

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 035/2021
Data: 04/03/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
DRAGAGEM DO PORTO ESTÁ PARADA HÁ UM MÊS.....	4
RUMO INAUGURA OPERAÇÃO DA FERROVIA NORTE-SUL	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	6
ANTAQ PUBLICA NORMA SOBRE AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÃO POR EMPRESA BRASILEIRA PARA OPERAR NA NAVEGAÇÃO INTERIOR	6
ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA VIRTUAL SOBRE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS NO PORTO DE MACEIÓ	7
PORTAL PORTO GENTE	8
OS BRASILEIROS DRAGAM MELHOR OS PORTOS DO BRASIL	8
BRASIL EXPORT	9
GALERIA DE IMAGENS DA REUNIÃO DE LANÇAMENTO DO SANTOS EXPORT 2021	9
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	9
BUNGE AMPLIA AÇÕES NO CERRADO E QUER ELIMINAR SOJA LIGADA A DESMATE LEGAL EM 2025	9
SENADO APROVA ACORDO INTERNACIONAL SOBRE APOIO ÀS EXPORTAÇÕES AGRÍCOLAS E TEXTO SEGUE PARA PROMULGAÇÃO	11
ISTOÉ - DINHEIRO	12
GOVERNO AVALIA FUNDO E CIDE JUNTOS PARA ESTABILIZAR PREÇO DE COMBUSTÍVEIS	12
PRESIDENTE SEMPRE NOS APOIA NO MOMENTO DECISIVO, DIZ GUEDES SOBRE PEC EMERGENCIAL	12
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	13
EXPORTAÇÃO DE HIDROGÊNIO ATRAI PLANO DE INVESTIMENTO DE US\$ 5 BI PARA O CEARÁ	13
FALTA DE DIVERSIDADE COMPROMETE RELEVÂNCIA DAS EMPRESAS, DIZ PRESIDENTE DA MICROSOFT BRASIL	15
JORNAL O GLOBO – RJ	16
ANVISA RECEBEU CONSULTAS SOBRE POSSIBILIDADE DE EXPORTAÇÃO DE VACINAS, DIZ PRESIDENTE DA AGÊNCIA.....	16
AUXÍLIO EMERGENCIAL: SENADO CONCLUI VOTAÇÃO E APROVA PEC QUE LIBERA PAGAMENTO DO BENEFÍCIO; TEXTO VAI À CÂMARA	17
MPF RECOMENDA A PAZUELLO QUE ADOTE MEDIDAS NACIONAIS DE ISOLAMENTO SOCIAL E AVALIE FECHAMENTO DE FRONTEIRAS	19
LEILÃO DAS LINHAS 8 E 9 DA CPTM DEVE OCORRER AINDA EM MARÇO, DIZ DORIA	20
ECONOMISTAS APONTAM MERCOSUL COMO OBSTÁCULO PARA ROMPER O ISOLAMENTO DO BRASIL.....	21
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	23
COM SUPERSAFRA DE GRÃOS, AGROPECUÁRIA EVITOU QUEDA MAIOR DO PIB DE 2020	23
DEPUTADO EM PRIMEIRO MANDATO, DANIEL FREITAS VAI RELATAR PEC EMERGENCIAL NA CÂMARA	24
CONSELHEIROS DO BANCO DO BRASIL PEDEM PERMANÊNCIA DO PRESIDENTE, ANDRÉ BRANDÃO	25
QUARTA MAIOR HIDRELÉTRICA DO PAÍS, SANTO ANTÔNIO VÊ RISCO DE PARALISAÇÃO TOTAL	26
VALOR ECONÔMICO (SP)	27
RUMO PREVÊ MOVIMENTAÇÃO DE 72 BI A 76 BI DE TONELADAS POR KM ÚTIL EM 2021	27
RUMO INAUGURA OPERAÇÃO DA NOVA FERROVIA NORTE-SUL	29
DO CONTÊINER PARA O PORÃO DO NAVIO.....	31
“EXISTE UMA PRESUNÇÃO DE QUE O HÍBRIDO VAI FUNCIONAR PARA TODOS”	31
BUNGE LANÇA PROGRAMA PARA MONITORAR COMPRAS INDIRETAS DE SOJA.....	34
PORTAL PORTOS E NAVIOS	35
TUPS AMPLIAM MOVIMENTAÇÃO E ALCANÇAM 65% DAS ATIVIDADES PORTUÁRIAS	35
PORTARIA DO MME DETERMINA QUE PPSA AVALIE COMPENSAÇÃO DA CESSÃO ONEROSA DE ATAPU E SÉPIA	36
KATOEN NATIE INVESTIRÁ US\$ 445 MILHÕES NA AMPLIAÇÃO DO TERMINAL CUENCA DEL PLATA, EM MONTEVIDÉU	37
ANTAQ AUTORIZA EMPRESA A OPERAR TUP NO RIO DE JANEIRO	37
HAPAG-LLOYD ASSEGURA FINANCIAMENTO "VERDE" PARA 6 PORTA-CONTÊINERES	38
APÓS QUEDA DO PIB, ESPECIALISTAS REFORÇAM NECESSIDADE DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA	38
CONTRATO DE USO TEMPORÁRIO DEVE SER REGULAMENTADO AINDA ESTE MÊS	40
PARA GERAR CAIXA, CDRJ VAI LEILOAR PRÉDIO ONDE FUNCIONA A ATUAL SEDE.....	40
PORTOS BUSCAM SOLUÇÕES INOVADORAS PARA MELHORAR GESTÃO, EFICIÊNCIA E OPERAÇÃO.....	41



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 035/2021
Página 3 de 43
Data: 04/03/2021
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	43
MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	43



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

DRAGAGEM DO PORTO ESTÁ PARADA HÁ UM MÊS

Draga que atuava no cais santista foi retirada da região no início de janeiro

Por Fernanda Balbino Da Redação



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.146351:1614875220/Draga-Lelystad-Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=294e021&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.146351:1614875220/Draga-Lelystad-Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&pf=294e021&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Draga em atuação no canal do Porto de Santos: segundo a APS, ausência do serviço não afetou calado (Foto: Carlos Nogueira/AT)

O serviço de dragagem do Porto de Santos está suspenso há mais de um mês. Até agora, porém, não foram registrados pontos de assoreamento (deposição de sedimentos) no Canal do Estuário. Mas usuários do complexo marítimo temem impactos, principalmente diante da possibilidade da vinda de navios de até 366 metros de comprimento ao cais santista.

A draga destacada para o serviço, a Seine, foi deslocada em 2 de fevereiro, quando se comemora o aniversário do Porto. De acordo com o site Marine Traffic, a embarcação está no Porto de Conacri, na Guiné, desde o último dia 17.

Procurada, a Autoridade Portuária de Santos (APS) informou que a decisão de remoção do equipamento foi da DTA Engenharia. Também apontou que “solicitou à empresa contratada para o serviço de dragagem de manutenção do canal e berços que realoque para o Porto de Santos os equipamentos para a continuação do serviço”.

Em nota, a DTA Engenharia destacou que a remoção da draga aconteceu para que o equipamento não ficasse ocioso, já que o Porto está todo dragado. “Em outras palavras: planejamento operacional de dragagem, absolutamente normal nesse tipo de obra”.

Segundo a empresa, isso foi possível “por conta de uma inteligência de dragagem exclusiva desenvolvida pela DTA. Obras performadas e mais baratas, equipamentos otimizados e foco no cliente”. E destacou que a obra é realizada há mais de um ano sem problemas no cais santista.

Preocupação

Porém, usuários do Porto de Santos temem que a interrupção dos trabalhos cause assoreamentos no canal. O diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, foi pego de surpresa pela notícia.

“Nós não recebemos nenhuma informação sobre a interrupção de dragagem. Mas nós sempre nos posicionamos que a dragagem tem que ser constante, até por assoreamentos que possam ocorrer devido às intempéries climáticas. E os meses de fevereiro e março são de chuva e isso nos preocupa bastante”, afirmou Roque.

Autoridade

Portuária Além de destacar que pediu o retorno da dragas ao Porto de Santos, a Autoridade Portuária afirmou que “está tomando as providências para a retomada da dragagem de manutenção. O calado operacional do Porto está mantido ainda que com a ausência momentânea do serviço”.

O diretor de Operações Portuárias da Santos Brasil, Roberto Teller, também não foi informado oficialmente sobre a interrupção da dragagem. Segundo ele, um eventual assoreamento adiaria os testes e as negociações necessárias para a vinda de grandes cargueiros ao complexo.

“Nos preocupa atravessarmos novamente em um período de incertezas e instabilidade no canal do Porto, uma vez que a draga foi retirada de Santos em um momento complexo, de grande movimentação de carga, bem como da liberação dos testes dos navios de 366 metros que são fundamentais para a evolução do Porto de Santos”

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 04/03/2021

RUMO INAUGURA OPERAÇÃO DA FERROVIA NORTE-SUL

Corredor ferroviário liga Goiás ao Porto de Santos

Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.146361:1614876369/Rumo-Logistica.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=62eeea6&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.146361:1614876369/Rumo-Logistica.jpg?f=2x1&pf=62eeea6&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Novo trecho criará um corredor ferroviário entre Goiás e Santos (Foto: Divulgação)

Será inaugurado nesta quinta-feira (4), o trecho de 172 quilômetros da Ferrovia Norte-Sul, entre São Simão (GO) e Estrela D'Oeste (SP). A solenidade marca o início do corredor ferroviário

ligando Goiás ao Porto de Santos. Estão previstas as presenças do presidente da República, Jair Bolsonaro, e do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

A cerimônia será realizada no terminal localizado no Parque Industrial de São Simão. Esse trecho da Norte-Sul é operado pela Rumo, que arrematou, em março de 2019, os tramos central e sul da ferrovia.

Com duração de 30 anos, o contrato compreende 1.537 quilômetros de linhas férreas entre Porto Nacional (TO) e Estrela D'Oeste, que estarão 100% operacionais até o fim de julho.

Em Estrela D'Oeste, a Norte-Sul liga-se à Malha Paulista, criando um extenso corredor ferroviário com potencial de captação de cargas do Centro-Oeste e do Centro-Norte e que deságua no Porto de Santos.

No cais santista, a expectativa é que, quando o trecho da Norte-Sul estiver 100% operacional, o Porto receba ao menos 3 milhões de toneladas de grãos adicionais por ano. Além disso, a Norte-Sul contribuirá para melhorar a eficiência da logística ferroportuária, com a perspectiva de migração de 5 milhões de toneladas (4 milhões de grãos e 1 milhão de açúcar) do modal rodoviário para o ferroviário.

Leilão

A Rumo ofereceu R\$ 2,7 bilhões, ágio de 100,92% em relação ao valor de outorga mínimo estabelecido pelo Governo Federal no leilão da Norte-Sul. A ferrovia começou a ser construída em 1987, projetada para ser a espinha dorsal do sistema ferroviário brasileiro e integrar de forma estratégica o território nacional.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 04/03/2021



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ PUBLICA NORMA SOBRE AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÃO POR EMPRESA BRASILEIRA PARA OPERAR NA NAVEGAÇÃO INTERIOR

Resolução foi publicada no Diário Oficial da União nesta quinta-feira (4)

A ANTAQ publicou, nesta quinta-feira (4), no Diário Oficial da União, a Resolução No 41, de 03 de março 2021, que estabelece critérios e procedimentos para o afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação para operar na navegação interior. O afretamento é um contrato em virtude do qual o fretador cede ao afretador, por certo período, direito total ou parcial sobre o emprego da embarcação, mediante remuneração pelo afretamento, podendo transferir ou não a sua posse.

O gerente substituto de Regulação da Navegação Interior, Pedro Soares, explica que a Resolução No 41 substitui, a partir de 1º de abril, a Resolução ANTAQ nº 1.864, de 4 de novembro de 2010. A publicação atende ao Decreto nº 10.139, de 2019, que determina a revisão e a consolidação dos atos normativos inferiores a decreto pelos órgãos ou entidade que os editou.

Conforme a norma, a autorização de afretamento será formalizada mediante ato unilateral da ANTAQ, observará o disposto nas leis e nas normas regulamentares pertinentes e, quando for o caso, nos tratados, nas convenções e nos acordos internacionais.

A navegação interior de percurso nacional somente poderá ser realizada por embarcação de bandeira brasileira e embarcação de bandeira estrangeira afretada por empresa brasileira de navegação (EBN), exclusivamente nos casos previstos na Resolução No 41 e uma vez cumpridos todos os requisitos nela estabelecidos. A EBN poderá afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por espaço, por tempo e a casco nu.

O afretamento de embarcação estrangeira, por viagem, por espaço ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional, depende de autorização da ANTAQ, e só poderá ocorrer nos seguintes casos: quando verificada a inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados ao transporte pretendido; quando verificado interesse público, devidamente justificado; e quando em substituição a embarcações em construção no país, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, enquanto durar a construção, por período máximo de 36 meses, até o limite da tonelage de porte bruto contratada.

De acordo com a resolução, independe de autorização da ANTAQ, o afretamento de embarcação: de bandeira brasileira para a navegação interior; estrangeira, quando não aplicáveis as disposições do Decreto-Lei nº 666, 2 de julho de 1969, e suas alterações, para a navegação interior de percurso internacional; e estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação interior de percurso nacional, limitado ao dobro da tonelage de porte bruto das embarcações de tipo semelhante, encomendadas, pela interessada no afretamento, a estaleiro brasileiro instalado no país, com contrato de construção em eficácia, adicionado de metade da tonelage de porte bruto das embarcações brasileiras de sua propriedade, ressalvado o afretamento de pelo menos uma embarcação de porte equivalente.

A EBN afretadora é responsável perante à ANTAQ por todos documentos e informações relativos ao registro e à autorização de afretamento solicitados. A Agência poderá, a qualquer momento: solicitar a comprovação de adequação das embarcações às normas e às convenções nacionais e aos acordos e aos tratados internacionais vigentes de que o Brasil seja parte; exigir informações e documentos complementares para fundamentar sua decisão acerca da autorização de afretamento; acompanhar a execução do contrato de afretamento; e solicitar reconhecimento de firma ou



autenticação de cópia dos documentos, caso exista dúvida fundada quanto à autenticidade ou havendo previsão legal.

Circularização

A EBN requerente do afretamento deverá circularizar consulta a todos os proprietários e possuidores de embarcações de bandeira brasileira. A circularização é um procedimento de consulta formulada por EBN sobre a disponibilidade de embarcação de bandeira brasileira para obtenção de autorização da ANTAQ para afretar embarcação estrangeira. A consulta será realizada em ambiente próprio do Sistema de Gerenciamento de Afretamentos, com antecedência mínima de três dias úteis, a contar: no caso de o afretamento por viagem ou espaço, da data de início do embarque; e no caso de afretamento por tempo ou a casco nu, da entrega da embarcação.

Conforme Soares, a Resolução No 41 atualiza as principais regras de circularização, utilizando meios preferencialmente eletrônicos e fortalecendo os controles dos processos de afretamento, nos moldes do Sistema de Afretamento da Navegação Marítima e de Apoio (SAMA). O gerente substituto ressalta que, em até 180 dias, a partir da vigência da norma, será implementado o Sistema de Gerenciamento de Afretamento na Navegação Interior (SANI), que será o sistema informatizado disponibilizado pela ANTAQ em sua página na internet.

“O sistema tem o propósito de agilizar a comunicação entre as empresas brasileiras de navegação e a ANTAQ nas operações de afretamento de embarcações, bem como aprimorar seu gerenciamento nas diversas etapas dos processos. A ideia é que o SANI funcione nos mesmos moldes do SAMA, respeitadas algumas particularidades da navegação interior”, detalha Soares.

O gerente substituto ainda listou as vantagens do SANI que se pretendem atingir: modernizar a sistemática de afretamentos na navegação interior; reduzir o período de tramitação das solicitações de afretamentos; facilitar requerimento e instrução inicial dos procedimentos para os agentes demandantes; criar ambiente virtual de negociação para os agentes do mercado, na hipótese de bloqueio de circularização; trazer maior transparência; minimizar a possibilidade de falha humana no processo; aprimorar o gerenciamento nas diversas etapas dos processos; e possibilitar a produção de dados estatísticos para ANTAQ.

“Por fim, destacam-se outras melhorias significativas presentes na norma, como a exclusão da restrição de circularização na mesma bacia hidrográfica da EBN; a possibilidade de subafretamentos, de forma a manter a uniformidade com o procedimento já adotado na navegação marítima; as hipóteses de liberação de carga prescrita; e a exclusão da necessidade de envio pelas EBNs de cópia autenticada de documentos e a inclusão da possibilidade de autenticação de documentos pela ANTAQ”, listou Soares.

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data : 04/03/2021

ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA VIRTUAL SOBRE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS NO PORTO DE MACEIÓ

Trata-se das audiências públicas 01 e 02/2021

A ANTAQ realizou, nesta quinta-feira (4), audiência pública virtual referente aos arrendamentos de duas áreas destinadas à movimentação e armazenagem de granéis líquidos, especialmente combustíveis, localizadas no Porto Organizado de Maceió/AL, denominadas áreas MAC11 e MAC12. “As licitações levarão mais investimentos para a região e aumentarão a movimentação de cargas nas instalações portuárias”, afirmou o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery.

Para o diretor da ANTAQ, Adalberto Tokarski, a audiência pública é fundamental para o aprimoramento dos documentos técnicos relativos aos arrendamentos. “Iremos licitar áreas estratégicas para o Porto de Maceió e para a Companhia Docas do Rio Grande do Norte”, disse, referindo-se à autoridade portuária do Porto de Maceió.

Conforme a diretora da Agência, Gabriela Costa, os arrendamentos terão como benefício, entre outros, a geração de empregos. “Granéis líquidos são cargas relevantes para o país”, destacou.

A audiência virtual teve por finalidade debater e tirar dúvidas sobre os documentos técnicos e jurídicos relativos às licitações das duas áreas, que estão em consulta pública (Audiências Públicas Nºs 01 e 02/2021) no portal da ANTAQ.

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data : 04/03/2021

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

OS BRASILEIROS DRAGAM MELHOR OS PORTOS DO BRASIL

Editorial Portogente

Os portos desenvolvem-se na direção da maior profundidade.

Até há pouco tempo, o Porto de Santos era dragado com baixa produtividade, custos altos e corrupção. Atualmente, esse mesmo serviço vem demonstrando efetivamente o seu papel e importância como fator essencial para a competitividade dos terminais portuários. O que se assiste e se mede é a execução de um trabalho técnico estratégico, com inteligência e excelência de dragagem, pela empresa brasileira DTA Engenharia.



https://portogente.com.br/images/Dad_04MAR21.jpg

Dragando em Santos e Paranaguá com desempenho inovador e recordes de produção, a DTA assinala a vantagem de um novo modelo de contrato de dragagem. Diferente do modelo atual de licitação por volume dragado, improdutivo e incompatível com a agilidade da logística portuária. Portogente há muito propugna a dragagem por resultado. Na qual, a obrigação contratual deverá garantir as profundidades do porto durante o seu prazo de vigência.

O caso recente do superfaturamento da dragagem do Porto de Santos pela empresa belga Dragabrás, que o jornalismo investigativo do Portogente vem acompanhando, é emblemático da vulnerabilidade do modelo vigente de contrato. O Tribunal de Contas da União na apuração do caso, produziu um relatório, um calhamaço de mais de 3.000 páginas, com conclusões que estão sendo contestadas tecnicamente e serão tema de debate.

No webinar Portogente “Dragagem Portuária: Um modelo de Negócio Inovador”, os problemas e soluções da dragagem portuária foram amplamente debatidos para inteligência das ações necessárias. Para resumir, o contrato com meta facilita o planejamento, a flexibilização e otimização dos recursos, pela aplicação intensa de engenharia de dragagem. Como modelo de decisões com base científica, dá maior certeza aos resultados.

Esses conceitos resultam de um conhecimento holístico e bem embasado da técnica de dragagem, a qual o governo não tem mentalidade de entender. Entretanto, por sua tradição e estrutura, a DTA demonstra que o Brasil pode dragar com qualidade os seus portos. Isto merece ser exaltado.

Fonte : *Portal Porto Gente*

Data : 04/03/2021



BRASIL EXPORT

GALERIA DE IMAGENS DA REUNIÃO DE LANÇAMENTO DO SANTOS EXPORT 2021



<https://forumbrasilexport.com.br/wp-content/uploads/2021/03/WhatsApp-Image-2021-03-04-at-14.48.44-768x512.jpeg>

A reunião de lançamento do Santos Export 2021 – Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária foi realizada nesta quinta-feira, 4 de março, na sede da Praticagem de São Paulo, com público reduzido presencialmente e transmissão online ao vivo para conselheiros, autoridades, patrocinadores e convidados.

Na ocasião, manifestaram-se o presidente da Praticagem de São Paulo, Bruno

Tavares, o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, o presidente do Conselho do Santos Export e diretor-executivo do Sopesp, Ricardo Molitzas, e o diretor-presidente da Santos Port Authority, Fernando Biral.

Biral enfatizou a importância do trabalho do Fórum na integração dos agentes que atuam no Porto de Santos para o sucesso do processo de desestatização e na busca por maior eficiência das operações.

Presidente do Conselho, Molitzas relacionou os mais importantes temas levantados pelos conselheiros nos primeiros encontros promovidos neste ano: a desestatização do Porto, a qualificação da mão de obra, os acessos terrestres e a ferrovia interna do complexo portuário.

Anfitrião do lançamento, Bruno Tavares valorizou o papel da Praticagem na segurança das operações para a cidade e para o porto santista.

Fonte : *Brasil Export*

Data : 04/03/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

BUNGE AMPLIA AÇÕES NO CERRADO E QUER ELIMINAR SOJA LIGADA A DESMATE LEGAL EM 2025



Agricultores brasileiros podem desmatar parte de suas terras dentro da lei, em percentuais que variam de acordo com a região (Imagem: Facebook/Bunge)

A Bunge informou nesta quarta-feira que lançou programa para monitorar a soja adquirida de fontes indiretas no Cerrado brasileiro, um movimento “sem precedentes no setor” que busca fechar o cerco contra o desmatamento associado à agricultura na importante região produtora.

O programa faz parte da Política Global de Não-Desflorestamento da Bunge, compromisso público e voluntário que prevê cadeias livres de desmatamento até 2025, disse a empresa em nota.

A Bunge esclareceu, por meio da assessoria de imprensa, que já não compra soja com origem em desmatamento ilegal.

E que, a partir de 2025, também não comprará grãos que tenham sido cultivados em áreas desflorestadas dentro da legalidade, com desmates realizados após 31 de dezembro de 2024.

Já o programa de monitoramento da soja adquirida de fontes indiretas, que deve contar com o apoio das revendas de grãos na região, foi lançado após empresas globais pedirem, em dezembro, que tradings de commodities parem de trabalhar com soja associada ao desmatamento do Cerrado brasileiro, que já viu cerca de metade de suas matas nativas serem convertidas em propriedades rurais.

“Nós reconhecemos o importante papel que podemos desempenhar em nossa indústria. Essa iniciativa sem precedentes é o caminho para que a Bunge compartilhe com sua cadeia de suprimentos suas melhores práticas para construção de cadeias de valor rastreáveis e verificáveis”, disse o vice-presidente Global de Sustentabilidade da Bunge, Rob Coviello, em nota.

A Bunge não detalhou por questões estratégicas os volumes originados no Cerrado, importante região produtora também de milho.

Afirmou apenas que origina cerca de 25 milhões de toneladas de grãos (soja, milho e trigo) anualmente em todo o Brasil, o maior produtor e exportador global da oleaginosa. O país é ainda o segundo maior fornecedor de milho no mundo.

No que diz respeito à Amazônia, a Bunge lembrou que, como integrante da Moratória da Soja, a companhia não compra a oleaginosa de áreas que foram desmatadas mesmo que legalmente após 2008 um movimento seguido por outras tradings do setor.

A Bunge notou que já possui 100% de rastreabilidade em suas compras diretas no Brasil e, só no Cerrado, monitora mais de 8.000 propriedades, alcançando 11,6 milhões de hectares a área brasileira total com soja está estimada em pouco mais de 38 milhões de hectares em 2020/21.

Segundo a empresa, com o engajamento das revendas de grãos, a partir do Parceria Sustentável Bunge, a expectativa é alcançar também 100% de rastreabilidade e monitoramento dos volumes oriundos de compras indiretas, afirmou em comunicado.

Atualmente, a Bunge monitora 30% dos volumes indiretos.

O programa sobre o Cerrado vai orientar os parceiros a implantarem sistemas de verificação da cadeia, incluindo o uso de imagens de satélite.

As revendas poderão adotar serviços de imagem independentes ou usar a estrutura de monitoramento geoespacial da Bunge, sem custos, ressaltou a empresa.

Para o diretor de Originação da Bunge, Roberto Marcon, as revendas de grãos possuem papel importante ao viabilizar o acesso de pequenos e médios produtores ao mercado.

“Ao auxiliá-las a implantarem sistemas de rastreabilidade e monitoramento contribuimos com todo o setor.”

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

Data : 04/03/2021

SENADO APROVA ACORDO INTERNACIONAL SOBRE APOIO ÀS EXPORTAÇÕES AGRÍCOLAS E TEXTO SEGUE PARA PROMULGAÇÃO

Informação: Comex do Brasil (4 de março de 2021)

Brasília – O Plenário do Senado aprovou, nesta terça-feira (2), o Projeto de Decreto Legislativo (PDL) 568/2020, que confirma o chamado Protocolo de Nairóbi. O texto é proveniente da Decisão Ministerial sobre Competição nas Exportações acordada pelos estados membros na 10ª Conferência Ministerial da Organização Mundial do Comércio (OMC), em 2015, na cidade de Nairóbi, no Quênia. O relator, senador Zequinha Marinho (PSC-PA), foi favorável à matéria, que seguirá para a promulgação.



https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/Senador-Zequinha-Marinho-PSC-PA_Marcos-Oliveira_Agencia-Senado.jpg

Senador Zequinha Marinho (PSC-PA) lê seu relatório, favorável ao acordo assinado pelo Brasil Foto: Marcos Oliveira/Agência Senado

O texto é uma das seis decisões ministeriais adotadas pelos países membros da OMC ao final da conferência. O conjunto dessas decisões – sobre agricultura, algodão e questões relacionadas com os países menos desenvolvidos — foi denominado Pacote de

Nairóbi. A Conferência Ministerial é o órgão decisório máximo da OMC, que se reúne a cada dois anos e tem autoridade para tomar decisões sobre todas as matérias dentro de qualquer um dos acordos multilaterais no âmbito da Organização.

Na exposição de motivos, assinada pelos ministros de Estado das Relações Exteriores; da Agricultura, Pecuária e Abastecimento e da Economia, é ressaltado que essa Decisão Ministerial representa uma das principais conquistas alcançadas nos últimos anos nas negociações multilaterais de comércio no âmbito da OMC, nas quais o Brasil teve papel central, havendo participado diretamente da elaboração do seu texto final.

Durante a sessão, Zequinha Marinho observou que a decisão em exame representou importante passo para o comércio internacional, especificamente no setor agrícola. Segundo o relator, a proibição dos subsídios à exportação no setor agrícola representa um ganho expressivo para os países exportadores agrícolas do mundo em desenvolvimento, em razão da distorção provocada por esse tipo de subsídios, concedidos normalmente pelos países desenvolvidos.

Zequinha disse ser esse um passo importante para a busca de condições mais justas de competitividade no comércio internacional, eliminando-se distorções no setor agrícola, beneficiando a exportação de produtos brasileiros.

— Exaltamos esse relevante passo na busca de condições mais justas de competitividade no comércio internacional — afirmou.

(*) Com informações da Agência Senado

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

Data : 04/03/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

GOVERNO AVALIA FUNDO E CIDE JUNTOS PARA ESTABILIZAR PREÇO DE COMBUSTÍVEIS

O secretário de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia, José Mauro Coelho, disse que o governo estuda dois sistemas para tentar estabilizar o preço dos combustíveis, que poderão inclusive conviver ao mesmo tempo, dependendo da situação do mercado.

A alta do preço dos combustíveis, principalmente do diesel, que afeta os caminhoneiros, apoiadores do presidente Jair Bolsonaro, tem sido criticada constantemente pelo presidente e foi apontada como possível estopim para a queda do presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco.

Um dos estudos em andamento, segundo Coelho, é o do já cogitado fundo de estabilização de preços, que depende de aporte robusto para começar a funcionar. Segundo Coelho, as fontes de aporte também vêm sendo avaliadas, como utilizar uma parcela dos royalties ou parte da comercialização do petróleo da União, decorrente dos contratos de partilha, exemplifica o secretário.

Outra saída seria reviver a Contribuição de Intervenção de Domínio Econômico (Cide), um colchão alimentado pela cobrança de tributo sobre os combustíveis, acionado em caso de preços em alta e realimentado quando o petróleo estiver em baixa.

“O fundo pode andar junto com a Cide, porque só deve ser usado em momentos de pico do preço. Um funciona em um momento e o outro em outro momento”, explicou em live.

Ele ressaltou ainda, que os aportes do fundo precisam ser realmente fortes ou corre-se o risco de não ter recursos suficientes para aplicar no momento correto.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 04/03/2021

PRESIDENTE SEMPRE NOS APOIA NO MOMENTO DECISIVO, DIZ GUEDES SOBRE PEC EMERGENCIAL

Depois de naufragar a tentativa patrocinada pelo presidente Jair Bolsonaro de retirar do teto de gastos despesas do Bolsa Família, o ministro da Economia, Paulo Guedes, disse que, “no momento decisivo”, Bolsonaro sempre o apoia.

Guedes divulgou nesta quinta-feira, 4, um vídeo onde, juntamente com o senador Márcio Bittar (MDB-AC), relator da Proposta de Emenda Constitucional (PEC) Emergencial, comemora a aprovação do texto pelo Senado.

“A PEC é um compromisso com a saúde do povo e com a responsabilidade fiscal. Agradeço ao presidente Bolsonaro, que, no momento decisivo, sempre nos apoia”, afirmou.

Na contramão do chefe, que hoje chamou de “idiotas” pessoas que pedem a compra de vacinas, Guedes disse que é a vacinação em massa o que vai permitir manter a economia em funcionamento. “Sem saúde não há economia. Precisamos de saúde, emprego e renda, essa é nossa pauta. Vamos enfrentar esse desafio terrível com a mesma coragem e determinação de sempre”, completou.

O ministro disse ainda que o Congresso votou “massivamente” a favor do governo e lembrou que o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), adiantou que a Câmara dos Deputados

não criará novas exceções ao teto de gastos na tramitação do projeto, que segue para a Casa. “É um dia muito importante para o Brasil”, acrescentou.

Guedes agradeceu também ao presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, e ao relator e disse que Bittar defendeu “com coragem” o compromisso com a questão fiscal. “É fácil defender só jogar o dinheiro, agradeço Bittar por defender compromisso duplo. Crise e saúde são crises gêmeas, a solução exige compromisso com gerações futuras.”, completou.

No vídeo, o senador Bittar diz que a aprovação da PEC não foi uma vitória “tão grande como queríamos”, mas foi boa. Pontos como a retirada dos pisos de saúde e educação acabaram ficando de fora do texto aprovado pelo Senado.

“Prevaleceu o bom senso. Demos ao presidente Jair Bolsonaro o arcabouço legal para que ele possa reeditar o auxílio emergencial, mas, ao mesmo tempo, com responsabilidade fiscal. Os governos não podem continuar na contramão das famílias, toda família sabe que quando o orçamento aperta, tem que apertar o cinto”, completou. Bittar disse ainda que a PEC coloca um “freio” na gastança desenfreada que está “engolindo a sociedade”.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 04/03/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

EXPORTAÇÃO DE HIDROGÊNIO ATRAI PLANO DE INVESTIMENTO DE US\$ 5 BI PARA O CEARÁ

Por Nayara Machado - 4 de março de 2021 - Em Diálogos da Transição, Transição energética

Editada por Nayara Machado
nayara.machado@epbr.com.br

O Ceará se prepara para receber a maior usina de hidrogênio verde do mundo. Com investimentos de 5,4 bilhões de dólares, o projeto Base One da ENEGIX Energy quer produzir mais de 600 mil toneladas de hidrogênio verde anualmente a partir de 3,4GW de energia renovável firme.

A ideia, segundo a empresa, é transformar o Ceará em um importante exportador do combustível – o Porto do Pecém foi escolhido não apenas pela infraestrutura, mas pelo acesso às quantidades necessárias de água.

A expectativa é que o projeto leve de três a quatro anos para ser construído, mas a operação pode começar um pouco antes da conclusão.

“A construção, no nosso caso, é relativamente simples porque nosso sistema é modular. Os módulos já vêm prontos. Então, podemos iniciar a operação antes da construção completa (...) Poderemos ter operação completa em três anos após o início da construção”, explica Marco Stacke, diretor de operações da ENEGIX.

A empresa contratou 4,5 GW de energia eólica e 3,5 GW de solar fotovoltaica para o projeto.

Segundo o executivo, será possível levar hidrogênio verde para lugares onde a eletricidade, especialmente a renovável, não está disponível ou é muito cara.

“Nós podemos transformar o hidrogênio em energia e vender para o grid. Podemos vender nosso hidrogênio tanto como energia, como combustível”, diz.

Potencial energético

Para Wesley Cooke, CEO e fundador da Enegix, o Ceará tem uma das melhores condições de vento do mundo para eólicas offshore e isso eleva o potencial de expansão do projeto Base One em mais de 100 GW para atender a demanda global.

“Planejamos criar um novo modelo de energia sustentável para a população mundial em rápido crescimento, reduzindo a dependência e os custos do usuário final em fontes de combustível emissoras de carbono, como o diesel”, afirma o CEO.

Leia também: Hidrogênio verde pode ficar competitivo até 2030, com renováveis mais em conta
Já o estado aposta também no potencial solar.

“A solar praticamente vai igualar com a eólica nos próximos três anos. Com autorização, temos 1400 MW de eólica e 5400 MW de solar, então o potencial solar é bem maior do que o de eólica”, explica Roseane Medeiros, secretária executiva da Indústria, da Secretaria do Desenvolvimento Econômico e Trabalho do Ceará (Sedet).

Há 2,3 GW de eólica e 0,2 GW de solar em operação no estado, e outros 0,3 GW de eólica e 2,2 GW de solar em implantação.

GT estuda incentivos para atrair investidores

O significativo potencial para energia renovável, essencial na produção de hidrogênio verde, o porto de águas profundas de Pecém e a localização geográfica estratégica para exportação têm chamado a atenção de investidores.

“Percebemos que seria uma oportunidade muito interessante para o estado apoiar essas iniciativas”, conta Roseane.

Um grupo de trabalho criado pelo governo vai estudar questões como incentivos fiscais e o aproveitamento dessa produção na atividade industrial do estado, inclusive com o envolvimento da Cegás (Companhia de Gás do Ceará).

Isso porque, embora a estratégia da EneGix esteja voltada para a exportação, o estado vê também a possibilidade do consumo interno.

“O benefício não é propriamente da indústria, é da sociedade e do planeta, porque irá substituir uma energia baseada em combustível fóssil por uma energia limpa. Aqui no Ceará nós temos termoeletricas, siderúrgicas, indústria de margarina, que consome muito hidrogênio, além do setor de transporte”, destaca a secretária.

Estratégia nacional pode ir além do ‘verde’

A vocação brasileira para a produção de hidrogênio verde também está na mira federal.

Na semana passada, a Empresa de Pesquisa Energética (EPE) lançou a nota técnica Bases para a Consolidação da Estratégia Brasileira do Hidrogênio (.pdf) onde aponta para a expectativa de um boom no mercado de hidrogênio com as políticas energéticas do pós-pandemia.

O texto destaca a necessidade de consolidar uma estratégia nacional neste tema, “elaborada para aproveitar as vantagens competitivas do Brasil (etanol, hidroeletricidade, eólica, solar, gás natural, biogás nuclear e outras biomassas) para desenvolver novas vantagens competitivas na transição energética”.

Entretanto, a EPE aposta em uma estratégia de hidrogênio “arco-íris”, “na qual todas as cores importam”, isto é, considerando também a possibilidade do hidrogênio cinza, que utiliza fontes

fósseis, como o gás natural em refinarias, e azul, quando a fonte é fóssil, mas o carbono emitido é capturado para neutralizar as emissões.

Curtas

As emissões globais de CO2 relacionadas à energia foram 2% maiores em dezembro de 2020 do que no mesmo mês do ano anterior. De acordo com dados da IEA (Agência Internacional de Energia, as emissões do setor tiveram recuperação após a queda acentuada no início do ano passado, impulsionadas pela recuperação econômica e pela falta de políticas de energia limpa. IEA

Seguro para eficiência e solar. O BID lançou nesta quarta (03) um seguro de “performance energética”. O Programa ESI (Seguro de Economia Energética, na sigla em inglês) vai garantir o retorno de investimentos de pequenas e médias empresas em projetos de eficiência energética e instalações de geração fotovoltaica, minimizando o temor de pequenos empresários em adotar essas iniciativas. Broadcast

Uma empresa que não tem lugar para a diversidade está comprometendo a sua relevância e sua capacidade de se perpetuar no mercado. A avaliação é de Tânia Cosentino, presidente da Microsoft Brasil, durante o Expert ESG. Para a executiva, não é viável que negros e mulheres continuem invisíveis no mundo corporativo. eubr

A FGV Energia e o grupo Mulheres de Energia promovem no próximo dia 8 de março o webinar “Energia, Política e Economia no Feminino”. O encontro reunirá, ao longo de cinco painéis de debates, mulheres que são líderes em suas áreas de atuação, com ênfase no setor de energia. O evento será transmitido ao vivo no canal da FGV no Youtube a partir das 9h.

Petrobras contrata sistemas para controle de emissões em operações onshore e offshore. Negócio fechado com a divisão de Soluções Digitais da Baker Hughes inclui tecnologias de monitoramento e calibração de flare, para elevar a eficiência na queima para pelo menos 98%: “a queima incompleta é um dos principais fatores que contribuem para o aumento das emissões, visto que, quando não há a queima total, o gás do flare é liberado como metano”, explica a empresa. O metano é 84 vezes mais prejudicial que CO2 em termos em termos climáticos.

A CPFL Piratininga inaugurou hoje seu Laboratório de Mobilidade Elétrica em Indaiatuba, no interior de São Paulo, em evento que marcou o início da substituição da frota operacional da companhia na cidade. Iniciado em 2020 para a substituição de 100% da frota convencional por veículos elétricos, o projeto piloto prevê aporte de mais de R\$ 20 milhões e conta com parceria da GESEL, SENAI CIMATEC, SIEMENS, VW Caminhões e Ônibus, BYD e JAC MOTORS.

Leilões de biodiesel terão etapa exclusiva para produtores de pequeno porte. Portaria aprovada hoje (04) pela ANP divide em duas fases a terceira etapa do certame — na qual os distribuidores disputam os lotes de biodiesel ofertados pelos produtores detentores do selo biocombustível social. A decisão já vale para o próximo leilão de biodiesel (L79). ANP

A americana Bunge lançou nesta quarta (03) um programa de monitoramento para a soja que compra no Cerrado brasileiro de maneira indireta. Batizado de Parceria Sustentável Bunge, o programa vai permitir que revendas e parceiros acessem o sistema de rastreamento da empresa, incluindo imagens feitas por satélite. Valor

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 04/03/2021

FALTA DE DIVERSIDADE COMPROMETE RELEVÂNCIA DAS EMPRESAS, DIZ PRESIDENTE DA MICROSOFT BRASIL

Por eubr - 4 de março de 2021 - Em Estratégia ESG / Por Bete Nogueira, da Alter Conteúdo Relevante

Uma empresa que não tem lugar para a diversidade está comprometendo a sua relevância e sua capacidade de se perpetuar no mercado. A avaliação é de Tânia Cosentino, presidente da Microsoft Brasil, durante o Expert ESG, realizado pela XP Investimentos nesta quarta-feira (3).

Tânia participou do painel “A força da Liderança Feminina” ao lado de Luiza Trajano, presidente do Conselho do Magazine Luiza, e Rachel Maia, fundadora da RM Consulting e presidente do Conselho Consultivo do Unicef.

Defendeu que não é viável que negros e mulheres continuem invisíveis no mundo corporativo. “A diversidade traz criatividade, é um fator de atração de talentos. A população de mulheres no Brasil é de 52%. Não olhar para esse recorte é simplesmente abrir mão de metade do potencial de talentos do mercado. Os negros são 56% da população brasileira. Não dá mais para tornar invisíveis esses dois públicos”, comentou Tânia.

Luiza Trajano decretou o início do fim da empresa mecânica, classificada por ela mesmo como a empresa que está preocupada apenas com o lucro e que as pessoas não podiam ser elas mesmas. Esse processo foi acelerado durante a pandemia da covid-19, que no Brasil já matou mais de 250 mil pessoas e nesta quarta registrou recorde de 1840 mortes, de acordo com o balanço dos veículos de imprensa.

“É importante registrar que a gente mudou de ciclo. Nós não estamos naquele ciclo mais que a gente tinha que brigar para que o negro tenha espaço. Nós temos que lutar para que o negro esteja em cargos de presidente, em cargos de diretoria. É outro ciclo”, comentou Luiza.

Rachel Maia defendeu que toda a inclusão precisa ser genuína e não para ficar bem na foto. E alertou que a decisão pela inclusão oferece risco, já que nem todos os executivos querem tratar de inclusão.

“Se nós não iniciarmos no topo, no C-Level, não vai ter efeito cascata de uma forma genuína. Começar essa inclusão e essa diversidade pelo indivíduo, para que desta forma reflita no coletivo, eu acho que é a melhor forma. Não só empresas multinacionais ou grandes empresas nacionais. Pequenos negócios representam mais de 80%”, comentou Rachel.

Mas a entrada no mercado de trabalho também precisa ser humanizada, defende Maitê Schneider, embaixadora da Rede Mulher Empreendedora (RME) e co-fundadora do projeto Transempregos, rede que faz inserção de pessoas trans no mercado de trabalho. Para ela, de nada adianta abrir as portas para a diversidade se o ambiente for hostil.

Maitê participou de outro painel do Expert ESG, desta vez para discutir futuro inclusivo nas empresas, com Liliane Rocha, fundadora e CEO da Gestão Kairós; Rodrigo Mendes, fundador e diretor do instituto que leva seu nome, voltado para a educação de pessoas com deficiência; e DJ Bola, fundador de A Banca, produtora social cultural.

“Nós somos um acumulado de diversidades, o que é nossa maior igualdade. As empresas humanizadas são aquelas que entenderam que não adianta cobrar metas, exigir que todos sejam iguais, porque o ambiente fica hostil. Em um ambiente onde se entende que todo mundo é diferente, o resultado no macro vai acontecer quando o micro estiver realmente potente. Pensando de uma forma holística, todos ganham e a gente diminui a desigualdade”, concluiu.

*Fonte : Agência EPBR de Notícias
Data : 04/03/2021*



JORNAL O GLOBO – RJ

ANVISA RECEBEU CONSULTAS SOBRE POSSIBILIDADE DE EXPORTAÇÃO DE VACINAS, DIZ PRESIDENTE DA AGÊNCIA

Laboratório relatou à agência intenção de vender doses para países da América Latina

Por Paula Ferreira e Paulo Cappelli



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24876979-52f-38e/FT1086A/652/x91553490_PA-Brasilia-BSB-10-02-2021-Antonio-Barra-Torres-Diretor-Presidente-da-Agencia-Nacional-de-V.jpg.pagespeed.ic.t9Kwb8-J-6.jpg

O diretor-presidente da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), Antônio Barra Torres Foto: PABLO JACOB / Agência O Globo

BRASÍLIA — O diretor-presidente da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), Antônio Barra, afirmou nesta quinta-feira que a agência recebeu duas consultas a respeito da possibilidade de exportação de vacinas produzidas no Brasil. Segundo ele, um dos documentos solicitava o detalhamento dos procedimentos para exportação de imunizantes e outro relatava a intenção de exportar vacinas.

Nesta quarta-feira, a Anvisa aprovou por unanimidade em sua diretoria colegiada uma restrição para exportação de vacinas e de oxigênio no Brasil. De acordo com a agência, os insumos são estratégicos para o combate à pandemia e só podem ser vendidos para o exterior com autorização da Anvisa.

— Essa semana tivemos dois documentos nesse sentido. Primeiramente fazendo consultas. Gostaria de frisar: consultas. O primeiro documento, um e-mail com consulta de procedimentos regulatórios para exportação; e o segundo documento, um ofício, esse já dizendo efetivamente sobre uma intenção de exportação de vacinas. Quanto a oxigênio, não temos. Não temos notícia de exportação de oxigênio nem no campo da intenção — afirmou Barra, durante participação em sessão do Senado.

Responsável pela diretoria que cuida da área de vacinas, Meiruze Freitas explicou que uma das solicitações relatava a intenção de exportação de vacinas para países da América Latina.

— A área de portos e aeroportos da Anvisa recebeu questionamento sobre quais seriam os procedimentos para se exportar vacinas contra a Covid-19. No mesmo dia, a Anvisa recebeu ofício com a seguinte informação: parte seria disponibilizada para aquisição do Ministério da Saúde e outra parte podendo ser exportada para países da América Latina. As áreas da Anvisa preocupadas com essa situação trouxeram o tema para a diretoria colegiada — afirmou.

A medida de restrição adotada pela Anvisa é temporária e envolve as ações de proteção da saúde pública estabelecidas pela agência no enfrentamento da pandemia causada pela Covid-19.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 04/03/2021

AUXÍLIO EMERGENCIAL: SENADO CONCLUI VOTAÇÃO E APROVA PEC QUE LIBERA PAGAMENTO DO BENEFÍCIO; TEXTO VAI À CÂMARA

Proposta limita a R\$ 44 bi verba destinada aos repasses e prevê medidas para controlar contas públicas no futuro. Deputados querem analisar medida semana que vem

Por Paulo Cappelli

BRASÍLIA — O Senado concluiu nesta quinta-feira a votação da proposta de emenda à Constituição (PEC) que abre espaço para o pagamento de novas parcelas do auxílio emergencial. Após ser aprovado em primeiro turno ainda na noite de quarta por 62 votos a 16, o texto recebeu 62 votos favoráveis e 14 contrários no segundo turno.

O texto agora vai à Câmara dos Deputados. Se não for modificado, é promulgada pelo Congresso Nacional. Se sofrer alterações, a parte alterada retorna ao Senado. O presidente da Câmara,

Arthur Lira (PP-AL), já afirmou que dará celeridade à análise. A Casa deve votar a PEC na semana que vem, segundo fontes.

Todos os destaques — propostas para mudar o projeto principal — foram derrubados. O último a ser votado foi apresentado pelo PT e propunha retirar da medida a limitação de R\$ 44 bilhões para gastos com o auxílio emergencial. Com a derrubada, a trava fica mantida.

Antes da votação principal, ainda na quarta-feira, senadores de oposição tentaram ainda fatiar a votação, separando o auxílio emergencial das medidas de ajuste fiscal. Esse requerimento foi derrotado por 49 votos. Além disso, todos os destaques — propostas para modificar o projeto — foram rejeitados.

Ao lado do relator da proposta, Márcio Bittar (MDB-AC), o ministro da Economia, Paulo Guedes, agradeceu a aprovação da proposta.

— O Congresso votou massivamente a nosso favor. Eu quero agradecer muito ao Congresso por esses 62 votos. Quero agradecer a condução do presidente Pacheco e, por antecipação, ao presidente da Câmara, Arthur Lira, que num determinado momento, com muita serenidade e lucidez disse “vamos manter o teto”. Nós precisamos de saúde, emprego e renda — disse o ministro.

Auxílio fora do teto

A PEC permite que as despesas com o benefício não fiquem sujeitas a regras fiscais, desde que o valor total gasto com o programa não ultrapasse os R\$ 44 bilhões estipulados pelo relator, senador Marcio Bittar (MDB-AC). Ao mesmo tempo, cria regras para controle de contas públicas.

Permaneceram no texto-base gatilhos que impedem elevação de gastos, como aumentos de salários e concursos públicos, quando as despesas de Estados e municípios ultrapassarem 95% das receitas. No caso da União, o acionamento das medidas ocorre quando os gastos obrigatórios superarem 95% do total das despesas.

No governo federal, as ações de contenção são tomadas automaticamente. Já nos governos locais, caberá aos governadores e prefeitos a decisão sobre acionar ou não as medidas de ajuste.

Estados e municípios que não adotarem as medidas de ajuste, no entanto, não poderão tomar empréstimos e garantias da União, de acordo com o texto aprovado.

A medida permite ainda a utilização do superávit financeiro dos fundos para pagamento de dívida mesmo sem a decretação de estado de calamidade de âmbito nacional.

Em outra frente, inclui na Constituição um comando para redução de incentivos tributários, mas blinda alguns desses benefícios. As exceções alcançam a Zona Franca de Manaus, o Simples Nacional e o Prouni, entre outros programas.

Pacheco quer auxílio 'perene'

Após a votação da PEC Emergencial, Pacheco afirmou que o governo crie um programa social de renda mínima "perene".

— Uma vez aprovada a PEC que viabiliza o auxílio emergencial, temos agora que começar a discutir, de maneira muito firme e segura, a possibilidade da perenização de um programa social no Brasil de renda mínima, de renda cidadã, que possa dar dignidade a essa camada social que precisará desse alento do Estado até que possamos ter uma recuperação plena da economia para gerar emprego — disse, sem dar mais detalhes de como a medida seria implementada.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 04/03/2021

MPF RECOMENDA A PAZUELLO QUE ADOTE MEDIDAS NACIONAIS DE ISOLAMENTO SOCIAL E AVALIE FECHAMENTO DE FRONTEIRAS

Documento com sugestão para conter Covid-19 é assinado por 44 procuradores de 25 unidades da federação, diante da inércia de Aras na fiscalização do assunto

Por Aguirre Talento

BRASÍLIA — Um grupo de 44 procuradores do Ministério Público Federal, representando 24 estados federativos e o Distrito Federal, enviou uma recomendação ao ministro da Saúde, Eduardo Pazuello, sugerindo medidas urgentes e concretas para conter a disseminação da Covid-19 no território nacional — entre elas, a implementação do isolamento social nos estados e o fechamento de fronteiras.

A iniciativa não teve a participação do procurador-geral da República Augusto Aras, que vem sendo acusado internamente de ser omissivo na fiscalização dos atos do governo federal na pandemia.

O documento cita o aumento expressivo nos casos da Covid-19 no Brasil e o número recorde de mortes pela doença, atingido nos últimos dias. Também critica o discurso político de que fechar o comércio afetaria a economia, adotado com frequência pelo presidente Jair Bolsonaro:

"Qualquer decisão de direcionamento da política pública que se queira republicana e em respeito à coerência e à integridade do ordenamento jurídico, ainda que preocupada com a proteção da ordem econômica, não pode fazê-lo à custa da dignidade da pessoa humana, devendo prevalecer o respeito à vida e à saúde das pessoas e observando os princípios regentes do SUS, notadamente a integralidade e a universalidade do acesso, com prioridade para as atividades preventivas e que reduzam os riscos de doenças e outros agravos", diz um trecho do texto.

A recomendação tem onze pontos. O primeiro deles é que Pazuello implemente uma estratégia nacional para ações de emergência de saúde pública, incluindo critérios para a adoção de medidas de isolamento social em cada estado.

O MPF pede a Pazuello que formule, na condição da coordenação nacional da crise na saúde pública, "uma estratégia nacional com o estabelecimento de diretrizes para a definição de critérios regionais e locais de acompanhamento e implementação das medidas de emergência em saúde pública de importância nacional e internacional, incluindo a formulação de uma matriz de risco objetiva para adoção de medidas de distanciamento social, baseada em critérios técnicos que reflitam a situação epidemiológica e capacidade de atendimento dos Estados e Municípios, avaliadas semanalmente".

Os pontos dois e três tratam das estradas, portos e aeroportos. A segunda recomendação é reforçar medidas de vigilância sanitária para fiscalizar o estado de saúde de passageiros que entram no Brasil. A terceira sugere que o ministério "avalie semanalmente a necessidade de restrição excepcional e temporária, por rodovias, portos e aeroportos, de entrada e saída do país e de locomoção interestadual e intermunicipal (...), e dar ampla publicidade das razões da imposição ou não das restrições".

O quarto ponto é a criação de um plano nacional de comunicação para conscientizar a população sobre o uso de máscaras, a necessidade de evitar aglomerações, priorizar ambientes ventilados e outras medidas importantes para prevenir a contaminação pela Covid-19.

Os procuradores também recomendam que o Ministério da Saúde dê apoio aos estados para o monitoramento da cadeia de contágio, intensifique o monitoramento de possíveis variantes da Covid-19, garanta aporte de recursos para as unidades de federação ampliarem seus leitos hospitalares e forneça treinamento de pessoal especializado para o combate à pandemia.

Os últimos pontos da recomendação abordam a questão da vacina. Os procuradores pedem que o governo federal amplie a aquisição das vacinas, garanta que as novas remessas atendam os idosos

e monitore o estoque de insumos, notadamente de oxigênio, para assegurar o atendimento dos pacientes.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 04/03/2021

LEILÃO DAS LINHAS 8 E 9 DA CPTM DEVE OCORRER AINDA EM MARÇO, DIZ DORIA

Concessão seria a maior do governo Doria em 2021, com previsão de R\$ 3,2 bilhões em investimentos

Por Ivan Martínez-Vargas

SÃO PAULO - O governador de São Paulo, João Doria (PSDB) afirmou nesta quinta-feira que o leilão de concessão das linhas de trens 8-Diamante e 9-Esmeralda da CPTM deverá ocorrer ainda neste mês. O certame foi suspenso em liminar do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo (TCE-SP) antecipada pelo GLOBO no último dia 26 de fevereiro.

O certame estava inicialmente previsto para a última terça, dia 2 de março, na B3, mas a conselheira substituta Silvia Monteiro, do TCE-SP, atendeu ao pedido do escritório de advocacia Fabichak & Bertoldi, que argumentava haver problemas e dúvidas nos termos do edital.

— O leilão das linhas 8 e 9 da CPTM na Bolsa de Valores de São Paulo vai ocorrer provavelmente ainda neste mês de março. O Tribunal de Contas do Estado de São Paulo fez algumas observações, solicitações complementares, (mas) nós já destacamos, já informamos tudo aquilo que o tribunal solicitou. Eu pedi ao próprio vice-governador Rodrigo Garcia que pessoalmente fosse ao Tribunal de Contas entregar as informações solicitadas — disse Doria.

O governador afirmou esperar que a liberação para que o certame seja realizado ocorra nas próximas duas semanas. — Posso antecipar que serão linhas bastante disputadas pelo mercado — salientou o governador.

O projeto é a maior concessão do governo Doria programada para este ano. Prevê a concessão das duas linhas de trem metropolitano, que somam 72,8 quilômetros, por 30 anos. A exigência de investimentos de R\$ 3,2 bilhões ao longo do contrato.

A expectativa no setor de infraestrutura é que realmente o certame tenha propostas de grandes grupos privados pelos ativos, já que as duas linhas têm grande fluxo de passageiros. A 9-Esmeralda, que liga Osasco a Grajaú, na Grande São Paulo, é considerada a mais atrativa por permear o Rio Pinheiros, passando por regiões valorizadas, como Pinheiros, Berrini, Morumbi e Santo Amaro.

Decisão do Tribunal de Contas

A liminar que suspendeu o leilão da CPTM atendeu a um pedido da advogada Alexandra Fabichak Bertoldi, que diz representar um grupo europeu interessado pelo projeto.

O pedido diz haver "inconsistências de relevância nos estudos econômicos que levam a estimativas subestimadas sobre os custos de aquisição de novos trens e a respeito das despesas operacionais, o que coloca em dúvida a viabilidade econômica" da licitação.

— O edital não esclarece como o valor de outorga e o valor de tarifa estipulados no edital são compostos. Do nosso ponto de vista, não foram considerados os custos de manutenção dos trens novos nos primeiros dois anos, eventuais vandalismo e depreciação de material rodante — diz Alexandra Fabichak.

As estimativas de custos, segundo a advogada, destoam de valores de referência usados pela própria CPTM em outros projetos. — Essa tarifa a gente entende que é inexecutável. Isso foi alvo de outros questionamentos também — afirma.

As multas estipuladas caso o vencedor da licitação não cumpra a obrigação de adquirir novos trens para operar nas linhas, que variam entre R\$ 500 mil e R\$ 1 milhão ao mês, também são questionadas por ela.

— São multas irrisórias se comparadas aos investimentos. Para a empresa vencedora, talvez seja mais viável pagar uma multa do que efetivamente fazer o investimento necessário. Isso traria prejuízo à intenção de ter novos trens — ressalta.

Fabichak diz em sua representação junto ao TCE, ainda, que o benefício fiscal de isenção do ICMS previsto no edital para a compra de trens importados não tem critérios suficientemente claros, o que poderia prejudicar a isonomia entre os consórcios que devem disputar o certame.

"Há insegurança jurídica a respeito da desoneração do ICMS referente a material rodante e peças de manutenção (...) por não estar claro quais procedimentos devem ser adotados para demonstração de que não teria sido possível comprovar a inexistência de produto nacional similar".

Em sua decisão, Monteiro diz que há "obstáculos à mensuração de custos e fluxo de caixa estimado por uma aparente falta de clareza sobre alguns detalhes sensíveis do projeto".

Fonte : O Globo - RJ
Data : 04/03/2021

ECONOMISTAS APONTAM MERCOSUL COMO OBSTÁCULO PARA ROMPER O ISOLAMENTO DO BRASIL

Bloco faz 30 anos no final de março, e data será comemorada com cúpula presidencial na Argentina
Por *Janaina Figueiredo*



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24909200-2ae-1f4/FT1086A/652/xlucas.jpg.pagespeed.ic.CW6fSvMExU.jpg>

O secretário de Comércio Exterior do Ministério da Economia, Lucas Ferraz: "Foi criada uma verdadeira fortaleza protecionista" no Mercosul, diz ele Foto: Fabio Rodrigues Pozzebom / Agência O Globo

RIO - Faltando menos de um mês para que o Mercosul complete 30 anos de vida, o debate sobre a necessidade de flexibilizar o bloco — para muitos economistas uma camisa de força que impede uma maior inserção de seus membros no comércio internacional — se intensifica.

Em meio a uma discussão que promete ser o centro da agenda da próxima cúpula de presidentes do bloco formado por Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai, no dia 26 de março, em Buenos Aires, o livro "Política comercial no Brasil. Causas e consequências do nosso isolamento" — recentemente lançado pelos economistas Lucas Ferraz (Secretário de Comércio Exterior do Ministério da Economia), João Paulo Pessoa e Emanuel Ornelas (ambos professores da Escola de Economia de São Paulo, da FGV) — traz um diagnóstico contundente: a união aduaneira imperfeita em que o Mercosul se tornou é o maior obstáculo para romper o isolamento brasileiro.

O tratamento é simples: basta seguir o exemplo de 95% dos entendimentos que existem no mundo, que são acordos de livre comércio.

Decisão política

E como se faria para dar um passo atrás? Tecnicamente, também é simples, mas envolve uma decisão política que nem todos os sócios plenos do Mercosul estão dispostos a adotar. Seria necessário, explicaram os três economistas em entrevista ao GLOBO, reformar elementos centrais do bloco, começando por sua Tarifa Externa Comum (TEC, que taxa produtos extrazona).

Também deveria iniciar-se uma discussão interna para derrubar a exigência de que acordos comerciais com outros países ou blocos devem ser negociados pelos quatro membros plenos, a chamada dinâmica do 4+1.

No Mercosul existe, ainda, uma taxa de conteúdo regional altíssima, de 60%. Isso significa que para que um bem importado, por exemplo, pelo Brasil, seja exportado para algum dos demais membros ele deve ter 60% de conteúdo regional.

— Nossa TEC é duas vezes maior que a média mundial. Além disso, temos 60% de conteúdo regional. Foi criada uma verdadeira fortaleza protecionista que incentiva o comércio entre os quatro membros e vira as costas para o resto do mundo — assegura Ferraz, à frente das principais negociações do Brasil desde a chegada de Jair Bolsonaro ao poder.

Alerta de isolamento

O livro escrito com seus colegas economistas encara a questão do comércio internacional de uma maneira profundamente didática. Com gráficos, comparações e exemplos do tipo "por que comprar um carrinho de bebê custa o dobro no Brasil do que em outros países do mundo?", os especialistas fazem um alerta.

— Nosso país é fechado e está isolado. Qualquer ângulo que você procure, a conclusão é sempre a mesma — diz Ornelas.

O Mercosul é uma parte importante do problema, mas não a única. São listados diversos elementos que colocam o Brasil na lista de países mais fechados em matéria de comércio internacional: aplicação de medidas antidumping, barreiras sanitárias e fitosanitárias, barreiras técnicas e tributações que afetam, entre muitos outros, setores como o de serviços. Em matéria de comércio de serviços, o Brasil ocupa hoje a 32ª posição no ranking mundial.

— O Brasil está patinando em matéria de crescimento e ficar isolado tem impacto negativo nesse sentido. Não sai de graça ficar fechado — frisa Pessoa.

Desafio histórico

O professor lembra que a ação de "grupos de interesses que são fortemente contrários a uma maior abertura prejudica o debate".

— São grupos muito bem organizados — acrescenta Pessoa.

Na visão dos três autores, hoje o Brasil e o Mercosul enfrentam um "desafio histórico". Há consenso, apontam, sobre a necessidade de repensar o bloco. O problema, também concordam, são as diferentes visões sobre que caminhos seguir e os tempos de cada país.

— A participação brasileira no comércio internacional no ano da assinatura do Tratado (de Assunção, em 1991) era da ordem de 1,3% no comércio global. Hoje não se alterou — diz Ferraz.

A média da TEC é entre 12% e 13%, e na visão do atual Secretário de Comércio a taxa deveria ser reduzida pela metade.

— É preciso, mas é um processo complexo. Dentro do Brasil a reforma da TEC ainda não é um consenso — admite Ferraz, que, no entanto, é otimista.

O Mercosul está atualmente negociando acordos de livre comércio com Coreia do Sul, Cingapura e Canadá. E já está sendo preparado o terreno para conversas com Reino Unido (pós-Brexit) Indonésia e Vietnã.

No ano passado, Brasil e Estados Unidos fecharam um acordo sobre facilitação de comércio que é visto por muitos como passo prévio a um entendimento sobre livre comércio.

Fora das cadeias de produção globais

Hoje, o percentual das exportações brasileiras destinadas a países com os quais o Mercosul tem acordos de livre comércio é de 12%. A meta do governo Bolsonaro é dobrar esse número até o final do mandato. Em países profundamente abertos, como o Chile, esse percentual chega a ser de 90%.

O livro deixa bem claro como o Brasil está isolado das cadeias de produção globais. Hoje, a produção de um iPhone, exemplo citado pelos autores, envolve mais de dez países. O Brasil e o Mercosul não participam desse processo de modernização do comércio internacional.

— Ninguém fala em acabar com o Mercosul, mas basta olhar para o mundo para ver que tem alguma coisa errada — aponta Ornelas.

Para Ferraz, que confia, ainda, na assinatura do acordo entre Mercosul e União Europeia (UE), apesar do permanente boicote de países como a França, o bloco e o Brasil estão vivendo uma "trajetória de não retorno":

— A velocidade é a política que tem que dizer.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 04/03/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

COM SUPERSAFRA DE GRÃOS, AGROPECUÁRIA EVITOU QUEDA MAIOR DO PIB DE 2020

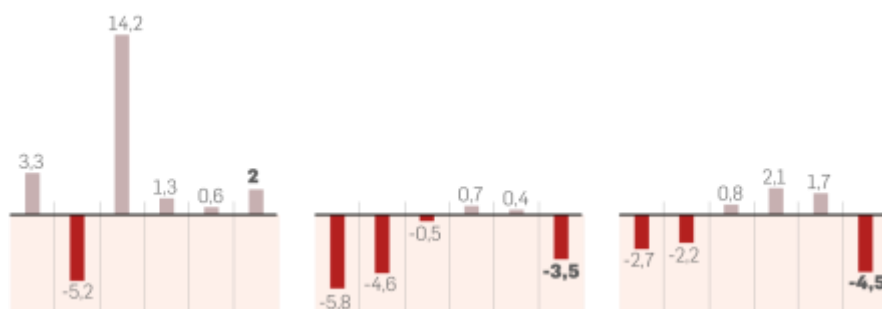
O PIB do agro cresceu 2%, na contramão do recuo de 4,1% da economia como um todo; setor teve o melhor desempenho desde 2017

Por Daniela Amorim, Vinicius Neder e Isadora Duarte, O Estado de S.Paulo

A supersafra de grãos impulsionou o resultado da agropecuária em 2020. A despeito do choque na economia provocado pela pandemia do novo coronavírus, o Produto Interno Bruto (PIB) da agropecuária cresceu 2,0% no ano passado, na contramão da queda de 4,1% da economia como um todo, informou o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) na quarta-feira, 3.

O bom desempenho das lavouras de soja, café e milho puxou o setor agropecuário para o melhor desempenho desde 2017. Naquele ano, a recuperação de uma quebra de safra em 2016 para uma produção recorde levou a um salto de 14,2% no PIB da agropecuária.

<https://arte.estadao.com.br/uva/content/drafts/yd4rwy/3/uploads/SetoresOfertaWEB-col-3.png>



grãos e consumo interno de alimentos aquecido”, disse o coordenador do Núcleo Econômico da

A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) estima um crescimento de 2,5% do PIB da agropecuária em 2021. “O resultado deve ser puxado pela forte produção de grãos e carnes, com firme demanda internacional por

CNA, Renato Conchon. “Mas o crescimento pode ser limitado pelo possível impacto das adversidades climáticas sobre as culturas de milho de segunda safra, café e suco de laranja.”

Caso não houvesse crescimento da agropecuária, o declínio do PIB nacional seria ainda maior. “O crescimento da agropecuária foi importante não somente para esse indicador econômico, mas também na geração de empregos, na exportação, entre outros. Mesmo que o setor tenha apresentado um crescimento mais modesto, ele vem dando importantes contribuições para economia como um todo”, apontou o coordenador da CNA.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/7/4/1614860972247.jpg>

Plantão de soja em Capão Bonito (SP): demanda internacional por grãos ajudou o setor em 2020. Foto: Epitácio Pessoa/Estadão - 5/2/2020

Pelo lado da oferta, apenas quatro atividades ficaram no azul em 2020: agropecuária, serviços financeiros, atividade imobiliária e indústria extrativa mineral. Somadas, esses setores respondem por pouco mais de um quarto de todo o PIB. Em 2020, a agropecuária aumentou sua importância no PIB brasileiro, crescendo de uma fatia de 5,1% da economia brasileira em 2019 para 6,8% no ano passado. “A agropecuária ganhou bastante peso, porque (a produção) cresceu e porque os preços subiram. A indústria e os serviços perderam”, disse Rebeca Palis, coordenadora de Contas Nacionais do IBGE.

A indústria de transformação reduziu seu tamanho no PIB de 11,8% em 2019 para uma participação de apenas 11,3% em 2020. Prejudicados pela necessidade de medidas de distanciamento social em função da pandemia de covid-19, os serviços encolheram de uma proporção de 73,5% no PIB de 2019 para 72,8% em 2020. As atividades mais afetadas do setor foram hotelaria, restaurante e bares.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 04/03/2021

DEPUTADO EM PRIMEIRO MANDATO, DANIEL FREITAS VAI RELATAR PEC EMERGENCIAL NA CÂMARA

Senadores aprovaram nesta quinta a proposta formulada para destravar uma nova rodada do auxílio emergencial; segundo líderes, deve ser mantido o texto do Senado, para agilizar sua aprovação
Por Camila Turtelli, O Estado de S.Paulo



BRASÍLIA - O deputado de primeiro mandato Daniel Freitas (PSL-SC) será o relator da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) emergencial na Câmara, segundo apurou o Broadcast Político. Ele deve se reunir com o presidente da Casa, Arthur Lira (PP-AL), na próxima terça-feira, 9, para definir detalhes sobre a votação.

<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/8/6/1614880696968.jpg>

Daniel Freitas
O deputado Daniel Freitas (PSL-SC) deve se reunir com o presidente da Casa, Arthur Lira, para definir detalhes sobre

a votação. Foto: Najara Araujo/Câmara dos Deputados - 24/6/2020

O Senado aprovou nesta quinta-feira, 4, a proposta, formulada para destravar o auxílio emergencial, em segundo turno, com 62 votos favoráveis e 14 contrários. Os senadores estipularam em R\$ 44 bilhões o limite para o custo total da retomada do benefício. O governo ainda não divulgou, porém,

detalhes da volta do auxílio, como os valores, a quantidade de prestações e nem quando começará o pagamento.

Segundo líderes, a Câmara deve tentar manter o texto que vier do Senado para agilizar sua aprovação. Uma mudança significativa faria com que a PEC voltasse aos senadores. Isso atrasaria a conclusão e, conseqüentemente, o início do pagamento da nova rodada de auxílio emergencial.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 04/03/2021

CONSELHEIROS DO BANCO DO BRASIL PEDEM PERMANÊNCIA DO PRESIDENTE, ANDRÉ BRANDÃO

Membros do conselho destacaram que o executivo, que está há apenas cinco meses no banco, tem elevada competência técnica e inquestionável reputação ilibada; na semana passada, Brandão colocou o cargo à disposição

Por Mariana Durão, O Estado de S.Paulo

RIO - Quatro conselheiros de administração do Banco do Brasil registraram na ata da reunião extraordinária do dia 2 de março seu apoio à gestão do atual presidente da instituição, André Brandão, diante do que chamaram de "especulações veiculadas na imprensa sobre a possível e surpreendente substituição do presidente ainda no início de seu mandato". O grupo pede que o executivo seja mantido no cargo.

Na semana passada, Brandão avisou o presidente Jair Bolsonaro que colocou o cargo à disposição, o que deflagrou uma corrida política pela sua vaga. O executivo deu "carta branca" para a escolha do seu substituto, já que não houve entendimento entre ele e Bolsonaro desde quando o presidente criticou o plano de enxugamento de agências e corte de pessoal do banco.

A ata da reunião extraordinária é assinado por Hélio Lima Magalhães (presidente do conselho), José Guimarães Monforte, Luiz Serafim Spinola Santos e Paulo Roberto Evangelista de Lima. Os dois primeiros são indicados pelo Ministério da Economia e os dois últimos eleitos por acionistas minoritários.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/0/2/1606272865420.jpg>

André Brandão

O presidente do Banco do Brasil, André Brandão.

Foto: Alan Santos/PR

Os conselheiros mencionam a avaliação semestral de desempenho da diretoria executiva, destacando que Brandão é um executivo de reconhecida experiência, elevada competência técnica e inquestionável reputação ilibada. "Em apenas 5 meses de mandato, evidenciou sua capacidade de liderar a organização para além dos desafios que se impõem à competitiva indústria financeira, no

melhor interesse da companhia e de seus stakeholders, tendo demonstrado alta performance na implementação da Estratégia Corporativa aprovada por este Conselho para o quinquênio 2021/2025", registram.

Eles pedem a continuidade da "gestão de excelência" do atual presidente do BB e "lamentam qualquer possibilidade de que referidas especulações venham a se concretizar". O grupo representa metade do conselho do banco, que tem como um dos membros o próprio Brandão.

Na manifestação, eles reiteram ainda seu compromisso com as mais elevadas práticas de governança corporativa e seu absoluto respeito aos 750 mil acionistas não controladores do Banco

do Brasil, detentores de 49,6% do capital social, e à sociedade brasileira, representada pela União, detentora da fatia restante do capital da instituição financeira.

Dizem também que, se por qualquer razão "alheia às atribuições" do conselho a troca no comando seja realmente efetivada, "que eventual substituto esteja à altura de seu notável perfil técnico e profissional, aptidões essenciais para se liderar uma instituição com o porte e complexidade do Banco do Brasil S/A".

A manifestação aconteceu na mesma semana em que cinco conselheiros da Petrobrás informaram à companhia que não aceitarão a recondução ao cargo por indicação da União, que indicou o general Joaquim Silva e Luna para o lugar do atual presidente da estatal, Roberto Castello Branco.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 04/03/2021

QUARTA MAIOR HIDRELÉTRICA DO PAÍS, SANTO ANTÔNIO VÊ RISCO DE PARALISAÇÃO TOTAL

Com capacidade de atender até 45 milhões de pessoas, usina teme ficar desligada por 57 dias, o que causaria um rombo bilionário das contas de luz, além do acionamento de térmicas

Por André Borges, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A hidrelétrica de Santo Antônio, quarta maior usina do País, com capacidade de atender até 45 milhões de pessoas, corre risco de ficar 100% desligada por até 57 dias, ainda no primeiro semestre deste ano. A paralisação da estrutura erguida nas águas do Rio Madeira, em Porto Velho (RO), causaria um rombo bilionário nas contas de luz e levaria ao acionamento de usinas térmicas para recompor a carga. A situação foi alertada ao governo pela própria concessionária Santo Antônio Energia, dona da usina.

O Estadão teve acesso a um documento de caráter confidencial que a empresa levou ao Ministério de Minas e Energia (MME), durante uma reunião ocorrida com o comando da Pasta, no fim de janeiro. O objetivo era discutir as regras de operação impostas à hidrelétrica e o volume de água que Santo Antônio deve armazenar em seu reservatório.

No documento, a concessionária afirma, basicamente, que o volume de água determinado para passar por suas turbinas entre fevereiro e junho pode resultar no desligamento de todas as suas 50 máquinas, por causa da redução de queda da água. O projeto de Santo Antônio prevê uma queda mínima de 9 metros de altura entre a crista da água, na parte de cima da barragem (montante) e a margem que fica na parte de baixo da usina (jusante), para que as turbinas funcionem. Abaixo desse número, pode haver comprometimento mecânico de toda hidrelétrica.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/6/4/16/14825479846.jpg>

Para evitar parada total, Santo Antônio pede que governo autorize a ampliação do volume de água armazenado em seu reservatório. Foto: Divulgação

A usina tem solicitado ao Ibama e ao Instituto Chico Mendes de Biodiversidade (ICMBio) que seja autorizada a ampliar o volume de água em seu reservatório, de forma a manter uma diferença superior a 9 metros. Ocorre que isso ampliaria o nível do Rio Madeira acima da

barragem, inundando uma área de 536 hectares de uma unidade de conservação, o Parque Nacional do Matinguari, localizado nos Estados de Rondônia e Amazonas.

Ao listar os riscos, a concessionária chega a detalhar o prazo de 57 dias sem geração, dos quais 27 dias seriam de paralisação total e 30 dias para restabelecimento da usina, "em razão da restrição de

queda mínima operativa e comprometimento das estruturas da usina, associada ao tempo para sua recomposição plena”.

A Santo Antônio alerta ainda para a interrupção do sistema de transposição de peixes, uma escada artificial onde algumas espécies simulam uma piracema, além do rompimento de estruturas usadas para conter a passagem de troncos carregados pelo rio.

Das 50 turbinas da hidrelétrica, seis são usadas para alimentar a energia de Rondônia e Acre. Trata-se de uma expansão em relação ao projeto original da usina, que previa 44 máquinas e seu reservatório com cota máxima de 70,5 metros de altura. Com a ampliação de turbinas, a empresa requereu o aumento desta cota em mais 80 centímetros, chegando a 71,3 metros. Ocorre que, com isso, passou a inundar as áreas do parque de Mapinguari, o qual já tinha sido reduzido há mais de dez anos, justamente para abrir espaço para o lago artificial do empreendimento.

“A usina de Santo Antônio é especialmente importante para o atendimento dos Estados do Acre e Rondônia. A redução poderá afetar o suprimento energético da região”, afirmou a concessionária ao MME, acrescentando que “poderá ocorrer restrição de atendimento” de cerca de 20% da região, com “possibilidade de ocorrer eventos similares verificados recentemente no Amapá”, ou seja, blecaute geral.

Ao discorrer sobre os impactos na paralisação, a hidrelétrica chega a mencionar que haveria “aumento do risco de racionamento” no País, por causa da redução de energia ao sistema nacional, além de “custo adicional de R\$ 1,39 bilhão para recompor o armazenamento”.

A reportagem apurou que a Santo Antônio Energia tem mantido diálogo com o Ibama, o MME e o ICMBio, na tentativa de se chegar a um novo acordo sobre o nível do reservatório. A ideia é incluir alguma mudança na licença de operação da usina. Desde o fim de 2019, a usina espera a aprovação de um projeto de lei que tramita no Congresso, com a previsão de reduzir a área do Parque do Mapinguari, uma vez que isso só pode ser feito por meio do parlamento. Dois anos depois, porém, o projeto ainda não foi votado.

Por meio de nota, a Santo Antônio Energia minimizou os alertas que fez ao governo, dando um ar de normalidade às suas colocações. À reportagem, declarou que “tem por prática fornecer informações aos órgãos reguladores do setor sobre os vários cenários sobre as condições operativas da UHE Santo Antônio e os possíveis impactos no fornecimento de energia ao Sistema Interligado Nacional (SIN)”.

“As projeções de cenários são relatadas com antecedência, mas nem sempre se configuram. Medimos diariamente a vazão do rio e, no momento, a usina está operando normalmente. Portanto, não há nenhum risco de interrupção da geração de energia capaz de atender mais de 45 milhões de pessoas”, informou a companhia. O MME e Ibama não se manifestaram até a publicação deste texto.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 04/03/2021



VALOR ECONÔMICO (SP)

RUMO PREVÊ MOVIMENTAÇÃO DE 72 BI A 76 BI DE TONELADAS POR KM ÚTIL EM 2021

Projeção é chegar a 2025 com uma fatia de 50%, ante 44% no ano passado

Por Taís Hirata e Allan Ravagnani, Valor — São Paulo



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/57541732-2232116200167979-1043456063975718912-o-768x354.jpg>

— Foto:
Reprodução/Facebook/@rumologistica

presidente financeiro da companhia, Ricardo Lewin.

A Rumo, empresa de logística do grupo Cosan, espera retomar sua fatia no mercado logístico de exportações de grãos do Mato Grosso, afirmou o vice-

No ano passado, a Rumo teve uma participação de 44% no mercado. A projeção, divulgada nesta quinta-feira, é chegar a 2025 com uma fatia de 50% — considerando que o mercado também vai crescer 29%, em termos de volume, no período.

“Em 2020, observamos uma queda no preço de combustíveis, que permite ao caminhão reduzir preço, o que pressionou o market share e a negociação de tarifas da Rumo. Para 2021, os preços já retomaram, havendo expectativa mais favorável à ferrovia. Outro fator é relação de demanda por frete. Com a pavimentação da BR-163, houve expansão da oferta logística, então a safra de milho não apresentou expansão. Em 2021, há forte demanda no início da safra, o que tem levado a um aumento dos preços. As condições já são mais favoráveis que as de 2020”, afirmou.

“Em 2020, também convivemos com a BR-163 pavimentada, mas sem pedágio. O governo pretende concluir o leilão até o primeiro semestre, então o custo de caminhões para Norte deve ser fortemente impactado”, completou.

Pelas projeções, a Rumo também deverá chegar a participação de mercado de 60% na exportação de grãos dos Estados de Goiás e Tocantins, com a inauguração da Malha Central (Ferrovia Norte-Sul).

Hoje, a companhia começa a operar oficialmente a Ferrovia Norte-Sul, corredor ferroviário concebido nos anos 1980 e que será enfim concluído em 2021. A movimentação de cargas começará pelo trecho sul da via, mas, até o fim do ano, toda a malha já estará em funcionamento.

Mais cedo, a Rumo divulgou que projeta transportar um volume entre 72 bilhões e 76 bilhões de toneladas transportadas por quilômetro útil (TKU) no ano de 2021.

Para este ano, a companhia também prevê um Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciações e amortizações) entre R\$ 4 bilhões e R\$ 4,4 bilhões, e investimentos entre R\$ 3,3 bilhões e R\$ 3,9 bilhões.

Para 2025, a companhia pretende transportar entre 99 bilhões e 109 bilhões de TKUs, um Ebitda entre R\$ 7 bilhões e R\$ 8 bilhões e investimentos entre R\$ 16,50 bilhões e R\$ 18,50 bilhões acumulado de 2021 até 2025.

“Imprescindível informar também que as projeções financeiras e operacionais poderão sofrer revisões ao longo do ano. Neste caso, as possíveis revisões serão reapresentadas e divulgadas ao mercado”, diz a empresa no comunicado divulgado mais cedo nesta quinta-feira.

Novos projetos

A Rumo avalia que novos projetos ferroviários não impactarão a operação da empresa no curto prazo. A companhia não incluiu essa perspectiva em suas projeções até 2025, divulgadas nesta manhã.

Em relação à Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), cuja primeira etapa será leiloada em abril pelo governo federal, a Rumo pondera que, ao menos pela próxima década, a ferrovia não trará concorrência, afirma Lewin.

O primeiro trecho da Fiol, que será licitado neste ano, vai de Ilhéus (BA) a Caetité (BA). O plano de longo prazo é que a via se conecte com a Norte-Sul, mas ainda não há previsão para essa extensão.

Em relação à Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico), cuja primeira etapa será construída pela Vale, no âmbito de seu processo de renovação antecipada, o executivo afirma que também não haverá competição nos próximos anos. A ferrovia também deverá conectar o Mato Grosso à Norte-Sul.

“A Fico, que deve conectar o Mato Grosso no primeiro estágio, vai acontecer depois de 2025, portanto não está incluído na nossa projeção. Agora, para o segundo estágio da Fico, estamos falando de um prazo muito longo. É um projeto complexo que vai levar uma década ou até mais para acontecer”, afirma.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 04/03/2021

RUMO INAUGURA OPERAÇÃO DA NOVA FERROVIA NORTE-SUL

Corredor ferroviário, concebido nos anos 1980, será enfim concluído em 2021

Por Taís Hirata — De São Paulo

A Rumo começa a operar oficialmente, hoje, a Ferrovia Norte-Sul. A movimentação de cargas iniciará pelo trecho sul da via, mas, até o fim de 2021, toda a malha já estará em funcionamento, segundo Beto Abreu, presidente da empresa, que faz parte do grupo Cosan.

A inauguração do empreendimento é um marco. O evento ocorre cerca de dois anos após a Rumo conquistar a concessão e a mais de 30 anos desde que o corredor foi concebido, para ser uma “espinha dorsal ferroviária” entre o Norte e o Sul do país.



[https://s2.glbimg.com/U9PMauXr08V4IB3FiPoGxxNEyHA=/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/intermal_photos/bs/2021/D/M/AFRKvfQ5ehgl5FBO92ow/foto04emp-101-rumo-b1.jpg](https://s2.glbimg.com/U9PMauXr08V4IB3FiPoGxxNEyHA=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/intermal_photos/bs/2021/D/M/AFRKvfQ5ehgl5FBO92ow/foto04emp-101-rumo-b1.jpg)

Beto Abreu, presidente da Rumo, diz que a maior parte da carga estará concentrada “de Rio Verde (GO) para baixo” — Foto: Cláudio Belli/Valor

O primeiro trecho a entrar em operação vai do terminal de São Simão (GO) até Estrela D’Oeste (SP), onde há ligação com a Malha Paulista, ferrovia também operada pela Rumo e que desemboca no

Porto de Santos.

A segunda etapa do empreendimento deverá ser inaugurada no terceiro trimestre de 2021, quando ficar pronto o terminal de transbordo na cidade de Rio Verde, também em Goiás.

A terceira e última fase será a conclusão do restante da malha, que vai até Porto Nacional (TO) - onde há conexão com o tramo norte da Ferrovia Norte-Sul, operado pela VLI. Este último trecho ainda exige algumas obras, mas já estava praticamente concluído quando o contrato foi firmado com a Rumo, que tem feito modernizações na via.

Até agora, a companhia destinou R\$ 711 milhões à ferrovia, que foi entregue inacabada pelo governo. A maior parte dos recursos foi usada justamente no trecho sul do empreendimento, que faz



interligação com a Malha Paulista. Ao todo, o contrato de 30 anos prevê R\$ 2,7 bilhões de investimentos na malha.

“A maior dificuldade era a construção de quatro pontes, muito extensas, entre Goiás, Minas e São Paulo. Concluímos as pontes e agora estamos inaugurando o primeiro terminal, em São Simão”, afirma o executivo.

O terminal foi feito em parceria com a Caramuru Alimentos e deverá ter capacidade para movimentar até 5 milhões de toneladas de grãos por ano.

A maior parte da carga movimentada pela Rumo na Norte-Sul deverá estar concentrada “de Rio Verde (GO) para baixo”, ou seja, em direção ao Porto de Santos, explica Abreu. Em 2021, a expectativa é que a operação tenha um foco grande em grãos, como milho, soja e farelo. Ainda neste ano também deve iniciar o transporte de contêineres pela via.

Em 2022, deverá começar a movimentação de combustíveis, principalmente com o escoamento do etanol produzido em Goiás, a partir da cana e do milho, e a chegada do diesel importado e consumido na região.

Também no próximo ano está prevista a entrega de um novo terminal rodoferroviário, na cidade de Iturama (MG), que está sendo construído pela Coruripe. Com isso, a Norte-Sul também deverá passar a escoar açúcar. Outra carga no radar da Rumo é o minério de ferro, que poderá começar a ser transportado a partir de 2023 na via, afirma Abreu. A expectativa é que a ferrovia atinja sua maturidade em 2025.

Ao todo, já são quatro terminais construídos em função da nova ferrovia. Além das unidades em São Simão (GO), Rio Verde (GO) e Iturama (MG), a Brado, subsidiária de logística da Rumo, está construindo um terminal voltado a contêineres em Imperatriz, no Maranhão, mas ainda não há previsão para a conclusão das obras.

A Rumo conquistou a nova concessão da Norte-Sul em março de 2019. À época, a companhia venceu a disputa contra a VLI (que opera o trecho norte da ferrovia) com um lance agressivo, de 100,9% de ágio. Quando assinou o contrato, no fim de julho daquele ano, a empresa assumiu o compromisso de começar a operação em até dois anos - o que conseguiu fazer com cerca de cinco meses de antecipação.

Desde então, a companhia vem se preparando para dar conta desse aumento na movimentação de carga. No ano passado, a Rumo teve um grande avanço nesse sentido ao conseguir a aprovação para renovar, por mais 30 anos, seu contrato da Malha Paulista - ferrovia que faz a conexão da Norte-Sul com o Porto de Santos. O contrato foi firmado em maio de 2020, e a empresa já iniciou os investimentos para expandir a capacidade da via. Ao todo, serão alocados R\$ 6 bilhões no sistema, em troca da prorrogação contratual.

Para Abreu, os investimentos que têm sido feitos na Malha Paulista e no Porto de Santos serão suficientes para abarcar o novo volume de cargas.

Para além da Norte-Sul, a Rumo também continua focada em expandir sua Malha Norte, em direção ao Mato Grosso. O objetivo da empresa é prolongar sua ferrovia no Estado, que hoje vai até Rondonópolis, para que chegue até Lucas do Rio Verde, em um trajeto de cerca de 600 km.

“O projeto continua uma prioridade. Estamos discutindo o melhor modelo regulatório com o Ministério de Infraestrutura e, uma vez que essa etapa seja finalizada, o desafio será o licenciamento ambiental, que pode demorar até três anos”, afirma.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 04/03/2021

DO CONTÊINER PARA O PORÃO DO NAVIO



[https://s2.glbimg.com/QC-w_beWxkrUggjuLwRIm-zD9_k=/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/F/h/ByW5kuSVOBQjlaGRSAbQ/foto04agr-401-tlfuba-b10.jpg](https://s2.glbimg.com/QC-w_beWxkrUggjuLwRIm-zD9_k=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/F/h/ByW5kuSVOBQjlaGRSAbQ/foto04agr-401-tlfuba-b10.jpg)
— Foto: Claudio Neves/Portos do Paraná

Nesta semana, o porto de Paranaguá (PR) vai embarcar 6,18 mil toneladas – ou 247,2 mil sacas, de 25 quilos cada – de fubá para a República Democrática do Congo. Esta é a segunda exportação de farinha de milho feita nessa modalidade, conhecida como “break bulk”, ou carga geral. A opção é pouco usual nos embarques de alimentos, geralmente feitos em carga geral. A opção é pouco usual nos embarques de alimentos, geralmente feitos em contêineres. Patrick Ferreira Tavares, diretor comercial da Marcon, empresa responsável pelo carregamento, diz que, com o encarecimento dos contêineres, alguns exportadores têm optado pelo embarque direto no porão.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 04/03/2021

“EXISTE UMA PRESUNÇÃO DE QUE O HÍBRIDO VAI FUNCIONAR PARA TODOS”

Para Ethan Bernstein, professor da Harvard Business School, muitas perguntas precisam ser respondidas antes da adoção do modelo que mescla presencial com remoto
Por Stela Campos — De São Paulo

As organizações que apostarem no modelo híbrido de trabalho, com parte do efetivo em home office e outra no escritório, correm o risco de ter o pior dos dois mundos. A insatisfação estará presente nas duas pontas, entre os que vão preferir ficar em casa e os que não veem a hora de voltar. Se as empresas não ouvirem as pessoas e agirem motivadas apenas pela reconstrução de um senso de comunidade, sem deixar claro quais serão as suas políticas de avaliação, promoção e desempenho, um modelo misto não irá funcionar.



[https://s2.glbimg.com/yKxiY8zRPBJqF9Dt39ngN2oM9NQ=/0x0:1158x1217/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/I/B/XpW8CDRfut1BRbDEllyg/foto04carr-101-ping-b2.jpg](https://s2.glbimg.com/yKxiY8zRPBJqF9Dt39ngN2oM9NQ=/0x0:1158x1217/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/I/B/XpW8CDRfut1BRbDEllyg/foto04carr-101-ping-b2.jpg)

Para Bernstein, da HBS, será difícil e tensa a volta aos escritórios porque as pessoas se lembrarão do lado bom e do ruim — Foto: Divulgação

Quem afirma é o professor de comportamento organizacional da Harvard Business School (HBS), Ethan Bernstein, um dos maiores estudiosos da atualidade sobre as mudanças no ambiente de trabalho e seu impacto na produtividade, liderança e colaboração nas empresas. Em 2018, um estudo conduzido por ele sobre os escritórios de plano aberto, colocou por terra a tese de que estando lado a lado, sem baias, as pessoas interagiriam mais pessoalmente. Provou que a comunicação acontecia mais por e-mail e chats do que ao vivo.

Na pandemia, junto com professores da AT Austin McCombs School of Business e a consultoria Humanyze, Bernstein acompanhou o comportamento de 600 pessoas, de diferentes perfis, que estavam trabalhando em home office. Concluiu que as jornadas ficaram até 20% mais longas e que



as pessoas estavam fazendo de tudo para manter essa performance independentemente do estresse que estavam enfrentando.

Agora, Bernstein que também desenvolveu estudos sobre as relações de trabalho virtuais, defende que aquilo que as organizações esperam com o trabalho híbrido é muito difícil de se conseguir e que ninguém ainda está preparado para enfrentar esse desafio hoje. A seguir os principais trechos da entrevista:

Valor: Após um ano de home office, muitas pessoas estão nostálgicas do lado bom da vida no escritório. Esse senso de pertencimento ocorrerá no modelo híbrido?

Ethan Bernstein: Existe um longo histórico de pesquisas em psicologia que mostram que os seres humanos não são particularmente bons em lembrar as coisas ruins. Portanto, estamos famintos pelas conversas no refeitório. Esquecemos o fato que tínhamos que sentir o cheiro da comida o dia todo que, por algum motivo, era particularmente fedida no escritório. Lembramos todas as conversas que tivemos no corredor e esquecemos das brigas. Lembramos de reuniões realmente produtivas e esquecemos todo o tempo perdido no trajeto para chegar ao escritório. Quando voltarmos, as pessoas se lembrarão do lado bom, mas também do ruim. Haverá tensões entre os funcionários, tendo que descobrir o que é híbrido para eles. Esse cenário será muito difícil para organizações onde existia uma política única de local de trabalho. As empresas investiram muito nos espaços físicos nos últimos cinco anos. Meu conselho é ouvir as pessoas, entender porque elas trabalharam relativamente bem a distância, e encontrar uma maneira de elas conseguirem o que perderam, mas sem voltar ao passado.

O fato de os chefes terem experimentado eles mesmos o trabalho a distância pode ajudá-los a ter mais empatia pelos funcionários que ficarem remotos?

Bernstein: Vamos supor que realmente os seres humanos sejam melhores e que os gestores mantenham a empatia por mais tempo, mas como as tendências vão se consolidar eu realmente não entendo completamente. Sempre que você estiver em um ambiente de trabalho híbrido ele não estará em um plano nivelado. Eu pessoalmente prefiro manter todos em um plano nivelado nas salas de aula como fizemos no ano passado à distância, porque há muitas desigualdades crescendo, são muitas perspectivas diferentes, pessoas. Poderíamos nos aproximar assim, mas me parece um caminho estranho para nós de alguma forma porque estamos tentando criar ações que sempre foram difíceis neste ambiente híbrido.

“Se perdermos as questões importantes apenas para ter um senso de comunidade o modelo não vai dar certo”

Quais ações?

Bernstein: Para mim é o pior dos dois mundos, pois todo mundo tem que ter um laptop. Portanto, um gestor empático pode dizer: quando tivermos nossas reuniões pessoalmente, por favor, tragam seus laptops para que possamos conversar com os que estão remotos. As pessoas na sala vão se sentir satisfeitas com o fato de que agora estão trabalhando dessa forma? Terão empatia por quem está em casa ou vai ser uma frustração? Talvez elas não se frustrem com a tecnologia, mas com a situação em si e sintam que há indivíduos que os forcem a trabalhar dessa forma porque não podem, se recusam ou porque o RH os impede de ir ao escritório. Parece um campo minado e não acho que cada um de nós está pronto.

Muitas companhias dizem que vão humanizar os escritórios criando mais espaços para interação, e que eles funcionariam mais como um lugar para colaboração do que para fazer tarefas diárias. Elas estariam confiantes demais nessa transição?

Bernstein: Acho que existe uma presunção hoje de que o ambiente híbrido funcione para todos. É preciso antes responder a todas as perguntas que você está me fazendo agora. Se a colaboração vai funcionar bem, como vou manter todos em um mesmo plano, o que eu penso sobre a avaliação de desempenho, sobre crescimento e promoção, qual o critério para atribuir mais, o que penso sobre



quem deve voltar ao escritório, quais grupos, quais equipes. Como faço a escolha das pessoas: elas têm que escolher ou devem ser forçadas? Se você está recrutando, o que você prioriza? Qual será o processo de integração: você tem que ensinar a todos as duas formas de trabalhar? Pessoas que sempre viajavam antes, todas vão ficar virtuais?

E se a empresa ainda não tiver essas respostas?

Bernstein: Neste caso, meu conselho é permanecer virtual. Porque mesmo quando você responde a todas essas perguntas não é fácil abarcar a exceção: "Eu gostaria de ter algumas horas ou dias quando todas as pessoas se encontrassem novamente". Mas se perdermos as questões importantes apenas para ter um senso de comunidade não vai dar certo. Esse é o meu medo.

No pós-pandemia, as empresas deveriam mudar a forma como avaliam o trabalho, o desempenho e reconhecem as pessoas que estarão presenciais e remotas?

Bernstein: A avaliação de desempenho tem que ser redefinida porque nunca funcionou antes, porque todos que optaram pelo trabalho virtual sempre foram tratados como de segunda classe. E eles têm necessidades pessoais. Os vendedores já fazem isso há muito tempo, mas reportam a outros vendedores e todos se entendem. Eles não precisam trabalhar híbridos, porque apenas vendem, mas quando metade do departamento, equipe ou o que quer que seja tem uma condição diferente em relação à outra, é um problema totalmente diferente para resolver.

Como as empresas podem melhorar a qualidade dos relacionamentos virtuais?

Bernstein: Você escolheria trabalhar para uma organização que promete ficar virtual ou ficar em outra que ainda não sabe o que vai fazer nos próximos seis meses? É mais fácil se você enxergar a organização reconhecendo que precisa de afiliação, que precisa de comunidade. Ela pode estar fazendo coisas que parecem estranhas para nós como seres humanos, que parecem como um date rápido virtual, exceto pelo fato de que ele é projetado para construir grandes laços, para ajudá-lo a ter uma conversa com alguém de uma outra forma, até de um jeito mais profundo do que você normalmente faria. O que eu vejo nessas organizações é que o espaço físico ajudava a buscar uma conversa com alguém que você normalmente não falaria. Isso acontecia no refeitório, no corredor. Se você fosse um alienígena se perguntaria porque humanos vão ao bar para conversar e fazer amigos, lugares onde as pessoas falam alto e mal conseguem se ouvir? Não é um ambiente particularmente bom para conversar. Mas funciona porque estamos indo para esse espaço com a intenção de fazer isso. Parece-nos estranho que as organizações falem para que você fale virtualmente com alguém que não conhece. Se meu chefe me diz para fazer isso, acho estranho, mas 15 minutos depois as pessoas acham que foi legal. Eu vi seus filhos, aprendi um pouco sobre a pessoa e a sua formação. Essas reuniões virtuais podem substituir e até servir para pesquisas sobre como vamos estabelecer nossos laços no local de trabalho no longo prazo. Isso pode trazer respostas sobre o trabalho híbrido.

As pessoas perdem muito do que acontece nos bastidores da organização frequentando apenas reuniões virtuais?

Bernstein: Sim. As conversas de 30 minutos são sempre tão importantes quanto as que acontecem 3 minutos antes e 3 minutos depois. Portanto, a questão é agendar 15 minutos antes e ficar outros minutos depois. A primeira vez pode parecer estranho, mas funciona. Isso requer que o ser humano aprenda coletivamente, o que não é fácil. Entendo quem sente falta dessas coisas, só acho que dá para pensar como fazer isso no mundo virtual.

Em um estudo recente, o senhor pesquisou qual o ritmo de trabalho das pessoas que estavam em casa. Quando sairmos da pandemia, vamos ter desenvolvido o nosso próprio ritmo?

Bernstein: Nosso ritmo de trabalho ficou mais rápido do que pensávamos, temos dados sobre isso, mas tivemos que trabalhar muito para que funcionasse. Na verdade, a maioria das pessoas está realmente cansada de aspectos desta vida que nada têm a ver com trabalho. É difícil viver na

pandemia. Ponto. A parte do trabalho na vida das pessoas ficou mais administrável agora, sei que muita gente tem vontade de ter os filhos fora na escola, isso cansa a gente. Mas acho que temos menos trabalho hoje em dia. Pessoas que costumavam voar um dia para uma reunião de duas horas, estão menos cansadas do que antes. O cansaço é porque as pessoas estão fazendo três vezes o trabalho que costumavam fazer. Elas têm que recuar nisso. Se a produtividade ainda está alta, eu acho que é porque as pessoas ainda têm pouco controle sobre os seus sentimentos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 04/03/2021

BUNGE LANÇA PROGRAMA PARA MONITORAR COMPRAS INDIRETAS DE SOJA

Meta é que 100% da cadeia esteja monitorada até 2025

Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo



[https://s2.glbimg.com/G83NTybnMRQsn3oN_Re2NII_tZM=/0x0:600x401/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/o/Z/TJhgjYQTiJ5MJTn_p4mCg/rob-20coviello.jpg](https://s2.glbimg.com/G83NTybnMRQsn3oN_Re2NII_tZM=/0x0:600x401/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/o/Z/TJhgjYQTiJ5MJTn_p4mCg/rob-20coviello.jpg)

Rob Coviello vice-presidente global de sustentabilidade da Bunge — Foto: DIVULGAÇÃO

A americana Bunge, uma das maiores empresas de agronegócios do mundo, lançou nesta quarta-feira um programa de monitoramento para a soja que compra no Cerrado brasileiro de maneira indireta. Batizado de

Parceria Sustentável Bunge, o programa vai permitir que revendas e parceiros acessem o sistema de rastreamento da empresa, incluindo imagens feitas por satélite.

A meta é que, com a adesão dos parceiros, 100% de toda a cadeia de fornecimento esteja monitorada até 2025, em linha com as crescentes exigências dos clientes da multinacional espalhados pelo mundo.

Atualmente, a Bunge monitora no Cerrado 30% dos volumes de soja comprados indiretamente e 96% das compras diretas. No caso das compras diretas, são cerca de 8 mil propriedades, que ocupam uma área de 11,6 milhões de hectares no total.

A companhia é uma das principais processadoras e exportadoras de soja e milho do Brasil, além de ser das maiores compradoras de trigo. Origina cerca de 25 milhões de toneladas desses três grãos no país, onde registrou receita líquida de R\$ 37,5 bilhões em 2019.

“As revendas poderão adotar serviços de imagem independentes ou usar a estrutura de monitoramento geoespacial da Bunge, sem custos”, diz comunicado divulgado nesta quarta-feira pela empresa.

“Nós reconhecemos o importante papel que podemos desempenhar em nossa indústria. Essa iniciativa sem precedentes é o caminho para que a Bunge compartilhe com sua cadeia de suprimentos suas melhores práticas para a construção de cadeias de valor rastreáveis e verificáveis”, afirma Rob Coviello, vice-presidente global de sustentabilidade da múlti, no comunicado.

O piloto do programa está sendo realizado em parceria com a Agrícola Alvorada. Os dados das propriedades com as quais a rede de revendas de insumos de Mato Grosso negocia soja, boa parte em operações de barter, já foram incluídos para o monitoramento. A Alvorada informa que fatura R\$ 1 bilhão por ano no mercado de soja e R\$ 130 milhões em negócios envolvendo milho.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 04/03/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

TUPS AMPLIAM MOVIMENTAÇÃO E ALCANÇAM 65% DAS ATIVIDADES PORTUÁRIAS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 04 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210112-terminal-de-ponta-da-madeira.jpg>

Arquivo/Divulgação

Nos últimos 10 anos, as operações de carga nos terminais de uso privado cresceram 40%, dados da Antaq. Em 2020, destaque para movimentação de commodities.

A movimentação portuária de terminais de uso privado (TUPs) registrou crescimento de 3,7% em 2020. De acordo com o estatístico aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), foram movimentadas 760 milhões de

toneladas, ante 733 milhões de toneladas em 2019. Já os portos organizados ficaram com 391 milhões de toneladas. O destaque nos números gerais foram os graneis líquidos, cujo volume de operações cresceu 14,8% na mesma base de comparação. O maior aumento no ano passado foi registrado pelo terminal de petróleo do Porto de Açu (T-Pet/T-Oil), no Rio de Janeiro, que movimentou 10,3 milhões de toneladas a mais (+53,2%).

Enquanto os TUPs movimentaram 760 milhões de toneladas, os portos organizados operaram 391 milhões de toneladas. “Em um ano tão atípico e difícil como 2020, o setor portuário se manteve resiliente e desempenhou papel decisivo no enfrentamento da crise sanitária, inclusive, para o transporte de insumos para a área de saúde”, destacou o presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa. Nos últimos 10 anos, a movimentação de carga nos TUPs cresceu quase 40%, ao passo que os portos organizados expandiram sua movimentação em 31,7% entre 2010 e 2020.

Durante o lançamento do estatístico da Antaq, o ministro da infraestrutura, Tarcísio de Freitas, destacou o crescimento da movimentação de cargas nos terminais privados nos últimos anos. “De 2014 para cá, com a explosão de investimentos, os TUPs tomaram relevância e apresentaram crescimento na movimentação de quase 40% nos últimos 10 anos”, comentou. Freitas acrescentou que houve um aumento de investimentos privados no setor. Ele citou o planejamento do governo para realizar 18 leilões este ano, além do processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa).

O diretor da Antaq, Adalberto Tokarski, disse que 120 TUPs foram autorizadas pela agência reguladora e pelo poder concedente desde 2014, como efeito da Lei 12.815/2013. Nos últimos anos, ele observa incremento na movimentação de grãos em TUPs e em estações de transbordo de cargas (ETCs) autorizados principalmente na Amazônia. “Temos experimentado crescimento ano a ano e acima de 4% nos últimos cinco anos. Percebe-se que a infraestrutura portuária brasileira, ao longo últimos anos, veio se preparando e num ano de pandemia mostramos que estávamos preparados”, frisou Tokarski.

O diretor destacou que a evolução da movimentação dos TUPs para quase 70% da carga movimentada pelo setor portuário se deu, principalmente, em razão das commodities. Ele citou o terminal de Ponta da Madeira (MA), que movimentou cerca de 200 milhões de toneladas, além dos graneis líquidos, em grande parte movimentada por TUPs, como em Angra dos Reis (RJ) e São Sebastião (SP).

Tokarski também ressaltou os números de grãos que antes não apareciam de forma tão expressiva. “O grande crescimento da soja e do milho vêm pela movimentação de terminais privados, com destaque para o Arco Norte. Existem três portos robustos que movimentam fortemente em Barcarena (PA). E os TUPs vêm, ano a ano, crescendo a movimentação de contêiner, que em 2020 andou um pouco de lado”, destacou.

O ministro afirmou que, nos últimos anos, foram concedidas mais de 50 autorizações e termos aditivos para terminais privados que trouxeram investimentos e segurança para essas instalações crescerem em movimentação, em especial Arco Norte. “Eram três instalações portuárias em 2010, hoje são 21 e a tendência é crescer mais”, projetou Freitas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/03/2021

PORTARIA DO MME DETERMINA QUE PPSA AVALIE COMPENSAÇÃO DA CESSÃO ONEROSA DE ATAPU E SÉPIA

Da Redação OFFSHORE 04 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210304-plataforma.jpg>

A nova portaria determina que a PPSA representante a União na negociação com a Petrobras sobre os parâmetros para o cálculo da compensação e autoriza as partes a firmarem acordo.

Ministério de Minas e Energia (MME) publicou nesta quarta-feira (3) a Portaria nº 493/GM/MME, de 26 de fevereiro de 2021, que promove alterações na Portaria nº 23/GM/MME, de 27 de

janeiro de 2020, que dispõe sobre a qualificação da Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA) como representante da União para avaliar os volumes excedentes aos contratados em cessão onerosa das áreas de Atapu e Sépia.

A nova redação traz determinação para que a PPSA representante a União na negociação com a Petrobras sobre os parâmetros para o cálculo da compensação, e autoriza as partes (PPSA e Petrobras) a firmarem um acordo, a ser submetido à deliberação do MME, contendo estes parâmetros e o próprio valor da compensação. A Portaria nº 23/GM/MME/2020 previa, em sua redação original, que o acordo entre PPSA e Petrobras se restringiria às participações da União e da cessionária nas áreas de Atapu e Sépia, resultado já aprovado pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) em 17 de dezembro de 2020.

A portaria revisora institui ainda um Comitê Propositivo, composto por membros do MME, da PPSA e da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), com o objetivo de estabelecer à PPSA diretrizes técnicas, econômicas e jurídicas para a negociação dos parâmetros para o cálculo da compensação com a Petrobras e o cálculo do valor da compensação, considerando as condições de mercado atuais.

Outras inovações dizem respeito a um maior detalhamento sobre os procedimentos a serem adotados para fins de cálculo da compensação à Petrobras. Trata também do reconhecimento do valor da compensação como custo em óleo independente da forma de pagamento ajustado entre a cessionária e os futuros contratados em regime de partilha de produção, sobre a data de transferência dos ativos e sobre o valor do gross up aplicável à operação.

Estas medidas propiciarão a estruturação da licitação dos volumes excedentes ao contrato de cessão onerosa para as áreas de Sépia e Atapu em bases previsíveis e seguras, permitindo a realização do certame ao final de 2021. Este é mais um passo fundamental para o êxito do leilão.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/03/2021

KATOEN NATIE INVESTIRÁ US\$ 445 MILHÕES NA AMPLIAÇÃO DO TERMINAL CUENCA DEL PLATA, EM MONTEVIDÉU

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210304-terminal-cuenca-del-plata-montevideu.jpg>

Acordo com o Governo do Uruguai prevê prorrogação do prazo de concessão por 50 anos. A Katoen Natie anunciou que investirá aproximadamente US \$ 445 milhões na ampliação do Terminal Especializado de Contêineres administrado pelo Terminal Cuenca del Plata (TCP) no porto de Montevideo.

O acordo fechado com o Uruguai prevê a prorrogação do prazo da concessão, um dos

maiores investimentos da operadora belga.

O projeto de investimento, que corresponde a uma nova etapa de desenvolvimento da TPC e consolida a posição estratégica do Porto de Montevideo como hub portuário na região, inclui a expansão máxima da área de concessão, incluindo a construção de um segundo pátio de contêineres por aproximadamente 22 hectares, além dos existentes, e um segundo cais de aproximadamente 700 metros, com profundidade de 14 metros.

Os investimentos incluem ainda a aquisição de novos guindastes de pórtico e equipamentos de transferência horizontal, expansão e modernização dos acessos rodoviários, nova pavimentação do pátio de contêineres original e novos sistemas de informação.

A execução do projeto, que terá início imediatamente após a homologação dos contratos, prevê um terminal especializado de última geração, que dobrará sua capacidade anual e permitirá atender às mais modernas embarcações (de 400 metros). Assim, as duas docas permitirão ao TCP operar quatro navios porta-contêineres ao mesmo tempo.

Como parte do acordo, o Terminal Cuenca del Plata compromete-se a realizar uma redução significativa nas principais taxas de exportação, a fim de fortalecer o comércio exterior do Uruguai. A redução final implicará uma economia média de 30% nos principais serviços aos exportadores, além de aumentar os dias sem ônus de permanência no porto dos contêineres de exportação, passando de três dias livres para cinco dias livres.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/03/2021

ANTAQ AUTORIZA EMPRESA A OPERAR TUP NO RIO DE JANEIRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04 Março 2021

A Antaq autorizou a empresa UTE GNA I Geração de Energia S/A a operar o Terminal de Uso Privado (TUP) denominado Terminal de Regaseificação do Açúcar, em São João da Barra (RJ), para a movimentação de grãos líquidos e gasosos, em observância às normas e regulamentos da Agência e, especificamente, ao Contrato de Adesão 01/2019-Minfra. A autorização foi publicada nesta quinta-feira (4) no Diário Oficial da União.

A autorização não desonera a empresa do atendimento aos padrões de segurança exigidos pelos entes intervenientes na operação, principalmente no tocante às competências afetas à Marinha do Brasil, ao Corpo de Bombeiros e ao órgão de meio ambiente.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/03/2021

HAPAG-LLOYD ASSEGURA FINANCIAMENTO "VERDE" PARA 6 PORTA-CONTÊINERES

Da Redação NAVEGAÇÃO 04 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/151202-Hapag-Lloyd.jpg>

A Hapag-Lloyd está aderindo a uma tendência crescente de financiamento de novas construções, obtendo "empréstimos verdes" para construir seis novos mega porta-contêineres. Os navios serão abastecidos com GNL, qualificando-os para financiamento "verde" certificado. A DNV verificou se as transações atendem aos requisitos do programa.

Em fevereiro, a Hapag-Lloyd concluiu um empréstimo sindicado de US\$ 417 milhões e um financiamento de arrendamento de US\$ 472 milhões, ambos vinculados ao financiamento de seis navios porta-contêineres ultragrandes de 23.500 TEUs que foram encomendados em dezembro. O investimento proporcionará à empresa custos menores com slots e melhor competitividade na rota comercial Extremo Oriente-Europa, disse a Hapag-Lloyd. As embarcações também serão altamente eficientes.

Como resultado de seus motores bicompostível com injeção de alta pressão de GNL, os seis novos navios terão emissões de CO₂ cerca de 15% a 25% mais baixas do que uma embarcação com combustível convencional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/03/2021

APÓS QUEDA DO PIB, ESPECIALISTAS REFORÇAM NECESSIDADE DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 04 Março 2021

País registrou queda histórica de 4,1% em 2020, impactado pela pandemia e retração de setores importantes da economia. Parcela de investimentos em transportes não chega a 1% do PIB.

A economia brasileira registrou queda histórica de 4,1% no produto interno bruto de 2020, segundo dados do IBGE divulgados na última quarta-feira (3). O resultado era, de certa forma, esperado diante dos impactos da pandemia do novo coronavírus no ano passado. No entanto, a avaliação de especialistas ouvidos pela Portos e Navios é que, mais do que nunca, o país precisa enxergar o setor de infraestrutura como fundamental para a recuperação do PIB nacional. A leitura é que os aportes em infraestrutura de transportes não chegam a 1% do PIB, abaixo do recomendável para a rota de crescimento econômico.

O diretor de estudos e políticas macroeconômicas do Ipea, José Ronaldo de Castro Souza Júnior, avalia que o resultado ocorreu dentro do que se esperava ao final de 2020, com investimentos impulsionados por alguns setores no último trimestre. Ele explicou que, numa primeira leitura, não é possível separar os números do PIB referentes à infraestrutura de transportes, pois eles incorporam outros segmentos. Ele disse, porém, que os investimentos em infraestrutura costumam ser muito baixos em qualquer comparação entre períodos.

Souza Júnior acredita que as reformas regulatórias devem ajudar a impulsionar investimentos privados, já que o setor público não demonstra condições de investir. Ele defende que seria importante continuar a trajetória e concluir o conjunto de reformas estruturantes para reduzir o risco macroeconômico e buscar o equilíbrio fiscal. “Contas públicas são um problema macro e atrapalham investimentos de longo prazo, como o setor de transportes, uma área que requer retorno em longo prazo”, analisou.

O diretor do Ipea acrescentou que a instabilidade do câmbio prejudica a previsibilidade de retorno do capital estrangeiro. Para Souza Júnior, atrair investidores privados passa por dar continuidade às reformas focadas em melhorar a segurança jurídica e o ambiente regulatório e macroeconômico. Segundo o diretor do Ipea, existe demanda para melhorar o ambiente em produtividade e capacidade. “Investimentos em infraestrutura podem ser as principais alavancas para retomada do crescimento”, projetou.

O professor Marcus Quintella, Diretor do FGV Transportes, também considera que a queda do PIB era prevista em razão das atividades paralisadas durante a pandemia, principalmente os setores de serviços e a indústria. Ele lembrou que foi um recuo bastante significativo, considerado o maior da série histórica que começou na década de 1990. Quintella ressaltou que o mercado ainda estuda quais serão as previsões para a economia em 2021.

Quintella salientou que o custo logístico do Brasil ainda é muito alto e que os investimentos totais em infraestrutura, historicamente, não chegam a 2% do PIB. Ele estima que a parcela do PIB em transportes não chegue a 1%. “É uma situação ruim para o Brasil em termos de investimentos. O país investe menos da metade do que seria necessário. As previsões de economistas falam em 2,5%, até 4%, do PIB em infraestrutura, mas não chega a 1%”, lamentou.

O diretor da FGV Transportes observa que os investimentos em transportes são predominantemente de origem privada. “Não se pode construir infraestrutura do país com investimentos privados. Deveria incluir fortemente investimentos públicos porque o privado só vai para situações específicas, com atratividade e possibilidade de retorno”, afirmou. Segundo Quintella, a infraestrutura de transportes é fundamental, pelo caráter estratégico de se integrar os corredores de escoamento das principais produções do país.

Ele enfatizou que o Custo Brasil ainda é fortemente impactado pelo custo logístico. Ele identifica que ainda existem muitos problemas de acesso aos principais portos do país. Além disso, Quintella entende que ainda existem incertezas quanto ao resultado das desestatizações e de políticas voltadas para o setor de navegação e multimodalidade. “Cada ano que passa, a análise que fazemos é a mesma: Não há qualquer investimento em infraestrutura que dê base para o crescimento econômico. Pode trazer indústria, montadora, siderúrgica (...). Não vai adiantar se houver custo logístico na casa de 13% — alguns dizem até 20% do PIB.

Para a Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan), o resultado já era esperado dada a fragilidade da economia brasileira devido à pandemia da Covid-19 e seus desdobramentos para a atividade econômica. A avaliação, porém, é que o crescimento de 3,2% observado no último trimestre revela que o Brasil segue uma trajetória de recuperação. A entidade defende que a aprovação das reformas é fundamental para o crescimento da economia em 2021. A Firjan espera que a economia mantenha essa trajetória de recuperação e cresça 3,3% este ano. Além das reformas, a federação afirma que a recuperação depende da velocidade de imunização da população. “Sem reformas, que destravem o setor produtivo e tragam racionalidade para os gastos públicos, o país não conseguirá sustentar o crescimento econômico ao longo de 2021 e nos próximos anos”, manifestou a Firjan em nota.

Procurado, o Ministério da Infraestrutura não havia comentado os números do PIB para infraestrutura até o fechamento da reportagem.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/03/2021

CONTRATO DE USO TEMPORÁRIO DEVE SER REGULAMENTADO AINDA ESTE MÊS

Por *Dérika Virgulino* PORTOS E LOGÍSTICA 04 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210128-porto-de-santos.jpg>

Arquivo

A modalidade contratual permite o uso de área no porto por 48 meses para cargas ainda não consolidadas.

Apesar de estar previsto na Lei 14.047/2020, que trouxe mudanças em aspectos da Lei dos Portos (12.815/2013), a modalidade do contrato de uso temporário ainda não vem sendo utilizada em

nenhum porto brasileiro, conforme informou a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). De acordo com o órgão, o formato ainda precisa ser regulamentado por meio de decreto, que deverá ser publicado nos próximos dias.

O contrato de uso temporário é específico para no máximo 48 meses e tem como finalidade testar cargas de mercado não consolidadas em determinado porto público. A Antaq afirmou que a modalidade surgiu durante o boom do petróleo no Brasil, mais especificamente entre 2012 e 2013, para atender a demanda de apoio em terra dos ativos offshore. Porém, após um processo de judicialização, houve a necessidade de colocá-lo em lei, pois ainda não era regulamentada.

Em 2020, com a proposta de mudança à Lei dos Portos, o contrato de uso temporário foi inserido na nova legislação (14.047/2020). De acordo com a Antaq, já no segundo ano de vigência do contrato será feito um impulso para que a área em uso seja licitada após o término do contrato. A agência informou ainda que pela regras, qualquer investimento feito será “por conta e risco” do investidor, sem direito a indenizações.

A Antaq pontuou também que esse formato de contrato seja difícil de ser aplicado em portos como o de Santos, por exemplo, tendo em vista que praticamente todos os tipos de cargas são movimentados por ele. Mas destacou, por outro lado, que há espaço para outros portos testarem cargas ainda não consolidadas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/03/2021

PARA GERAR CAIXA, CDRJ VAI LEILOAR PRÉDIO ONDE FUNCIONA A ATUAL SEDE

Por *Dérika Virgulino* PORTOS E LOGÍSTICA 04 Março 2021



O prédio onde atualmente funciona a sede da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) será leiloado. A empresa está transferindo sua sede, nas próximas semanas, para salas comerciais próprias da companhia. Até o final do ano, a sede passará para o prédio administrativo situado dentro do Porto do Rio de Janeiro. A alienação do imóvel, localizado nas proximidades do porto, será feita por meio de leilão a ser divulgado em edital de licitação pública.

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200816-porto-do-rio-de-janeiro.jpg>

Arquivo

A companhia passará a sede para dentro do Porto do Rio de Janeiro até final do ano.

De acordo com o diretor-presidente da companhia, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, o prédio foi avaliado em R\$ 28,4 milhões, por uma das principais empresas especializadas em avaliação imobiliária do país. Ele informou que a alienação faz parte de um plano de desinvestimento de ativos não operacionais da companhia, que foi aprovado pelo Conselho de Administração em 2019.

O objetivo da venda, segundo ele, é gerar caixa para a liquidação de passivos históricos e liberar recursos para investimentos com a finalidade de elevar a competitividade da empresa. Esse plano também inclui outras vendas, dentre elas, outras salas comerciais no centro do Rio de Janeiro, terreno às margens da Avenida Brasil, na altura de Campo Grande, além de diversos imóveis em Angra dos Reis na vizinhança do porto. Outros imóveis no Rio e Niterói que estão sendo negociados com as respectivas prefeituras.

“O plano de desinvestimentos visa contribuir para o saneamento da empresa e liberar recursos”, pontuou Laranjeira. Ele negou que esse planejamento tenha relação com a perspectiva de desestatização da empresa, que ainda não está incluída no Programa Nacional de Desestatização (PND). O diretor frisou ainda que eventuais tratativas sobre uma possível inclusão no PND serão conduzidas pelo acionista controlador, a União.

A despeito disso, ele ressaltou que a gestão está empenhada em aumentar o valuation (valor do ativo) com diversas ações saneadoras, dentre as quais se insere o plano de desinvestimento em ativos não operacionais, sendo este parte do plano de negócio da companhia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/03/2021

PORTOS BUSCAM SOLUÇÕES INOVADORAS PARA MELHORAR GESTÃO, EFICIÊNCIA E OPERAÇÃO

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 03 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170210-porto.jpg>

Arquivo

Portos participam do Projeta Labs e buscam inovar em soluções tecnológicas para gestão e operação portuárias.

Ao longo de dois anos, e em conjunto com o Porto Digital, ecossistema local de tecnologia, o Porto de Suape vem buscando soluções tecnológicas para o setor portuário. E com o objetivo de compartilhar e exportar ideias para os demais portos brasileiros

surgiu o Projeta Labs, em parceria com a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNTPA) e a Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH).

O Projeto irá reunir portos públicos e delegados para debater conceitos de inovação e metodologias adquiridos em Suape. A ideia é expandir soluções de eficiência e efetividade nas decisões dos gestores portuários. O primeiro encontro com os portos e autoridades ocorreu na última sexta-feira (26). Ao todo serão realizados dez encontros até julho deste ano.

Para o diretor de Planejamento e Gestão do Porto de Suape, Francisco Martins, as principais tendências que podem ser trabalhadas nos portos brasileiros, no âmbito da inovação acontecem na pauta da transformação digital. Segundo ele, muitas operações portuárias ainda estão sendo transferidas do papel à planilha, em processos que não organizam dados para decisões estratégicas. Assim, ele afirmou que os chamados Smart Ports, ou portos inteligentes, que são uma tendência

chave, precisam olhar para o universo de suas informações e pensar sobre quais conjuntos de dados estratégicos podem oferecer melhores resultados à gestão e operação com a digitalização.

O porto possui uma metodologia de identificação, mapeamento e solução que vem sendo aplicada em laboratórios internos e externos. Além disso, Martins informou que o desenvolvimento de projetos como o Port Community System (PCS), digitalização de processo line-up de navios, movimentação de cargas em pátios e controle de acesso são algumas das soluções que serão apresentadas aos portos. De acordo com ele ainda, a Autoridade Portuária pretende mostrar outras oportunidades disponíveis no ecossistema de inovação, como forma de oferecer mais eficiência na operação e dia a dia dos portos brasileiros.

Presente ao encontro, o Porto de Itaqui também vem buscando investimentos em inovações. Ano passado foi implantado um programa de inovação cujo principal objetivo é identificar, em conjunto com os stakeholders, desafios comuns e oportunidades de melhoria por meio da inovação. Desse modo, o porto vem investindo em soluções como na chamada digital de caminhões, cadastro eletrônico de fornecedores, programa virtual de visitas, treinamentos via plataforma Moodle, entre outros.

A Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap) também vem investindo em uma plataforma com a função de atender à solicitação de alfandeamento da Receita Federal. Por meio do sistema, são coletados dados e fornecidas informações sobre as operações portuárias. Ele integra os setores que compõem o processo operacional do Itaqui, incluindo agências marítimas, despachantes aduaneiros, operadores portuários, transportadores rodoviários e importadores de granéis sólidos.

Na área de segurança, o porto possui o Sistema de Controle de Acesso do Porto de Itaqui (SECAPI), criado para facilitar o processo de solicitação de acesso de pessoas e veículos à área alfandegada. O sistema também se destina às empresas autorizadas a realizar atividades na área restrita do porto organizado.

A Emap instalou ainda um sistema eletrônico de fornecedores que permite o registro prévio e gratuito para empresas que tenham interesse em participar de licitações, o chamado Sistema de Gerenciamento de Licitações (Sigel).

O Porto de Imbituba, também presente ao encontro, vem buscando inovação na infraestrutura, automação e energia. No primeiro segmento, foi instalada em 2020, uma nova escala de acesso à parte inferior ao Cais 01, em polímero reforçado com fibra de vidro (PRFV), material com alta resistência à corrosão, indicado para regiões próximas ao mar. O PRFV também será utilizado na reforma de balanças e na nova plataforma da parte interna do berço 01.

Quanto à automação, o porto implantou recentemente o sistema de telemetria de medição de energia elétrica. Isso permite monitorar, à distância, o consumo de energia das instalações sob gestão da Autoridade Portuária, bem como aquelas utilizadas por terceiros, como é o caso das áreas arrendadas.

Na nova rede de alta tensão e iluminação das vias internas do porto, que está em fase de construção, foi adotada, da mesma forma, sistemas inteligentes. A obra, que deve ser concluída em 2022, vem erguendo uma estrutura de rede subterrânea com poste de fibra de vidro, no lugar dos postes de concreto. A vida útil dos postes pode ultrapassar 80 anos, enquanto os tradicionais duram em torno de 25 anos. Além disso, a nova iluminação será com luminárias LED e controle automático de intensidade de acordo com a incidência de luz solar.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/03/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006