqui algumas revisões, primeiro foi em razão dos estudos e licenciamento prévio, vai levar mais tempo que o esperado. Isso em si vai elevar o cronograma para decisão para 2022”, disse.

O outro ponto, de acordo com Ono, é uma nova reavaliação que foi feita e as reservas vão ter uma duração maior. “Teremos friáveis até o final de 2026. O montante do investimento estamos fazendo um refinamento do projeto, estamos trabalhando nisso. A questão é que vamos ter mais tempo para essa discussão internamente.” A estimativa anterior era de que a exploração de minérios friáveis poderia ser feita até 2026.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 15/02/2021

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

FILA PARA ESCOAR SOJA POR RIO DA REGIÃO NORTE CHEGA A 3.000 CAMINHÕES

Cerca de 3.000 caminhões carregados com grãos para exportação estão parados próximos a uma estação de transbordo de carga localizada no rio Tapajós, no momento em que o Brasil começa a escoar sua nova safra de soja pelos portos do norte, segundo a Abiove (Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais).

A fila se formou em um trecho sem pavimento de sete quilômetros na rodovia BR-230, no oeste do estado do Pará, disse a associação.

A longa fila de caminhões ilustra as recorrentes mazelas logísticas do Brasil, já que o maior produtor e exportador mundial de soja continua dependendo deste modal para movimentar sua enorme produção agrícola.

Neste ano, o país enfrenta um desafio adicional por atrasos na produção da oleaginosa, que foram causados pelo plantio tardio e chuvas durante a colheita. Isso levou compradores liderados pela China a procurar o produto nos Estados Unidos, onde a janela de exportação está se alongando por mais tempo do que o normal em 2021.

Autoridades da prefeitura de Itaituba (PA), que administra o trecho de sete quilômetros, não foram encontradas para comentar.

“Começo de safra é sempre assim,” disse o presidente-executivo da Abiove, André Nassar, citando as dificuldades para o tráfego de caminhões nesta época do ano por causa das chuvas na região amazônica. “Depois as empresas vão organizando melhor o fluxo.”

Os terminais de grãos no rio Tapajós —onde tradings como a Bunge e a Cargill operam— são abastecidos pela rodovia BR-230, que é administrada pelo governo federal, exceto pelo trecho final de sete quilômetros, disse a Abiove.

Na época da colheita, ela fica lotada de caminhões com grãos, que chegam da intersecção com a BR-163, estrada que corta o Mato Grosso, maior estado agrícola do Brasil.

Nassar afirmou que a situação deve se normalizar em alguns dias na área da estação de transbordo.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data : 15/02/2021

GUEDES PLANEJA MEDIDAS ANTICRISE EM 2021 MENOS DEPENDENTES DO TESOURO

Programas de crédito e emprego devem reduzir uso de caixa da União neste ano para amenizar impacto fiscal

Por Fábio Pupo

BRASÍLIA - Mesmo com a perspectiva de liberação de novos gastos públicos neste ano para combater as consequências econômicas da pandemia de Covid-19, o ministro Paulo Guedes (Economia) planeja amenizar o impacto das medidas nas contas públicas.

A equipe econômica desenha iniciativas em 2021 com uma engenharia financeira que gere efeitos similares aos observados no ano passado, mas que reduza ou até mesmo descarte a necessidade de recursos do Tesouro Nacional dependendo do caso.



Um exemplo são os programas de empréstimos. As linhas de crédito criadas em 2020 para socorrer empresários usaram em grande parte recursos da União, que garantiu o risco de até 100% de cada operação.

https://f.i.uol.com.br/fotografia/2021/02/05/1612538185601d61492e6e4_1612538185_3x2_lg.jpg

Presidente Jair Bolsonaro e ministro Paulo Guedes (Economia) durante entrevista para falar de mudanças na política de preço de combustíveis, no Palácio do Planalto - Pedro Ladeira - 5.fev.21/Folhapress

Neste ano, técnicos discutem um meio de os empréstimos dependerem menos de recursos públicos e terem uma parcela maior do risco assumido pelos próprios bancos.

Os números ainda estão sendo estudados, mas já se fala internamente que as garantias podem ser baixadas para patamares próximos a 30% do valor de cada operação em ao menos parte das linhas.

No caso do programa de manutenção do emprego, Guedes tem ido além e dito a interlocutores — segundo pessoas com conhecimento do assunto ouvidas pela Folha— que pretende eliminar o uso do caixa do Tesouro. A volta da medida que evita demissões já é uma certeza no Ministério da Economia para 2021.

O programa criado no ano passado, e visto por equipe econômica e especialistas como fundamental para a preservação de postos formais de trabalho durante a crise, permitia a suspensão de contratos de trabalho ou reduções de 25%, 50% ou 70% nas jornadas, com corte proporcional de salário.

Como compensação, o trabalhador afetado recebia do Tesouro um valor proporcional ao seguro-desemprego.

Agora, o ministro estuda usar recursos do FAT (Fundo de Amparo ao Trabalhador), responsável pelo custeio do seguro desemprego e do abono salarial, para antecipar recursos ao trabalhador empregado.

A principal fonte de recursos do FAT é composta pelas contribuições para o PIS (Programa de Integração Social) e para o Pasep (Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público).

Na visão que Guedes tem externado a interlocutores, é melhor pagar uma quantia para o trabalhador permanecer empregado do que um valor maior quando ele estiver desempregado. Por isso, a medida passou a ser chamada informalmente de "seguro emprego".

No ano passado, foram usados R\$ 51,5 bilhões da União para compensar trabalhadores pela redução de salário ou suspensão dos contratos.

O chamado BEM (Benefício Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda) foi o terceiro programa que mais recebeu recursos do Tesouro em 2020 (atrás do auxílio emergencial e dos repasses a estados e municípios).

Outras iniciativas em preparação e que não têm impacto fiscal são a antecipação do 13º do INSS e a liberação de mais recursos do FGTS (Fundo de Garantia do Tempo de Serviço).

A tentativa de contenção de custos também está nos estudos sobre a reedição do auxílio emergencial. O ministro quer gastos mais limitados do que no ano passado, por entender que houve um abuso no uso do programa —que acabou sendo pago até mesmo a servidores e militares, o que infringia as regras.

Agora, o Ministério da Economia quer um programa voltado aos mais pobres, que representam mais de 40 milhões de pessoas (incluindo o público do Bolsa Família).

Além disso, a pasta insiste que os pagamentos sejam de R\$ 200 a R\$ 250 por beneficiário. O Congresso, porém, pressiona por mais.

Guedes quer racionalidade nas medidas para que elas sejam mais focadas e para evitar uma fatura exagerada, principalmente na forma de endividamento público.

Assim, faz parte dessa visão a incerteza em relação a quanto tempo a pandemia deve continuar e o menor fôlego fiscal do país para fazer frente aos gastos depois do rombo recorde em 2020 e de uma dívida bruta em 89% do PIB (Produto Interno Bruto).

Ainda influencia a estratégia a tradicional resistência do Congresso em aprovar medidas de ajuste fiscal. Também por isso, Guedes busca mitigar o impacto fiscal das medidas condicionando a liberação de gastos —principalmente o auxílio emergencial — a uma contrapartida.

O ministro defende inserir o dispositivo que libera despesas à aprovação do Pacto Federativo. A PEC (proposta de emenda à Constituição) criada por Guedes tramita no Congresso desde novembro de 2019 e revê diferentes despesas públicas.

Para ele, isso é necessário para as contas públicas não serem incendiadas.

"Se vier o auxílio emergencial sem essa embalagem, essa proteção, esse escudo, esse marco fiscal, o que vai acontecer é que a inflação continua subindo. Os juros começam a subir, o endividamento volta em bola de neve, e daqui um ano está todo mundo arrependido", afirmou em evento virtual na quinta-feira (11).

"Porque tentaram ajudar os pobres, criaram o imposto mais cruel sobre eles, que é a inflação. Criaram a pior situação possível, que é a persistência do desemprego em massa, a explosão do dólar, o colapso da Bolsa, a interrupção dos investimentos privados, a fuga de capitais", disse.

MENOR DEPENDÊNCIA

Medidas estudadas para se reduzir uso do caixa do Tesouro:

- Programa de manutenção de emprego e renda
- Guedes estuda eliminar uso de recursos do Tesouro para pagar compensação aos trabalhadores que tiveram salário reduzido ou contrato suspenso
- ideia agora é usar dinheiro do FAT
- em 2020, programa demandou R\$ 51,5 bilhões da União

Auxílio emergencial

- governo estuda público mais focado
- acima de 40 milhões, mas menor do que os 67 milhões de pessoas do ano passado
- busca um pagamento mais baixo, de R\$ 200 a R\$ 250 —ano passado, foram pagos R\$ 600 inicialmente e R\$ 300 depois
- em 2020, Tesouro liberou R\$ 322 bilhões para o programa (o mais caro do pacote anticrise)

Linhas de crédito

- números não estão prontos, mas equipe econômica estuda reduzir a dependência dos empréstimos de recursos do Tesouro
- a União garantiu até 100% de cada operação em 2020, e o percentual agora pode ficar em patamares menores
- no ano passado, foram criados quatro programas de crédito com R\$ 74,9 bilhões em recursos públicos

FGTS e INSS

- ministério também estuda reeditar medidas que não geram impacto para as contas públicas, como algumas também experimentadas no ano passado
- por exemplo, a liberação de mais saques do FGTS (um dinheiro que já é dos trabalhadores) e a antecipação de pagamentos do 13º do INSS (que seria pago de qualquer forma).

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data : 15/02/2021



GIGANTE DOS NAVIOS CONFIRMA INCURSÃO NO TRANSPORTE AÉREO

Da Redação - 15 DE FEVEREIRO DE 2021



<https://www.informativodosportos.com.br/wp-content/uploads/2021/02/transporte-aereo.jpg>

A francesa CMA CGM confirmou hoje, após diversas informações extraoficiais, que adquiriu, de fato, quatro aviões Airbus A330-200F usados para iniciar suas operações aéreas cargueiras “que vão conectar a Europa ao mundo”. A CMA CGM transporta hoje 3 milhões de containers por ano, ficando com 12% do mercado mundial de transporte marítimo neste modal. Está atrás apenas da Maersk, da MSC e da chinesa



COSCO.

Apesar de rotas e data de início dos voos não terem sido divulgados, a empresa confirmou que os aviões foram da Qatar Airways, que recentemente padronizou sua frota cargueira com apenas aviões Boeing.

De matrículas A7-AFG, AFI, AFH e AFJ, os jatos foram repassados para a Air Belgium, que será a operadora das rotas em nome da CMA CGM. Não foi divulgado se os aviões serão pintados nas cores da empresa marítima ou da companhia aérea belga.

Esta modalidade de negócio em que empresas marítimas migram para o setor aéreo não é novidade. A EVA Air, de Taiwan, é da Evergreen Shipping, sétima maior no setor marítimo. Já a TUI fly Deutschland é sucessora da Hapag-Lloyd Flug, da empresa marítima Hapag-Lloyd, que está logo atrás da CMA CGM.

Outro grande exemplo vem da líder mundial de transporte de containers marítimos, a Maersk, que opera a subsidiária Star Air com jatos Boeing 767 cargueiros em parceria com a americana UPS.

Fonte: Informativo dos Portos

Data : 15/02/2021



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 Merco Shipping (www.mercoshipping.com.br).

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006