

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 043/2021
Data: 18/03/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PORTO DE SANTOS RECEBE TRENS COM 120 VAGÕES	4
CENEP ABRE INSCRIÇÕES PARA CURSO SOBRE O PORTO DE SANTOS.....	5
SPU ESTUDA REPASSAR ÁREAS PARA ESTACIONAMENTO DE CAMINHÕES NA BAIXADA SANTISTA	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	7
ANTAQ DEBATE EM AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL A PADRONIZAÇÃO DA ESTRUTURA DE SERVIÇOS BÁSICOS DOS TERMINAIS DE CONTÊINERES	7
APESAR DA PANDEMIA, ANTAQ AUMENTA EM 22% NÚMERO DE FISCALIZAÇÕES DE ROTINA EM 2020	8
AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL Nº 04/2021: LINK DE TRANSMISSÃO	11
PORTAL PORTO GENTE	11
POSICIONAMENTO DA SPA SOBRE AUDIÊNCIA PÚBLICA DO PORTO DE SANTOS	11
REDUÇÃO DE TARIFAS DE IMPORTAÇÃO PARA BENS DE TICs CAUSA PREJUÍZOS	13
PROJETO DE LEI 623/2021 VALORIZA AS CIDADES PORTUÁRIAS.....	13
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	14
GOVERNO MANTÉM PREVISÃO DE CRESCIMENTO DE 3,2% PARA BRASIL	14
MÍNFRÁ PADRONIZA SUAS COMPETÊNCIAS PARA FISCALIZAÇÃO E DESAPROPRIAÇÕES EM FERROVIAS E RODOVIAS FEDERAIS	15
TOKARSKI DIZ NA ABTP QUE PANDEMIA IMPACTOU OPERAÇÃO DE CONTÊINERES NAS NAVEGAÇÕES DE CABOTAGEM E INTERIOR EM 2020.....	15
TERMINAIS DA COPERSUCAR ECONOMIZAM MAIS DE 900 MIL LITROS DE ÁGUA.....	16
DIÁRIO DO LITORAL - SP	17
GOVERNO DE SP ASSINA CONTRATO DE CONCESSÃO DO CAMINHOS DO MAR.....	17
MONEYTIMES	19
HIDROVIAS: ANALISTAS CHAMAM ATENÇÃO PARA VALUATION EM NÍVEIS “MUITO ATRAENTES”	19
BUNGE DIZ QUE PRESIDENTE DE OPERAÇÕES GLOBAIS VAI SE APOSENTAR NO FIM DO ANO.....	19
ISTOÉ - DINHEIRO	20
FUNCIONÁRIO DE CARREIRA É INDICADO COMO PRÓXIMO PRESIDENTE-EXECUTIVO DO BB PELO GOVERNO.....	20
TECNISA TEM PREJUÍZO LÍQUIDO DE R\$ 30,699 MILHÕES NO 4º TRIMESTRE	21
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	21
CONVERGÊNCIA FAVORECE APROVAÇÃO DE LEI PARA GERAÇÃO DISTRIBUÍDA, AVALIA INEL.....	21
PRODUÇÃO NACIONAL DE PETRÓLEO CAI 8% EM FEVEREIRO	22
NOVOS CENÁRIOS DA IEA ADMITEM CHANCE DE DEMANDA POR ÓLEO NUNCA MAIS SER A MESMA.....	25
EQUINOR VAI ESCOAR GÁS DE PÃO DE AÇÚCAR PARA MACAÉ.....	27
JORNAL O GLOBO – RJ	29
BOLSONARO ASSINA MPS QUE PRORROGAM AUXÍLIO EMERGENCIAL	29
'QUEREMOS EXTIRPAR A MINERAÇÃO ILEGAL, O DESFLORESTAMENTO E DESMATAMENTO ILEGAIS', DIZ GUEDES EM REUNIÃO DO BID.....	30
MUITAS EMPRESAS ESTADUAIS NÃO ESTÃO APTAS A CUMPRIR EXIGÊNCIAS DO MARCO DO SANEAMENTO, DIZ MINISTRO.....	31
NOVO MARCO DO GÁS NÃO É SUFICIENTE PARA DESTRAVAR INVESTIMENTOS, DIZEM ESPECIALISTAS	32
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	34
NOVO MARCO DO GÁS PODE DESTRAVAR R\$ 380 BI EM INVESTIMENTOS NO PAÍS	34
108 PAÍSES JÁ BARRAM A ENTRADA DE BRASILEIROS	35
VALOR ECONÔMICO (SP)	36
MATO GROSSO TEM ARMAZÉNS PARA APENAS 50% DA PRODUÇÃO DE GRÃOS, DIZ APROSOJA.....	36
RISCO PARA NEGÓCIOS NO BRASIL PÓS-COVID SUPERA O DE CHILE, PERU E MÉXICO	36
SEM RESTRIÇÕES, PAÍS TERÁ 4 MIL MORTES, AFIRMA WELLINGTON DIAS.....	38
PORTAL PORTOS E NAVIOS	41
PORTOS DE PORTO ALEGRE, PELOTAS E RIO GRANDE REGISTRAM INCREMENTO DE 10,82% NA MOVIMENTAÇÃO NO PRIMEIRO BIMESTRE	41
NOVA PROPOSTA VISA IMPEDIR PETROLEIROS E GASEIROS AFRETADOS SOB REGRAS DO BR DO MAR.....	41
COM JANELA ÚNICA AQUAVIÁRIA, EM ATÉ DOIS ANOS TODOS OS SISTEMAS ATUAIS SERÃO DESLIGADOS	42
TECHNIPFMC E MAGNORA, DA NORUEGA, SE UNEM PARA DESENVOLVER ENERGIA EÓLICA FLUTUANTE	44



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 043/2021
Página 3 de 47
Data: 18/03/2021
www.mercoshipping.com.br
merc@mercoshipping.com.br

PORTONAVE ULTRAPASSA 100 MIL TEUS EM UM ÚNICO MÊS.....	44
GRUPO ITAPEMIRIM RETOMA FABRICAÇÃO DE VAGÕES DE CARGA PARA SETOR DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO	45
APÓS DECISÃO DO STJ, EMAP RETOMA PROGRAMAÇÃO DE NAVIOS.....	45
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	47
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	47



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS RECEBE TRENS COM 120 VAGÕES

Transportando cargas do Centro-Oeste, composições vão chegar ao complexo marítimo santista diariamente, segundo a Rumo

Da Redação



[https://www.atribuna.com.br/image/cont/entid/policy:1.148752:1615997834/Rumo-Logistica-trem-com-120-vagoes.jpeg?f=2x1&\\$p\\$f=938a68f&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/cont/entid/policy:1.148752:1615997834/Rumo-Logistica-trem-com-120-vagoes.jpeg?f=2x1&pf=938a68f&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

O trem com 120 vagões traz um ganho de aproximadamente 50% na capacidade, segundo a Rumo (Foto: Rumo/Divulgação)

O Porto de Santos receberá diariamente trens com 120 vagões carregados com até 11,5 mil toneladas de soja. Isto já é possível graças a um

novo modelo de operação adotado pela Rumo para transportar a carga entre Rondonópolis (MT) e o cais santista. Por dia, sete locomotivas devem partir em direção ao complexo marítimo.

De acordo com a concessionária ferroviária, o trem com 120 vagões traz um ganho de aproximadamente 50% na capacidade em relação às composições usadas antes, com no máximo 80 vagões e capazes de transportar 7,6 mil toneladas.

Em testes desde junho do ano passado, a iniciativa faz parte dos compromissos assumidos pela Rumo para a renovação antecipada do contrato de concessão da malha paulista até 2058. Em 2020, foram realizados 505 testes, o equivalente a mais de 830 mil quilômetros rodados. E agora, as operações já são realizadas regularmente.

“O aumento de capacidade dos trens irá proporcionar uma redução de 30% no fluxo quando toda frota for composta por esse novo modelo operacional”, afirma o vice-presidente da Operação Norte da Rumo, Darlan Fábio de David. “É uma solução que beneficia toda a cadeia logística. Desde a otimização do giro do terminal nas operações de carga e descarga, até a redução no transit-time das operações ferroviárias e a oferta de fretes mais competitivos”, explica.

Para que o novo modelo de operação fosse viabilizado, o planejamento foi iniciado em 2018. Ele envolveu o uso de simuladores, testes de campo e sensores para avaliar questões relativas as condições da via, capacidade, entre outros fatores. Ao todo, são investidos mais de R\$ 700 milhões no projeto. As obras envolvem adequações em pátios, postos de abastecimento e sinalizações.

Segundo a Rumo, todas as adequações para a circulação de 100% dos trens com 120 vagões no fluxo de exportação, entre Rondonópolis e o Porto de Santos, foram concluídas no início deste ano. Já no fluxo de importação, a previsão é que as obras sejam concluídas até o ano que vem.

Demanda

As projeções de demanda justificam o investimento e a iniciativa em trazer cada vez mais cargas ao cais santista. Conforme o último levantamento de grãos da Safra 2020/21, divulgados pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), a safra brasileira foi estimada em 133,7 milhões de toneladas. A estimativa é de que as exportações atinjam um volume acima de 85,7 milhões de toneladas, motivadas pela forte demanda chinesa e pelo forte percentual comercializado até o momento, que já alcança mais de 60% da safra.

No mês passado, cerca de 80 mil toneladas de soja foram embarcadas diariamente em apenas no terminal de Rondonópolis. “Estamos com uma média de 1.600 caminhões descarregando por dia no terminal. É uma operação a serviço do agronegócio matogrossense. Trabalhamos para encurtar a distâncias e colocar o produtor na porta do porto”, destaca David.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 18/03/2021

CENEP ABRE INSCRIÇÕES PARA CURSO SOBRE O PORTO DE SANTOS

Programa de ensino terá aulas on-line e será realizado de 12 de abril a 15 de julho

Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/ima/ge/contentid/policy:1.120583:1601326099/Porto-de-Santos-Navios.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=a64fe4b&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/ima/ge/contentid/policy:1.120583:1601326099/Porto-de-Santos-Navios.JPG?f=2x1&pf=a64fe4b&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Cenep abre inscrições para curso sobre o Porto de Santos (Foto: Matheus Tagé)

Voltado a interessados em conhecer mais sobre o Porto de Santos, suas operações e atuais desafios, o curso Fundamentos de Logística, Infraestrutura e

Ambiente Portuário está com inscrições abertas para uma nova turma. Promovido gratuitamente pela Fundação Centro de Excelência Portuária de Santos (Cenep), o programa de ensino terá aulas on-line e será realizado de 12 de abril a 15 de julho.

No total, o curso terá 300 vagas – 80 delas foram destinadas à Prefeitura de Santos, 30 para a de Guarujá e 190 a outras entidades ligadas à Fundação Cenep (entre elas, a Autoridade Portuária de Santos). Segundo a Prefeitura de Santos, as vagas já esgotaram na cidade. Elas foram preenchidas em apenas uma hora.

A Prefeitura de Guarujá vai abrir suas inscrições na próxima semana, informou a Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Portuário do município. A pasta ainda irá divulgar como os interessados poderão se registrar.

Segundo a Fundação Cenep, as vagas que não forem preenchidas através das prefeituras e das entidades parceiras, serão oferecidas ao público em geral a partir de 1º de abril. Para todas elas, os interessados devem ter o Ensino Médio.

A Fundação Cenep desenvolve programas de ensino para a qualificação de profissionais do Porto de Santos.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 18/03/2021

SPU ESTUDA REPASSAR ÁREAS PARA ESTACIONAMENTO DE CAMINHÕES NA BAIXADA SANTISTA

Autoridade Portuária de Santos prepara chamamento público para a exploração dos futuros pátios

Fernanda Balbino

Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy/1.148955:1616083997/Caminh-es-Porto-de-Santos.JPG?f=3x2&\\$p\\$f=3f304e6&q=0.8&w=720&\\$w=3b33d2d](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy/1.148955:1616083997/Caminh-es-Porto-de-Santos.JPG?f=3x2&pf=3f304e6&q=0.8&w=720&$w=3b33d2d)

Plano de negócios da SPU para a região aponta a falta de estacionamento para 3 mil veículos de carga (Foto: Matheus Tagé/AT)

A Secretaria do Patrimônio da União (SPU) estuda destinar áreas federais em Santos e Guarujá para o setor portuário - especificamente, para a implantação de estacionamentos de caminhões. Elas devem ser repassadas para a Autoridade Portuária de

Santos. Em paralelo, a estatal que administra o cais santista prepara um chamamento público para a exploração de pátios.

O repasse dessas áreas da União foi discutido em reunião por videoconferência com a participação do secretário nacional de Coordenação e Governança da SPU, Mauro Filho, do diretor-presidente da Autoridade Portuária, Fernando Biral, e da deputada federal Rosana Valle (PSB).

No encontro virtual, a equipe técnica da SPU informou que há ao menos 15 grandes áreas já identificadas que podem resolver problemas urgentes da região. O plano de negócios para a Baixada Santista, chamado de programa Regulariza+ e que deve ser lançado no próximo mês, resolverá questões como a destinação de áreas para projetos habitacionais que ajudem a reduzir déficit de 100 mil moradias, como também a falta de estacionamento para 3 mil caminhões nas margens esquerda e direita do Porto.

Para o presidente da Autoridade Portuária, a falta de locais para estacionamento de caminhões precisa de solução “urgente”. Hoje, os caminhoneiros que atuam no Porto utilizam as vias públicas e estacionamentos irregulares para pararem seus veículos durante a noite ou nos intervalos de trabalho.

Isto causa problemas nas manutenções de vias e até na segurança pública, o que não é cenário ideal para a relação Porto-Cidade. Diante da questão, há ainda maior necessidade de regularizar os estacionamentos já existentes e incorporar novas áreas.

O objetivo, segundo a Autoridade Portuária, é ofertar vagas em número suficiente para atender a todos os caminhoneiros, retirando-os das vias públicas. Por isso, a estatal prepara um chamamento público para ofertar a exploração desses locais a terceiros, que deverão prover infraestrutura para os caminhoneiros. Banheiros, vestiários e refeitórios estão na lista de itens que devem ser oferecidos.

Existe uma projeção de que, até 2040, sejam necessárias mais 700 vagas, o que pode vir a ser um gargalo gerador de conflitos logísticos. Por isso, a Autoridade Portuária está em tratativas com a SPU para solicitar áreas fora do porto organizado para suprir a demanda futura.

Plano

A SPU informou que o plano contemplará esta solução urgente e que todos os atores envolvidos, como prefeituras, Porto, universidades e clubes, entre outros, poderão contribuir com sugestões. O representante do órgão ressaltou, ainda, a necessidade de reunir interessados para se ter vários olhares sobre o tema.

“São problemas cujas soluções interferem e conflitam entre o setor portuário, de moradia e até de clubes esportivos e projetos educacionais, como o da Unifesp, uma vez que todos dependem da regularização e destinação de áreas da União muito disputadas”, afirmou a deputada Rosana Valle.

Para o secretário, a SPU tem avançado nas interlocuções com os municípios. “As ações que estamos desenvolvendo têm valor econômico, social e ambiental de grande magnitude. Neste caso, elas contribuirão para o desenvolvimento socioeconômico da região e impactarão a vida de milhares de pessoas que moram e trabalham na Baixada Santista”.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 18/03/2021

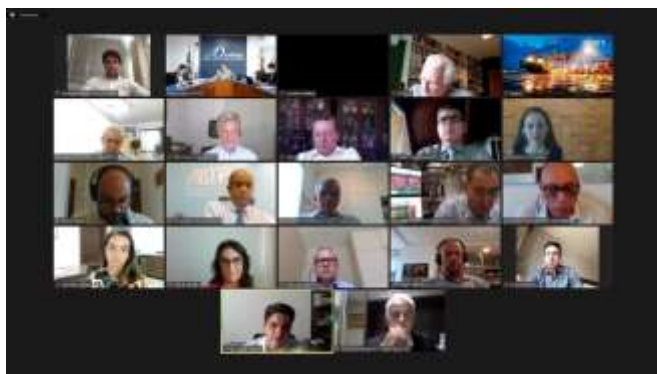


Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ DEBATE EM AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL A PADRONIZAÇÃO DA ESTRUTURA DE SERVIÇOS BÁSICOS DOS TERMINAIS DE CONTÊINERES

A Agência vem discutindo a matéria com o setor regulado (terminais e usuários) desde 2018



https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/noticias/antag-debate-em-audiencia-publica-virtual-a-padronizacao-da-estrutura-de-servicos-basicos-dos-terminais-de-containers/copy_of_e29aca8c86474068bfc02eb2066ad12.jpg/@_images/03720c95-dd71-4708-a144-fe81f17e9bee.jpeg

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ realizou nesta quinta-feira (18) a audiência pública virtual nº 04/2021, que tem por intuito obter contribuições, subsídios e sugestões para a proposta de norma sobre padronização da estrutura de serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares.

Os trabalhos da audiência virtual foram presididos pelo superintendente de Regulação da ANTAQ, Bruno Pinheiro, e contou com a participação dos diretores Eduardo Nery (diretor-geral), Adalberto Tokarski, e Gabriela Costa, e da procuradora federal na ANTAQ, Patrícia Martins de Sá. Pelo lado do mercado, participaram do debate representantes dos usuários dos serviços, dos terminais de contêineres e de associações do setor. A organização da audiência chegou a registrar a assistência de mais de 150 pessoas.

O diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, lembrou que a proposta de norma tem como objetivo diminuir assimetrias de informações e possíveis incertezas geradas aos usuários quando da contratação dos serviços dos terminais de contêineres. “Dispensa dizer a importância dessa audiência. Portanto, espero que os senhores possam expor seus pontos de vista, porque a Agência precisa muito mais, hoje, estar ouvindo do que falando”, manifestou.

O diretor Adalberto Tokarski ressaltou que a padronização é uma importante ferramenta de transparência dos serviços básicos prestados pelos terminais. “Com a padronização o usuário saberá o que está sendo oferecido pelo terminal e, assim, poderá tomar a sua decisão”, frisou, acrescentando que essa audiência é mais um momento para a Agência ouvir o mercado.

A diretora Gabriela Costa destacou a importância da proposta de norma, lembrando que, desde 2018, a Agência vem realizando um amplo debate sobre a matéria com o setor regulado. “A Agência reconhece que o assunto é extremamente importante para o setor e não tem medido esforços para promover uma regulação eficiente, que traga maior transparência entre usuários e terminais, por meio do diálogo e com respeito à liberdade econômica”, afirmou.

A audiência virtual em si tem por finalidade debater e tirar dúvidas sobre a proposta de norma que está em consulta pública no portal da Agência (www.gov.br/antag/pt/br). As contribuições e sugestões para essa proposta de norma deverão ser enviadas para ANTAQ, por meio de questionário eletrônico que está disponível no portal da Autarquia até às 23h59 do dia 31/03/2021.

O projeto de norma

A proposta de norma para padronização da estrutura de serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares tem por objetivo reduzir as assimetrias de informações sobre os serviços prestados por esses terminais, promovendo maior transparência e previsibilidade.

O setor possui atualmente 34 terminais de contêineres molhados e secos, incluindo os arrendados e os privados. Cada um deles cobra serviços e fornecimentos à sua maneira, dificultando uma comparação entre eles, seja em conteúdo seja em preço.

Tal situação, segundo a ANTAQ, prejudica uma análise concorrencial e embaraça avaliar qual o nível de preços eficiente e que reflita um mercado competitivo, com preços módicos, impactando diretamente nos negócios dos exportadores e importadores brasileiros, sobretudo o pequeno empreendedor, agricultor.

Segundo o especialista da Gerência de Regulação Portuária – GRP/SRG, Sandro Monteiro, que fez uma apresentação sobre o projeto de norma da ANTAQ, a padronização afeta somente os serviços spot dos terminais, que representam menos de um quarto da receita das instalações portuárias, assegurando ainda aos terminais liberdade de preços e liberdade para definição de franquias e segmentação de mercado.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos da proposta de norma da audiência pública nº 04/2021 estão disponíveis no endereço eletrônico <https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/participacao-social>.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data : 18/03/2021

APESAR DA PANDEMIA, ANTAQ AUMENTA EM 22% NÚMERO DE FISCALIZAÇÕES DE ROTINA EM 2020

Tempo médio de instrução dos processos de fiscalização cai 33%



https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/noticias/Fiscalizacao_UREBL5.jpg/@_images/be8317ec-5770-4bb5-a55d-319049cea115.jpeg

Fiscalização da ANTAQ: mais atuação do que autuação. Crédito: ANTAQ/arquivo

No ano passado, foram executadas 1975 fiscalizações de rotina. O número corresponde a um aumento de 22,4% em relação a 2019. A informação é da Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais (SFC) da ANTAQ. As fiscalizações de rotina são inspeções praticadas diariamente pelas equipes de fiscalização na área portuária e de navegação interior, realizadas, principalmente, mas não somente, pelos postos avançados da ANTAQ.

“No contexto de pandemia da Covid-19, nos primeiros cinco meses de 2020, as fiscalizações de rotina apresentaram um decréscimo acentuado em relação ao mesmo período de 2019, tendência revertida a partir de junho, quando as fiscalizações de rotina apresentaram crescimento mensal expressivo em comparação ao mesmo período de 2019”, explica o gerente de Planejamento e Inteligência da Fiscalização da ANTAQ, Rafael Galvão, detalhando que a mudança de tendência justificou-se pela retomada dos trabalhos em campo a partir de maio do ano passado.

PAF e Extraordinárias

Além dos procedimentos de rotina, a ANTAQ realizou 1307 fiscalizações em 2020, registrando um decréscimo de 10% em comparação com 2019. Foram 845 fiscalizações previstas no Plano Anual de Fiscalização (PAF) e 462 extraordinárias. Houve redução de 0,9% no número de fiscalizações do PAF e de 23% em relação às fiscalizações extraordinárias. “Essa redução no número de fiscalizações extraordinárias justifica-se pela pandemia, que reduziu o fluxo de pessoas e mercadorias e, conseqüentemente, as denúncias realizadas pelos usuários dos serviços regulados pela Agência que, em grande medida, originam as fiscalizações extraordinárias da ANTAQ”, detalha Galvão.

O Índice de Execução do PAF foi de 90%.

Das 937 fiscalizações previstas no Plano Anual de Fiscalização,

foram realizadas 845. Em 2019, o índice foi de 95%.

Fiscalização + Ouvidoria

Em 2020, foram atendidas um total de 313 demandas registradas no sistema de Ouvidoria da Agência, significando uma redução de 32% em relação a 2019. “O atendimento às demandas de Ouvidoria, muitas vezes, resulta em procedimentos fiscalizatórios da Agência. O número de demandas de Ouvidoria para a fiscalização da Agência pode ser considerado como um dos mais relevantes no tocante ao controle social desempenhado pela população, que atua subsidiando a fiscalização no combate ao cometimento de infrações e na manutenção dos níveis satisfatórios do serviço prestado”, ressalta o gerente, dizendo que essa redução também esteve relacionada à Covid-19.

Tempo Médio de Instrução dos Processos Fiscalizatórios

Em 2020, o tempo médio de instrução dos processos de fiscalização foi de 79,04 dias, registrando um decréscimo de 33% em relação a 2019, quando seu tempo médio anual foi de 117,88 dias. A redução do tempo de instrução, conforme Galvão, ocorreu devido ao aprimoramento dos procedimentos internos da ANTAQ, como o uso de painéis de Business Intelligence para planejar as fiscalizações e o uso do SFIS Mobile, aplicativo para dispositivos móveis para ser utilizado nas fiscalizações em campo. “Esses esforços integram o processo de transformação digital na prestação do serviço público, que busca a atuação com inteligência de dados e otimização de recursos.”

Processos Administrativos e Autos de Infração

No ano passado, foram instaurados 356 processos administrativos sancionadores, uma redução de 29% em relação a 2019. Além da redução no número de fiscalizações (-10%), essa diminuição na quantidade de processos administrativos sancionadores pode ser justificada pela atuação contínua e regular das fiscalizações de rotina dos postos avançados. “Vale destacar também que, a partir de 2020, a ANTAQ adotou a metodologia de fiscalização responsiva, passando a executar uma fiscalização documental mais objetiva nos regulados que não apresentam alto risco de cometimento de infrações, o que enseja uma menor probabilidade de incidência de processos sancionadores”, ressalta.

Em relação aos autos de infração e às notificações, verificou-se uma redução expressiva em 2020 frente aos números de 2019. Em 2020, foram lavrados 349 autos de infração contra 473 em 2019. Sobre as notificações, foram 189 no ano passado. Já em 2019, 378.

Saiba mais

Cerca de 5% do universo de empresas fiscalizadas em 2020 (54 de um total de 1118) incorreram em infrações idênticas às cometidas em 2019.

Três perguntas para a diretora da ANTAQ, Gabriela Costa

Por que a ANTAQ passou a adotar a fiscalização responsiva?

A teoria da regulação responsiva foi criada na década de 90 e é uma ferramenta extremamente atemporal e flexível. Percebemos que algumas agências reguladoras aplicavam a teoria nos seus trabalhos diários, além de ser considerada uma boa prática regulatória pela OCDE. Sendo assim, demos início a um profundo trabalho de pesquisa sobre a teoria na SFC, bem como para sua adaptação à realidade existente na fiscalização. O principal motivo de termos dado início ao estudo dessa teoria foi a necessidade de encontrar uma ferramenta mais inteligente, que racionalizasse a utilização dos recursos humanos da superintendência, mas acabamos nos deparando com uma ferramenta muito mais versátil e que nos apresentava outras consequências positivas, como ter um modelo determinístico de suporte à decisão de planejamento fiscal e conferir maior efetividade às ações fiscalizatórias. Hoje tenho muito orgulho de ouvir dos conhecedores da aplicação da teoria no Brasil, como o Professor Márcio Iorio, de que a ANTAQ se destaca em nível nacional pela qualidade na metodologia desenvolvida para sua aplicação.



https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/noticias/copy_of_FotoGABRIELA.jpg/@_images/2906f252-8f8d-4994-bbcd-3cd1804340a6.jpeg

Diretora da ANTAQ, Gabriela Costa

Hoje é correto dizer que a fiscalização da Agência mais atua do que autua?

Sem dúvida. A premissa da teoria da regulação responsiva é trabalhar de forma integrada com o setor com o intuito de fortalecer as gestões das empresas e o serviço prestado. A fiscalização hoje desenha suas estratégias voltadas para o alcance da conformidade regulatória, modeladas a partir do histórico comportamental das empresas. Isso faz com que, naturalmente, as ações fiscalizatórias apresentem menores encargos àquelas empresas que demonstram vontade de cooperação e entendem a importância e os impactos da conformidade

regulatória. A intenção precípua da fiscalização não é autuar, mas sim atuar de forma competente e inteligente no setor para alcançar o objetivo principal da conformidade regulatória.

Qual a importância da fiscalização para a prestação do serviço adequado nas áreas em que a Agência regula?

Os normativos da Agência são elaborados com base no que a ANTAQ entende por serviço adequado e a fiscalização é baseada justamente no alcance da conformidade regulatória, ou seja, no cumprimento dos normativos. Sendo assim, percebemos com clareza que, aquelas empresas que possuem melhor perfil de risco na classificação da fiscalização, são as que geralmente apresentam um melhor serviço, pois buscam a excelência no seu trabalho diário. Importante destacar os efeitos que vemos nas empresas de navegação interior, em especial aquelas que prestam serviço de transporte de passageiros. É flagrante a diferença na qualidade da prestação dos serviços das empresas que seguem as orientações normativas da Agência, o que não é sentido apenas pela fiscalização, mas principalmente pelo usuário.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data : 18/03/2021



AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL Nº 04/2021: LINK DE TRANSMISSÃO

Audiência Pública nº 04/2021 - Obter contribuições, subsídios e sugestões para a proposta de norma que tem por objeto dispor sobre a padronização da estrutura de serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares.

Link de Transmissão: <https://www.youtube.com/watch?v=iQwpKlJeuWw>

Início da Transmissão: 15h

Forma de Inscrição: Os interessados em se manifestar na audiência deverão se inscrever pelo aplicativo de mensagens "WhatsApp", no número (61) 2029-6940

Formas de Contribuição: vídeo, áudio ou via aplicativo "WhatsApp"

A participação pode ser também realizada entrando na sala de reunião criada no aplicativo "Zoom". Para isso, no ato de inscrição, o interessado deverá se manifestar nesse sentido e encaminhar seu endereço eletrônico de login no "Zoom" para ser convidado a entrar na sala na sua vez.

Em caso de problemas computacionais para utilização da ferramenta "Zoom", será disponibilizada uma segunda conexão ao final de todas as contribuições. O ideal é que o interessado encaminhe sua contribuição via "WhatsApp".

IMPORTANTE: Toda a sessão virtual será transmitida via streaming, gravada e disponibilizada no canal do YouTube 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 : 18/03/2021



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

POSICIONAMENTO DA SPA SOBRE AUDIÊNCIA PÚBLICA DO PORTO DE SANTOS

Redação Portogente

Abaixo transcrevemos, na íntegra, posicionamento da SPA com relação à matéria publicada em 15/3/21, que também pode ser conferida em link.

A Santos Port Authority (SPA) informa que houve equívoco no entendimento da Comissão de Segurança Ambiental da Câmara Municipal e lamenta a postura da Comissão, que, em virtude de pautas alheias à verdade dos fatos, propaga desinformação sobre um evento que deveria ser esclarecedor à população interessada no desenvolvimento portuário. Com intuito de evitar desinformação junto à opinião pública, dado que as afirmações trazidas à tona pelo Portogente não guardam relação com a realidade, a SPA esclarece que, diferentemente do que foi afirmado na matéria "Baixada preterida do planejamento de expansão do Porto de Santos", publicada hoje (15 de março), em nenhum momento houve afirmação de que há pareceres dos órgãos ambientais estadual e federal sobre impactos ambientais do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos, como pode ser facilmente verificado na fala do representante da SPA entre os minutos 5 e 21, no canal do Youtube da própria Câmara Municipal de Santos (<https://www.youtube.com/watch?v=goSf5Kgy7SU>)



https://portogente.com.br/images/600_navio_dad_29JUL2019.jpg

A Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) foi citada pela SPA apenas em relação ao Relatório do órgão referente a 2019, que atesta a melhora da qualidade do ar medida na estação do entorno portuário, nas imediações da Ponta da Praia, onde estão os terminais de grãos, relativamente à emissão de particulados. Inclusive, no caso de MP10, poluente que pode ser associado à movimentação de granéis sólidos, Santos apresentou a melhor qualidade do ar de todo o Estado de São Paulo. Vale repetir o que consta do relatório: "A redução das concentrações na estação Santos-Ponta da Praia, observada ao longo do tempo, está associada à melhoria dos procedimentos de operação na manipulação de grãos e cereais no Porto de Santos", diz a Cetesb, associando a redução dos índices também às condições climáticas.

Já o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) foi citado unicamente em relação à Operação Reliqua, a qual ocorreu em duas fases no ano passado e reuniu, além do próprio Ibama e SPA, outros órgãos de fiscalização: Marinha, Exército, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Defesa Civil, Secretaria Municipal do Meio Ambiente (Santos) e Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp). O Ibama concluiu que a movimentação de cargas perigosas no Porto de Santos é segura, pois conta com ações preventivas e fiscalizatórias com relação ao transporte e armazenamento desse tipo de carga, sendo uma irresponsabilidade comparar o que houve no Líbano – onde não há, até o momento, qualquer laudo apontando o que de fato ocorreu para deflagrar tamanha explosão – com a instalação de terminal de fertilizantes ora em curso no Porto, que conta com licença ambiental da Cetesb. Desde 2016, a Cetesb estabeleceu criteriosas condições ambientais, sanitárias e de segurança para operação de instalações portuárias. O órgão ampliou o rigor nas exigências de licenciamento e todos os terminais a serem implantados terão, necessariamente, equipamentos dimensionados para atendimento utilizando-se da melhor tecnologia possível e acompanhados de severos sistemas de controle e monitoramento das operações e instalações.

Além do cumprimento das exigências estabelecidas pelo órgão, a SPA exerce apurada rotina de inspeção nos terminais arrendados, que, em caso de descumprimento das normativas, podem ser remetidas à Antaq para efeito de sanções aos infratores.

Portanto, ressaltamos que em nenhum momento houve a afirmação de que o PDZ conta com pareceres favoráveis da Cetesb ou Ibama. Qualquer afirmação neste sentido é má interpretação do que foi falado e pode ser verificado na gravação da audiência pública no Youtube. A SPA reitera o que já informou por diversas vezes: o PDZ foi amplamente debatido com a comunidade portuária e sociedade civil, validando, preliminarmente, premissas para projeções e, a posteriori, capturando impressões sobre os resultados e necessidades de cada classe. Aproximadamente 20 empresas foram consultadas para validação de premissas de projeção apontadas no Plano Mestre. Num segundo momento, a SPA reuniu-se com aproximadamente 35 empresas e entidades da comunidade portuária e sociedade civil, inclusive com representantes das Prefeituras, das Câmaras municipais e do próprio Sindicato presidido pelo vereador Francisco Nogueira (PT), para colher impressões sobre os resultados e necessidades de cada classe. A SPA considera importante a participação de todos a fim de que o PDZ reflita de forma clara e precisa as perspectivas de ampliação da capacidade de atendimento ao comércio exterior. Assim, diversas sugestões decorrentes desses encontros foram incorporadas ao PDZ, como a destinação de berços de atracação para operadores de cais público, reserva de áreas para apoio marítimo, e garantia de espaço para operação de suprimento de navios.

REDUÇÃO DE TARIFAS DE IMPORTAÇÃO PARA BENS DE TICS CAUSA PREJUÍZOS

Assessoria de Comunicação

A Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica (Abinee) recebeu com inconformismo a decisão do Ministério da Economia, anunciada hoje (17), de reduzir em 10% as tarifas de importação de bens de capital (BKs), de informática e de telecomunicações (TICs). "A nós, parece uma decisão intempestiva e improvisada que só vai trazer prejuízos e insegurança ao setor", diz o presidente da Associação, Humberto Barbato.

Ele acrescenta que a decisão causa surpresa uma vez que está agendada reunião com o Ministro Paulo Guedes na próxima sexta-feira, que entre outros temas trataria da abertura comercial e envolveria diversos segmentos industriais.

Na visão da Abinee, ao tomar a medida agora, o governo escolhe setores, iniciando por BK e TICs, sem reduzir a tarifa dos insumos utilizados por estas empresas, o que trará aumento de custos para a produção local.

A Associação também lembra que a redução ainda será submetida aos países-membros do Mercosul na próxima semana para uma possível extensão a outros setores. Caso isso não aconteça, somente os setores de BK e TICs terão a redução do imposto de importação. "A decisão não deveria ser tomada antes da reunião do Mercosul e deve ser transversal a outros setores", reforça Barbato.

Ele questiona ainda o argumento do governo de que recentes medidas para aliviar o custo Brasil para se reduzir a assimetria na produção com OCDE propicia o corte das tarifas. "Queríamos conhecer a métrica utilizada", afirma. O presidente da Abinee acrescenta que, além disso, os custos, por exemplo, de transporte variam de setor para setor. Da mesma forma, o impacto no custo final do produto também varia de empresa para empresa.

A Abinee volta a reforçar que não é contra a redução das tarifas de importação e abertura comercial, mas que deve ser feita de forma transversal e com previsibilidade. "A cada semana temos que apagar um incêndio", finaliza.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 18/03/2021

PROJETO DE LEI 623/2021 VALORIZA AS CIDADES PORTUÁRIAS

Editor Portogente

Os portos do Brasil não dialogam com seus municípios e, principalmente por isso, são atrasados.



É uma convocação à mobilização dos prefeitos das cidades portuárias, o apoio à aprovação do Projeto de Lei 623/2021, de autoria da deputada paulista Rosana Valle (PSB), que determina a destinação de 25% do valor de outorga dos arrendamentos de terminais portuários e das concessões de instalações e serviços associados ao setor, aos municípios que abrigam portos. Esses valores são lances na disputa do negócio concorrencial.

https://portogente.com.br/images/Dad_17MAR2021.jpg

Até dezembro de 2022, por exemplo, estão projetadas outorgas no Porto de Santos totalizando R\$ 2,5 bilhões. Neste caso, seriam distribuídos R\$ 600 milhões entre os municípios portuários de Santos, Guarujá e Cubatão. A aplicação desses valores é vinculada aos empreendimentos que

mitiguem os impactos na relação Cidade e Porto. Trata-se de uma nova visão que amplia o debate dos problemas e soluções para cidades afetadas por seus portos.

Também inova a deputada Rosana Valle ao iniciar um processo que, a partir de um fundo local, instala e desenvolve diálogos e cooperação entre as cidades e seus portos. Por isso, espera-se que o Congresso tenha percepção suficiente da importância dessa proposta, tão moderna quanto urgente, para inclusive tornar mais ágil a logística que liga os portos ao interior dos Estados. E agrega grandeza à razão da outorga.

Por carência de diálogo entre a cidade e o porto, não raro ocorrem soluções insuficientes para superar resistências aos fluxos dos transportes na área portuária. Pois, não são consideradas todas as variáveis do problema, que abrange as interfaces entre a cidade, o cidadão e o porto. Investimentos, entretanto, aumentam a movimentação do porto e a cidade portuária deve mitigar os impactos consequentes, com custos, para ser, também, cidade para pessoas.

Como se vê, a iniciativa da deputada Rosana Valle apenas propõe uma aplicação com justiça de um recurso, que a sua falta até hoje é uma amostra cabal do atraso do sistema portuário brasileiro. É por entender essa questão que se inicia, de fato, a reforma dos portos do Brasil.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 18/03/2021



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

GOVERNO MANTÉM PREVISÃO DE CRESCIMENTO DE 3,2% PARA BRASIL

Informação: ANBA (18 de março de 2021)

O Ministério da Economia informou nesta quarta-feira (17) que manteve sua estimativa de crescimento do PIB do Brasil em 2021. A projeção para a inflação subiu por causa dos preços dos alimentos.

Brasília – A Secretaria de Política Econômica (SPE) do Ministério da Economia manteve a projeção para o crescimento da economia este ano e elevou a estimativa para a inflação por influência da alta nos preços dos alimentos. As projeções estão no Boletim Macro Fiscal divulgado nesta quarta-feira (17). Para os próximos anos, de 2022 a 2025, a estimativa de crescimento do PIB se manteve em 2,5%.

A estimativa para o aumento do Produto Interno Bruto (PIB) foi mantida em 3,2% para 2021 como no boletim de novembro do ano passado. “As incertezas são elevadas com os desafios de enfrentamento à pandemia, mas deve-se considerar os indicadores no primeiro bimestre que apontam continuidade da recuperação da atividade econômica”, informou a SPE. A secretaria afirma, no entanto, que o desempenho de março ainda é incerto devido a novos fatores que estão surgindo em decorrência da pandemia, como a maior rigidez do distanciamento social.

Inflação

A projeção de inflação pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) para 2021 é de 4,4%. “O principal responsável pela elevação da projeção foi o preço dos alimentos. Seguindo as informações da ata da reunião do Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central, a SPE afirma que a recente elevação no preço de commodities internacionais e seus reflexos sobre os preços de alimentos e combustíveis implicam elevação das projeções de inflação para meses à frente. Mas, segundo o Copom, os choques atuais são temporários.

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

Data : 18/03/2021

MINFRA PADRONIZA SUAS COMPETÊNCIAS PARA FISCALIZAÇÃO E DESAPROPRIAÇÕES EM FERROVIAS E RODOVIAS FEDERAIS

Informação: Ministério da Infraestrutura (18 de março de 2021)

Governo Federal e concessionárias são responsáveis pelas faixas de domínio e os municípios, pela reserva de faixa não edificável

Um despacho do Ministério da Infraestrutura (Minfra) publicado nesta quarta-feira (17), no Diário Oficial da União, padroniza ajustes quanto à competência para fiscalização e desapropriações dentro dos limites da faixa de domínio para ferrovias e rodovias federais e mantém o entendimento de que a responsabilidade pela fiscalização, ampliação ou redução da faixa não edificável é de incumbência do município. Faixa de domínio é toda área associada a uma rodovia, como pistas de rolamento, canteiros, retornos, viadutos, passarelas, acostamentos, sinalização e faixa lateral de segurança, com limites definidos de acordo com cada projeto.

Dessa maneira, fica definido que a fiscalização e a alteração dos limites da faixa não edificável são de responsabilidade de cada município. Órgãos vinculados ao Governo Federal ou concessionárias continuam responsáveis pela faixa de domínio, inclusive pelo pagamento de indenização para possíveis desapropriações necessárias à ampliação de infraestrutura e garantia de segurança viária. Já a necessidade de instalação de cercas de segurança ao longo de rodovias e ferrovias fica restrita à avaliação de critérios técnicos referentes a cada projeto.

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

Data : 18/03/2021

TOKARSKI DIZ NA ABTP QUE PANDEMIA IMPACTOU OPERAÇÃO DE CONTÊINERES NAS NAVEGAÇÕES DE CABOTAGEM E INTERIOR EM 2020

Informação: Ministério da Infraestrutura (18 de março de 2021)



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/60ba7999-108a-405c-98fb-32fa1747090b.png>

O diretor da ANTAQ destacou o papel do agronegócio na exportação

O diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, Adalberto Tokarski, participou ontem (16) da videoconferência “Diálogo com as associadas da ABTP” sobre a movimentação portuária e o comportamento das principais cargas. O encontro foi promovido pela Associação Brasileira de Terminais Portuários e reuniu especialistas do setor e representantes dos terminais, como o diretor-presidente da ABTP,

Jesuvaldo Silva, e o presidente do Conselho Deliberativo daquela associação, Clythio Buggenhout.

Em sua apresentação, o diretor da ANTAQ fez um relato dos principais resultados da movimentação portuária brasileira em 2020. Os dados apresentados são do Estatístico Aquaviário, produzido pela Agência, e incluem informações recebidas de 31 portos organizados (portos públicos) e 137 portos privados (terminais privados).

Segundo Tokarski, o sistema portuário nacional movimentou 1,151 bilhão de toneladas de cargas no ano passado, representando crescimento de 4,2% em comparação ao movimentado em 2019. “Esse resultado demonstra a capacidade de reação do setor portuário nacional em meio a uma pandemia que atingiu o mundo”, ressaltou.

O diretor da ANTAQ também falou sobre as cargas que mais influenciaram o crescimento das exportações brasileiras na última década: “As principais cargas foram os grãos agrícolas, especialmente soja e milho. Juntas, as exportações desses grãos cresceram mais de 70 milhões

de toneladas, representando um crescimento de 170%", apontou, destacando ainda as exportações de contêineres, que cresceram 50% em toneladas (16,8 milhões de toneladas) e petróleo e derivados, com crescimento de 35 milhões (167%).

Já entre as principais mercadorias que impactaram negativamente as importações no período 2010/2020, o diretor da ANTAQ citou os produtos químicos inorgânicos, cuja importação caiu 61% (4,1 milhões de toneladas), petróleo e derivados, menos 4,2 milhões de toneladas (-14%) e carvão mineral, que apresentou queda de 3,6 milhões de toneladas (-59%). Outras quedas significativas nas importações, na última década, foram do coque de petróleo (58%), ferro e aço (67%) e cimento (70%).

Em relação ao perfil das cargas movimentadas em 2020, Tokarski informou que granéis sólidos e contêineres apresentaram um pequeno crescimento, +1,2% e +1,1%, respectivamente, enquanto carga geral registrou queda de -0,3%. O destaque foi o granel líquido, que atingiu crescimento de 14,8%.

Já quanto à movimentação por tipo de instalação portuária na década, o diretor da ANTAQ mencionou um crescimento maior para os terminais privados (39%) sobre os portos públicos, com 31%. "Acredito que esse crescimento se deva, em boa parte, à Lei nº 12.815, que retirou a exigência de os TUPs movimentarem preponderantemente carga própria. Até 2013, nós tínhamos cerca de cem TUPs e ETCs, hoje, passamos de duzentos", explicou.

COVID-19 impactou movimentação de contêineres

Tokarski destacou que a pandemia impactou a movimentação geral de contêineres pela cabotagem e citou que a movimentação dos portos privados, que vinha crescendo acima de 20%, em 2020, cresceu apenas 3,9%, por conta do impacto no par OD Amazonas/São Paulo, que é o principal par de origem/destino da cabotagem brasileira. "O impacto do COVID-19 também derrubou a movimentação de contêineres na navegação interior, fazendo-a cair 7% no ano passado", disse, acrescentando que, em 2021, essa movimentação deverá ser novamente afetada.

Sobre o peso do agronegócio em relação ao volume de mercadorias movimentadas para exportação nos portos brasileiros, em 2020, Tokarski destacou a participação da soja, que foi de 12% do total. Outros destaques foram o açúcar e o milho, cada uma com 5% de participação do total de cargas movimentadas para exportação, e as carnes, com 1,1% de participação. Considerando as exportações em valores (US\$), a soja representou 14% e as carnes 8%.

Outra carga tradicional na pauta de exportações, o milho apresentou queda de 14% na movimentação no ano passado. O diretor da ANTAQ explicou que esse resultado não é tão negativo como pode parecer. Segundo ele, essa queda na movimentação de milho, em 2020, se deveu à menor quantidade exportada do produto. "Mas o motivo é bom, porque a Região Sul, principalmente, passou a consumir mais milho para produzir carne. Ao contrário da soja que tem o preço alto e uma demanda maior do mercado externo, o milho é mais consumido internamente. Contudo, a movimentação de milho vai continuar crescendo, devido à logística que melhorou nos últimos anos, reduzindo o preço interno", concluiu.

Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data : 18/03/2021

TERMINAIS DA COPERSUCAR ECONOMIZAM MAIS DE 900 MIL LITROS DE ÁGUA

Informação: Revista RPA News (18 de março de 2021)

Terminal Copersucar de Ribeirão Preto captura 100 mil litros de água por ano que pinga dos aparelhos de ar condicionado

No próximo dia 22 de março, segunda-feira, comemora-se o dia mundial da água, data instituída pela Organização das Nações Unidas (ONU), em 1992. Apesar de o planeta ser formado por dois terços de água, menos de 0,008% deste total é potável.



Para preservar este bem tão importante para a vida no planeta é importante que todos – governo, iniciativa privada e população – tomem ações para despertar o consumo consciente e combater o desperdício.

Considerando a importância do seu papel nas comunidades onde tem operação, a Copersucar, maior comercializadora de açúcar e etanol do mundo, com terminais localizados em Ribeirão Preto, Santos e São José do Rio Preto, vem desenvolvendo ações focadas na reutilização da água através da adoção de boas práticas e soluções de fácil implantação, que podem ser utilizadas por outras empresas, pelo comércio, condomínios e até em residências.

No terminal de Ribeirão Preto, por exemplo, uma simples ideia de um funcionário ajudou a empresa a desenvolver uma técnica de reutilização de água que gerou uma economia de mais de 100 mil litros por ano, equivalente a 6.800 máquinas de lavar cheias, com 15 litros de capacidade, para uma família grande.

Baseada na inspiração do auxiliar de operações, Willia Júlio Carvalho dos Santos, a empresa instalou um dispositivo que captura a água que pinga dos aparelhos de ar-condicionado, diretamente nas máquinas condensadoras, reservando-a em tubos de 11 litros. Posteriormente, ela é reutilizada para limpeza das áreas externas e da área de carregamento de vagão, para lavar as botas, entre outras utilidades.

O projeto é simples de montar. Basta um cano de PVC (ou outro material similar que consiga armazenar a água) e um cano de plástico que conecte o local onde cai a água a este reservatório, além de braçadeiras, fixadores, duas tampas e uma torneira de filtro. Com aproximadamente R\$ 70,00 é possível montar esta solução.

A redução do consumo de água e seu reaproveitamento é uma das ações que a Copersucar está atenta e reavalia anualmente. Além do reaproveitamento da água do ar-condicionado, a empresa incentiva outras ações e atitudes de seus funcionários. Entre 2018 e 2020, o consumo de água no terminal caiu 348 mil litros, sendo que a expectativa para 2021 é aumentar a economia para mais de 612 mil litros.

Outro exemplo vem do terminal Coopersucar localizado no porto de Santos. Em um dos telhados dos armazéns, com aproximadamente 2,5 mil metros quadrados de área, a Copersucar instalou um sistema onde a água da chuva é direcionada para uma canaleta que encaminha o líquido para dois tanques com capacidade para 20 mil litros.

Esta água é enviada, diariamente, para veículos varredeira, que fazem a limpeza das avenidas e pátios do terminal Coopersucar, economizando cerca de 800 mil litros de água. Isso corresponde a encher mais de 50 caminhões pipas com capacidade pra transportar 15 mil litros de água.

Para Fabiano Messias, gerente de operações da Copersucar, esta é uma solução que, em proporções menores, pode ser implantada em muitas casas e edifícios.

“Se todos os consumidores empresariais, comerciais e residenciais desenvolverem alternativas como estas, viáveis de aplicação, mais água ficará disponível para a população, minimizando os impactos e os racionamentos comuns em períodos de estiagem”, completa.

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

Data : 18/03/2021



DIÁRIO DO LITORAL - SP

GOVERNO DE SP ASSINA CONTRATO DE CONCESSÃO DO CAMINHOS DO MAR

Grupo vencedor da licitação vai estimular o ecoturismo, executar serviços de manutenção nas áreas de uso público e restaurar os monumentos históricos

O Governador João Doria autorizou nesta quarta-feira (17) a assinatura do contrato de concessão do Núcleo Caminhos do Mar, localizado no Parque Serra do Mar. Com proposta de R\$ 4 milhões, que representou um ágio de 216% na licitação, o local receberá ações de fomento ao ecoturismo, além de novos atrativos para a população.

"A área cuja concessão estamos formalizando hoje é muito especial, um verdadeiro paraíso, que representa muito a história do nosso estado, e também de grande importância ambiental, com a fauna e a flora nativas", destacou o Governador João Doria.

A Parquetur-Caminhos do Mar (Sociedade de propósito específico) venceu a licitação e, além das ações de cunho turístico, ficará responsável também por toda manutenção da área de uso público, assim como pelo restauro dos monumentos históricos. A área de preservação ambiental do Núcleo Caminhos do Mar permanece sob responsabilidade do Estado.

O total em investimentos mínimos por parte da concessionária deverá ser de R\$ 11 milhões, dos quais R\$ 5,5 milhões obrigatoriamente aplicados nos três primeiros anos. Em contrapartida, a empresa poderá explorar e captar receitas por meio dos serviços de ecoturismo.

O contrato prevê a concessão por até 30 anos. No período, a concessionária deverá implantar serviços de apoio ao visitante, como, por exemplo, de alimentação, requalificar os estacionamentos e portarias, revitalizar as trilhas, realizar intervenções elétricas e hidráulicas nos edifícios existentes. A empresa também deverá executar o restauro e consequente manutenção dos monumentos históricos, que foram construídos no início do século XX e fazem alusão ao período de Independência, que completa o bicentenário em 2022.

Para o secretário Marcos Penido, trata-se de uma operação que beneficia a população, que após a pandemia contará com novas opções de lazer, contribui com a manutenção do parque e gera economia aos cofres públicos. "Somente neste núcleo, deixaremos de gastar cerca de R\$ 1 milhão por ano. Soma-se a isto os investimentos em infraestrutura, como o restauro dos monumentos históricos com recursos privados de R\$ 4 milhões que, em razão do orçamento cada vez mais enxuto, especialmente neste período de pandemia, não teríamos condições de promover", afirmou Penido.

O Caminhos do Mar (ou Estrada Velha de Santos) tem uma área de 274 hectares de Mata Atlântica, um patrimônio ambiental de São Paulo, e um acervo histórico-cultural de extrema importância para o país.

Restauro dos Monumentos

O restauro dos nove bens tombados que compõem a Trilha dos Monumentos Históricos do Caminhos do Mar deverá valorizar o conjunto como obras únicas e independentes. São eles: Pousa de Paranapiacaba, Rancho da Maioridade, Padrão do Lorena, Monumento do Pico, Marco Quinhentista, Belvedere Circular, Pontilhão Raiz da Serra (projetos do Arquiteto Victor Dubugras, inaugurados em 1922), Ruínas e Calçada do Lorena.

Os projetos executivos das obras já foram aprovados no Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT). Os monumentos históricos, erguidos nos anos 1920 para comemorar os 100 anos da Independência do Brasil, homenageiam personagens dos primeiros anos do Império.

O valor da outorga paga pela concessão será destinado à restauração, com o aporte de R\$ 202 mil oriundos da Câmara de Compensação Ambiental. No total deverão ser investidos até R\$ 4,2 milhões na execução do serviço, que ficará a cargo da concessionária. O prazo para conclusão é de 24 meses, a partir de março deste ano.

Fonte: Diário do Litoral – SP

Data : 18/03/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

HIDROVIAS: ANALISTAS CHAMAM ATENÇÃO PARA VALUATION EM NÍVEIS “MUITO ATRAENTES”



<https://media.moneytimes.com.br/uploads/2021/02/hidrovi-as-do-brasil-2.jpg>

A empresa apurou lucro líquido de R\$ 37 milhões, revertendo o prejuízo de R\$ 13 milhões do ano passado (Imagem: Hidroviás do Brasil/Divulgação)

Os resultados da Hidroviás do Brasil (HBSA3) agradaram os analistas do BTG, que destacam os valuation em níveis “muito atraentes” da companhia.

De acordo com Lucas Marquiori, Fernanda Recchia e Ricardo Cavalieri, a empresa negocia a um preço sobre lucro (P/L) de 11,6 vezes, enquanto os seus concorrentes negociam, na média, a 22,2 vezes. Além disso, o TIR (Taxa Interna de Retorno) está em 10,3%, em termos reais, “um grande prêmio para seus principais pares”.

“Há espaço para um re-rating múltiplo à medida que entregam o plano de crescimento esperado e desenvolvem novos projetos”, afirmam.

Resultados

A empresa apurou lucro líquido de R\$ 37 milhões, revertendo o prejuízo de R\$ 13 milhões do mesmo período de 2019. A cifra ficou acima da projeção de R\$ 23 milhões.

A receita líquida de R\$ 358 milhões superou em 27% a expectativa do BTG.

Já os volumes transportados caíram 15%, impulsionados por um fraco desempenho na operação de cabotagem.

“Essa queda foi ocasionada por problemas no cais de descarga utilizado pelo cliente e sem impacto nos resultados, pois o contrato é no formato take-or-pay (contratos de longo prazo)”, afirmou.

O grande destaque ficou com o corredor do norte, que inclui as hidroviás da bacia do Amazonas, com alta de 31%, enquanto o corredor sul registrou uma queda de 8% prejudicada pela crise hídrica.

As vendas do Porto de Santos e Sal foram de R\$ 15 milhões (23% acima do esperado) e a margem EBITDA ajustada totalizou 62%.

Para 2021, o BTG afirma que os investidores devem ficar de olho no desempenho de grãos, no risco hidrológico do rio Sul e a na atualização do leilão do Ferrogrão, que ainda está em avaliação pelo Tribunal de Contas da União.

A corretora tem recomendação de compra para a Hidroviás, com preço-alvo de R\$ 11, o que implica valorização de 94%.

Fonte: Moneytimes

Data : 18/03/2021

BUNGE DIZ QUE PRESIDENTE DE OPERAÇÕES GLOBAIS VAI SE APOSENTAR NO FIM DO ANO



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/raul-padilla.jpg>

Raul ajudou a conduzir a Bunge por anos de rápidas mudanças na indústria (Imagem: REUTERS/Enrique Marcarian)

O presidente de Operações Globais da companhia de agronegócio Bunge, Raul Padilla, planeja se aposentar no dia 31 de dezembro deste ano, informou nesta quarta-feira a empresa norte-americana, que pretende distribuir suas funções de

maneira interna ao longo dos próximos meses.

A companhia indicou já nesta quarta que os trabalhos de Relações Exteriores na América do Sul ficarão a cargo de Julio Garros, que atua na empresa há 19 anos e ocupa atualmente a função de líder de Transformação Global no Agronegócio.

Padilla, que servia como presidente de Operações Globais da Bunge desde maio de 2019, trabalhou na empresa por mais de 20 anos.

“Raul ajudou a conduzir a Bunge por anos de rápidas mudanças na indústria... Seu legado terá longa vida na companhia”, disse em nota o presidente-executivo da Bunge, Greg Heckman.

“Com nosso modelo operacional bem estabelecido e um conjunto de líderes talentosos responsáveis por suas respectivas cadeias de valor, seguimos esperando ótimas coisas de nosso negócio agrícola”, acrescentou Heckman, ao parabenizar Julio Garros por sua nova função.

Fonte: Moneytimes

Data : 18/03/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

FUNCIONÁRIO DE CARREIRA É INDICADO COMO PRÓXIMO PRESIDENTE-EXECUTIVO DO BB PELO GOVERNO

Da redação



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2021/03/fausto-reproducao-linkedin-e1616109328126.jpg>

Ribeiro está no Banco do Brasil desde 1988 como funcionário de carreira. Em 2020, ele começou a exercer o cargo de presidente da BB Administradora de Consórcios (Crédito: Reprodução/LinkedIn)

O Governo federal anunciou nesta quinta-feira (18) a indicação de Fausto Andrade Ribeiro para o cargo de presidente-executivo do Banco do Brasil.

Mais cedo, o atual presidente-executivo, André Brandão, pediu renúncia ao cargo, segundo fato relevante publicado pela instituição financeira na Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

Ribeiro está no Banco do Brasil desde 1988 como funcionário de carreira. Em 2020, ele começou a exercer o cargo de presidente da BB Administradora de Consórcios, segundo o Uol.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 18/03/2021

TECNISA TEM PREJUÍZO LÍQUIDO DE R\$ 30,699 MILHÕES NO 4º TRIMESTRE

A incorporadora paulistana Tecnisa teve prejuízo líquido de R\$ 30,699 milhões no quarto trimestre de 2020, uma perda 48,5% menor do que o registrado no mesmo intervalo de 2019.

No acumulado do ano inteiro, a companhia teve prejuízo de R\$ 164,852 milhões, redução de 36% em relação ao ano anterior.

O Ebitda (lucro antes dos juros, impostos, depreciação e amortização) ajustado no trimestre ficou negativo em R\$ 10,268 milhões, uma perda 62,6% menor. No acumulado do ano, o Ebitda ajustado ficou negativo em R\$ 87,870 milhões, perda 43% menor.

A receita operacional líquida no trimestre atingiu R\$ 37,228 milhões, queda de 70%, e no ano totalizou R\$ 174,171 milhões, diminuição de 51,4%.

O prejuízo da Tecnisa se deve à ausência de lançamentos próprios nos últimos anos, e a remensurações dos custos das unidades em estoque perdas em rescisão de contrato.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro
Data : 18/03/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

CONVERGÊNCIA FAVORECE APROVAÇÃO DE LEI PARA GERAÇÃO DISTRIBUÍDA, AVALIA INEL

Por Nayara Machado - 18 de março de 2021 - Em Política energética, Setor elétrico, Solar

O apoio das associações ligadas ao setor de geração distribuída favorece a aprovação do texto do deputado Lafayette Andrada (Republicanos/MG) para estabelecer um novo marco legal, segundo a perspectiva do Instituto Nacional de Energia Limpa (Inel).

“Finalmente chegou-se a uma convergência, com todas as associações se posicionando favoráveis ao PL”, diz Lucas Pimentel, secretário de Assuntos Regulatórios do Inel.

A proposta, que estava prevista para ser votada esta semana, também ganhou apoio da Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA), mas com ressalvas para preservar o desconto no pagamento de encargos por consumidores que geram a própria energia, o que beneficia a geração distribuída.

A proposta carece de consenso em outros segmentos. A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) tentou retomar a proposta feita em 2019, que implicaria em uma retirada de boa parte dos incentivos para a modalidade de geração. O próprio governo federal, por meio de suas equipes técnicas, apoia uma revisão mais profunda dos benefícios.

“Sabemos que podem vir mudanças mais benéficas ou mudanças um pouco piores dentro do texto, mas serão feitas por emendas”, afirma Lucas Pimentel,

Ele explica que essas emendas podem vir tanto do lado do setor de distribuição, tentando levar para uma alternativa mais próxima ao que a Aneel tem proposto na revisão da REN 482, quanto do lado da geração distribuída, que defende que a mudança na tarifa aconteça somente após uma participação de 10% ou 15% de geração distribuída na matriz energética.



“Nesse cenário de extremos, o PL se coloca em uma posição de centro. Então a gente espera que ele passe do jeito que está, sem muitas alterações, porque é um texto de convergência, que está tentando ficar ali no meio do caminho entre duas posições antagônicas”, diz.

Lucas também relembra o discurso do presidente Jair Bolsonaro (sem partido) contra a “taxação do Sol”, quando a Aneel começou a discutir a retirada dos subsídios da geração distribuída, seguindo uma decisão do Tribunal de Contas da União (TCU).

Para o secretário do Inel, o posicionamento do presidente da República e a Resolução nº 15/2020 do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) também colaboram com um cenário favorável para aprovação do substitutivo de Lafayette.

“O CNPE coloca que precisa estudar os benefícios da geração distribuída para fazer a política energética adequada. Então a gente vê que o governo federal está alinhado com a GD”, afirma.

Estudo dos benefícios da GD pode levar a um novo PL

O texto apresentado pelo deputado Lafayette Andrada no início de março como substitutivo do PL 5.829/2019, de autoria do deputado Silas Câmara (Republicanos/AM), designa a Aneel para fazer um levantamento dos benefícios da geração distribuída no prazo de 12 meses após a publicação da lei.

O dispositivo é visto com bons olhos pelo dirigente do Inel, para quem o resultado desse estudo pode levar a um novo projeto de lei.

“Na consulta pública 25/2019, a Aneel só calculou os malefícios que em tese poderiam existir na geração distribuída. Por isso o pessoal fala em subsídio cruzado. Mas a própria agência deixou claro que não calculou os benefícios. Então é claro que você vai sair para um cenário de mercado que em tese só tem prejuízo”, diz.

Ele cita estudos do instituto junto com a ABGD (Associação Brasileira de Geração Distribuída) que avaliam os benefícios da GD para o sistema em R\$ 1 bilhão, e outro da Absolar que chegou à cifra de R\$ 13 bilhões.

“Quando a gente tiver o cálculo desses benefícios [pela Aneel], talvez o próprio setor olhe para dentro e fale: por que que a gente está querendo taxar? E aí talvez entre a viabilidade de ter um novo PL para gente não ter nenhuma taxa. Mas até lá não tem nenhuma alteração. A gente está no prazo de transição”, completa.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 18/03/2021

PRODUÇÃO NACIONAL DE PETRÓLEO CAI 8% EM FEVEREIRO

Por epbr - 18 de março de 2021 - Em Comece seu Dia

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

em jogo

A produção média de petróleo no Brasil somou 2,73 milhões de barris/dia em fevereiro, queda de 8% ante igual mês de 2020, segundo o Painel Dinâmico de Produção de Petróleo e Gás Natural da ANP, atualizado nessa quarta (17). Houve queda também em relação a janeiro de 2021, de -4,9%.

— Já a produção de gás natural, de 130,0 milhões de m³/dia, foi superior à de fevereiro do ano passado (128,9 milhões de m³/dia), mas inferior à de janeiro, de 136,4 milhões de m³/d.

— A ANP destacou que a produção brasileira de petróleo e gás natural no pré-sal foi de cerca de 2,6 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boe/d), 73,14% do total do país, o maior percentual de participação já registrado. A produção total foi de 3,55 milhões de boe/d.



— Os campos de Búzios e Tupi (ex-Lula), no pré-sal da Bacia de Santos, novamente se destacaram. Búzios, da cessão onerosa, voltou a crescer, totalizando cerca de 673 mil boe/d – 19% da produção total nacional, levando a produção da cessão onerosa a 22,37% do total do País.

— Já Tupi permanece o maior produtor, com 32,8% da produção nacional (aproximadamente 1,2 milhões de boe/d).

— Ainda segundo o boletim, a Petrobras registrou queda de 2,6% na produção de petróleo no Brasil em fevereiro, ante janeiro. A companhia produziu, em média, 2,083 milhões de barris diários no mês passado, recuo também de 2,6% em relação a igual mês de 2020. G1, com Valor

A produção total nos três contratos em regime de partilha apresentou média diária de 46 mil barris de petróleo por dia (bpd) em janeiro de 2021. A média diária do total do excedente em óleo da União nos três contratos foi de 9,2 mil bpd, aumento de 7% sobre o mês anterior. Os dados são do Boletim Mensal dos Contratos de Partilha de Produção, elaborado pela Pré-Sal Petróleo (PPSA).

— Desde 2017, início da série histórica, a produção acumulada da partilha é de 49 milhões de barris de petróleo. A parcela acumulada do excedente em óleo da União é de 7,9 milhões de barris de petróleo.

— Já o gás natural apresentou produção de 274 mil m³/d, em média, referente aos dois contratos com aproveitamento comercial, sendo 197 mil m³/d no Entorno de Sapinhoá e 77 mil m³/d em Tartaruga Verde Sudoeste. Em comparação a dezembro, houve aumento de 15%.

Petróleo registra nova queda. Os contratos futuros fecharam em baixa nessa quarta (17), em sessão marcada pela divulgação de dado de estoques de petróleo nos EUA e a publicação do relatório da Agência Internacional de Energia (IEA).

— O Brent para maio recuou 0,71% (US\$ 0,49), aos US\$ 68,39 o barril, enquanto o WTI com entrega para abril fechou em queda de 0,90% (US\$ 0,59), cotado a US\$ 64,80 o barril.

— Apesar das perspectivas de aumento da demanda, há no curto prazo a preocupação com o noticiário sobre a covid-19, em meio dificuldades na vacinação e novas medidas de restrição de mobilidade para conter o vírus.

— Além disso, o Departamento de Energia (DoE, na sigla em inglês) dos EUA informou que os estoques de petróleo no país avançaram 2,396 milhões de barris na semana passada, enquanto analistas ouvidos pelo Wall Street Journal previam alta de 1,4 milhão de barris. Terra, com Estadão Conteúdo

A IEA entende que é “pouco provável” que o ritmo de crescimento da demanda volte a ser o que era antes da pandemia, e os níveis de consumo de 2019 podem ser vistos novamente apenas em 2023.

— A pandemia derrubou a demanda por óleo de 99,7 milhões de barris/dia em 2019 para 91 milhões de barris/dia em 2020. Desequilíbrio por completo um mercado que entregou 93,9 milhões de barris/dia, e tinha capacidade para produzir ainda mais.

— Até 2026, neste cenário de crescimento, a EIA prevê um consumo de 104,1 milhões de barris/dia, um aumento de 4,4 milhões de barris/dia em relação a 2019.

— A depender de políticas climáticas, contudo, a demanda pode nunca mais voltar ao patamar pré-crise.

Solução caseira na Eletrobras Três executivos da própria Eletrobras estão entre as apostas para assumir a presidência da estatal no lugar de Wilson Ferreira Jr. – que tomou posse como presidente da BR distribuidora nessa terça (16/3).

— Antonio Varejão Godoy é atualmente assistente da presidência da Chesf e foi ex-diretor de Geração da Eletrobrás. Ele começou a trabalhar na companhia em 1985 e foi presidente do Conselho de Administração de Belo Monte.

— Pedro Luiz de Oliveira Jatobá também está entre os cotados. Ele é atualmente o diretor de Geração da Eletrobrás e atua em empresas do grupo desde 1980.

— Presidente interina da companhia desde segunda (15/3), a diretora Financeira e de Relações com Investidores, Elvira Cavalcanti Presta, também figura entre as apostas.

— O maior desafio para atrair executivos do setor privado é a remuneração da vaga, que é considerada baixa no mercado – cerca de R\$ 58 mil mensais. Estadão

3R Petroleum. A empresa já assinou contratos no valor de US\$ 599 milhões para compra de ativos da Petrobras. Desse total, a empresa pagou US\$ 216 milhões e outros US\$ 383 milhões estão pendentes, disse o diretor financeiro Rodrigo Pizarro nessa quarta (17/3).

— Ao todo, a 3R já comprou seis polos de produção de campos maduros da estatal, dos quais um já é operado pela empresa: o polo Macau (RN). A conclusão da compra dos demais ativos – Pescada e Arabaiana, Fazenda Belém, Rio Ventura e os polos Recôncavo e Peroá – está prevista para ocorrer até o fim deste ano.

— A empresa tem acordo com a Petrobras para ser reembolsada por 40% dos custos de abandono dos ativos adquiridos. Esse percentual equivale a US\$ 191 milhões, para cobertura das despesas com descomissionamento. Valor

— A 3R Petroleum registrou prejuízo de R\$ 147,5 milhões no quarto trimestre do ano passado. Com isso, a companhia apurou prejuízo líquido total de R\$ 172,3 milhões em 2020. Megawhat

Cade aprova compra do Polo Remanso O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou sem restrições a compra, pela PetroRecôncavo, do polo Remanso, da Petrobras, localizado na Bahia. A conclusão do negócio ainda depende do aval da ANP.

— Em dezembro, a PetroRecôncavo venceu a disputa pelos 12 campos do polo Remanso, com uma oferta de US\$ 30 milhões. Este ano, saiu vitoriosa na disputa pelo polo Miranga. Todos os ativos ficam na Bahia, sede da petroleira.

— No final de fevereiro, a petroleira baiana deu entrada em um pedido de oferta inicial de ações (IPO) na Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

Mais prazo para documentos de CL e participações especiais Foi publicada nessa quarta (17/3), no Diário Oficial da União (DOU), a Resolução ANP nº 840/2021, que altera o prazo para envio de relatórios de conteúdo local (CL) relativos ao primeiro trimestre de 2021.

Biodiesel garantido em 2021. A previsão brasileira de colher uma safra recorde de soja este ano, acima de 130 milhões de toneladas, deixa os produtores de biodiesel em uma posição mais confortável em relação à disponibilidade de matéria-prima, em comparação com o ano passado. Com isso, não haverá necessidade de reduzir o percentual do produto no diesel fóssil.

— A avaliação é de Erasmo Battistella, CEO do ECB Group, para quem o período que vai do final de fevereiro até abril é estratégico para o setor. Battistella concedeu entrevista exclusiva à epbr.

— “Fim de fevereiro, março e abril para o Brasil é muito estratégico, porque é o momento em que o Brasil colhe a soja e onde as empresas fazem o estoque, e com isso se preparam para que não ocorra o que aconteceu o ano passado”, diz.

Copom aumenta Selic para 2,75% Em decisão unânime, o Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central (BC) subiu nessa quarta (17/3) a meta para os juros básicos (Selic) em 0,75 ponto percentual, aos 2,75% ao ano.

— O patamar anterior, de 2%, era a mínima histórica alcançada pela taxa de referência no Brasil, vigente desde agosto do ano passado.

— A alta não deve ser a última. O BC avisou que, exceto por “uma mudança significativa nas projeções de inflação ou no balanço de riscos, o Comitê antevê a continuação do processo de normalização parcial do estímulo monetário com outro ajuste da mesma magnitude”.

— Caso se confirme esse prognóstico, portanto, daqui a 42 dias a Selic pode ir até 3,5% ao ano.

— A última vez em que a Selic subiu foi em 2015, quase seis anos atrás, aos 14,25% ao ano.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 18/03/2021

NOVOS CENÁRIOS DA IEA ADMITEM CHANCE DE DEMANDA POR ÓLEO NUNCA MAIS SER A MESMA

Por Nayara Machado - 18 de março de 2021 - Em Diálogos da Transição, Petróleo e gás, Transição energética

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

Na revisão das previsões para os próximos cinco anos, a Agência Internacional de Energia (IEA, na sigla em inglês) admite a possibilidade de a demanda por óleo nunca mais voltar a superar o consumo histórico, antes da pandemia de covid-19.

É apenas um dos cenários e depende de uma série de fatores que empurrariam o mundo para uma transição energética mais acelerada.

Ainda assim, o pico da demanda de óleo pode ter ficado para trás, com uma redução de 5,6 milhões de barris/dia no consumo em 2026, em relação a 2020.

O relatório Oil 2021 foi publicado nesta quarta (17). O documento é atualizado anualmente e traz projeções de médio prazo.

“Será necessário um ponto de inflexão muito mais firme rumo a um futuro energético mais limpo para atingir o ambicioso objetivo de zerar as emissões líquidas na metade do século. Isto envolverá políticas governamentais e ações legislativas mais concretas, bem como significativas mudanças de comportamento”, afirma a IEA.

Os fatores citados pela agência para chegar a tal cenário de transformação no consumo de energia são:

- Aumento da eficiência no consumo de combustível, além do que está projetado;
- Ampliação do trabalho remoto;
- Redução das viagens a negócio;
- Aceleração dos ganhos de mercado dos veículos elétricos;
- Novas políticas para reduzir a utilização de óleo e derivados para geração de energia;
- Ampliação da reciclagem para reduzir demanda por insumos.

No cenário-base, a IEA prevê um aumento da demanda global por petróleo de 3,5 milhões de barris/dia entre 2019 e 2025.

Este caso leva em conta as atuais políticas industriais e governamentais, além das iniciativas de transição energética existentes.

Em seu estudo de longo prazo, o World Energy Outlook, a organização traça um Cenário de Desenvolvimento Sustentável, subordinado às metas do Acordo de Paris. Para atingir os objetivos primários do acordo, o consumo de petróleo teria de diminuir em 3 milhões de barris/dia até 2025.

“Uma trajetória para zerar as emissões líquidas a nível mundial até 2050 exigiria uma redução [da demanda] ainda mais acentuada”, ressalta.

Voltar ao consumo pré-crise é possível

Independente das políticas climáticas, a IEA entende que é “pouco provável” que o ritmo de crescimento da demanda por óleo volte a ser o que era antes da pandemia, mas é possível atingir os níveis de 2019 a partir de 2023.

A ameaça sanitária derrubou a demanda por óleo de 99,7 milhões de barris/dia em 2019 para 91 milhões de barris/dia em 2020. Desequilíbrio por completo um mercado que entregou 93,9 milhões de barris/dia – e tinha capacidade para produzir ainda mais.

Comparando as perspectivas de 2020, antes da covid-19, e as publicadas no Oil 2021, a crise tirou 2,5 milhões de barris/dia da rota de crescimento em cinco anos estimada no ano passado.

Até 2026, a IEA prevê agora um consumo de 104,1 milhões de barris/dia, um aumento de 4,4 milhões de barris/dia em relação a 2019.

“Na ausência de uma intervenção política e de mudanças de comportamento mais rápidas, os motores do crescimento a longo prazo continuarão a impulsionar a demanda por petróleo”.

Os países ricos, por sua vez, devem começar a deixar efetivamente o consumo de óleo no passado, não retomando a demanda pré-crise.

“É pouco provável que a procura de gasolina regresse aos níveis de 2019, uma vez que os ganhos de eficiência e a mudança para veículos elétricos eclipsam o crescimento robusto da mobilidade no mundo em desenvolvimento”.

O crescimento será puxado pela Ásia, e a demanda adicional será cerca de 70% relacionada à indústria petroquímica, com etano, GPL e nafta.

Em cenários de transição energética, há uma perspectiva constante que a demanda por plástico vá compensar, ainda que parcialmente, a substituição de combustíveis fósseis.

“Espera-se que todo este crescimento da demanda em relação a 2019 venha de economias emergentes e em desenvolvimento, sustentado pelo aumento da população e da renda. A procura de petróleo na Ásia continuará a aumentar fortemente, embora a um ritmo mais lento do que no passado recente. A procura da OCDE, pelo contrário, não deverá regressar aos níveis pré-crise”, diz.

Descarbonização do óleo será vital para empresas

A organização entende que “qualquer que seja a via de transição, a indústria do petróleo e do gás terá um papel importante a desempenhar, e nenhuma empresa do setor de energia sairá ilesa”.

Diante da necessidade de adequar o perfil de suprimento de energia, bem como reduzir a intensidade de carbono dos produtos de origem fóssil, a IEA alerta que “minimizar as emissões das suas operações principais, notadamente de metano, é uma prioridade urgente”.

“Além disso, existem tecnologias vitais para as transições de energia que podem ser compatíveis com as capacidades da indústria, tais como a captura de carbono, hidrogênio com baixo teor de carbono, biocombustíveis e energia eólica offshore”, conclui.



Em muitos casos, estas podem ajudar a descarbonizar setores onde as emissões são mais difíceis de combater. Uma série de empresas petrolíferas e de gás já estão aumentando os seus compromissos nestas áreas.

Curtas

O apoio das associações ligadas ao setor de geração distribuída favorece a aprovação do texto do deputado Lafayette Andrada (Republicanos/MG) para estabelecer um novo marco legal, segundo a perspectiva do Instituto Nacional de Energia Limpa (Inel)...

...A proposta, que estava prevista para ser votada esta semana, também ganhou apoio da Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA), mas com ressalvas para preservar o desconto no pagamento de encargos por consumidores que geram a própria energia. epbr

Usinas eólicas e solares passaram a contar com uma frente parlamentar na Câmara dos Deputados. Lançada nesta quarta (17), Frente da Energia Renovável (FER) conta com 212 deputados e vai incluir também entre suas prioridades a geração por meio de tecnologia de exploração de hidrogênio e pequenas centrais hidrelétricas. Broadcast

O projeto de lei que propõe uma revisão geral nas regras de licenciamento ambiental do País será relatado por um deputado da bancada ruralista. O deputado federal Neri Geller (Progressistas/MT), vice-presidente da FPA, assume a relatoria da Lei Geral do Licenciamento Ambiental com a articulação e apoio do presidente da Casa, Arthur Lira (Progressistas/AL). Estadão

O Congresso Nacional derrubou vetos presidenciais sobre a lei de pagamento por serviços ambientais e retomou a atribuição dada ao Ibama para definir o uso dos recursos obtidos com o Programa Federal de Pagamento por Serviços Ambientais (PFPSA). Foi rejeitado ainda veto ao Cadastro Nacional de Pagamento por Serviços Ambientais. Agência Câmara

Produtores de biodiesel estão em uma posição mais confortável em relação à disponibilidade de matéria-prima no Brasil em comparação com o ano passado. De acordo com Erasmo Battistella, CEO do ECB Group, o período que vai do final de fevereiro até abril é estratégico para o setor fazer estoques. Ele foi entrevistado ao vivo pela epbr nesta terça (16). epbr

Hidrogênio verde. A Fortescue Future Industries assinou um memorando de entendimento com o Porto do Açúcar, importante terminal industrial e portuário do país, para estudar a viabilidade da instalação de uma planta de hidrogênio verde de 300 megawatts (MW) no local. A mineradora australiana tem meta de se tornar neutra em carbono até 2030. Reuters/Money Times

Pesquisadores da Esalq-USP estudam formas sustentáveis de cultivar cana-de-açúcar para a produção de bioenergia. Trabalho indica estratégias de mudança de uso da terra para a expansão da cultura e mostra a performance da cana-de-açúcar por meio de indicadores de sustentabilidade. Agência FAPESP

Mulheres e energia. O Comitê Permanente para Questões de Gênero, Raça e Diversidade do Ministério de Minas e Energia e Entidades Vinculadas (Cogemnev) realizou nesta quinta (18) o webinar: atuação de mulheres na disseminação do uso da energia renovável. Evento apresentou o projeto Sistemas de Energia do Futuro e discutiu ações para fomentar maior participação de mulheres em carreiras na área de renováveis.

Fonte : Agência EPBR de Notícias
Data : 18/03/2021

EQUINOR VAI ESCOAR GÁS DE PÃO DE AÇÚCAR PARA MACAÉ

Por epbr - 18 de março de 2021 - Em Mercado offshore

A Equinor vai instalar um FPSO com capacidade para produzir 16 milhões de m³/dia no projeto da descoberta de Pão de Açúcar, na área do bloco exploratório BM-C-33, no pré-sal da Bacia de Campos.



A unidade será interligada ao Terminal de Cabiúnas, em Macaé, a partir de um gasoduto submarino que vai se conectar a uma nova instalação dedicada de recebimento de gás, onshore, dentro do terminal.

“A conclusão da liberalização em curso do mercado de gás natural no Brasil, de acordo com o plano atual, é fundamental para o desenvolvimento adicional do projeto. BM-C-33 é um ativo que tem o potencial de gerar valor para a sociedade, tanto pela criação de empregos diretos e indiretos, e consequente efeito cascata, quanto pela oferta adicional de gás que pode contribuir para o crescimento industrial, como já aconteceu em outros países”, afirma Veronica Coelho, presidente da Equinor no Brasil.

Nesta semana, a Câmara dos Deputados aprovou o novo marco legal do gás natural, após três anos de discussão em torno de uma proposta para atualizar a Lei do Gás de 2019.

Será sancionado um projeto com apoio do governo e das produtoras de petróleo, gás e energia – como a Equinor.

A data de entrada em operação do projeto não foi divulgada.

A Equinor já estimou que o primeiro gás poderia ser produzido, a depender de outros fatores, a partir de 2026.

A Equinor opera a área do BM-C-33, onde tem 35% de participação, desde dezembro de 2016. A empresa tem como sócias no projeto a Repsol (35%) e a Petrobras (30%).

No bloco foram realizadas três descobertas no pré-sal: Seat (2010), Gávea (2011) e uma grande descoberta de gás e condensado no prospecto Pão de Açúcar, anunciada em 2012, onde são estimados 1 bilhão de barris equivalentes.

Outra plataforma

No começo de 2020, a Equinor oficializou a contratação da Modec para fornecer o navio-plataforma, do tipo FPSO, que será utilizado para a produção de petróleo e gás no campo de Bacalhau, antiga área de Carcará, no pré-sal da Bacia de Santos.

A empresa havia sido contratada para o pré-FEED (Pre-Front End Engineering Design, na sigla em inglês), em dezembro de 2018 e agora ficou com a obra.

A Modec será responsável pelo projeto e construção do FPSO, incluindo contratação dos módulos do topside, bem como sistemas marítimos e de casco. A primeira produção de petróleo está planejada no período entre 2023-2024.

A plataforma será o maior FPSO já entregue no Brasil e terá capacidade para produzir até 220 mil barris de petróleo por dia e 15 milhões de m³/dia de gás natural.

No final do ano passado, a empresa anunciou contratos com Baker Hughes, Halliburton e Schlumberger para serviços de poços de Bacalhau, com conteúdo local médio é estimado em 74%.

O valor total dos serviços é da ordem de US\$ 455 milhões, com prazo firme de 4 anos e duas opções de extensão por mais 2 anos. Primeiro óleo do campo está previsto para 2024.

O contrato da Baker Hughes cobre perfuração e completação de poços; Halliburton fará serviços de intervenção e revestimento; Schlumberger fornecerá serviços de perfilagem.

Fonte : Agência EPBR de Notícias
Data : 18/03/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

BOLSONARO ASSINA MPS QUE PRORROGAM AUXÍLIO EMERGENCIAL

Presidente chegou a confirmar entrega do texto ao Congresso, mas cancelou cerimônia após morte de senador Major Olímpio. Benefício terá valor médio de R\$ 250

Por Daniel Gullino e Geralda Doça

BRASÍLIA — O presidente Jair Bolsonaro assinou nesta quinta-feira duas medidas provisórias (MP) que irão permitir o retorno do auxílio emergencial. A previsão do governo é que 45 milhões de famílias sejam beneficiadas com a nova fase do programa.

A informação foi divulgada pela Secretaria de Comunicação Social (Secom). O texto das MPs não foi oficialmente divulgado. A previsão era que Bolsonaro entregasse a medida pessoalmente ao Congresso na tarde desta quinta, mas a cerimônia foi cancelada após o anúncio da morte do senador Major Olímpio (PSL-SP).

O retorno do auxílio foi autorizado por uma emenda constitucional, promulgada pelo Congresso Nacional na segunda-feira. Nessa nova etapa, o valor da parcela será de R\$ 250 para famílias em situação de vulnerabilidade. Mulheres com filhos terão uma cota maior, de R\$ 375, e pessoas que moram só receberão R\$ 150.

O auxílio deve ser pago em até quatro parcelas, a partir de abril. O calendário de pagamento da Caixa Econômica Federal ainda será divulgado, a partir da identificação do público elegível ao benefício pelo Ministério da Cidadania.

A previsão é que trabalhadores informais e autônomos recebam na frente dos beneficiários do Bolsa Família, que migrarão temporariamente para o auxílio por ser mais vantajoso.

Entre os requisitos para a concessão do auxílio estão renda mensal por pessoas da família de até meio salário mínimo (R\$ 550) e renda mensal do grupo familiar de até três salários mínimos (R\$ 3,3 mil) — aplicados ao mesmo tempo, considerando a composição familiar.

Não farão jus ao auxílio, trabalhadores com carteira assinada ou que estejam recebendo outros benefícios do governo, como seguro desemprego, aposentadoria, pensão, por exemplo, servidores públicos civis e militares.

Contribuintes do Imposto de Renda, com rendimentos acima de R\$ 28.559,70 em 2020, também ficarão de fora.

Para evitar que o dinheiro vá para quem não precisa, o governo fixou limite de R\$ 40 mil para rendimentos não tributáveis ou retidos exclusivamente na fonte e valor máximo de patrimônio de R\$ 300 mil, além da vedação do benefício para dependentes de declarantes.

O benefício não pode ser concedido a brasileiros no exterior e presos em regime fechado.

Também foram incluídos entre as restrições residentes médicos, multiprofissionais, beneficiários de bolsas de estudo e estagiários.

Do total de R\$ 43 bilhões reservados ao auxílio emergencial, R\$ 23,4 bilhões serão destinados aos informais que fizeram o cadastro no aplicativo da Caixa em 2020 – um universo de 28,6 milhões de pessoas; R\$ 6,5 bilhões aos 6,3 milhões de trabalhadores inscritos no Cadastro Único (CadÚnico) e R\$ 12,7 bilhões aos atendidos pelo Programa Bolsa Família, um grupo de 10,6 milhões de famílias.

Sem novos cadastros

O governo não vai abrir prazo para novas inscrições e vai utilizar o cadastro do Ministério da Cidadania para autorizar os pagamentos.

Atendendo a recomendação do Tribunal de Contas da União (TCU), a pasta vai cruzar os dados coletados mensalmente para excluir da lista de beneficiários quem perdeu as condições de elegibilidade, incluindo quem conseguiu emprego formal ou passou a receber outro benefício do governo.

Outra recomendação do TCU acatada pelo governo nessa nova etapa é pagar o auxílio a apenas um membro da família, o que vai ampliar a cobertura para 46 milhões de famílias, segundo dados do Cidadania.

A PEC Emergencial fixou limite de gastos de R\$ 44 bilhões com o auxílio emergencial fora do orçamento da União.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 18/03/2021

'QUEREMOS EXTIRPAR A MINERAÇÃO ILEGAL, O DESFLORESTAMENTO E DESMATAMENTO ILEGAIS', DIZ GUEDES EM REUNIÃO DO BID

Ministro afirmou que é prioridade estabelecer bases de agenda de crescimento verde e que governo trabalha para combater desmatamento ilegal

Por Fernanda Trisotto



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24923031-a83-24d/FT1086A/x91928268_Brazils-Economy-Minister-Paulo-Guedes-speaks-after-a-meeting-with-President-Jair-Bolso.jpg.pagespeed.ic.acqkICUI9P.jpg

O ministro da Economia, Paulo Guedes, durante entrevista no Palácio do Planalto Foto: Ueslei Marcelino / Reuters

BRASÍLIA — O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou que o país trabalha para combater a mineração e o desmatamento ilegais na Amazônia e que a agenda de

desenvolvimento sustentável da região, que exige esforço amplo, é uma prioridade para o Brasil.

As declarações foram feitas em um vídeo exibido na 61ª Assembleia de Governadores do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), nesta quinta-feira.

— Queremos extirpar a mineração ilegal, o desflorestamento e desmatamento ilegais.

Guedes destacou que, para além da agenda de reformas estruturais e a busca por um ambiente de negócios mais favorável aos empreendedores, o ministério da Economia tem como prioridade estabelecer as bases para uma agenda de crescimento verde.

— A exploração insustentável da floresta é um sintoma de sistema econômico de baixa produtividade, à margem da lei e com perspectivas limitadas a curto prazo. O desenvolvimento sustentável da Amazônia deve ser parte de um esforço mais amplo, de aumento de produtividade, melhoria de infraestrutura e do ambiente de negócios, de desburocratização, transformação e modernização do Estado brasileiro.

O ministro citou como avanços nessa frente a inclusão, no Programa de Parceria de Investimento (PPI), de seis projetos para concessão florestal e de dois parques nacionais na região amazônica.

Além disso, a regularização fundiária e destinação de terras da União na região, dentro da perspectiva de segurança jurídica e garantia de direitos de propriedade, contribui para trazer produtores rurais para a legalidade.

— O aproveitamento sustentável dos recursos florestais, seja para a produção de madeira seja para o turismo, geram renda e emprego para as comunidades locais, e trazem novos aliados para o combate ao desmatamento ilegal.

Discurso propositivo

Paulo Guedes participou do painel que tratava do papel dos ministros de Fazenda, Planejamento ou Economia no desenvolvimento de uma agenda sustentável. Sua fala, previamente gravada, dialoga com o recado transmitido pelo presidente Jair Bolsonaro no mesmo evento, em que também defendeu o compromisso do governo com o fim do desmatamento ilegal.

Mas essas falas contrastam com declarações anteriores do ministro sobre a situação da Amazônia e tentativas de interferências de outros países na política ambiental brasileira.

O risco de desmatamento foi apontado como causa da resistência de alguns países para o acordo comercial entre Mercosul e União Europeia. O país também foi pressionado por fundos internacionais, que enviaram carta aberta a embaixadas brasileiras manifestando preocupação com a condução das políticas ambientais.

Em mais de uma ocasião, Guedes ironizou essas críticas recebidas de estrangeiros a respeito da política ambiental do Brasil. Durante um evento do Credit Suisse, em setembro do ano passado, o ministro relembrou um episódio em que acusou americanos de desmatarem florestas e matarem índios.

Em relação a críticas de países como França e Holanda, Guedes classificou as falas como “oportunismo protecionista”. O presidente da França, Emmanuel Macron, é um grande crítico da condução das ações ambientais do governo.

Na avaliação de Guedes, essas críticas refletem o medo que os franceses sentem do agronegócio brasileiro. Ao argumentar que o país “queima” as florestas, eles impedem a entrada de produtos agrícolas brasileiros por lá.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 18/03/2021

MUITAS EMPRESAS ESTADUAIS NÃO ESTÃO APTAS A CUMPRIR EXIGÊNCIAS DO MARCO DO SANEAMENTO, DIZ MINISTRO

Para Rogério Marinho, entre as opções estão a venda ou parcerias para atender os contratos

Por Geralda Doca



https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/23989362-8ad-88d/FT1086A/x84174013_BSBBrasiliaBrasil19-08-2019Reforma-da-PrevidenciaA-Comissao-de-Constituica.jpg.pagespeed.ic.T_l2CqCcek.jpg

Muitas empresas estaduais não estão aptas a cumprir exigências do marco do saneamento, diz Rogério Marinho
Foto: Jorge William / Agência O Globo

BRASÍLIA — O ministro do Desenvolvimento Regional, Rogério Marinho, afirma que muitas empresas públicas não têm condições de cumprir as exigências previstas no marco do saneamento. Elas têm a opção de se adaptarem, serem vendidas ou formarem parcerias para atender os contratos.

Quais são os próximos passos?

Vamos publicar na próxima semana decreto que define parâmetro no qual ao menos dez ou mais empresas estaduais não estarão aptas. Serão indicadores para ver se terão condição de cumprir o marco e a universalização até 2033. Quem não tiver condições fica obrigado a colocar a empresa na iniciativa privada, para ser adquirida ou concedida ou fazer parceria. Haverá prazo para se adequar.

Com o veto, como fica a prestação do serviço nos pequenos municípios?

Até julho, os estados terão que formar blocos regionais com municípios por bacia hidrográfica ou proximidade geográfica. Se não fizerem no prazo, a União tem como fazer o processo em cada unidade da federação para permitir que possam ser apoiados pela própria companhia de saneamento ou concedidos à iniciativa privada.

Para que serve isso?

A ideia é ter municípios com alto poder de atração com outros com menor poder para ganhar escala e não deixar ninguém para trás.

O que indica a decisão do veto?

A manutenção do veto é uma sinalização do Parlamento de que temos urgência em resolver essa chaga exposta, que é a falta de tratamento do esgoto para quase metade da população brasileira e mais de 30 milhões de brasileiros sem água tratada.

Quanto se investe no setor?

De R\$ 7 bilhões a R\$ 8 bilhões, em orçamentos próprios e empréstimos. Isso é 10% da necessidade de investimentos nos próximos 10 a 12 anos de R\$ 70 bilhões por ano para cumprir o novo marco.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 17/03/2021

NOVO MARCO DO GÁS NÃO É SUFICIENTE PARA DESTRAVAR INVESTIMENTOS, DIZEM ESPECIALISTAS

A aprovação do novo marco regulatório do gás pela Câmara dos Deputados, que pôs fim ao monopólio da Petrobras no setor, não vai conseguir, sozinha, destravar os cerca de R\$ 35 bilhões em investimentos previstos para o setor, na avaliação de especialistas.

A lista de desafios inclui a venda de ativos importantes da estatal nos segmentos de transporte e distribuição, a mudança nas leis dos estados para permitir maior competição e o acesso à capacidade em gasodutos nacionais que ainda estão reservados à Petrobras.

Estudo da consultoria Gas Energy aponta que somente a partir do próximo ano será possível observar movimento de queda nos preços do gás, que estão em alta este ano por conta do aumento do preço do petróleo no mercado internacional.

Entre os vetores essenciais para que isso aconteça está a garantia de que as empresas privadas tenham maior previsibilidade de acesso aos gasodutos já vendidos pela estatal, como a TAG e a NTS.

Com acesso ao transporte, a concorrência na comercialização pode se materializar, criando condições para a queda nos preços do gás no mercado.

—A Petrobras vendeu a TAG e a NTS, mas ainda tem contratos de uso desses dutos por um prazo longo. Agora, é preciso avançar com as regras e adaptações necessárias para que o mercado

consiga acessar com segurança a capacidade disponível desses dutos — disse Rivaldo Moreira Neto, presidente da consultoria Gas Energy.

Ele acrescenta:

— A expectativa é que a ANP (Agência Nacional do Petróleo) e os transportadores avancem nessa agenda e destrave o acesso até o próximo ano para a abertura do mercado se materializar.

Mas a venda de outros ativos segue como essencial para permitir essa maior concorrência no setor, dizem especialistas. É o caso da TBG, do gasoduto Brasil-Bolívia e da Gaspetro, que reúne a participação da estatal em 19 empresas de distribuição de gás pelo Brasil.

Os ativos estão em processo de desinvestimento pela estatal, mas a conclusão dos negócios segue em aberto, após a interferência do presidente Jair Bolsonaro na gestão de Roberto Castello Branco.

Para um executivo do setor, há um temor de que o processo de venda seja paralisado até que a nova gestão da estatal pelo general Joaquim Silva e Luna, cujo nome foi aprovado pela Petrobras, avalie os negócios. A indicação do militar ainda precisa do aval dos acionistas.

Acordo com o Cade

A Petrobras fez um acordo com o Cade, que regula a concorrência no setor, para sair dos segmentos de transporte e distribuição de gás. A ideia era que tudo fosse concluído até meados deste ano, mas há especialistas apostando que o prazo seja ampliado até o ano que vem.

Segundo uma fonte do setor, a venda da Gaspetro é tida como pilar importante para baixar os preços do gás, pois vai permitir que a Petrobras deixe de dominar a produção do gás e a sua respectiva compra.

Nomes como a BR já chegaram a estudar a compra da Gaspetro, mas o negócio não avançou. A Cosan, por meio da Compass, também fez uma proposta para comprar 51% da Gaspetro, mas o negócio segue em discussão com a japonesa Mitsui, dona dos 49% restantes e que também quer sair do negócio.

— É uma venda muito complexa, pois vai envolver ainda os estados, que têm participação nas concessionárias. Mas a venda desses ativos são essenciais para ter o mercado aberto de gás — disse uma das fontes.

A venda dos ativos da Petrobras vem acompanhada de mudanças na regulamentação dos estados, que vêm modernizando a legislação para permitir que o consumidor industrial seja livre para escolher seu fornecedor de gás e consiga investir na construção de novos gasodutos a taxas competitivas.

Pelas leis atuais, o investimento é inviável economicamente, dizem especialistas.

Mudanças em leis estaduais

Levantamento feito pela Gaspetro e ATgás, que reúne as principais empresas de dutos do país, aponta que Rio de Janeiro, Amazonas, Bahia e Sergipe já promoveram mudanças na legislação local, assim como o Espírito Santo que está em fase final de aprovação da regulamentação.

O Rio Grande do Sul já iniciou suas mudanças, com a aprovação da privatização da concessionária local.

— São movimentos importantes, pois vão permitir aumentar a entrada de mais gás na rede, permitindo preços menores e estimulando uma maior demanda, o que tende a gerar mais investimentos. As empresas querem investir. Mas a lei precisa acontecer — disse Rogério Manso, presidente da AtGás.

Para ele, é preciso que o Brasil chegue ao fim desta década com mais gás em circulação no mercado. O IBP estima que a oferta de gás nacional, que registrou média de 56,5 milhões de metro cúbico por dia em 2019, tenha um potencial de alcançar um patamar de até 110,6 milhões m³/dia no início da próxima década.

— Precisamos estimular os investimentos e desenvolver o mercado com mais competição. A Lei precisa evitar a criação de empresas com atuação vertical — com atuação em vários segmentos— e permitir que os consumidores sejam livres para comprar gás de qualquer lugar. A questão é ter competitividade — destacou Manso.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 17/03/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

NOVO MARCO DO GÁS PODE DESTRAVAR R\$ 380 BI EM INVESTIMENTOS NO PAÍS

Por Denise Luna, Mariana Durão, Willian Miron e Marlla Sabino

A aprovação do novo marco regulatório de gás permitirá a entrada de novos competidores, ajudará a atrair investimentos para o setor e a diminuir custos para indústria e consumidores, na avaliação de entidades empresariais e especialistas. A lei foi aprovada na madrugada de quarta-feira e segue para a sanção do presidente Jair Bolsonaro.

Cálculos do economista e sócio fundador da Inter.b Consultoria, Cláudio Frischtak, indicam um potencial de R\$ 381 bilhões em investimentos no País nos próximos dez anos. A conta inclui aportes em infraestrutura e em projetos industriais em vários setores, impulsionados pela queda do preço do gás a reboque das novas regras.

“Há estimativas de que uma redução dos preços de gás natural entre 33% e 55% fomentaria investimentos da ordem de US\$ 60 bilhões (R\$339 bilhões) em projetos industriais nos setores de siderurgia, pelotização de minério de ferro, alumínio, química, cerâmica, vidro, papel e celulose”, afirma Frischtak. Na área de infraestrutura, o estudo considera os cálculos da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), que estima investimentos de R\$ 42,1 bilhões em 13 projetos, em áreas como escoamento, transporte e regaseificação.

Para a Confederação Nacional da Indústria (CNI), o setor tem potencial para se tornar um grande consumidor de gás natural, com a possibilidade de triplicar a demanda em uma década em um cenário de queda dos preços pela metade. “A abertura do mercado à competição e a queda do preço do gás natural de forma consistente são cruciais para o País superar a grave crise provocada pela Covid-19”, afirmou, em nota, o presidente da CNI, Robson Braga de Andrade.

Entre os destaques das mudanças aprovadas no Congresso, que ainda serão regulamentadas, estão o acesso à infraestrutura essencial por agentes de mercado, como gasodutos, unidades de compressão e terminais de importação de Gás Natural Liquefeito; o estabelecimento de um regime único de autorização para construção de gasodutos de transporte (antes era concessão); e regras tarifárias para contratação de serviços, que serão alvo de consultas públicas.

Outros pontos da lei já foram em parte adotados, como o modelo de entrada e saída, onde as empresas podem contratar a capacidade de injeção (entrada) e retirada de gás (saída) dos gasodutos, sob coordenação da ANP.

Para os governos, a nova lei também trará vantagens, com potencial de permitir uma arrecadação adicional de royalties (estimada em cerca de R\$ 2 bilhões por ano) e de ICMS nos Estados (R\$ 5 bilhões por ano), informou a EPE, que também enxerga um potencial de geração de 33 mil empregos nos próximos 10 anos.

Gás de cozinha. Além da indústria, Frischtak, da Inter B. Consultoria, estima um impacto positivo no preço do gás de cozinha. Segundo o economista, a abertura do mercado tem potencial para uma redução de 20% a 30% nos valores do produto, com enorme impacto no bem-estar das famílias mais pobres. “O texto aprovado reduz barreiras regulatórias e técnicas que inibem a competição”, afirma Frischtak.

Em 2019, o GLP era consumido por 65,9 milhões de domicílios brasileiros, com um mercado potencial não explorado de aproximadamente 14 milhões de famílias que utilizavam lenha para cozinhar, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Defensor da abertura do mercado de energia para viabilizar a atração de investimentos, o presidente da Enauta e ex-diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Décio Oddone, prevê que a aprovação da Lei do Gás vai aumentar a fatia do insumo na matriz energética brasileira, após anos de tentativas que morreram na praia. “Após muitos anos, prevaleceu o interesse nacional.”

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 18/03/2021

108 PAÍSES JÁ BARRAM A ENTRADA DE BRASILEIROS

Desde o começo do mês de março, o Brasil é o campeão mundial de mortes provocadas pelo novo coronavírus, segundo informações compiladas pelo site Our World in Data, da Universidade de Oxford. Mesmo assim, ainda há pelo menos 88 países que permitem a entrada de pessoas saídas do Brasil sem uma justificativa específica – como trabalho, estudo ou reunião familiar.

O levantamento foi realizado pelo Estadão, com base em dados da Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA, na sigla em inglês), de sites de agências de viagens e de contatos com as embaixadas dos países no Brasil. A reportagem considerou uma lista de 196 países reconhecidos pela Organização das Nações Unidas (ONU).

Como as regras de cada país são atualizadas constantemente, é importante checar a situação diretamente com a representação estrangeira no Brasil, antes de planejar qualquer viagem. Especialistas consultados pela reportagem também recomendam que se evitem deslocamentos não essenciais no momento, dada a gravidade da pandemia. Apesar da grande quantidade de países, a lista de 88 nações com entrada liberada não inclui os destinos mais procurados pelos brasileiros: ficam de fora lugares como Estados Unidos, Argentina, Itália, Espanha e Portugal. Dos dez países que mais receberam brasileiros em 2019, só dois continuam permitindo a entrada: México e Paraguai. Este último tem fronteira terrestre com o Brasil. Além destes, outro destino popular que permite a entrada de brasileiros no momento é o Chile.

A maioria dos 89 países que permitem a entrada de brasileiros está concentrada em três regiões: a África subsaariana, o Leste Europeu e o Caribe — no último caso, vários dos países da região têm o turismo como uma das principais fontes de renda. Na África, permitem a entrada países como a África do Sul, o Egito, a Nigéria e a República da Guiné-Bissau. Outros países lusófonos, como Moçambique e Angola, não permitem a entrada no momento. No leste da Europa, a entrada é permitida em países como a Croácia e Montenegro, na costa do Mar Adriático, além da Albânia. No Caribe, é possível visitar alguns países, como Cuba, Bahamas, as Ilhas Seychelles e Dominica.

O grau de restrição e as regras impostas pelos países variam desde aqueles que não fazem nenhuma exigência específica de testes e quarentena, como a Macedônia do Norte, até lugares onde a entrada está totalmente proibida, como Tuvalu, Iêmen e a Coreia do Norte. Mesmo que alguns países ainda permitam a entrada de visitantes, é desaconselhável realizar viagens não essenciais neste momento, dada a gravidade da situação, diz o epidemiologista Paulo Lotufo, professor da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (USP).

“É uma verdadeira catástrofe que se permitam viagens não essenciais para estes países”, diz ele. “Nós estamos numa situação muito complexa, deveríamos nos concentrar em combater a pandemia

nas nossas próprias cidades. Fazer aglomeração em aeroporto, pegar voo, não é seguro neste momento. O avião é uma das formas mais fáceis que existem de transmitir o vírus de cá pra lá e de lá pra cá”, diz o especialista. Mesmo viagens nacionais não essenciais devem ser evitadas, diz ele.

Procurado pela reportagem, o Ministério das Relações Exteriores (MRE) informou que não mantém uma lista atualizada dos países que permitem ou não a entrada de brasileiros. O Itamaraty destacou que as medidas de proibição de entrada de pessoas vindas do Brasil não são “discriminatórias” contra brasileiros, e se devem à disseminação das novas variantes do coronavírus no país.

“O principal critério para as medidas mais drásticas, como proibição de voos ou de entrada de passageiros, tem sido a detecção de novas variantes do coronavírus, o que atinge não apenas o Brasil, mas também países como Reino Unido, Irlanda, África do Sul, Dinamarca e Japão. Esse é o mesmo critério que justifica a proibição, ora vigente, de ingresso no Brasil de voos oriundos do Reino Unido e da África do Sul, embora a fronteira aérea esteja aberta a voos e viajantes provenientes dos demais países, desde que cumpridos certos requisitos sanitários”, disse a pasta.

O MRE também afirmou que a maioria dos países que proíbem a entrada de pessoas vindas do Brasil criou exceções, “tais como voos exclusivamente de carga, tripulação aérea e voos extraordinários de natureza humanitária e os que visam a repatriar cidadãos e residentes permanentes retidos no exterior”, declarou o MRE, em nota.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 18/03/2021



Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

MATO GROSSO TEM ARMAZÉNS PARA APENAS 50% DA PRODUÇÃO DE GRÃOS, DIZ APROSOJA

Segundo a entidade, somente 40% das estruturas de armazenagem no Estado estão nas mãos dos produtores

Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo

A Associação de Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso (Aprosoja) afirma que o Estado tem sistemas de armazenagem para apenas 50% da safra de grãos anualmente.

Se considerada a previsão de colheita de soja para 2020/21, de 35,5 milhões de toneladas, o Estado tem silos para menos de 17 milhões de toneladas.

Em vídeo, a entidade argumenta também que apenas 40% desses armazéns estão nas mãos dos produtores. Isso os deixa reféns, afirma a Aprosoja, de tradings e comerciais exportadoras e sujeitos aos altos preços do frete na temporada de colheita.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 18/03/2021

RISCO PARA NEGÓCIOS NO BRASIL PÓS-COVID SUPERA O DE CHILE, PERU E MÉXICO

Em uma escala em que 100 representa o maior risco, o país marca 51, com uma nota "C"

Por Anaís Fernandes, Valor — São Paulo

O risco operacional para os negócios no Brasil em um horizonte pós-covid encontra-se em uma faixa intermediária, de acordo com o relatório "Risco Operacional na América Latina", da The Economist

Intelligence Unit (EIU). Em uma escala em que 100 representa o maior risco, o país marca 51, com uma nota "C".

O maior risco (86 e nota "E") está na Venezuela, seguida por um grupo de países nota "D": Nicarágua (65), Haiti e Bolívia (ambos com 63). O único território com nota "A" é Aruba (19), uma ilha com dependência holandesa, mas governo autônomo. Em seguida vem o Chile (25), já no grupo de nota "B", onde também encontram-se sul-americanos como Peru (37) e Uruguai (39).

O Brasil tem risco operacional superior também a pares do grupo "C" como Colômbia (42), México (44) e Paraguai (47), mas está melhor do que Equador (54) e Argentina (57).

O relatório da EIU destaca pontos de atenção para os negócios em países da região em três áreas principais: riscos políticos, econômicos e de políticas regulatórias, tributárias, trabalhistas, entre outras. "Muita atenção está voltada para os impactos imediatos da pandemia, mas estamos olhando para as grandes mudanças que podem ocorrer após a covid-19. Em um ambiente onde as propostas de políticas populistas para os problemas da América Latina estão começando a prosperar, vemos grandes riscos para as estruturas jurídicas e há 3 horas regulatórias, para a política tributária e para o mercado de trabalho", comenta Fiona Mackie, autora do relatório e diretora regional para a América Latina e o Caribe da EIU.

O risco político é alto, segundo o relatório, porque "eleitores reclamam contra os incumbentes e clamam por mudanças nas políticas, dando espaço para que as propostas populistas prosperem", afirma a equipe, citando aumento nos riscos de agitação social. Demandas por mudanças nas políticas econômicas devem ficar mais claras na pressão por mais gastos públicos, conforme a população ainda enfrenta os efeitos do coronavírus sobre a renda e o emprego, diz a EIU.

Entre os riscos econômicos para o Brasil, a EIU destaca o setor externo. O Brasil não tem problema de balanço de pagamentos, mas o relatório considera que a "gestão negligente da floresta amazônica" pode levar a sanções por parte da União Europeia e dos Estados Unidos. Esse risco, segundo a EIU, tem alta probabilidade, mas seus impactos seriam moderados.

Em termos políticos, a EIU avalia que a segurança é o ponto mais frágil no Brasil, acima de riscos de estabilidade e eficácia política. O risco em segurança é visto como moderado, mas seu impacto seria alto, considerando um cenário em que a queda nos roubos de cargas, por exemplo, se reverta. Falando sobre a América Latina como um todo, o relatório diz que os desafios à segurança tendem a se agravar após a recessão, além de a pandemia trazer novas oportunidades para os crimes organizado e cibernético.

Já o risco de efetividade do governo no Brasil, que também é moderado, diz respeito ao governo de Jair Bolsonaro enfraquecer instituições democráticas, o que teria um impacto alto, segundo a EIU.

As demandas por um papel maior do Estado no pós-pandemia e um possível retorno de governos populistas sugerem também riscos para políticas como na área legal/regulatória, tributária, trabalhista e de infraestrutura.

No Brasil, o risco na área tributária é "muito alto", envolvendo a não aprovação da simplificação nos impostos ou as reformas orçamentárias, aponta a EIU, considerando que isso teria um impacto alto no país. Já em infraestrutura, o risco de que concessões/privatizações enfrentam longos atrasos ou sejam abandonadas também é "muito alto", mas seu impacto seria moderado, de acordo com o relatório.

O documento lembra que governos da América Latina em geral lançaram mão de uma combinação de redução de impostos, transferências de renda e garantias de empréstimos para proteger empresas e famílias na pandemia, mas o problema "é a falta de espaço para continuar a reforçar medidas de apoio fiscal sem criar preocupações sobre crédito que possam se transformar em instabilidades macroeconômicas". A alta carga de estímulo fiscal apresenta riscos de aumento da

volatilidade nas taxas de câmbio dos países e de um retorno da inflação, o que complicaria o ambiente de política monetária e aumentaria o risco financeiro, diz a EIU.

"Nossas previsões para a América Latina neste ano e no próximo são cautelosamente otimistas. Mas, olhando além das questões imediatas de implantação de vacinas e apoio fiscal, vemos grandes riscos de as políticas favoráveis aos negócios serem revertidas e agendas de reforma favoráveis aos negócios desandarem", afirma Mackie.

Fonte: *Valor Econômico* - SP

Data : 18/03/2021

SEM RESTRIÇÕES, PAÍS TERÁ 4 MIL MORTES, AFIRMA WELLINGTON DIAS

Governador do Piauí cobra de Bolsonaro coordenação nacional

Por Marcos de Moura e Souza — De São Paulo



[https://s2.glbimg.com/FMXXelwukqkohGIAZ8yFvX909N4=/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/G/E/SoSJMNTViMgBgyRLaPQQ/foto18esp-101-dias-a18.jpg](https://s2.glbimg.com/FMXXelwukqkohGIAZ8yFvX909N4=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/G/E/SoSJMNTViMgBgyRLaPQQ/foto18esp-101-dias-a18.jpg)

O governador Wellington Dias: "Quem comanda é quem foi eleito, mas eu tenho esperança que sendo o Queiroga um médico, poderemos ter mudanças" — Foto: Pablo Jacob/Agência O Globo

O governador do Piauí, Wellington Dias (PT), à frente do Fórum de Governadores no debate sobre a pandemia e presidente consórcio dos governadores do Nordeste, diz que governo Jair Bolsonaro precisa agir já e coordenar nacionalmente restrições à circulação de pessoas, caso contrário a contagem de mortos por covid-19 chegará à marca de 4 mil por dia no país. Para ele, mais do que responsabilizar o ministro da Saúde -- Eduardo Pazuello ou Marcelo Queiroga -- o que é preciso é que o presidente mude suas posições em relação à crise.

Dias teve uma interlocução frequente com Pazuello e mostra otimismo em relação às chances de aceleração da vacinação. Mas diz que para isso, novamente, é preciso uma coordenação que envolva diversos órgãos e que tenha empenho direto do presidente. A seguir, os principais trechos da entrevista que ele concedeu ontem por telefone ao Valor.

Valor: O que esperar do novo ministro da Saúde?

Wellington Dias: O que todos nós, governadores e todo povo brasileiro, esperamos é que, sendo ele um médico conceituado, que ele possa colocar como prioridade o plano estratégico contra a pandemia, que foi aprovado após um debate com vários setores.

Valor: Significa acelerar o ritmo de vacinação?

Dias: Mais do que isso. Nós estamos na seguinte situação: o Brasil inteiro chegou a uma situação de colapso ou a uma situação de limite no que se refere ao atendimento de pacientes com covid e a pacientes que não têm covid. Porque além dos pacientes covid, o Brasil tem milhões de pessoas na fila com outras doenças. Então se for feito um estudo, vai-se mostrar que o número de mortes por outras doenças está mais elevado do que era o padrão no Brasil, também por conta desse colapso na rede hospitalar. Estamos numa situação em que os pacientes que são atendidos nos hospitais públicos e privados e que conseguem uma vaga nesses dias consegue uma vaga muito mais pela morte de outras pessoas. E só agora houve liberação de uma parte dos recursos federais para pagar o mês de janeiro. Recursos para UTI, para leitos clínicos, para exames, para compra de medicamentos, de luvas de máscaras cirúrgicas, para anestesia, para tudo que se precisa.

Valor: Os governadores estão adotando por si mesmos medidas restritivas. É preciso uma ordem nacional para novas restrições?

Dias: Os Estados brasileiros estão adotando essas medidas até domingo. Os 27 Estados e o Distrito Federal, alguns terão medidas ainda depois. Agora, falta o governo federal. Seriam importantes medidas em relação aos aeroportos, aos portos, às ferrovias, ao próprio serviço público federal, que definisse o que são serviços essenciais para que tivéssemos medida mais uniformes do Brasil inteiro.

Valor: O novo ministro já falou em continuidade em relação a trabalho que vem sendo feito pelo ministro Pazuello. Pregar continuidade neste momento faz sentido? O que precisa mudar radicalmente?

Dias: Se o Brasil não adotar uma medida coordenada nacional mais forte para conter o coronavírus... o próprio ministro Pazuello já tinha previsto que chegaríamos a 3.000 óbitos por dia. E isso não era difícil de se prever justamente pela ausência de medidas nacionais. Se quisermos reduzir o número de mortes para 2.000, 1.500, 1.000 e para menos óbitos por dia será preciso adotar medidas. Essa é a opção que o Brasil terá de tomar. Nós vamos permitir que no Brasil morreu mais ou menos pessoas?

Valor: É necessário um lockdown nacional?

Dias: Isso seria uma medida que impediria que as pessoas pudessem por pé na rua. Eu acho que existem medidas necessárias que se aproximam de um lockdown. A vantagem de uma medida nacional seria não ter ninguém contra isso. Porque hoje qual é o problema? Estados e municípios e cientistas defendem que é preciso restrição à circulação e do outro lado você tem um presidente da República dizendo que não. Se todos forem na mesma direção haverá um efeito maior.

O que aconteceu com Alemanha, Itália, Espanha e outros países que também já passaram por situações de agravamento muito forte da pandemia? Nesses países a adoção dessas medidas foi importante não apenas para a saúde, mas também para a própria economia. Às vezes se diz que as medidas de restrição são inimigas da economia. Não são. Estamos perdendo profissionais, perdendo mão de obra qualificada, estamos perdendo vidas.

Então o que nós esperamos de mudança primeiro é essa, medidas de restrições.

Valor: E quanto à vacinação? O senhor acredita que será possível acelerar o ritmo da imunização?

Dias: O Brasil está em um grupo de mais ou menos dez países que têm laboratório. Só a Fiocruz tem condições de produzir 1 milhão de doses por dia; o Butantã tem condições de produzir 1 milhão de doses por dia, a União Química tem condições de produzir 8 milhões de doses por mês, mas pode chegar a 20 milhões de doses. Então se esses laboratórios tiverem apoio e se estiverem em pleno funcionamento nós podemos chegar a 80 milhões de doses. E, além disso, não é razoável que, por outros interesses, se impeça, por exemplo, o uso da vacina Sputnik. Num dado momento, se quis impedir a vacina da China. Se não fosse a China, agora não teria vacina no Brasil.

Valor: O senhor conversou com o Queiroga depois que ele aceitou o cargo de novo ministro?

Dias: Sim, eu conversei com ele ontem (terça-feira) ele estava junto com o ministro Pazuello. Liguei para agradecer ao ministro Pazuello, nessa minha missão de coordenador o tema da pandemia pelo Fórum dos Governadores e como presidente do consórcio Nordeste. Ele, Pazuello, sempre foi bastante atencioso em nos ouvir em buscar Soluções. Na minha opinião o problema é que ele tinha pouco apoio do presidente da República.

Valor: O novo ministro terá esse apoio?

Dias: O que tem que mudar, na verdade, é a decisão política do presidente de passar a seguir o caminho de salvar vidas.

Valor: O senhor avalia que ele pode ter mais chances do que o Pazuello de entregar melhores resultados?

Dias: Não dá para colocar toda a responsabilidade no ministro Queiroga. Eu acho que seja o Queiroga, seja o Pazuello ou qualquer um que estiver lá, se não tiver o apoio firme do presidente da República para adotar medidas como as que os Estados Unidos adotaram [de reversão de um discurso negacionista e adoção de medidas mais restritivas junto com vacinação], nós não vamos ter

as mudanças necessárias. Estamos tendo uma carnificina no Brasil estamos tendo uma tragédia humana no Brasil.

Valor: O que o senhor pediu ao Queiroga?

Dias: Eu falei com o doutor Queiroga, desejei as bençãos de Deus, e pedi a ele que pudesse agilizar uma agenda com os governadores. Temos pautas SOS. Uma delas a necessidade de regulamentar essa lei que permitiu que Estados e municípios pudessem comprar vacinas - seguindo o plano estratégico de imunização. Outra, é celebrar o contrato que ficou faltando com o consórcio Nordeste em relação à vacina Sputnik.

Nós fechamos o contrato para que a vacina seja usada pelo SUS e ficou acertado que haveria um contrato em que o governo federal entra como uma espécie de interveniente e passa a assumir o recebimento da carga, o transporte, armazenagem e a certificação junto à Anvisa e a distribuição para todo o Brasil. E além disso, é claro, tem a adoção de medidas de âmbito nacional. E ele manifestou que muito rapidamente, após a posse buscaria agendar essa nossa agenda.

Valor: O senhor enxerga algum sinal de que haverá alguma mudança no curso da atuação do Ministério da Saúde porque o Presidente da República permitirá ou pedirá mudanças?

Dias: Quem comanda é quem foi eleito, mas eu tenho esperança que sendo o Queiroga um médico, poderemos ter mudanças, poderemos ter minimamente a ciência sendo levada em conta. E eu vi declarações dele declarações dele [Queiroga] realçando a importância de uso de máscaras. Neste instante, uma propaganda nacional que o Brasil não fez nenhuma vez para o uso da máscara, para o distanciamento, para higiene já é um passo. Só que agora nós estamos no pior momento da pandemia.

Valor: O Brasil parece rumar para as 3 mil mortes por dia. O senhor avalia que vamos continuar nesse ritmo e chegar às 4 mil mortes por dia? Essa é uma marca que parece inevitável hoje ao senhor?

Dias: Senão estancarmos esta semana, a resposta é sim. Por que o nível de transmissibilidade está voltando ao patamar de 1 para 3. Ou seja, se eu tiver um milhão de pessoas com coronavírus esta semana na outra semana eu já terei quatro milhões de pessoas com coronavírus. Cada uma que tinha o vírus transmite para outras três. O que precisamos é voltar pelo menos de um para um. E a única forma de conter esse aumento é o isolamento, e junto com o isolamento a vacina.

Valor: Voltando à vacinação, o senhor está otimista?

Dias: Eu acho que a gente tem chances reais e essa é uma notícia boa. Se o Brasil fizer acontecer os contratos que já tem, se a gente não deixar que a burocracia atrapalhe, nós vamos ter condições de terminar o mês de março com aproximadamente 11% ou 12% da população vacinada e é possível que em abril alcancemos algo em torno de 25% da população vacinada. Isso significa vacinar toda a fase 1, todo o grupo de maior risco, ou seja, o grupo que responde por 70% das internações e por mais de 70% dos óbitos. pessoas com mais de 60 anos -- ou mais novas, mas com comorbidades, pessoas da área de saúde e indígenas.

Ao vacinar todo esse grupo até abril temos chances reais de reduzir internações e reduzir óbitos. pela vacina.

Valor: Mas para que isso de fato ocorra será preciso o quê?

Dias: De uma coordenação nacional entre Ministério da Saúde, Itamaraty, Ministério da Fazenda, apoio aos laboratórios Fiocruz, Butantã e União Química.

E é preciso ter uma linha direta do presidente da República com os presidentes da China, da Índia, do Reino Unido, dos Estados Unidos, da Coreia do Sul, da Rússia e tratativas feitas diretamente com empresas fornecedoras de vacina. É uma orquestra que precisa de um maestro coordenando para que a cada semana a gente tenha um patamar mais elevado de vacinação.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 18/03/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTOS DE PORTO ALEGRE, PELOTAS E RIO GRANDE REGISTRAM INCREMENTO DE 10,82% NA MOVIMENTAÇÃO NO PRIMEIRO BIMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 17 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210316-porto-de-rio-grande-porto-novo.jpg>

Foram movimentadas no período mais de 4,9 milhões de toneladas nos três portos

Os três portos públicos do Rio Grande do Sul movimentaram 4.925.800 toneladas no primeiro bimestre, um incremento de mais 10,82% em relação ao mesmo período do ano passado. A estatística, elaborada pela Superintendência dos Portos do Rio Grande do Sul (Portos RS), reúne os portos de Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande e a movimentação privada do complexo do Superporto

do Rio Grande.

O complexo portuário do Superporto do Rio Grande, que envolve o porto público, os cinco terminais particulares arrendados, os dois estaleiros e os quatro terminais de uso privado, foi responsável pela maior parte da movimentação: 4.591.852 toneladas, um aumento de 11,37% na comparação com os dois primeiros meses de 2020.

Com relação às exportações no Superporto, os destaques ficam por conta das cargas de trigo, que aumentaram em 138,93%, e de farelo de soja, com saldo positivo de 82,64%. A soma de todas as exportações do complexo chega a 9,97%, no comparativo com igual período de 2020.

A China continua detendo o primeiro lugar das exportações, com 18,64% das cargas. Nos países de origem das importações, houve uma troca no protagonismo. A Argentina pulou para o primeiro lugar no ranking. A maior parceira de importação pulou de 6,09% para 19,77% na participação dos países importadores.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/03/2021

NOVA PROPOSTA VISA IMPEDIR PETROLEIROS E GASEIROS AFRETADOS SOB REGRAS DO BR DO MAR

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 18 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/171220-ward-promar.jpg>

Arquivo/Divulgação

Emenda apresentada ao PL da cabotagem, em tramitação no Senado, sugere que seja incluída no texto uma restrição a embarcações de bandeiras de outros países destinadas ao transporte petróleo e derivados para operar neste modal na costa brasileira. Justificativa é preservar a construção de embarcações no Brasil.

O senador Telmário Mota (PROS/RR) apresentou,

nesta quinta-feira (18), uma proposta de inclusão de um artigo no texto do projeto de lei 4.199/2020 (BR do Mar) para que embarcações estrangeiras destinadas ao transporte de cabotagem de petróleo e derivados (produtos claros e escuros) e ao transporte de gases não sejam afretadas sob as regras do programa. A justificativa é preservar a construção de embarcações no Brasil de petroleiros e gaseiros, destacando que esses tipos de embarcações foram construídos de forma exitosa por estaleiros nacionais nos últimos anos.

A emenda destaca que petróleo e seus derivados são produtos já maciçamente transportados através da navegação de cabotagem e que a matriz logística já conta com uma participação expressiva do modal com a utilização de navios petroleiros e gaseiros. O parlamentar acrescentou que a construção em estaleiros nacionais gerou milhares de empregos diretos e indiretos, renda e desenvolvimento para diversas regiões do país. "Não há justificativa para se permitir o afretamento de navios petroleiros e gaseiros estrangeiros, tendo em vista que a cabotagem já é um modal logístico estabelecido e com grande participação na matriz de transporte destes produtos", salientou o senador em sua proposta.

O transporte de petróleo e derivados representa uma parcela da ordem de 75% de todas as cargas transportadas pela navegação de cabotagem no país. Mota acrescentou em sua emenda que petroleiros e gaseiros para cabotagem podem demandar um percentual expressivo das encomendas destinadas à indústria naval nacional. Ele ressaltou que existe capacitação técnica, capacidade industrial instalada e mão de obra qualificada, que atualmente se encontra ociosa, disponíveis para atender a qualquer demanda por esses tipos de embarcações para cabotagem.

A avaliação é que a abertura ao afretamento de petroleiros e gaseiros estrangeiros para realização de transporte por cabotagem de petróleo e seus derivados e de gases nas condições propostas no PL terá efeitos devastadores na indústria da construção naval nacional, agravando ainda mais o quadro de desemprego no país. Entre as condições, a proposta menciona a concessão de bandeira brasileira e carga tributária zerada.

O parlamentar destacou que a indústria de construção naval é um vetor estratégico da economia de qualquer país do tamanho do Brasil, tendo em vista que movimenta uma extensa cadeia de agentes econômicos e gera uma quantidade significativa de empregos diretos e indiretos, além de permitir a criação de incentivos ao desenvolvimento da marinha mercante nacional, redução da remessa de divisas por fretes ao exterior e incentivo à geração de novas tecnologias.

Na última quarta-feira (17), foi apresentada uma emenda propondo a inclusão de um item no artigo 1º do PL 4.199/2020, estabelecendo que o BR do Mar não seja aplicado ao transporte de petróleo bruto de origem nacional ou de derivados básicos produzidos no país. No sistema do Senado, a proposta consta como uma das sete emendas apresentadas pelo senador Major Olímpio (PSL-SP), que encontrava-se internado e que veio a falecer nesta quinta-feira (18), vítima de complicações da Covid-19. Uma reportagem da Revista Crusoé, publicada nesta quinta-feira (18), afirma que a senha de Olímpio foi usada para registrar emendas quando o senador já encontrava intubado na UTI do hospital.

Até o começo da noite desta quinta-feira (18), foram apresentadas 23 emendas ao PL 4.199/2020. A votação do texto está prevista para ocorrer na sessão da próxima terça-feira (23).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/03/2021

COM JANELA ÚNICA AQUAVIÁRIA, EM ATÉ DOIS ANOS TODOS OS SISTEMAS ATUAIS SERÃO DESLIGADOS

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 18 Março 2021

O sistema busca eliminar gargalos e reduzir a necessidade de que todas as mercadorias sejam encaminhadas aos recintos alfandegados após o desembarque do navio.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/1611036-importacao-mercadorias.jpg>

Arquivo

Para agilizar o fluxo comercial e diminuir custos é fundamental que o processo de desembarço da mercadoria no porto seja eficiente. Pensando nisso, vem sendo elaborada a Janela Única Aquaviária (JUA), que agrega sistemas como o Porto Sem Papel (PSP), do Ministério da Infraestrutura e o Portal Único de Comércio Exterior (Pucomex), da Receita Federal. A previsão é de que até 2023 todos os sistemas e informações sejam inseridos no JUA, desabilitando os sistemas atuais. A informação foi dada durante Webinar “Impactos do novo processo de importação em terminais e recintos alfandegados”, realizado pela Revista Portos e Navios, nesta quinta-feira (18).

De acordo com o Auditor-Fiscal da Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) e coordenador-geral de Administração Aduaneira, Jackson Corbari, embora o Brasil esteja atrasado em relação a outros países na formulação desse sistema único, o JUA traz tecnologias mais modernas que permitem mais confiança no tratamento dos dados por meio da gestão de riscos.

O sistema começou a ser elaborado em 2014 e já em 2017 conseguiu eliminar uma série de burocracias. Em 2018, a quantidade de documentos necessários para despacho de mercadorias foi reduzida em 85%. Assim, o tempo para todo o processo de exportação foi reduzido de 14 dias, em 2014, para seis dias em 2019. Na importação, neste mesmo intervalo, foi de 17 dias para 9,7 dias. “Um diferencial enorme para a economia nacional”, pontuou Corbari.

Uma das maiores mudanças trazidas pelo sistema, segundo o coordenador geral de projetos estratégicos da Secretaria do Comércio Exterior (Secex) e gerente do programa Portal Único Siscomex, Tiago Barbosa, também presente ao evento, foi o registro antecipado (Duimp). Isso permite que a carga já seja identificada dentro dos canais verde, amarelo ou vermelho, ainda durante a viagem. Ele explicou que, considerando que 96% das cargas caem no canal verde, a maioria delas não precisará ser encaminhada aos recintos alfandegados.

O diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA), Angelino Caputo, um dos debatedores da Webinar, destacou que o sistema atacou não apenas o gargalo do registro de importação, como também a questão da licença de importação. No processo atual, o importador, antes de embarcar sua mercadoria no navio, precisa solicitar uma licença de importação que pode não apenas demorar a ser emitida, como exige para as próximas importações do mesmo tipo de carga, que seja novamente solicitada. Com o novo processo, foi criada uma espécie de catálogo dos diversos tipos de cargas. Caso seja a primeira vez que se importa determinada carga, ela deverá ser inserida no catálogo.

O próximo passo na elaboração do sistema será a criação de uma ferramenta que permitirá ao importador fazer os pagamentos dos impostos (municipais, estaduais e federais), em um único lugar. Ainda para este ano, o registro antecipado da mercadoria será oferecido tanto para os Operadores Econômicos Autorizados (OEA), quanto para os não-OEAs. Para próximo ano será elaborada também uma janela única para a realização de inspeções de todos os órgãos. E em 2023 o Porto Sem Papel será totalmente integrado ao Portal Único Siscomex, e passará a se chamar Porto Sem Papel 2.0. Em paralelo haverá o Sistema de Comunidade Portuária (PCS, siga em inglês) para mapear a entrada e saída de embarcações, a fim de aumentar a eficiência logística nos portos.

A Webinar teve o patrocínio da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/03/2021

TECHNIPFMC E MAGNORA, DA NORUEGA, SE UNEM PARA DESENVOLVER ENERGIA EÓLICA FLUTUANTE

A TechnipFMC e a norueguesa Magnora vão unir forças para desenvolver projetos de energia eólica flutuante, disse o provedor de tecnologia offshore e empresa de energia renovável na quinta-feira.

A parceria, chamada Magnora Offshore Wind, planeja se candidatar a uma área cultivada ao largo da Escócia e da Noruega em licitações este ano e irá explorar a produção de hidrogênio livre de emissões.

As empresas também estão considerando entrar em novos mercados nos próximos meses, disseram.

“Esta parceria reflete a ambição da TechnipFMC de capturar uma posição significativa no mercado de energia renovável offshore”, disse Jonathan Landes, presidente submarino da TechnipFMC, em um comunicado.

O programa de leasing ScotWind da Escócia deve atrair o interesse de desenvolvedores eólicos offshore e produtores de petróleo que buscam aumentar seus portfólios de energia renovável.

A Noruega também planeja outorgar concessões para energia eólica offshore em duas áreas no Mar do Norte, incluindo uma adequada para turbinas eólicas flutuantes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/03/2021

PORTONAVE ULTRAPASSA 100 MIL TEUS EM UM ÚNICO MÊS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 18 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210318-portonave.jpg>

Depois de bater 95 mil TEUs em dezembro do ano passado, a Portonave superou 100 mil TEUs movimentados em um único mês. A nova marca de movimentação mensal do terminal foi conquistada em 26 de fevereiro, durante a operação do navio "E.R Canada".

O segundo mês do ano fechou com 102.524 TEUs. Para completar, janeiro de 2021 representou o melhor janeiro já registrado na

história do terminal – 80.594 TEUs –, um crescimento de 33% se comparado ao mesmo mês de 2020.

As importações, que no início da pandemia até a metade do ano passado tiveram queda, se recuperaram nos últimos meses e mantêm tendência positiva. As exportações, que representaram 35% do total de movimentação da Portonave em 2020, também seguem em crescimento, impulsionado pela madeira e frango congelado.

No ano a Portonave também teve um resultado excelente, com crescimento de 18.8% no comparativo com 2019. Foram movimentados, nos 12 meses, 893.627 TEUs.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/03/2021

GRUPO ITAPEMIRIM RETOMA FABRICAÇÃO DE VAGÕES DE CARGA PARA SETOR DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 18 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/180102-mrs-ferrovia.jpg>

T'Trans vence concorrência da MRS Logística e fornecerá vagões de carga para transporte de brita

A T'Trans, empresa do Grupo Itapemirim, anuncia o retorno ao mercado ferroviário de cargas com a fabricação de vagões para o transporte de brita da operadora MRS Logística. Por meio de licitação, a empresa ganhou a concorrência e assinou o contrato com a operadora em janeiro deste ano, o que viabilizou a retomada das atividades da Fábrica de Material Rodante da T'TRANS, localizada na cidade

Três Rios no estado do Rio de Janeiro.

Agora, como parte da primeira etapa, a empresa dá início ao fornecimento do vagão protótipo para a MRS realizar testes. "Estamos otimistas por contribuir para o mercado ferroviário de cargas novamente, e, principalmente, para uma empresa de tamanha relevância no Brasil. Entregaremos vagões do tipo HNT (ideal para transporte de brita), equipados com o sistema de descarga automática", declara Jean Carlos Pejo, CEO do Industrial Ferroviário e Conselheiro de Administração do Grupo Itapemirim.

De acordo com ele, a previsão é de que o projeto seja finalizado em agosto deste ano. "Entregaremos o vagão protótipo, que será testado na própria MRS por até dois meses, após a aprovação desse primeiro vagão, podemos dar continuidade à fabricação dos demais", conta Pejo.

Fundada em 1997, a T'Trans, atua no segmento metroferroviário realizando serviços nas áreas de energia, sinalização e controle, telecomunicações, sistemas auxiliares, bilhetagem eletrônica e material rodante.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/03/2021

APÓS DECISÃO DO STJ, EMAP RETOMA PROGRAMAÇÃO DE NAVIOS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 18 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210318-porto-itaqui-divulgacao-emap.jpg>

Divulgação Emap

Autoridade portuária maranhense, que obteve direito de voltar a seguir norma de atracação vigente, afirma ter garantido direitos provenientes de seus contratos, mantendo a regularidade das operações e resguardando as cadeias logísticas ligadas ao porto.

A Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap) retomou a elaboração de sua programação de navios nos termos da norma de atracação vigente, garantindo os direitos provenientes de seus contratos, mantendo a regularidade das operações e resguardando as cadeias logísticas ligadas ao porto. Uma decisão no Superior Tribunal de Justiça (STJ) suspendeu uma liminar do Tribunal de Justiça do Maranhão (TJ-MA) que, segundo a Emap, vinha interferindo em duas normas administrativas do Porto de Itaqui, em São Luís (MA), e em suas regras de atracação de navios. As portarias 205/2020 e 221/2020 tratam da regulamentação das regras de atracação de navios e a instituição de previsões de prioridade e preferência no porto organizado.

“A Emap teve êxito rápido e conseguiu derrubar rapidamente a primeira liminar concedida em favor da empresa autora ainda em primeiro grau. Posteriormente, quando foram suspensos os efeitos da norma de atracação vigente, correram-se três dias, entre a intimação e a derrubada da liminar no STJ”, informou a Emap à Portos e Navios. A autoridade portuária ressaltou que a norma de atracação do Porto do Itaqui, assim como nos demais portos do Brasil, regula a concessão de condições de atracação definindo prioridades: atracação imediata, preferencial, prioritária ou sequencial. Essa ordem é definida conforme o tipo de carga a ser movimentada, observando também compromissos firmados em contrato com clientes do porto.

A Emap destacou que a normativa, em vigor desde o ano 2000, vem sendo atualizada constantemente e tem como base a legislação vigente no país. Desde então prevê preferência de atracação para empresas que operam com equipamento especial de cais. Especialmente porque esses equipamentos aumentam a produtividade média do berço de 7.200 toneladas por dia para mais de 22.500 ton/dia, bem como em função dos investimentos realizados para sua instalação.

A autoridade portuária salientou que toda a logística da instalação de armazéns de grãos, fertilizantes e celulose, por exemplo, conta com a preferência de atracação para dar giro no armazém e garantir o escoamento de um volume relevante movimentado — tanto no Itaqui quanto em projetos similares em outros portos. A Emap alega que a suspensão da preferência pela liminar, além de causar quebra de direitos contratuais, e insegurança jurídica, poderia gerar um custo expressivo de demurrage, problemas na recepção ferroviária das cargas, além de expressivas filas de caminhões que se destinam ao porto, trazendo prejuízos financeiros e de imagem incalculáveis.

A Emap citou o Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram), projeto em que foram investidos mais de R\$ 1 bilhão para construção de armazéns interligados ao berços 100 e 103, que objetivam receber e escoar a produção de grãos da região centro-norte do país. A autoridade portuária acrescentou que, paralelamente, a empresa VLI fez investimentos significativos em sua retroárea, interligando-se ao porto através do berço 105. Além desses aportes, a Emap elencou que Eneva, Vale e Copi também investiram centenas de milhões de reais na instalação de terminais especializados e que contam com a preferência de atracação, que é concedida em Itaqui há mais de 10 anos para equipamentos especiais de cais como condicionante de seus negócios.

“A liminar havia forçado a Emap a redesenhar sua programação de navios, desconsiderando os direitos adquiridos por essas empresas. Com isso, os navios que iriam operar apenas com guindastes de bordo, principalmente nos casos de importação, teriam as mesmas condições no line-up do porto, visto que o critério para atracação seria única e exclusivamente o NOR (Notice of Readiness) do navio”, afirmou a Emap.

A autoridade portuária observa que a suspensão da norma atingia a demandante, cujo volume não chega a 1,5% da movimentação do porto, mas também diversos contratos celebrados, bilhões de reais investidos, cadeias logísticas de vários produtos, trazendo prejuízos incalculáveis, tanto financeiramente, quanto para a imagem do Porto do Itaqui. “A suspensão da norma, além de trazer desequilíbrio econômico-financeiro e insegurança jurídica a estes contratos celebrados, prejudica todo o modelo de negócios desenhado e licitado pela autoridade portuária”, enfatizou a Emap.

O ministro-relator Humberto Martins, que é presidente do STJ, entendeu que cabe à Emap administrar os trabalhos do Porto de Itaqui, sendo a obrigação legal da empresa pública garantir o pleno funcionamento do local, ordenando os procedimentos necessários. O relator salientou que foi no exercício da sua competência legal que a autoridade portuária editou as portarias, que tratam apenas da administração do porto e das regras de atracação. “Esses atos administrativos devem prevalecer, já que dotados da presunção de legalidade, até que a questão seja decidida, no mérito e definitivamente, pelo Poder Judiciário”, declarou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 18/03/2021



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