

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCOSHIPING**

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

**Edição 127/2021
Data: 17/08/2021**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS REDUZIRÁ CAPITAL SOCIAL	4
REALIZADA EM SANTOS, EXPO RETOMADA TEVE MENOS DE 1% DE TESTES POSITIVOS PARA COVID19	4
ANVISA LIBERA NAVIO ATRACADO EM SANTOS QUE DESEMBARCOU TRIPULANTES COM VARIANTE DELTA	5
ADAPTAÇÃO DE CONTRATOS E MANUTENÇÃO DE EMPREGOS NA CODESA DEVEM TER ATENÇÃO DO GOVERNO	6
PORTO 360° – O DESAFIO SELECIONA CANDIDATOS NO SEGUNDO EPISÓDIO	7
PREFEITURA E EMPREGADOS DA AUTORIDADE PORTUÁRIA QUEREM DISCUTIR PLANO DE PRIVATIZAÇÃO DO PORTO	8
SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS DEFENDE PROJETO DE DESESTATIZAÇÃO.....	10
COMUNIDADE PORTUÁRIA ESPERA APRESENTAÇÃO DO NOVO MODELO DE GESTÃO DO CAIS SANTISTA.....	13
CODESA DEVE IR A LEILÃO NESTE ANO.....	15
TRABALHADORES TEMEM MIGRAÇÃO DE CARGAS COM DESESTATIZAÇÃO DA CODESA.....	17
EMPRESÁRIOS E TRABALHADORES DA CODESA DIZEM TER FALTADO DEBATE SOBRE DESESTATIZAÇÃO.....	18
BANCO DE DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO DIZ QUE SETOR PRODUTIVO GANHARÁ COM PORTO PRIVADO	20
ANTAQ ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA LEILÃO DE ÁREA NO PORTO DE SANTOS	20
USUÁRIOS DO PORTO PEDEM VISTORIA MAIS ÁGIL EM NAVIOS CARGUEIROS.....	21
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	23
ANTAQ ATUA PARA COIBIR REAJUSTE ILEGAL DE PREÇO EM TRAVESSIA NO AMAZONAS	23
ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE OGMOS.....	24
ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA VIRTUAL SOBRE REGULAÇÃO DOS ÓRGÃOS DE GESTÃO DE MÃO DE OBRA DO TRABALHO PORTUÁRIO AVULSO	24
PORTAL PORTO GENTE	25
CRISE HÍDRICA É CONJUNTURAL, DIZ ASSOCIAÇÃO EMPRESARIAL.....	25
A HORA H DA INOVAÇÃO DOS PORTOS BRASILEIROS	26
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	26
VLI ABRE INSCRIÇÕES PARA O SEU PROGRAMA DE TRAINEE 2022.....	26
CAMINHONEIROS DIZEM QUE PARAM EM 7 DE SETEMBRO SE PROTESTO INCLUIR DEMANDA DA CATEGORIA	28
PORTO DO ITAQUI TEM INVESTIMENTOS DE R\$ 800 MI FORMALIZADOS	29
CODESA – JULHO CRESCE MOVIMENTAÇÃO DE TODAS AS NATUREZAS DE CARGA	30
PROCESSO DE CONSTRUÇÃO DO MAIOR PARQUE EÓLICO OFFSHORE DO MUNDO	31
COMEX DO BRASIL	32
SUPERÁVIT COMERCIAL SOMA US\$ 3,58 BILHÕES NA 2ª SEMANA DE AGOSTO E ELEVA SALDO DO ANO A US\$ 47,94 BILHÕES	32
ISTOÉ - DINHEIRO	33
MINISTRO E GOVERNADOR DE SC FECHAM ACORDO PARA DIRECIONAR R\$ 450 MI A ESTRADAS	33
CAMPOS NETO: PAÍS TEM DOIS INDICADORES DE EMPREGO CONTANDO HISTÓRIAS DIFERENTES	33
STF CONFIRMA PARA DIA 25 DE AGOSTO NOVA DATA PARA JULGAR AUTONOMIA DO BC.....	34
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	35
MARCO LEGAL DA GERAÇÃO DISTRIBUÍDA DEVE SER VOTADO NESTA QUARTA (18)	35
INDÚSTRIA QUER REDUÇÃO DO VOLUME MÍNIMO PARA PROGRAMA DO RACIONAMENTO VOLUNTÁRIO	36
JORNAL O GLOBO – RJ	39
CHINA FECHA PORTO POR CAUSA DE COVID E CAUSA ENGARRAFAMENTO DE 350 NAVIOS.....	39
LEILÃO PARA A NOVA CONCESSÃO DA VIA DUTRA É MARCADO PARA 29 DE OUTUBRO	41
EM DIA DE VOTAÇÃO DE NOVO IR, PREFEITURAS APOIAM E PARTIDOS REJEITAM PROJETO	42
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	44
SÃO PAULO ACABA COM RESTRIÇÕES DE HORÁRIO E PÚBLICO DA QUARENTENA; VEJA O QUE MUDA.....	45
MAIS CRÉDITO ESTIMULA INVESTIMENTOS EM SILOS	46
VALOR ECONÔMICO (SP)	48
MINÉRIO DE FERRO CAI NA CHINA E REGISTRA MENOR PREÇO DESDE 25 DE MARÇO.....	48
CONGESTIONAMENTO DE NAVIOS NOS EUA PERTO DO RECORDE DE FEVEREIRO	48
TRT DE SÃO PAULO FLEXIBILIZA CONTRATAÇÃO EM PORTO	49
ULTRA VENDE R\$ 7,7 BI EM ATIVOS EM 3 MESES.....	50
HIDROVIAS DO BRASIL REVERTE PREJUÍZO E TEM LUCRO DE R\$ 97,8 MILHÕES NO 2º TRIMESTRE.....	52



DADOS CONFIRMAM TEMOR DE DESACELERAÇÃO DA CHINA	52
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	54
'NUNCA VI ALGO ASSIM': A ESCASSEZ DE PRODUTOS QUE AFETA O MUNDO - E O SEU BOLSO	54
PORTAL PORTOS E NAVIOS	58
ÁREA PARA ATIVIDADES PESQUEIRAS DA CDC TERÁ DESTINAÇÃO EM SETEMBRO.....	58
CAMPOS DA CESSÃO ONEROSA BATEM RECORDE DE PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS EM JULHO	59
HAPAG-LLOYD LUCRA US\$ 3,3 BILHÕES NO PRIMEIRO SEMESTRE	59
TCP BATE DOIS RECORDES CONSECUTIVOS EM OPERAÇÃO DE NAVIOS.....	60
SANTOS BRASIL ASSINA OS CONTRATOS DOS TRÊS TERMINAIS ARREMATADOS NO PORTO DE ITAQUI.....	61
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS CRESCE 13% EM JULHO NOS PORTOS DO PARANÁ	61
ITAJAÍ E NAVEGANTES REGISTRAM CRESCIMENTO DE 34% EM JULHO	62
CENÁRIO INDICA POUCO ESPAÇO PARA NAVEGAÇÃO CRESCER EM 2022, AVALIA EXECUTIVO	63
ÁREA EM MACEIÓ RETIRADA DO LEILÃO SERÁ OFERTADA PARA BASE OFFSHORE.....	64
ARTIGO - A REGULAMENTAÇÃO IMO 2020 E SEUS IMPACTOS NO SETOR PORTUÁRIO MUNDIAL E NACIONAL	65
TRF 4 DÁ VITÓRIA PARA PORTOS DO PARANÁ EM DECISÃO SOBRE AS PEDRAS DA PALANGANA.....	65
ANP APROVA ACORDO SOBRE A PRODUÇÃO DO CAMPO DE BÚZIOS, DA CESSÃO ONEROSA	66
MITSUBISHI NOMEIA DUAS NOVAS REVENDAS EM MANAUS.....	67
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	67
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	67



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS REDUZIRÁ CAPITAL SOCIAL

A operação é necessária para absorção dos prejuízos acumulados pela empresa

Por: Redação



Um dos objetivos é prover perdas em valores a receber do Grupo Libra
Foto: Carlos Nogueira/AT

A Autoridade Portuária de Santos (APS) realiza, nesta terça-feira (17), uma assembleia geral extraordinária de acionistas. Na pauta, está a alteração do capital social da estatal, por meio de duas operações propostas pela empresa. Caso sejam aprovadas, o valor passará de R\$

1.414.100.154,80 (mais de R\$ 1,4 bilhão) para R\$ 810.554.382,44.

Na primeira operação, está previsto o aumento do capital social, no valor de R\$ 528.947.234,65. Isso deverá ocorrer por causa dos aportes já realizados pela União à Autoridade Portuária no período entre 2015 e 2018. Segundo a estatal, o montante é relativo aos investimentos executados pela companhia, conforme previstos na Lei Orçamentária Anual.

Em seguida, a segunda operação, que depende da primeira, consistirá na redução do capital social. Neste caso, o valor é de R\$ 1.132.493.007,01. A operação é necessária para absorção dos prejuízos acumulados pela empresa.

“Esse lançamento permitirá viabilizar futuras distribuições de dividendos, a depender dos lucros auferidos pela companhia nos próximos exercícios, e, ainda, a promoção de mecanismos de incentivo à produtividade e ao reconhecimento, com a participação dos lucros e resultados aos empregados”, afirmou a empresa, em nota.

De acordo com a estatal, o prejuízo acumulado tem origem, principalmente, em eventos excepcionais e relacionados a exercícios anteriores.

Entre essas situações, estão “a provisão para perdas esperadas nas contas a receber do Grupo Libra, que pediu recuperação judicial em 2018, e o reconhecimento do deficit atuarial com o Plano de Pensão do Portus – Instituto de Seguridade Social (sob intervenção federal desde 2011), ressaltando que essa foi uma etapa necessária ao plano de equacionamento que evitou a liquidação do plano”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/08/2021

REALIZADA EM SANTOS, EXPO RETOMADA TEVE MENOS DE 1% DE TESTES POSITIVOS PARA COVID19

Participantes foram acompanhados com testes depois de sete e 15 dias

Por: Júnior Batista

Realizada nos dias 21 e 22 de julho em Santos, a Expo Retomada registrou menos de 1% de testes positivos entre os visitantes que foram acompanhados até 15 dias depois da feira. O

workshop funcionou como um teste, promovido pelo Governo do Estado, para a retomada das reuniões do tipo em terras paulistas. Santos foi a primeira de uma série de cidades que receberão reuniões parecidas nos próximos meses.



O workshop funcionou como um teste, em dois dias de julho, promovido pelo Governo do Estado Foto: **Alexsander Ferraz/AT**

A Expo Retomada recebeu, ao todo, 1.309 visitantes únicos e não simultâneos, além de 245 profissionais envolvidos na montagem. Os visitantes eram testados antes de entrar no espaço

da feira. Depois de sete e 15 dias, houve novas rodadas de testes gratuitos em São Paulo e Santos.

Dentre os visitantes, 463 foram retestados (35,37% do público total), sendo três com resultados positivos para o novo coronavírus - um cadastrado como visitante e dois cadastrados como equipe de montagem ou do estafe do evento.

Para o diretor da Rede Feiras e um dos idealizadores da Expo Retomada, Fernando Lummertz, os números mostram o sucesso dos protocolos de segurança.

“É uma fração muito pequena, próxima de zero. Se somarmos os testes aplicados na fase anterior com os da retestagem, esse número final é menor que 0,5%, o que nos tranquiliza e nos faz acreditar que, com o avanço da vacinação na população adulta que comparece aos eventos de negócios, poderemos assumir em definitivo que participar desses eventos é totalmente seguro”.

Segundo Paulo Octávio Almeida, diretor da Live Marketing Consultoria e também idealizador da Expo, a pequena fração de testes positivos reflete a situação atual de vacinação em ambas as cidades. “Se já estivéssemos próximos dos 90% de vacinados, nós não teríamos nem esses casos”.

Montagem

Outro aprendizado, segundo Almeida, é o cuidado redobrado com as pessoas que trabalham em eventos. “Os visitantes demonstraram alta consciência em respeitar os protocolos”.

Ele reforça, ainda, que a maioria dos positivos foi de pessoas que, de alguma forma, participaram da montagem. “Esses dados nos informam que, pelo que observamos, os visitantes, de forma geral, estão tomando as devidas precauções. Mas quem trabalha com eventos precisa tomar precauções adicionais, tanto nas dependências do evento como fora delas”, finaliza.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*
Data: 17/08/2021

ANVISA LIBERA NAVIO ATRACADO EM SANTOS QUE DESEMBARCOU TRIPULANTES COM VARIANTE DELTA

Navio cumpriu duas semanas de quarentena, após receber novos testes negativos para o vírus
Por: *ATribuna.com.br*



O navio CS Crystal foi liberado da quarentena no domingo (15) após nova testagem contra o coronavírus. A embarcação, que está atracada no Porto de Santos, veio com um total de 20 tripulantes da cidade de Dakar, no Senegal. O navio estava com as operações paralisadas desde 31 de julho por conta de casos confirmados da variante Delta.

CS Crystal está no Porto de Santos

desde o fim de julho Foto: Adriana Cutino / TV Tribuna

De acordo com a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), os últimos exames da tripulação deram negativo. Três tripulantes, que haviam recebido resultados positivo para a variante Delta do novo coronavírus, tinham deixado a embarcação e continuam hospitalizados na cidade. Eles serão repatriados assim que receberem alta médica. Com esses três casos, a Baixada Santista já confirma oito casos da variante Delta.

Outros dois tripulantes de outro navio, o MTM Southport, também confirmaram a nova cepa. Ainda em Santos, uma funcionária de um hotel também teve a variante confirmada.

Em São Vicente, um casal recebeu resultado positivo para a variante após fazer um teste no Hospital Municipal em 20 de julho. A confirmação por sequenciamento genético realizado pelo Instituto Adolfo Lutz chegou ao município no último dia 5 de agosto.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 16/08/2021

ADAPTAÇÃO DE CONTRATOS E MANUTENÇÃO DE EMPREGOS NA CODESA DEVEM TER ATENÇÃO DO GOVERNO

Adaptações de contratos de arrendamentos devem ser o ponto sensível do período de transição

Por: Redação



Aumento de custos aos usuários, desemprego e concentração de mercado nas mãos de grandes players do setor Foto: Divulgação

As adaptações de contratos de arrendamentos devem ser o ponto sensível do período de transição de um porto público para um porto concedido à iniciativa privada. Para especialistas em Direito Marítimo e Portuário, outra

questão que deve ter atenção do Governo Federal é a manutenção de empregos.

Hoje, os contratos de arrendamento são pautados por regras de Direito Público. Há, por exemplo, cláusulas de supremacia do interesse público (exorbitantes), que dão direito a decisões unilaterais pelo Poder Público.

No entanto, com a desestatização, esses contratos passarão a ser regidos pelo Direito Privado, sem interferência do Governo. Conforme o advogado Marcelo Sammarco, na transição, todos os prazos fixados nos atuais contratos de arrendamento serão respeitados. As cláusulas exorbitantes, típicas de contratos com entes públicos, serão excluídas. Porém, caberá à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) a mediação de conflitos.

“As demais cláusulas dos contratos deverão ser objeto de negociação entre os operadores portuários e o concessionário privado. Finalmente, caso não haja entendimento na negociação destas cláusulas, o contrato deverá ser objeto de arbitragem perante a Antaq para o estabelecimento das regras objeto de controvérsia”, afirmou.

“Não vislumbro uma transição propriamente dita. E reputo que os ajustes nos arrendamentos são o tema mais sensível do projeto (...). Na proposta da modelagem conhecida, é certa a alteração dos termos contratuais, com a substituição do Estado e suas prerrogativas contratuais. Afora esses dois pontos, os termos e condições contratuais devem ser mantidos, e a segurança jurídica plena aos atuais arrendatários, garantida”, afirmou o advogado Thiago Miller.

O advogado Antônio Lawand aponta que todos os repasses, tarifas e preços praticados terão que ser abertos. “Isso, para mim, vai ser uma situação bastante interessante e de transparência ainda não vista no setor portuário.” Para a advogada Daniella Revoredo, a gestão do negócio e do serviço portuário privatizado é a maior preocupação dos usuários, com “35 anos de torcida para colocar os portos organizados do Brasil dentre os mais avançados do mundo em termos de tecnologia no setor portuário”

Custos, desemprego e concentração: riscos

Aumento de custos aos usuários, desemprego e concentração de mercado nas mãos de grandes players do setor. Estes são três riscos apontados por advogados especialistas em Direito Marítimo e Portuário no processo de desestatização da administração dos portos de Santos e Vitória.

“Aliado a esse risco, temos o fato de a regulação não estar estruturada para essa nova relação”, afirmou o advogado Thiago Miller.

Para a advogada Daniella Revoredo, a instabilidade jurídica é uma preocupação. “Sabe-se, também, da perda de credibilidade internacional, que afeta diretamente os investimentos da iniciativa privada com mais robustez no País, e, como consequência, esse processo de desestatização pode não atingir os objetivos fundamentais do Programa Nacional de Desestatização.”

Os advogados Eliane Octaviano Martins e Antônio Lawand apontam ser importante que desestatizações se amparem em bases sólidas contratuais e decisões sedimentadas do Superior Tribunal de Justiça (STJ) e do Supremo Tribunal Federal (STF).

“Sempre há riscos nos processos de desestatização. Um deles refere-se ao mercado ficar muito concentrado na mão de poucos players, como aconteceu com telecomunicações. E o segundo é o contrato de concessão ser mal trabalhado em suas cláusulas de atualização, especialmente de tarifas para os usuários”, destacam Eliane e Lawand

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 15/08/2021

PORTO 360° – O DESAFIO SELECIONA CANDIDATOS NO SEGUNDO EPISÓDIO

Apresentador do programa, Maxwell Rodrigues acompanhou a seleção junto aos representantes de terminais portuários

Por: Redação

No segundo episódio do programa Porto 360° — O Desafio, no Grupo Tribuna, o apresentador Maxwell Rodrigues se reuniu com representantes de terminais portuários para acompanhar a seleção dos candidatos. Eles analisaram os vídeos enviados pelos 50 pré-selecionados para escolher os nove concorrentes que trabalharão na melhor resposta ao desafio proposto pelos executivos.

Dione Fagundes Gomes, da Strong/FGV, lembra que houve quase 400 inscrições. “Temos representantes de várias faixas etárias (...). Acho que isso vai trazer uma dinâmica muito interessante para o programa e vai enriquecer o produto final.” Rodrigues afirma ser “um grupo bastante forte”. “Vamos cruzar isso (compreender os desafios do Porto) com o entendimento das tecnologias emergentes”.



Eles analisaram os vídeos enviados pelos 50 pré-selecionados Foto: Alexander Ferraz/AT

“Surgirão muitas ideias e oportunidades até para aqueles que possam não vir a ser vencedores do reality”, pensa o mentor da Strong/FGV, Renato dos Santos.

Claudio Luna Scalize, gerente de RH da BTP, Meire Elen Rodrigues, analista de Atração de Talentos da Santos Brasil, e Lenilton Jordão, diretor de pessoas da DP World, também participaram da seleção dos candidatos. Mentor do Sebrae Santos, Márcio Cruz julga que a proposta do programa, inédita, é outro desafio a todos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/08/2021

PREFEITURA E EMPREGADOS DA AUTORIDADE PORTUÁRIA QUEREM DISCUTIR PLANO DE PRIVATIZAÇÃO DO PORTO

Segundo o prefeito de Santos, a Administração manifestou interesse em participar ativamente do processo

Por: Redação



Movimentação portuária responde por dois terços da arrecadação do ISSQN Foto: Luigi Bongiovanni/Arquivo/AT

O aprimoramento da relação Porto-Cidade, mais competitividade e capacidade operacional do cais santista estão entre as expectativas do prefeito de Santos, Rogério Santos (PSDB, foto), para a desestatização da administração portuária. Porém, as estimativas de

crescimento são pautadas, principalmente, pela expansão prevista no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), não com a concessão à iniciativa privada.

“O Poder Público municipal entende a necessidade de maiores competitividade e capacidade operacional, mas aliadas ao equilíbrio entre as demandas do Município e do Porto, com especial atenção à manutenção dos empregos, tendo em vista sua importância para a economia das famílias e do município”, afirmou Santos.

Segundo o prefeito, a Administração manifestou interesse em participar ativamente do processo de desestatização da administração portuária. E aguarda o período de consulta e audiência públicas para avaliar os planos do Governo Federal.

O prefeito mencionou que a movimentação portuária responde por dois terços da arrecadação do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN), que soma cerca de R\$ 600 milhões por ano.

“O Porto de Santos dispõe de áreas de expansão (...). Sua destinação a atividades portuárias, retroportuárias, logísticas e industriais potencializa aumento de arrecadação de tributos em todos os níveis de governo, além da geração de empregos mais bem qualificados e remunerados, que também incrementam a economia local”, destacou Rogério Santos.

Impacto social

Questionado sobre o impacto social da desestatização, Santos se preocupou com a qualificação profissional.

“O que se tem observado é que, à medida que a expansão e a otimização das atividades portuárias geram novos empregos, a modernização e a automatização das operações reduzem a demanda pela mão de obra convencional, o que já vem ocorrendo desde 1997. (...) Isso implica responsabilidade de todos os envolvidos no processo em qualificar a mão de obra convencional para atender as novas atividades portuárias, (...) como uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE).”

O prefeito de Santos também apontou a necessidade de obras de infraestrutura, mobilidade urbana e solução de passivos ambientais, que ficarão a cargo do futuro concessionário.

“Que haja a consolidação da condição de hub port de nosso complexo portuário. Isso favorece o incremento de empregos diretos e indiretos e de outros setores satélites (serviços, turismo de negócios)”, declarou.

Uma autoridade pública, com autonomia de gestão, capacidade de fiscalização e que ponha em prática as políticas públicas do setor. É isso que o Sindicato dos Empregados na Administração Portuária (Sindaport) defende para a gestão do Porto de Santos.

A entidade é contra o processo de desestatização da Autoridade Portuária de Santos (APS), atual nome da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp). Para o presidente do Sindaport, Everandy Cirino dos Santos (foto), o Porto precisa de obras de infraestrutura, principalmente nos acessos, e não de uma eventual empresa privada responsável pela gestão.

“Ou alguém conhece alguma autoridade de verdade que seja privada? Deve ser isenta de interesses financeiros e econômicos, o que fatalmente não vai ocorrer com a privatização da APS, que certamente terá por trás da privatização um grupo financeiro de algum setor portuário específico”, afirmou o sindicalista.

Para Cirino, mesmo sem a definição do modelo a ser adotado na desestatização da gestão do Porto de Santos, há muito mais pontos contrários do que favoráveis. Entre eles, estão perda de postos de trabalho, mais terceirização, redução dos ganhos dos trabalhadores a serem admitidos na nova empresa, menos benefícios nos acordos coletivos de trabalho e maior rotatividade na mão de obra direta da empresa.

Guarda Portuária

A segurança no Porto de Santos também preocupa o Sindaport. A Guarda Portuária responde pela fluidez no trânsito e pela gestão do acesso de pessoas e veículos na área portuária, com mais de 16 quilômetros de extensão e 45 quilômetros de vias públicas.

“Há o risco de que a terceirização reduza ou, até mesmo, elimine totalmente a mão de obra com empregados próprios da Autoridade Portuária. São vários exemplos, como na parte de manutenção, principalmente elétrica, na Usina Hidrelétrica de Itatinga; a fiscalização operacional, que envolve infraestrutura, meio ambiente e operações portuárias”, apontou.

Mesmo discordando da desestatização, o Sindaport pretende participar ativamente das mudanças que devem acontecer na empresa no ano que vem.

“A única maneira de manter os empregos na atual Autoridade Portuária é evitando a privatização, com a empresa continuando a ser pública. Mas também, se necessário, estamos abertos a um diálogo sério, podendo se discutir uma afirmou Everandy Cirino dos Santos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/08/2021

SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS DEFENDE PROJETO DE DESESTATIZAÇÃO

Plano não agrada toda a comunidade portuária

Por: Redação



Secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni Foto: Ministério da Infraestrutura/ Divulgação

Garantir uma gestão portuária eficiente, com a realização de investimentos em infraestrutura e modernização. A intenção do Governo Federal de desestatizar empresas como a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e a Autoridade

Portuária de Santos, novo nome da Companhia Docas do Estado de São Paulo, a Codesp, passa por esses pontos. Os leilões devem ser realizados neste ano e no próximo, respectivamente. Mas, apesar da boa intenção, o plano não agrada toda a comunidade portuária, e há temores de aumento de custos e desemprego de trabalhadores. Na entrevista a seguir, o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, defende o projeto

A desestatização de administrações portuárias entrou no radar do Governo Federal e se tornou um dos projetos prioritários deste ano. A pasta aponta a ineficiência da administração pública. Mas, por que desestatizar a Codesa e a Autoridade Portuária de Santos neste primeiro momento? Quais foram os principais problemas mapeados nas duas empresas?

A desestatização portuária é uma das alternativas de política pública a fim de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, com a alavancagem de investimentos na ampliação da infraestrutura do setor, proporcionando maior eficiência operacional e reduzindo custos aos usuários. Embora nos últimos anos tenham-se verificado avanços na operação e na exploração portuárias e o conseqüente aumento da movimentação de carga, há um cenário de descompasso entre a expansão da capacidade da infraestrutura portuária frente ao crescimento do setor. Dessa forma, os investimentos por parte da iniciativa privada nesses projetos se revelam como uma alternativa viável para a melhoria da qualidade dos serviços prestados e da eficiência operacional, fornecendo ao parceiro privado liberdade, flexibilidade e agilidade necessárias para que possa otimizar o uso desse espaço público e proceder às adaptações das operações de que o dinamismo dos fluxos de comércio necessita.

E por que a Codesa primeiro?

Para a definição do ativo portuário pioneiro para o processo de desestatização, foram avaliados alguns aspectos dos portos organizados. No caso da Codesa, dentre outros aspectos, foram considerados os seguintes: dimensão e complexidade do espaço; quantidade significativa de áreas operacionais disponíveis para novos projetos de arrendamento; necessidade de investimentos que dificilmente seriam supridos pelos recursos próprios da companhia e pelo Governo Federal; e uma situação financeira que permite a viabilidade econômica do projeto. De forma similar, também se avaliou o Porto Organizado de Santos, que, além das vantagens de um parceiro privado para realizar investimentos de relevantes monta financeira e complexidade, a transferência à iniciativa privada também traria ganhos de produtividade quanto à gestão, à eficiência e à celeridade nas compras e contratações necessárias às operações. Há, ainda, o

potencial de trazer importante experiência internacional em gestão portuária. Além disso, esse modelo possibilita que novas experiências de desenhos operacionais, gerenciais e tecnológicos para a gestão dos portos se consolidem no Brasil, incentivando o investimento em inovação por meio da concorrência entre portos e da melhoria contínua da eficiência operacional.

Diante dos problemas apontados, qual será a receita da iniciativa privada para garantir eficiência aos complexos portuários concedidos?

Considerando que o modelo aprovado foi o de alienação da Codesa associado à outorga do serviço público portuário — e que esse modelo, em avaliação preliminar, também deverá ser aplicado ao Porto de Santos —, a remuneração da concessionária se dará através de receitas tarifárias, decorrentes das operações inerentes à atividade portuária, como infraestruturas de acesso aquaviário, operacional e terrestre; instalações de acostagem; utilização de armazéns; e de uso de abrigo e de receitas não tarifárias referentes aos serviços prestados não cobertos pelas tarifas portuárias, o que se dará mediante preço, livremente estabelecido pelo concessionário, mas fiscalizada pela Antaq a fim de coibir eventual abuso.

Como o Ministério da Infraestrutura vê os temores e os apontamentos de operadores e trabalhadores que atuam no Porto de Vitória sobre o risco de aumento de tarifas ou fugas de cargas após a desestatização?

O modelo de concessão vai aumentar a competitividade dos portos de Vitória e Barra do Riacho, contribuindo para o aumento do volume de carga movimentada. Para tanto, a concessão contará com elementos regulatórios que limitam aumento de tarifas e incentivam a atração de cargas para o porto. Com isso, os principais serviços comuns aos usuários e ofertados pela administração do porto são cobertos por mecanismos de regulação. Embora a concessionária possa prestar serviços acessórios e complementares opcionais aos usuários, não será permitida qualquer outra cobrança tarifária que não esteja prevista em contrato para serviços portuários.

Haverá um teto?

Nos primeiros seis meses, a concessionária irá observar como teto tarifário para todas as tarifas os valores atualmente vigentes. As propostas tarifárias da concessionária deverão seguir boas práticas de precificação de infraestrutura e serviços portuários, bem como diretrizes expedidas pela Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), que tem o poder de suspender as alterações caso estejam em desacordo com as previsões contratuais ou se for identificado prejuízo aos usuários. O contrato prevê, ainda, o monitoramento de indicador relativo à disponibilidade de áreas operacionais no Porto de Vitória, com objetivo de aferir o efetivo uso das áreas disponíveis para operações portuárias, identificando se a administração do porto está atendendo as demandas dos usuários com regularidade.

Os mesmos temores são apontados em Santos, principalmente por causa dos investimentos que serão exigidos do novo concessionário, como a construção do túnel submerso entre Santos e Guarujá. Como tornar o negócio atrativo ao investidor privado? Como o administrador será remunerado?

A remuneração nos modelos de concessão em desenvolvimento pelo Governo Federal não difere, em linhas gerais, das formas usuais de remuneração de administradores de portos no mundo. Ou seja, o Porto deverá ser remunerado essencialmente por serviços e uso da infraestrutura de uso comum que é oferecida aos usuários do complexo, como acessos e berços de atracação, e pela locação de áreas operacionais contratadas com terminais portuários (landlord). Em 2020, a receita líquida do Porto de Santos atingiu R\$1,1 bilhão, com geração de caixa medida pelo Ebitda (lucros antes de juros, impostos, depreciação e amortização) de R\$500 milhões. As duas principais fontes de receita do Porto foram as tarifas de acesso aquaviário e as receitas patrimoniais de arrendamento. Com a existência de fontes diversificadas de recursos, a realização de investimentos no complexo portuário não dependerá de aumentos tarifários. Considerando os esperados ganhos de eficiência e o crescimento da movimentação ao longo do período da concessão, será possível compatibilizar grandes investimentos em melhoria da infraestrutura portuária com o retorno adequado de tais aplicações. Tal potencial para remunerar investimentos de grande porte qualifica o projeto junto aos investidores privados, tornando-o muito atrativo.

E quais são os cuidados que o Governo Federal tem tomado durante a modelagem para garantir que os projetos sejam bem sucedidos?

Na estruturação de cada processo de desestatização, deve ser assegurada a precificação adequada dos serviços portuários, incentivada a concorrência no mercado, garantidas a qualidade e a legalidade do processo de desestatização, alocando adequadamente seus riscos, consideradas as externalidades econômicas e sociais, bem como avaliada devidamente a viabilidade financeira da desestatização almejada. Para que todos esses pontos sejam assegurados, é fundamental a realização de estudos, no intuito de se adotar o modelo de exploração mais adequado para cada um dos projetos. Nesse sentido, para os projetos da Codesa e dos portos organizados de Santos e de São Sebastião, os estudos para a modelagem, coordenados pelo Minfra, contam com apoio do BNDES e consultorias especializadas no setor, que atuam em diferentes frentes de trabalho. Também é importante a realização de audiências públicas frequentes com a comunidade portuária para coletar sugestões e impressões sobre a modelagem, de forma a se ter um modelo construído a partir da interação com múltiplos stakeholders do Porto.

Há possibilidade de reversão da desestatização? Haverá acompanhamento da gestão ou algum tipo de indicador para garantir que os portos serão bem administrados durante a concessão?

Sim. No caso dos portos de Vitória e Barra do Riacho, inicialmente estão previstos seis indicadores principais que visam a acompanhar a disponibilidade e a qualidade da infraestrutura, a produtividade, o efetivo uso das áreas operacionais e aspectos de governança e sustentabilidade. Novos indicadores poderão ser propostos em processo quinquenal de revisão contratual. Quanto ao Porto de Santos, estes indicadores ainda estão em fase de elaboração. Assim como em outros setores de infraestrutura, a concessão dos portos organizados ocorre por tempo determinado e fixado contratualmente. Ao término da vigência do contrato de concessão, os ativos retornam à União, que poderá licitar um novo contrato de concessão ou reassumir a administração dos portos. O prazo fixado para o contrato de concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho é de 35 anos. É claro que o contrato trata da obrigação de critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, bem como de suas metas.

A desestatização da Codesa será um exemplo para a da SPA. Há pontos comuns nos dois processos? Quais?

O projeto de desestatização de Santos está em andamento e se encontra na fase de elaboração dos estudos e proposição de modelagem preliminar. Na sequência, será apresentada a todo o setor e à sociedade, através de processo de consulta pública. A modelagem que está sendo elaborada foi inicialmente inspirada no aprendizado que o projeto e as discussões da desestatização da Codesa trouxeram.

E quais serão os cronogramas dos dois processos? Quando devem ser realizados os leilões?

Com relação à Codesa, o processo está em fase adiantada, aguardando análise do projeto por parte do TCU, seguido do lançamento de edital e da realização de leilão ainda no fim de 2021 ou no início de 2022. Quanto ao Porto de Santos, como dito, o processo está em fase de estudos, com as etapas seguintes previstas para o próximo ano.

Quem são os potenciais investidores que poderão arrematar as duas empresas? Haverá restrições de participação? Quais?

A restrição de participação prevista para o certame relativo ao Porto de Vitória tem como objetivo garantir a diretriz de que a concessão do porto organizado ocorra com exploração indireta das áreas operacionais. Ou seja, que o administrador do porto não atue simultaneamente em operações portuárias ou explore terminais em área do porto ou usuários da infraestrutura do porto organizado. Os potenciais investidores incluem empresas nacionais e internacionais de concessões de infraestrutura, fundos de investimentos, operadores portuários e logísticos e autoridades portuárias. Em relação ao projeto de Santos, os critérios de participação no certame ainda estão em fase de elaboração.

O que será feito com as outorgas dos leilões das duas empresas? Quanto o Governo Federal espera arrecadar em cada um desses projetos?

Para a Codesa, o valor mínimo estabelecido a título de outorga pelo direito do contrato de concessão é de cerca de R\$ 697 milhões, com o pagamento de R\$ 479 milhões (mais um eventual ágio oferecido no leilão) à Codesa e à União no momento da celebração do contrato — o restante será pago em parcelas anuais. Esse pagamento da maior parte da outorga fixa em parcela única, juntamente com eventual ágio, reduz as chances de lances que podem inviabilizar o projeto, gerando um maior compromisso com o projeto por parte dos interessados no certame e proporcionando uma seleção de melhores players. Já para o Porto de Santos, os valores de outorga, sua forma de pagamento e sua destinação ainda estão em fase de definição.

Como será o período de transição de uma empresa pública para a privada? Como os contratos deverão ser adaptados às regras de Direito Privado?

Em relação ao Porto de Vitória, após a transferência das ações da União ao novo investidor, a companhia deixará de ser uma empresa pública, passando a se submeter integralmente ao regime de Direito Privado. As obrigações já assumidas pela Codesa em contratos com fornecedores e empregados não serão alteradas. A concessionária irá assumir imediatamente a posição da União, não remanescendo qualquer vínculo entre os arrendatários e o poder concedente. A concessionária deverá respeitar os termos e condições previstos nos contratos em vigor e observar procedimento previsto no contrato de concessão para adaptação e transição organizada.

Muito se falou sobre a expectativa de aportes de R\$ 1 bilhão nos portos do Espírito Santo. Mas, efetivamente, quais serão esses investimentos?

Há obras prioritárias em acessos ou infraestrutura? O investidor que arrematar a Codesa e a concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho deverá realizar investimentos totais mínimos de R\$783 milhões para recuperação estrutural e manutenção da infraestrutura dos portos ao longo do contrato de 35 anos. Deste montante, pelo menos R\$ 300 milhões são voltados à dragagem de manutenção do Porto de Vitória. O contrato contará, ainda, com mecanismo que permitirá a inclusão de futuros investimentos identificados pelo concessionário, em conjunto com usuários dos portos e o poder concedente.

E no Porto de Santos, quanto deve ser investido pelo novo concessionário? Como? Há obras prioritárias em acessos ou infraestrutura?

Os investimentos a serem definidos como obrigatórios para o futuro concessionário do Porto de Santos ainda estão em fase de análise. Porém, há uma estimativa inicial que já soma mais de R\$ 5 bilhões de investimentos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 15/08/2021

COMUNIDADE PORTUÁRIA ESPERA APRESENTAÇÃO DO NOVO MODELO DE GESTÃO DO CAIS SANTISTA

Comunidade portuária espera ser ouvida
Por: Redação

A comunidade do Porto de Santos aguarda a apresentação do novo modelo de gestão do cais santista ainda neste semestre. O plano do Governo Federal prevê o leilão da Autoridade Portuária de Santos (APS) no ano que vem. Mas o setor ainda vive a expectativa da divulgação de regras e de restrições de participação no processo e de obrigações do novo concessionário, como realizar investimentos.

A primeira etapa da desestatização da gestão do Porto de Santos foi concluída. Trata-se de um levantamento da situação da estatal, com um diagnóstico dos pontos fortes e fracos da empresa. Foi feito pelo consórcio Dagnl, contratado pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Liderado pela DTA Engenharia, ele conta com as empresas Alvarez e Marsal

Consultoria em Engenharia, Garin Infraestrutura Assessoria e Participações Ltda. e com os escritórios de advocacia Lobo & De Rizzo e Navarro Prado.

Até agora, pouco foi divulgado pelo Governo Federal sobre o processo, o que preocupa usuários do cais santista. Para o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, a modelagem deve dar maior visibilidade aos investimentos, garantia jurídica e regulação do setor.

“O formato que será implantado tem que contemplar um aumento de volume de carga, ser descentralizador, garantir melhoria de infraestrutura e logística, além de não ficar restrito a uma única empresa que detenham as decisões. Os demais operadores devem ser consultados e participativos, assim como os armadores que escalam os seus navios no Porto e os agentes marítimos que atuam como mandatários”, afirmou.

Segundo Roque, há uma concorrência entre os complexos portuários brasileiros, e os usuários de Santos se preocupam com possíveis aumentos de tarifas e custos. Caso isso aconteça, o cais santista pode perder cargas para outros portos. “Outra preocupação é sobre a modelagem que será concedida para dragagem, os critérios para a atracação dos navios e a quem caberá administrar, já que o Governo não fará mais investimentos na dragagem.”

Robustez

Para o presidente da Brasil Terminal Portuário (BTP), Ricardo Arten, a proposta de desestatização das companhias docas vai garantir mais eficiência para os portos, permitindo um ambiente de mais atração de investimentos. “Além disso, a privatização promove um ajuste financeiro nas contas públicas, sendo uma fonte de receita importante para o erário. É um verdadeiro antídoto contra o endividamento público, e dota a iniciativa privada de celeridade e desburocratização dos processos.”

Porém, o executivo adverte que, para funcionar, precisa ser um modelo robusto de concessão com um teor regulatório sólido que garanta, de forma prioritária, as mesmas condições de operação estabelecidas quando da celebração dos contratos pelos arrendatários — no caso de contratos atuais e vigentes. “Isso reflete em segurança jurídica não só para o concessionário da autoridade portuária, como para as empresas privadas que já investem em capital intensivo na operação portuária do maior Porto da América Latina.”

Terminais Privados

Para o presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, o setor considera “essencial” conhecer as regras que serão aplicadas na desestatização da Codesa antes da publicação do edital.

Para isso, entidades de classe esperam que os dados já apresentados ao Tribunal de Contas da União (TCU) sejam abertos para consulta.

Se preciso, processo poderá ser revertido

A desestatização é reversível e, até se tornar realidade, há o risco de paralisação do projeto. Mesmo assim, caso conclua o plano, o Governo Federal deverá concentrar esforços na regulação das atividades do novo concessionário.

“A possibilidade de reversão existe, ou melhor, de paralisação do projeto por falta de sustentação política. Assistimos no passado com os Correios e, recentemente, com a Eletrobras, cujo resultado foi deveras duvidoso e sua privatização não trará os benefícios esperados. O risco político é grande, ainda mais em um momento conturbado como o que vivemos e às vésperas de um ano eleitoral”, afirmou o advogado Thiago Miller.

O advogado Marcelo Sammarco (foto) adverte que a reversão de um processo desse porte é morosa. “(O tempo de concessão) É um prazo adequado para tornar o ativo atraente para aos olhos dos potenciais concorrentes do leilão em termos de viabilidade financeira do projeto e do

respectivo cashback (retorno do investimento), mas, ao mesmo tempo, não comporta equívocos, na medida em que a reversão para o modelo atual poderá levar bastante tempo.”

Para o advogado Antônio Lawand, é possível a reversão de um contrato administrativo de concessão à iniciativa privada. Porém, as regras devem conter essa possibilidade, com prioridade à prestação do serviço. “Ainda que seja uma concessão trabalhada com regras especiais pela nova Lei de Portos, (...) há sempre (a possibilidade de reverter a desestatização), por má prestação de serviço, infrações reiteradas (...), e isso tem de ser muito bem construído no contrato através de decisões sedimentadas no STJ (Superior Tribunal de Justiça) e no STF (Supremo Tribunal Federal).”

De acordo com a advogada Daniella Revoredo, especialista em Direito Marítimo e Portuário, há exemplos de empresas que voltaram ao Poder Público após crises. Um deles, em Itu (SP), em que a Prefeitura reassumiu o serviço de saneamento básico “após dez anos de concessão e várias crises hídricas”.

Cuidados

Uma regulação eficiente é a maior arma do Governo para garantir uma boa prestação do serviço de administração portuária, mesmo que ela seja desestatizada. “Não faltará fiscalização, na minha opinião, haja vista a quantidade de atores envolvidos (terminais privados, arrendatários, operadores e intervenientes). Mas a capacidade e o tempo de resposta me preocupam, particularmente”, afirmou Miller.

A mesma questão é levantada por Daniella. A advogada aponta haver mecanismos de controle de desempenho de concessionárias por meio de agências reguladoras. Cita, porém, um caso emblemático do Porto de Santos em demora no tempo de resposta. Trata-se do imbróglie envolvendo o Grupo Libra.

“Ao final de longas batalhas jurídicas por 25 anos, a Libra não teve êxito no seu intento, encerrando sua trajetória no Porto, causando diminuição de berços para a atracação containerizada, acarretando desemprego de muitas pessoas e deixando uma dívida bilionária para o Porto de Santos”, detalhou.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/08/2021

CODESA DEVE IR A LEILÃO NESTE ANO

Resta autorização do TCU para que se privatize a estatal. Governo espera R\$ 1 bi em investimentos

Por: Redação



O Ministério da Infraestrutura calcula que a desestatização da Codesa gerará receita de R\$ 480 milhões em outorgas fixas e R\$ 770 milhões em outorgas variáveis
Foto: Divulgação/Codesa

Ainda neste ano, deve ocorrer o leilão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). Falta, apenas, a aprovação do Tribunal de Contas da União (TCU) para a publicação do

edital. Com a concessão, o Governo Federal pretende garantir investimentos de mais de R\$ 1 bilhão no porto capixaba nos próximos anos.

O modelo adotado é híbrido, conhecido como landlord privado. Nele, o porto continuará pertencendo à União, mas com gestão privada e regulação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que terá a palavra final sobre mudanças nas regras.

No mundo, o modelo mais utilizado é o landlord clássico: a infraestrutura do porto é provida pelo Estado, e ao setor privado cabem melhorar a infraestrutura e realizar operações portuárias, por meio de arrendamentos (concessões).

Assinada pelos ministros da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, e da Economia, Paulo Guedes, a Resolução 188 do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) prevê a desestatização “mediante a alienação da totalidade das ações detidas pela União no capital social da Codesa”, que administra os portos organizados de Vitória e Barra do Riacho, no Espírito Santo (ES).

O contrato de concessão valerá por 35 anos, prorrogável por mais cinco, a critério do poder concedente. Abrangerá a administração do porto e a exploração indireta das instalações. A resolução veda a exploração direta das estruturas.

O Ministério da Infraestrutura calcula que a desestatização da Codesa gerará receita de R\$ 480 milhões em outorgas fixas e R\$ 770 milhões em outorgas variáveis — a serem pagas em 25 anos. Também se esperam dividendos de R\$ 480 milhões ao longo de 35 anos — uma espécie de divisão de lucros que o Governo Federal receberá de quem arrematar a Codesa.

Antes de se firmar o contrato de concessão, a empresa escolhida terá de pagar o valor ofertado no leilão a ser promovido pelo Governo. Vencerá a que oferecer o maior valor de outorga.

Detalhes

Com a transferência do controle acionário, a Codesa deverá aumentar o capital social mediante recursos transferidos pela União em exercícios passados.

Além disso, se oferecerá o direito de compra de ações detidas pela União (equivalentes a 10%) aos empregados e aposentados da Codesa, antes da venda para o licitante vencedor.

Também estão previstas regras para a transição dos atuais empregados da Codesa, como a vedação de demissão sem justa causa pelo período de 12 meses. Outro ponto: a necessidade de contribuir com verba de fiscalização para a Antaq.

Contrato permitirá mais aportes no complexo

Além da previsão de R\$ 1 bilhão em investimentos, o contrato de concessão terá um mecanismo que permitirá incluir futuros aportes identificados pelo concessionário, em conjunto com usuários dos portos e o Governo Federal.

Como no Porto de Santos, os acessos aos portos de Vitória e Barra do Riacho preocupam usuários dentro e fora do porto organizado. Por isso, investimentos em dragagem de manutenção devem somar, pelo menos, R\$ 300 milhões.

Em Barra do Riacho, há um complexo privado que reúne empresas que usam infraestrutura aquaviária. Para o presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, essas instalações poderão se beneficiar da desestatização.

“Nós precisamos melhorar a eficiência da gestão. Tem que ser ágil na manutenção, no balizamento, no VTMIS (auxílio à navegação), na dragagem. Ele tem que montar um serviço de infraestrutura eficiente para que as nossas operações tenham competitividade”, afirmou o presidente da ATP.

Também há temores quanto ao retorno de investimentos do concessionário. “Se vier com aumento de custos para os terminais, isso não é aceitável.”

Segundo o Ministério da Infraestrutura, o investidor que arrematar a Codesa e a concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho deverá investir pelo menos R\$ 783 milhões para recuperação estrutural e manutenção da infraestrutura dos portos durante 35 anos.

O diretor de Negócios do Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo (Bandes), Marcos Kneip Navarro (foto), vê com otimismo a possibilidade de investimento, principalmente na conexão com estados vizinhos, como Minas Gerais.

Governo quer atrair nacionais e estrangeiras

Empresas nacionais e internacionais que atuam em concessões de infraestruturas, fundos de investimentos, operadores portuários e logísticos estão na lista de possíveis investidores na disputa pela Codesa, diz o Ministério da Infraestrutura. Porém, restrições à participação preocupam o setor.

Pelos valores das outorgas (leia nesta página), é previsível que a empresa seja arrematada por um grande grupo econômico. “Defendo a participação majoritária nos consórcios de representantes que atuam no setor, limitando a participação de especuladores a posições minoritárias na composição dos consórcios”, afirmou o diretor-presidente da Companhia Portuária Vila Velha (CPVV), Edmundo Finamore Ferraz.

Será vedada a participação individual de pessoas jurídicas arrendatárias de áreas nos portos ou detentoras de contratos de adesão com instalação no complexo portuário. Mas essas empresas poderão participar como membros de consórcios proponentes, desde que não controlem mais de 15% do consórcio — ou a soma de sua participação não supere 40%.

Para o especialista do Conselho de Infraestrutura da Federação das Indústrias do Espírito Santo (Findes), Romeu Rodrigues, o edital deveria prever maior participação de arrendatários no grupo que vai disputar a Codesa, para que pudessem “ter mais voz na administração da empresa (...). Como ficou o edital, arrendatários atuais devem se interessar em se unir a fundos de investimento para participar do leilão”, afirmou o executivo da Findes.

Para ele, há uma receita para tornar o leilão atrativo à iniciativa privada. Os primeiros itens são estudos econômicos e ambientais bem elaborados, com a aprovação de órgãos licenciadores, para se conseguirem, pelo menos, as licenças prévias, a fim de que os concessionários iniciem obras de imediato.

“Talvez mais importante, garantir a segurança jurídica dos atos, preservando a continuidade de contratos em vigor. Por último, prever financiamento desburocratizado aos concessionários, para que possam investir nas melhorias necessárias, que são o objetivo final desses processos”, destacou Rodrigues.

As restrições à participação também preocupam o presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa. “O processo fala da participação de operadores e de TUPs (terminais de uso privado), mas vai ser fixado um percentual que ainda não divulgaram para a gente”, afirmou Barbosa.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/08/2021

TRABALHADORES TEMEM MIGRAÇÃO DE CARGAS COM DESESTATIZAÇÃO DA CODESA

A categoria defende a manutenção de empregos

Por: Redação



Trabalhadores temem que o processo resulte em migração de cargas para outros complexos portuários Foto: Divulgação/Codesa

Para os trabalhadores portuários que atuam em Vitória, o ideal seria que o Estado tivesse prioridade na concessão da Codesa. A categoria defende a manutenção de empregos e teme que o processo resulte em migração de cargas para outros complexos

portuários.

“O estado capixaba ficará refém de algum tipo de oligopólio e monopólio. Isso vai tirar a nossa autonomia, e haverá a migração de cargas do Espírito Santo para outros estados, trazendo como consequência a falta de emprego para trabalhadores que atuam na área portuária”, afirma o presidente do Sindicato Unificado da Orla Portuária do Espírito Santo (Suport), Ernani Pereira Pinto.

Conforme o sindicalista, os portuários concursados exigem tratamento idêntico ao que se dá aos empregados concursados de outras estatais federais, como a Infraero.

“Além disso, a desestatização tende a alterar o regime de contratação da mão de obra avulsa, em especial quando não existir mais berço público (término da exclusividade) a partir de 2025. Nossa proposta é que o Governo registre que as empresas privadas serão obrigadas a contratar a mão de obra avulsa durante todo o período de concessão dos bens públicos”, afirmou Pinto.

Segundo o presidente do Suport, trabalhadores do País se uniram e criaram o Fórum Permanente Portuário (FPP), que se reúne semanalmente para tratar da desestatização da Codesa, por não terem participado da definição do futuro modelo de gestão do complexo.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/08/2021

EMPRESÁRIOS E TRABALHADORES DA CODESA DIZEM TER FALTADO DEBATE SOBRE DESESTATIZAÇÃO

Grupos temem efeitos sociais e econômicos

Por: Redação



Para os líderes das duas entidades, faltou debate entre o Governo Federal e os envolvidos na atividade portuária Foto: Divulgação/Codesa

Quando o assunto é a desestatização da Codesa, operadores e trabalhadores portuários têm as mesmas expectativas. E elas não são boas: alta de tarifas portuárias, fechamento de pequenas empresas importadoras e exportadoras, evasão de

empresas e desemprego.

Assim dizem os trabalhadores que atuam no Porto de Vitória e são representados pelo Sindicato Unificado da Orla Portuária do Espírito Santo (Suport). E, também, a maioria das empresas abrangidas pelo Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Espírito Santo (Sindiopes).

Para os líderes das duas entidades, faltou debate entre o Governo Federal e os envolvidos na atividade portuária no Espírito Santo. “Até houve uma série de reuniões com operadores, terminais e entidades no início do processo, porém, apenas para a reunião de informações pela consultoria contratada e pela diretoria da Codesa”, afirmou o presidente do Sindiope, Roberto Garofalo.

A entidade representa operadores portuários de berços públicos, os arrendatários de terminais públicos e os terminais de uso privado.

Segundo o executivo, a desestatização, “na forma que vem sendo imposta, trará sérios e irreparáveis prejuízos para o setor portuário capixaba”.

Entre os trabalhadores, se pensa que a atividade ficará refém de algum tipo de oligopólio ou monopólio. Por isso, a defesa é de que o Estado tivesse prioridade na concessão da Codesa, mantendo o porto público, porém, estadualizado.

De acordo com o presidente do Suport, Ernani Pereira Pinto, hoje, são cerca de 300 funcionários concursados da Codesa e 1,8 mil avulsos do Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo-ES). Todos são representados pela entidade.

“A competitividade pode abrir espaço para buscar mais cargas. No entanto, é preciso proteção aos direitos dos trabalhadores (...). Pelo contrário, até agora foram feitas demissões de concursados, aumento de cargos comissionados e não há qualquer garantia de manutenção dos trabalhadores da Codesa em algum órgão público.”

Gestão

Para Garofalo, a grande vantagem do processo de desestatização é a retirada da interferência política na gestão portuária. Porém, isso mostra que o problema é a qualidade da gestão.

Os dois sindicalistas apontam o risco de fechamento de empresas e de concentração da atividade nas mãos de grupos econômicos, como os armadores.

Indústria e terminais são otimistas

Gestão profissional, mais eficiência em decisões e novos investimentos em infraestrutura. São as vantagens listadas por empresários que apoiam a desestatização da Codesa. Mesmo com preocupações relacionadas ao modelo de administração do porto de Vitória, há quem garanta que a privatização é o melhor para o desenvolvimento do complexo portuário.

Para o especialista do Conselho de Infraestrutura da Federação das Indústrias do Espírito Santo (Findes), Romeu Rodrigues, não há dúvida de que a administração privada é mais eficiente do que a pública.

“Apesar de algum avanço recente, entendemos que é possível evoluir mais com relação às limitações de tamanho e calado dos navios operados. (...) O processo lançado pelo Governo Federal tem ouvido os setores interessados, embora nem sempre acolhendo as sugestões de melhoria. Mas acreditamos que o resultado será positivo”, destacou o executivo da Findes.

A mesma opinião tem o diretor-presidente da Companhia Portuária Vila Velha (CPVV), Edmundo Finamore Ferraz. Segundo ele, a Codesa sairá das “amarras do sistema público” e passará a ter a agilidade do setor privado.

O CPVV é o primeiro terminal portuário privativo do Brasil, inaugurado em 2000. O terminal, do Grupo Coimex, atende às operações de exploração e produção de petróleo, mantendo grande volume de atracções e serviços prestados para essa indústria. “Tudo mudará para melhor, a começar pela escolha dos futuros gestores, que deixará de ser feita pelo apadrinhamento político para ser por mérito e competências. Sobre as tarifas, minha opinião é que, no médio prazo, cairão, pois os custos ocultos serão extirpados.”

Outro terminal privado, o Imetame, defende a desestatização. Em nota, destacou que “os portos precisam de eficiência e, para isso, ter velocidade em tomadas de decisão, aplicação de recursos, investimentos e uma gestão alinhada com as práticas de mercado em qualidade, governança e sustentabilidade”.

Temores

Para o especialista da Findes, há preocupações com a garantia de continuidade dos contratos, que terão de migrar para uma relação privada. Também se teme o aumento de tarifas. “De modo geral, esperam-se simplificação e mais agilidade”, afirmou Rodrigues. A Imetame salientou que, na desestatização, o maior cuidado deve ser com os passivos da Codesa.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/08/2021

BANCO DE DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO DIZ QUE SETOR PRODUTIVO GANHARÁ COM PORTO PRIVADO

Espírito Santo oferece incentivo fiscal para atrair a empresas do setor industrial, válido até 2032

Por: Redação



“A ideia é ter maior condição de competitividade”, afirma o diretor de Negócios do Bandes, Marcos Kneip Navarro Foto: Divulgação/Codesa

Maior competitividade para a indústria e o setor produtivo do Estado e melhora no ambiente de negócios em infraestrutura. São as principais expectativas do Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo (Bandes) com a desestatização da Codesa.

“A ideia é ter maior condição de competitividade”, afirma o diretor de Negócios do Bandes, Marcos Kneip Navarro. Ele antevê investimentos no complexo portuário capixaba e na hinterlândia, que inclui o Estado de Minas Gerais. “Na parte de acessos, serão investidos mais de R\$ 300 milhões, e isso trará mais eficiência para o porto.”

Mesmo com a expectativa positiva, a manutenção dos empregos portuários e a sobrevivência de pequenos importadores e exportadores são preocupações do Bandes. Mas, segundo Navarro, as questões foram endereçadas ao Ministério da Infraestrutura e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Incentivos

O Espírito Santo oferece incentivo fiscal para atrair a empresas do setor industrial, válido até 2032. Mas, segundo o diretor do Bandes, não há expectativa de que novos regimes tributários sejam oferecidos.

Para Navarro, “não adianta ter só o benefício. Tem que ter um bom ambiente de negócios, e os incentivos fazem parte desse pacote. Mas você precisa, por exemplo, de agilidade no desembarço. Hoje, o Porto do Espírito Santo tem excelência no desembarço de veículos, de aeronaves. É muito eficiente também na questão de embarque e desembarque de café, rocha

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/08/2021

ANTAQ ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA LEILÃO DE ÁREA NO PORTO DE SANTOS

Local deverá ter um terminal dedicado à modernização e à armazenagem de granéis sólidos minerais

Por: Redação

Um novo arrendamento está sendo preparado para o Porto de Santos. Na próxima quarta-feira (18), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) abrirá a consulta pública para o leilão da área STS 53, que fica em Outeirinhos. No local, deve ser implantado um terminal dedicado à movimentação e à armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos, e mais de R\$ 650 milhões serão investidos.

Segundo o Ministério da Infraestrutura, a área do STS 53 é composta por dois terrenos distintos, um adjacente ao cais e outro na retroárea. No total, conta com 87.981 metros quadrados de área. O lote está em uma região destinada à movimentação de granéis sólidos minerais, de acordo com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos.

A pasta explica que a instalação do terminal ocorrerá em duas fases, com investimentos previstos de mais de R\$ 658 milhões, que prepararão o espaço para movimentar até 5,1 milhões ao ano em sua fase final.



R\$ 658 milhões deverão ser investidos na área STS 53, em Outeirinhos Foto: Divulgação/SPA

A comunidade portuária poderá contribuir enviando sugestões, críticas ou apontamentos ao processo até o 1º de outubro. Basta acessar o site da agência reguladora onde estarão as minutas jurídicas e os documentos técnicos do STS 53.

O processo de arrendamento também vai ter audiência pública, etapa que integra o período de consulta. Ainda não foram definidos data, horário e local, nem se será presencial ou semipresencial (com possibilidade de participação pela internet). Esta última condição vai depender das restrições impostas pela pandemia.

As contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos do formulário eletrônico. De acordo com a Antaq, será permitido enviar mapas, plantas ou fotos apenas para o e-mail anexo_audiencia182021@antag.gov.br. É necessária a identificação do contribuinte, e a mensagem deve ser encaminhada dentro do prazo estipulado.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/08/2021

USUÁRIOS DO PORTO PEDEM VISTORIA MAIS ÁGIL EM NAVIOS CARGUEIROS

Anvisa faz inspeções para obtenção de Livre Prática em horário limitado; Autoridade Portuária ajusta normas

Por: Fernanda Balbino



Armazém de granéis líquidos na Alemoa Foto: Carlos Nogueira/Arquivo AT

A limitação de horários para inspeção de navios pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) é, há anos, uma preocupação constante dos usuários do Porto de Santos porque gera atrasos e prejuízos. Agora, com a possibilidade da edição de normas de produtividade por parte da

Autoridade Portuária de Santos, a questão ganhou importância. Por isso, usuários voltam a pedir que os cargueiros sejam vistoriados com mais agilidade ou após o início das operações.

A questão é levantada pelo diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque. Segundo ele, as inspeções para obtenção da Livre Prática — documento que autoriza o início das operações portuárias — só ocorrem até às 16 horas.

“As consequências são o navio ficar inoperante e pagando a atracação, além de prejudicar os exportadores e importadores com a incidência de demurrage com essa sobre-estadia desnecessária, elevando o Custo Brasil e acarretando falta de competitividade com outros players nacionais e internacionais e com outros portos ao redor da costa brasileira”, afirma Roque.

Diversos relatos já foram encaminhados à cúpula da Anvisa, em diversas gestões. E, também, a fóruns como a Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (Conaportos). Segundo o executivo, há casos em que o navio atraca à tarde e a inspeção é no dia seguinte.

Sabemos que o número de servidores é incompatível com a demanda existente no Porto de Santos e que não há, no momento, qualquer possibilidade de concurso público para corrigir essa distorção, o que acaba sobrecarregando os funcionários do posto local.”

Usuários do cais santista pedem que os navios que precisam de inspeção sanitária possam atracar e operar, com vistoria no dia seguinte. Para isso, segundo Roque, é preciso considerar as informações da Declaração Marítima de Saúde, desde que não seja relatada doença a bordo.

“Costumamos ressaltar que esse procedimento não ocorre nos navios de passageiros, visto que, se houver atraso é a única carga que fala, reclama, grita e aciona a imprensa. Esse procedimento demonstra que as inspeções podem ser realizadas também nos navios de carga, além do horário previsto, o que não acontece”, declara o presidente.

Nova norma

Segundo Roque, a APS trabalha na edição de uma nova norma. Ela se refere só às operações com graneis líquidos nos berços da Alemoa e da Ilha Barnabé, na Área Continental.

“A NAP (norma da Autoridade Portuária) contempla uma calculadora (prancha) para a análise de produtividade, e entendemos que deverá haver a colaboração da Anvisa na apreciação do pleito, que sempre foi efetuado, porém, nunca foi acordado.”

Anvisa diz emitir documento em 4 horas

O tempo médio entre a solicitação e a emissão de certificados de Livre Prática é de quatro horas e oito minutos. A informação é da Anvisa. Com relação à necessidade de inspeções antes das operações, o órgão regulador destaca se tratar de determinação legal.

Ela consta na Resolução 72, de 2009. “A concessão de tal autorização depende da avaliação das condições operacionais e higiênico-sanitárias da embarcação e do estado de saúde dos viajantes das embarcações, minimizando, assim, a entrada de riscos nos portos, que são pontos de entrada no País. (...) Tal autorização pode ser solicitada pela embarcação entre 48 horas e 24 horas antes de o navio chegar ao Porto”, menciona a Anvisa, em nota.

A agência esclarece que o posto portuário de Santos funciona todos os dias da semana, das 7 às 19 horas. As inspeções físicas em embarcações são, preferencialmente, à luz do dia, para segurança da operação.

O órgão relata que, até 27 de julho, o Posto Portuário da Anvisa em Santos emitiu 2.671 Certificados de Livre Prática — autorização para as embarcações operarem embarque e desembarque de viajantes, cargas ou suprimentos. Somente em junho, foram expedidos 349.



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ ATUA PARA COIBIR REAJUSTE ILEGAL DE PREÇO EM TRAVESSIA NO AMAZONAS

Unidade Regional de Manaus está realizando ações no trecho entre Manaus e Careiro da Várzea Compartilhe:



Fiscais da ANTAQ na travessia: ação contra reajuste de preço

A ANTAQ, por meio de sua Unidade Regional de Manaus, está realizando fiscalização na travessia – em diretriz da Rodovia BR-319/AM – entre Manaus e Careiro da Várzea (AM). O objetivo principal é determinar que as empresas prestadoras desse serviço suspendam o reajuste de preços não autorizados pela Agência.

A decisão de suspender o aumento da tarifa aconteceu porque essa travessia se enquadra no nível de “mercado crítico”. “Esse é o nível de mercado mais sensível e sujeito ao maior acompanhamento da ANTAQ”, explicou Luciano Moreira, chefe da Unidade Regional de Manaus.

Mercado crítico é o extremo da ausência de livre concorrência

e da elevada necessidade dos serviços prestados aos cidadãos

As ações fiscalizatórias da ANTAQ, que estão contando com o apoio da Marinha do Brasil e do Procon Amazonas, começaram em 13 de agosto e continuarão até que todos os regulados estejam cumprindo na íntegra a determinação da ANTAQ. “Caso algum regulado se negue a cumprir imediatamente a determinação da Agência, será instaurado procedimento sancionador em desfavor da empresa e será lavrado o auto de infração”, garantiu Moreira, informando que todas as 44 empresas que prestam esse serviço aumentaram simultaneamente os preços.

Antes do reajuste, as empresas cobravam R\$ 11,00 para realizar o transporte, sendo aprovado pela ANTAQ o preço-teto de R\$ 11,65. Após o reajuste, passaram a cobrar R\$ 13,00 por pessoa.

“A situação está voltando ao normal. Os fiscais da Unidade de Manaus não irão descansar até que todas as empresas se adequem à determinação da ANTAQ e suspendam o reajuste do preço da travessia Manaus/Careiro da Várzea”

Luciano Moreira

Vale lembrar que todas as empresas foram devidamente oficiadas e informadas. A ANTAQ emitiu o comunicado no início do ano. No texto, está explícita a decisão de que o aumento do preço da travessia é ilegal se houver a situação de mercado crítico.

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: 17/08/2021



ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE OGMO

Interessados podem contribuir até 18 de agosto

A ANTAQ realizou, nesta segunda-feira (16), a audiência pública virtual nº 15/2021-ANTAQ, voltada ao aprimoramento do Tema 3.3 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021: Regulação dos Órgãos de Gestão de Mão de Obra (OGMO) do trabalho portuário avulso. A Diretoria da Agência participou da abertura da reunião e ressaltou a importância da participação da sociedade.

A consulta pública ficará aberta até 18 de agosto. As minutas jurídicas e os documentos técnicos relativos a esta consulta pública estão disponíveis no seguinte endereço eletrônico: <https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/participacao-social/>.

Saiba mais informações em gov.br/antag. Clique em “Participação Social” e depois em “Audiência Pública nº 15/2021”.

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: 17/08/2021

ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA VIRTUAL SOBRE REGULAÇÃO DOS ÓRGÃOS DE GESTÃO DE MÃO DE OBRA DO TRABALHO PORTUÁRIO AVULSO

A audiência pública virtual acontece hoje (16) a partir das 15h. O link de transmissão é: <https://youtu.be/M7DUOM5BvNE>

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ realiza nesta segunda-feira (16), a partir das 15h, a audiência pública virtual nº 15/2021-ANTAQ, voltada ao aprimoramento do Tema 3.3 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021: Regulação dos Órgãos de Gestão de Mão de Obra (OGMO) do trabalho portuário avulso.

A audiência terá início às 15h e término quando da manifestação do último credenciado, sendo 18h o horário limite para encerramento. O link de transmissão é: <https://youtu.be/M7DUOM5BvNE>.

A dinâmica da audiência pública virtual será a seguinte:

- Toda a sessão virtual será transmitida via streaming a toda a Internet, gravada e disponibilizada no canal da ANTAQ no "Youtube";
- Não é necessária inscrição para assistir a Audiência Pública;
- Os interessados em manifestar-se na audiência deverão se inscrever pelo aplicativo de mensagens "Whatsapp" no número (61) 2029-6940. O período de inscrição será das 10h às 14h do dia 16 de agosto de 2021;
- Os interessados poderão enviar sua contribuição por vídeo, áudio ou até mesmo por escrito no "Whatsapp";
- Os interessados também poderão se manifestar 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;
- e, Em caso de problemas computacionais para utilização da ferramenta "ZOOM", será realizada uma segunda tentativa de conexão ao final de todas as contribuições ou o interessado poderá encaminhar sua contribuição pelo "Whatsapp".

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: 17/08/2021



PORTAL PORTO GENTE

CRISE HÍDRICA É CONJUNTURAL, DIZ ASSOCIAÇÃO EMPRESARIAL

Assessoria de Comunicação

O Brasil vive a pior seca dos últimos 91 anos. Os reservatórios estão em declínio, principalmente os da região Sudeste. Diante dessa crise hídrica, a justificativa tem sido a de que o período chuvoso foi insuficiente para abastecer as bacias hidroelétricas. Sem o despacho térmico a situação poderia estar muito mais desconfortável, com possível racionamento de água.



Crise hídrica

O presidente da Associação Brasileira de PCHs e CGHs (Abrapch) Paulo Arbex, comenta que o problema é conjuntural. “A crise é de gestão e não de recursos hídricos”, disse ele. Não há falta de água no Brasil, existe deficiência de reservatórios, que não foram projetados anteriormente e nem dimensionados para atender a

demanda.

Em outros países como, por exemplo, a China há 23 mil hidroelétricas e 47 mil reservatórios e outros 24 mil para irrigação, abastecimento de água à população etc. A Alemanha tem 7 mil e 300 hidroelétricas, sendo que a hidroenergia é prioridade nacional. A Noruega gera 94% de sua energia por meio de hidroelétricas. Todas essas economias demonstram que é possível atender o mundo com hidroenergia.

Os dados mais recentes sobre capacidade instalada e geração de energia divulgados pelo Operador Nacional do Sistema (ONS) e pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), confirmam que as hidroelétricas são a fonte que mais geram energia no país. No primeiro semestre de 2021, as fontes hidráulicas entregaram 72,6% de todos os MWh consumidos no Brasil.

No período de 2019 a 2021, as hidros entregaram no pior ano, 71% e no melhor ano, 95,3% de todos os MWh consumidos no país. Todas as outras fontes somadas (térmicas a gás, a diesel, a óleo, carvão, biomassa, eólicas, solares e nucleares) entregaram um máximo de 29% dos MWh consumidos e um mínimo de 4,7%.

Arbex explica que o Brasil tem o segundo maior potencial hídrico do mundo, 12% da água doce do planeta, e possui apenas 1500 hidroelétricas com questionamentos se esse número não é muito para o país.

Toda a problemática que está sendo discutida atualmente não é nova, há mais de 20 anos já se sabe que faltam reservatórios. Nesse período, o Brasil construiu térmicas para dar segurança ao sistema elétrico brasileiro. Atualmente, existem quase 45 mil MW de térmicas. Contudo, a

carga oscila entre 50 e 70, ou seja, não deveria existir nenhum problema com essa estiagem que estamos enfrentando, se essas térmicas fossem acionadas. O problema seria o custo, pois são mais caras que as hidros, mas não haveria racionamento, diz ainda Arbex.

Exceto as nucleares, todas as outras fontes geram menos que sua porcentagem da capacidade instalada.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 17/08/2021

A HORA H DA INOVAÇÃO DOS PORTOS BRASILEIROS

Editorial Portogente

Reformar os portos brasileiros é viabilizar grandes fluxos ágeis de mercadorias, de forma sustentável

Por tantas razões, convém refletir a iniciativa do presidente americano Joe Biden em investir US\$ 17 bilhões em infraestrutura, de portos. Desta forma irá, principalmente, eliminar gargalos e fomentar sustentabilidade nesses pontos de transição modal, tão essenciais à economia americana. No Brasil, essa realidade é muito distante dos nossos portos. Posto que, os investimentos portuários são atraídos, ainda, com segurança Insuficiente.

Contudo, os argumentos de Biden são adequados também aos portos brasileiros: “nossos portos e hidrovias precisam de reparos e reimaginação”. Mundialmente, os portos vêm sendo inovados por um novo pensamento logístico, que acontece no mesmo grau da transição do sistema feudal ao capitalismo. O potencial desse processo é abordado com talentosa literatura tecnológica pelo engenheiro Frederico Bussinger, no artigo Automação Portuária.

Se considerarmos o compromisso de campanha presidencial em 2018, de que os portos brasileiros alcançariam o patamar dos asiáticos, o que se assiste está muito distante dessa realidade. No clima político tenso que vive o País, com incertezas em um crescendo e muito prejudiciais. Além de tudo, restando menos de um ano e meio de mandato. Portanto, é hora de fazer agendas atendendo às prioridades.

Ainda que o Brasil não tenha a capacidade financeira dos EUA para realizar a reforma dos seus portos, não carece de competências que, bem alocadas, podem fazer uma nova abertura exitosa dos seus portos, para a sua produção competir no novo comércio internacional. Como resultado de uma gestão na qual luzes nos ajudam a enxergar e nos orientam para ações corretas de produção de resultados. Um caminho implacável, cujo inverso é mais crise.

Pelos portos passarão as soluções para a economia nacional. Eliminar barreiras e promover produtividade - de recursos e do capital -, premissas na busca dos patamares desejados, é desafio complexo, de muitos interesses e exigências. Cabe ao Brasil inovar, como fez no século XIX, ao promover a transição de paradigma dos portos do Rio de Janeiro e de Santos, dos trapiches para os cais

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 17/08/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

VLI ABRE INSCRIÇÕES PARA O SEU PROGRAMA DE TRAINEE 2022

Informação: Santaportal (17 de agosto de 2021)



Foto: VLI / Divulgação

A VLI, companhia de soluções logísticas que opera terminais, ferrovias e portos, abre nesta segunda-feira (dia 16), as inscrições para seu Programa de Trainee 2022, voltado para formação das futuras lideranças da companhia. O processo seletivo será totalmente digital e os interessados de todo o país têm até dia 15 de setembro para se inscreverem no site.

Os selecionados serão contratados no regime celetista e terão como benefícios: cartão-refeição e vale-alimentação; vale-transporte e/ou ônibus fretado (dependendo da localização em que irá trabalhar); assistência médica e odontológica; Gympass (plataforma de academias, com foco em sua saúde e bem-estar); plano de desenvolvimento profissional que conta com formação técnica e aprofundamento no negócio da companhia (por meio da Universidade Corporativa); cesta de Natal; modelo híbrido de trabalho (home office em alguns dias da semana), além de uma rede de descontos em várias lojas, restaurantes, salões e outros.

A supervisora de Atração e Seleção da VLI, Kenya Consceição, ressalta que a VLI é uma empresa dinâmica, atenta às novas tendências do mundo digital, que valoriza seu time, acredita no potencial dos jovens, investe no desenvolvimento de competências essenciais para o profissional do futuro e contribui diretamente com o desenvolvimento econômico e social do país.

“Jovens de todos os cursos de graduação podem participar do processo. O único requisito é ter se formado há, no máximo, dois anos. Valorizamos a diversidade, então, todos são muito bem-vindos, e o convite é para passar uma jornada de aprendizado. A cada etapa do processo seletivo os candidatos aprendem, recebem dicas e se aprimoram. Para nós, o desenvolvimento já começa na seleção. O grande diferencial do nosso Programa de Trainee é o investimento na carreira do trainee selecionado, além de um pacote de benefícios muito interessante e competitivo”, frisa a supervisora.

Não é exigida experiência e também pode participar quem estiver formado até dezembro de 2021. Kenya Consceição explica que a VLI busca pessoas cada vez mais autônomas e inovadoras, para busca de soluções para o futuro da companhia e com capacidade de realização de suas atividades, mesmo não estando na empresa todos os dias. Isso porque entre os benefícios para os trainees está o modelo híbrido de trabalho.

História de sucesso

A trainee da Gerência de Inovação da VLI, Fernanda Chiodi Luzetti Lima, de 24 anos, foi uma das admitidas no Programa de Trainee 2021. Curiosa e engajada, ela é mãe do Arthur, de 4, e graduada em Engenharia de Controle de Automação. Engravidou na faculdade e aprendeu muito com os desafios da maternidade.

“As pessoas acham que as mulheres não conseguem conciliar a maternidade com o trabalho. Fui desestimulada por um professor, que me chamou para conversar e disse que era melhor eu sair da Engenharia, que já era um campo masculino. Falou que era difícil ter mulher na profissão, mais ainda sendo mãe. Que eu devia ir para Licenciatura, onde talvez eu conseguisse tal conciliação. Mas fui atrás do meu objetivo profissional e a VLI está aberta a todos os tipos de diversidades. O ambiente é muito inclusivo”, pontua.

Logo que entrou na empresa, Fernanda participou de um encontro que teve o objetivo de mostrar às mães o que a VLI poderia fazer para ajudá-las com as crianças em casa, no período da pandemia. Na ocasião, as empregadas também puderam dar sugestões de como a companhia poderia aprimorar esse auxílio. “Em minha opinião, o apoio dado para as mães é um dos pontos fortes da companhia”.

Como dica para os candidatos desta edição do Programa de Trainee, ela afirma que é importante ler com muita calma os pontos colocados no processo seletivo e também entender o momento que a VLI está passando, de transformação e inovação.

“É preciso se inteirar das notícias sobre ferrovias, portos e terminais, bem como regulação, sempre com o olhar mais voltado para a tecnologia. Todas as pessoas que tiverem vontade de contribuir com a logística do país, de fato vão conseguir tocar grandes projetos”, finaliza.

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

Data: 17/08/2021

CAMINHONEIROS DIZEM QUE PARAM EM 7 DE SETEMBRO SE PROTESTO INCLUIR DEMANDA DA CATEGORIA

Informação: Santaportal (17 de agosto de 2021)



Foto: TheNews2/Folhapress / Divulgação Santaportal

Líderes dos caminhoneiros disseram que só haverá adesão à paralisação no dia 7 de setembro, convocada pelo cantor e ex-deputado federal Sérgio Reis, se os protestos incluírem as demandas da categoria.

Com liderança descentralizada, os caminhoneiros tentam realizar mobilizações ao longo deste ano, sem sucesso, contra o aumento no preço do

combustível e em defesa da tabela com pisos mínimos de frete.

A convocação para o 7 de setembro, porém, recebeu críticas dos trabalhadores. Eles consideraram que as pautas não correspondem a suas necessidades.

O protesto, segundo vídeo divulgado por Sérgio Reis, seria favorável ao presidente Jair Bolsonaro (sem partido) e defenderia a destituição de ministros do STF (Supremo Tribunal Federal) e o voto impresso.

José Roberto Stringasci, presidente da ANTB (Associação Nacional de Transporte do Brasil), afirma que a ação pode receber apoio dos caminhoneiros, se incluir os pleitos da categoria. “Só vou apoiar como brasileiro e representante da categoria se o pessoal que está organizando colocar nessa pauta uma mudança na política dos preços dos combustíveis e uma reforma tributária já”, disse em áudio enviado à reportagem.

Em grupos de WhatsApp, Stringasci distribuiu áudios dizendo que representantes do agronegócio, que não se sentem confortáveis em convocar uma paralisação, estão usando os caminhoneiros autônomos para viabilizar o protesto.

Em manifestações anteriores, ocorreu um racha entre entidades do setor agropecuário. Enquanto algumas chegaram a apoiar abertamente os caminhoneiros, uma boa parte se declarou impedida de fazer parte ou mesmo apoiar publicamente mobilizações do gênero.

Em vídeo, Marcelo da Paz, que atua na região do porto de Santos, em São Paulo, também disse que a proposta de paralisação, da forma como foi feita, não favoreça a categoria. O caminhoneiro diz ver no protesto uma articulação do agronegócio contra o STF como forma de retaliar a

paralisação pelo tribunal de obras da Ferrogrão, linha que ligaria o Mato Grosso a porto no Pará para escoamento da soja.

Em março, o ministro Alexandre de Moraes, do STF, suspendeu em liminar uma lei do governo Michel Temer que alterava os limites da Floresta Nacional do Jamanxim, no Pará -uma mudança que viabilizaria a passagem da Ferrogrão. A discussão ambiental envolvendo a ferrovia agora deixa incerto o traçado dessa obra, defendida pelo Ministério da Infraestrutura e considerada vital para o agronegócio.

Por outro lado, Paz diz que aceitaria participar da paralisação se as entidades do agronegócio desistissem da ação que movem no STF contra a tabela do frete.

Nelson de Carvalho Júnior, de Barra Mansa (RJ), diz que, caso os pedidos dos caminhoneiros fossem incluídos na paralisação, as lideranças precisariam se reunir para decidir o que fazer.

Por enquanto, ele diz considerar que há uso político da categoria. Ele reclama que, enquanto agora há incentivo à manifestação, outras tentativas de paralisação da categoria sofreram repressão policial.

Parte do grupo, porém, diz que se manterá contra a paralisação, mesmo que caminhoneiros sejam ouvidos por quem comanda a convocação.

Dodô, apelido de Salvador Edimilson Carneiro, do norte da Bahia, diz ver na convocação uma ação desesperada do governo.

“Na verdade é uma tentativa de golpe do governo. A única saída que o governo tem é tentar um golpe envolvendo a categoria, com pessoas que não tem nada a ver com a categoria. É a única forma que ele vai ter para dar o último suspiro.”

Para Dodô, a maioria dos caminhoneiros já não apoiam o governo, o que diminui as chances de o protesto ser grande. “A categoria está dividida, mas mesmo entre quem vota no governo, a maioria não concorda com o modo como a categoria está sendo tratada.”

“Caminhoneiro raiz não vai aderir a este movimento. Não tem nada a ver com reivindicações dos caminhoneiros e não atende em nada as nossas pautas”, diz Marconi França, líder da categoria em Pernambuco.

Ele diz não acreditar que o governo irá se posicionar favoravelmente há eles. “O governo conhece nossas pautas e deu as costas para a gente”, afirma.

Carlos Alberto Litti Dahmer, diretor da CNTTL (Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística), diz que a convocação de paralisação é antidemocrática.

“Se há problema no Judiciário, no Legislativo, e há, são outras formas de resolver, não esse movimento extremado de fechar o Congresso, destituir ministro.”

O presidente da Abrava (Associação Brasileira de Condutores de Veículos Automotores), Wallace Landim, conhecido como Chorão e um dos líderes da greve de 2018, divulgou vídeo em que diz que os caminhoneiros não estão envolvidos nos atos e que o cantor não os representa, como noticiou a coluna Painel.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 17/08/2021

PORTO DO ITAQUI TEM INVESTIMENTOS DE R\$ 800 MI FORMALIZADOS
Informação: EMAP - Porto do Itaquí (17 de agosto de 2021)



O presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago (centro), com o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas (E), o secretário de Portos, Diogo Piloni, e a liderança da empresa Ultracargo – Foto: Porto do Itaqui

Foram assinados, na última sexta, 13, em São Paulo, os contratos de arrendamento de quatro novos terminais destinados à movimentação, armazenagem e distribuição de graneis líquidos no Porto do Itaqui. A cerimônia contou com a presença do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas; do secretário nacional de Portos, Diogo Piloni; do presidente do Itaqui, Ted Lago; e dos representantes das arrendatárias.

Dos quatro terminais leiloados, três foram arrematados pela Santos Brasil Participações: IQI03, IQI11 e IQI12 e o IQI13 ficou com a Ultracargo. O investimento total dos empreendimentos é de mais de R\$ 800 milhões.

“Essa cerimônia é extremamente significativa. Agora que os projetos começam a ser desenvolvidos, a gente já vislumbra que o valor do investimento vai superar aquele que foi inicialmente planejado”, disse o ministro.

Para o presidente do Itaqui, este é mais um marco importante dentro do plano de atração de investimentos para o porto público do Maranhão. “A iniciativa demonstra mais uma vez a confiança do setor privado na gestão da EMAP e no Governo do Estado do Maranhão tanto em médio quanto em longo prazo”, afirmou Ted Lago.

Serão ampliados dois terminais que já estão em operação e construídos dois novos, o que praticamente vai dobrar a capacidade de armazenamento de combustíveis do Porto do Itaqui.

Em recente visita ao Itaqui, o CFO da Santos Brasil Participações, falou sobre as expectativas com o novo investimento, que marca a entrada da empresa no segmento de graneis líquidos. “São as mais altas possíveis, fiquei especialmente impressionado com o trabalho que a EMAP vem realizando na gestão do Porto do Itaqui. Encontramos o que esperávamos, um porto com conexões rodoviárias e ferroviárias e uma infraestrutura realmente impressionante”, disse.

As áreas arrendadas integram o planejamento estratégico da EMAP e foram disponibilizadas para exploração de investidores privados por meio de contratos de arrendamento. Ao final do prazo contratado – um período de 20 anos, prorrogáveis por no máximo 70 anos – os terrenos temporariamente cedidos são devolvidos à administração pública.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 17/08/2021

CODESA – JULHO CRESCE MOVIMENTAÇÃO DE TODAS AS NATUREZAS DE CARGA

Informação: CODESA (17 de agosto de 2021)

Mês em que houve quebra de recorde em movimentação mensal no Porto de Vitória, julho também registrou aumento na operação de todas as naturezas de carga, crescendo 23,73% em comparação a 2020. No acumulado do ano, granel sólido foi o destaque, com 536,4 mil t movimentadas, número que corresponde 42,58% a mais que o ano passado. Os produtos mais movimentados foram o carvão mineral, com aumento de 123% e malte, com 57,7%.

Em seguida, registra-se a movimentação de carga geral solta, com aumento significativo, puxada pelos 5.081 veículos desembarcados no mês. No acumulado do ano, obteve crescimento de 23,11%. Somente a movimentação de veículos cresceu 64,78% no período.

Granel líquido também obteve bons resultados. No acumulado do ano, operou 83,2 mil t, que corresponde a crescimento de 17,72%. Os destaques foram: soda cáustica com aumento de 39,9% e combustíveis, com 14%.

Além disso, a movimentação de contêineres também foi positiva. De janeiro a julho deste ano, aumentou 22,60% em comparação ao mesmo período de 2020. Outro dado que chama atenção é o crescente aumento da taxa de ocupação, que no acumulado do ano já registra alta de 29,99%.

Curiosidades

Seguindo tendência demonstrada nos últimos meses, as navegações de cabotagem e longo curso estão divididas nas operações realizadas no Porto de Vitória. No mês, 48,08% foram destinadas a cabotagem e 51,92% longo curso.

Ainda, os principais locais de origem e destino de embarcações que atracam no Porto de Vitória neste mês, além do Brasil, foram: Estados Unidos, Argentina, Colômbia e China.

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

Data: 17/08/2021

PROCESSO DE CONSTRUÇÃO DO MAIOR PARQUE EÓLICO OFFSHORE DO MUNDO

Informação: The Maritime Executive (17 de agosto de 2021)

A construção está em andamento com componentes adicionais concluídos para o que está projetado para se tornar o maior parque eólico offshore do mundo. Localizado a aproximadamente 50 milhas da costa de Yorkshire na Inglaterra, no Mar do Norte, o parque eólico Hornsea Two Offshore de Orsted terá uma capacidade de 1,4 GW quando entrar em serviço em 2022.

Recentemente, a Sembcorp Marine em Cingapura concluiu a montagem das unidades de topside para o campo eólico que consiste na subestação offshore e na estação de compensação reativa. A construção é a maior subestação offshore AC e, combinada com a outra unidade, elas juntas pesam mais de 10.200 toneladas. As duas unidades foram recentemente colocadas a bordo de um navio de carga pesada e partiram de Cingapura em 15 de agosto. As subestações devem chegar ao Reino Unido no final de setembro. Uma vez lá, eles serão integrados às suas jaquetas, que foram instaladas em outubro de 2020.



Subestações concluídas foram carregadas em um navio de carga pesada (Foto: Sembcorp Marine)

“Com planos para ter o parque eólico operacional em 2022, este é um marco muito emocionante para Hornsea Two”, disse Patrick Harnett, Diretor de Programa Sênior da Orsted. “Hornsea Two será o maior parque eólico offshore do mundo e já está abrindo o caminho para futuros projetos de energia renovável que terão um impacto significativo em nossa missão de atingir o valor líquido zero.”

As obras no local de instalação começaram no verão de 2019 e continuam a progredir fortemente. Recentemente, a EEW Special Pipe Constructions, sediada em Rostock, anunciou que havia concluído a última das monopilhas para o local. Eles foram enviados para Eemshaven e de lá são

transportados para a instalação. Um total de 165 monopilhas foram construídas em Rostock para o parque eólico.

O local foi um marco importante no final de maio de 2021, quando a primeira turbina foi colocada em posição. A primeira carga de turbinas saiu do porto de Hull em maio no navio de instalação Sea Challenger, de propriedade da DEME Offshore. As turbinas incluem as novas lâminas de 265 pés de comprimento que foram fabricadas na fábrica de lâminas da Siemens Gamesa Renewable Energy em Hull.

Em uma atualização recente, eles relataram que em meados de agosto, 50 das turbinas estavam agora em posição. A matriz concluída terá 165 turbinas Siemens de 8 MW instaladas, cada uma delas a 656 pés acima do nível do mar, com rotor de 578 pés de diâmetro.

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

Data: 17/08/2021



COMEX DO BRASIL

SUPERÁVIT COMERCIAL SOMA US\$ 3,58 BILHÕES NA 2ª SEMANA DE AGOSTO E ELEVA SALDO DO ANO A US\$ 47,94 BILHÕES

Brasília – A balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 3,58 bilhões até a segunda semana de agosto, em um crescimento de 29,3%, pela (soma das exportações e importações) alcançou US\$ 20,76 bilhões, em alta de 50,4%. No acumulado do ano, o superávit chegou a US\$ 47,94 bilhões, subindo 44,6%, e a corrente de comércio atingiu US\$ 299,70 bilhões, um aumento de 34,9%, na comparação com o período de janeiro a agosto de 2020. Os dados foram divulgados nesta segunda-feira (16/8) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia.

As exportações em agosto, até a segunda semana, cresceram 46,9% e somaram US\$ 12,17 bilhões, enquanto as importações subiram 55,7% e totalizaram US\$ 8,59 bilhões. Já no acumulado desde janeiro, as exportações cresceram 36,2% e somaram US\$ 173,82 bilhões, com as importações subindo 33,2% e alcançando US\$ 125,88 bilhões.

Veja os principais resultados da balança comercial

https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg_principal_bc/principais_resultados.html

Exportações por setores

O desempenho das exportações brasileiras por setores, neste mês, apresentou crescimento de 36,5% na Agropecuária, que somou US\$ 2,46 bilhões; de 108,9% na Indústria Extrativa, que chegou a US\$ 4,09 bilhões; e de 23,7% na Indústria de Transformação, com US\$ 5,55 bilhões.

Na Agropecuária, o crescimento nas vendas foi impulsionado por café não torrado (+18,9%), soja (+72,5%) e madeira em bruto (+305,1%). Na Indústria Extrativa, destacaram-se minério de ferro e seus concentrados (+109,7%), minérios de cobre e seus concentrados (+147,1%) e óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (+108,6%).

Já a Indústria de Transformação teve crescimentos mais expressivos nas vendas de carne bovina fresca, refrigerada ou congelada (+80,5%), ferro-gusa, spiegel, ferro-esponja, grânulos e pó de ferro ou aço e ferro-ligas (+71,4%) e produtos semiacabados, lingotes e outras formas primárias de ferro ou aço (+82%).

Importações por setores

Do lado das importações, neste mês, também houve crescimento em todos os setores. Na Agropecuária, com alta de 18,1%, as compras do exterior somaram US\$ 178,42 milhões. Na Indústria extrativa, a alta foi de 296,8%, chegando a US\$ 556,05 milhões, enquanto a Indústria de Transformação registrou aumento de 51,7%, com US\$ 7,81 bilhões.

O movimento de crescimento das importações na Agropecuária foi influenciado pela ampliação das compras de pescado inteiro vivo, morto ou refrigerado (+101,5%), trigo e centeio, não moídos (+28,7%) e milho não moído, exceto milho doce (+213,7%).

Na Indústria Extrativa, os destaques foram os aumentos nas compras de carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado (+107,8%), óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (+141,4%) e gás natural, liquefeito ou não (+795,6%).

Já na Indústria de Transformação as importações foram puxadas pelas altas de óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (+188,8%), medicamentos e produtos farmacêuticos, exceto veterinários (+180,7%) e adubos ou fertilizantes químicos, exceto fertilizantes brutos (+97,8%).

(*) Com informações da Secex/Ministério da Economia

Fonte: *Fonte: Comex do Brasil*

Data: 17/08/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

MINISTRO E GOVERNADOR DE SC FECHAM ACORDO PARA DIRECIONAR R\$ 450 MI A ESTRADAS

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, e o governador de Santa Catarina, Carlos Moises, fecharam um acordo nesta terça-feira para direcionar recursos estaduais para obras em estradas federais que cruzam o território catarinense. Serão R\$ 450 milhões no total para três BRs: 470, 280 e 163.

A negociação foi feita durante audiência pública realizada pela Comissão de Infraestrutura do Senado, promovida a pedido do senador Esperidião Amin (PP-SC).

Do acordo, a aplicação de R\$ 350 milhões já havia sido aprovada pela Assembleia Legislativa do Estado.

Durante o evento no Senado, por sua vez, o governador afirmou que deve direcionar mais R\$ 100 milhões de recursos estaduais para melhoria nas rodovias.

O novo montante também deve ser autorizado pela assembleia local.

Dos R\$ 450 milhões, a maior parte, R\$ 300 milhões, será direcionada para as obras da BR-470. Já R\$ 50 milhões vão para a BR-280 e os R\$ 100 milhões restantes na BR-163.

Fonte: *IstoÉ - Dinheiro*

Data: 17/08/2021

CAMPOS NETO: PAÍS TEM DOIS INDICADORES DE EMPREGO CONTANDO HISTÓRIAS DIFERENTES

Depois de o ministro da Economia, Paulo Guedes, criticar o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, engrossou o coro e afirmou que há um “grande debate” sobre qual indicador usar para mensurar o nível de emprego no Brasil.

Em evento virtual do Bradesco BBI ele apresentou dados da Pnad do IBGE, que mede a população empregada, e do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged), que mostra o comportamento do mercado formal. “Temos dois indicadores de emprego no Brasil contando histórias diferentes. Acredito que estamos mais próximos dos indicadores do Caged do que da Pnad.”

No fim de julho, o IBGE divulgou que a taxa de desemprego no Brasil ficou em 14,6% no trimestre terminado em maio, com 14,795 milhões de desempregados. Isso levou o ministro da Economia, Paulo Guedes, a atacar o órgão, subordinado à sua pasta, e sua metodologia para retratar o mercado de trabalho – ele disse que o IBGE vive na “idade da pedra lascada”.

Guedes, assim como Campos Neto, prefere os dados mais “positivos” do Caged que, na última divulgação, mostrou que o país criou 1,5 milhão de empregos no primeiro semestre. No evento, Campos Neto disse ainda que a confiança do consumidor não voltou aos níveis anteriores para as classes mais baixas.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 17/08/2021

STF CONFIRMA PARA DIA 25 DE AGOSTO NOVA DATA PARA JULGAR AUTONOMIA DO BC

O presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), ministro Luiz Fux, marcou para o dia 25 de agosto o julgamento da ação sobre a revisão da lei de autonomia do Banco Central. A data havia sido sugerida na segunda-feira, 16, pelo ministro Ricardo Lewandowski, relator da ação, e foi confirmada por Fux.

A análise da contestação apresentada por dois partidos de oposição – PT e PSOL -, que pedem a reversão da legislação que retirou o status de ministério da autoridade monetária, estava parada desde junho deste ano. O ministro Luís Roberto Barroso havia apresentado um pedido de suspensão da sessão virtual, mas pouco tempo depois ele liberou a matéria para voltar a ser julgada. Barroso votou contra o reconhecimento da inconstitucionalidade da lei de autonomia.

Após a devolução, o ministro Dias Toffoli pediu destaque para levar a votação do plenário virtual para o presencial, com discussões na Corte. Agora, o relator do caso liberou a ação para ser apreciada presencialmente pelos ministros.

Até o momento, Barroso e Lewandowski foram os únicos a votar. O relator julgou procedente o pedido das siglas de oposição para que a União volte a exercer influência sobre a instituição.

Na ação movida no Supremo, PT e PSOL argumentam que a lei aprovada pelo Congresso apresenta “vício de iniciativa”, ou seja, não poderia ter sido originada por projeto de lei elaborado por parlamentares, mas sim por proposta do governo federal. O procurador-geral da República, Augusto Aras, apresentou em abril um parecer que reconhece o entendimento dos partidos.

O Banco Central é um órgão de Estado vinculado ao Executivo Federal, portanto caberia ao presidente da República e aos ministros de Estado apresentar projetos de lei que proponham a alteração de normas da entidade, e não ao Congresso Nacional, como ocorreu. A lei em vigor é de autoria do senador Plínio Valério (PSDB-CEAM).

Conforme apurou o jornal O Estado de S. Paulo com fontes no Supremo, a decisão a ser tomada pelo STF deve ser favorável à manutenção da lei de autonomia. A maioria necessária para manter

a validade do texto aprovado no Congresso compreende ser superável a suposta questão de inconstitucionalidade contida na origem do projeto e alegada pelos partidos.

A ação direta de inconstitucionalidade (ADI) movida pelas siglas de oposição ainda argumenta que a lei em vigor esvazia os poderes do governo federal na formulação da política monetária do País, além de ter sido aprovada fora dos procedimentos constitucionais. Já o BC afirma que a “atribuição legal de autonomia centraliza os conhecimentos técnicos e profissionais para questões monetárias e financeiras no banco central, aumentando a probabilidade de decisões apropriadas”.

O texto aprovado no Congresso, agora sob revisão dos ministros do Supremo, basicamente define novas regras de exercício dos mandatos dos diretores da autoridade que define os rumos da política monetária do País. Com a devida indicação do presidente da República e aprovação no Senado Federal, o mandato do presidente do Banco Central terá início no dia primeiro de janeiro do terceiro ano de mandato do presidente em exercício.

Os mandatos dos demais membros da diretoria colegiada terão início de maneira escalonada nos quatro anos de governo. O presidente e os diretores da instituição poderão ser reconduzidos ao cargo apenas uma vez. A exoneração do presidente do BC só poderá ocorrer em casos de enfermidade, pedido de afastamento, condenação por órgão colegiado ou quando apresentarem desempenho insuficiente.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 17/08/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

MARCO LEGAL DA GERAÇÃO DISTRIBUÍDA DEVE SER VOTADO NESTA QUARTA (18)

Um texto de consenso foi apresentado na semana passada pelo Ministério de Minas e Energia
Por epbr - 17 de agosto de 2021 - Em Congresso, Política energética, Solar

A Câmara dos Deputados deve votar nesta quarta (18) o marco legal da geração distribuída, PL 5829/2019, do deputado Silas Câmara (Republicanos/AM).

Segundo o relator, deputado Lafayette de Andrada (Republicanos/MG), a data de votação foi estabelecida durante reunião do Colégio de Líderes com o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP/AL).

Um texto de consenso para o marco legal da micro e minigeração distribuída foi apresentado na semana passada pelo Ministério de Minas e Energia (MME).

Ao longo dos meses de julho e agosto, MME e Aneel realizaram rodadas de discussões entre associações que representam os segmentos de microgeração e minigeração distribuída e das distribuidoras de energia elétrica em busca de consenso.

Na quarta passada (11), o MME apresentou uma proposta texto com apoio das principais associações do setor – Absolar, ABGD, Inel e Abradee.

O documento foi entregue pelo ministro Bento Albuquerque ao relator como uma “contribuição para o avanço das discussões do novo marco legal no Congresso”.

Abrace (consumidores industriais) e Idec (defesa do consumidor) não assinam o documento.

Para o Idec, a conta vai recair sobre o mercado cativo, com a despesa da transição custeada pela CDE.

Veja o acordo na íntegra (.pdf)

<https://epbr.com.br/wp-content/uploads/2021/08/NOVO-ACORDO-SUBSTITUTIVO-GD.pdf-compactado.pdf>

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 17/08/2021

INDÚSTRIA QUER REDUÇÃO DO VOLUME MÍNIMO PARA PROGRAMA DO RACIONAMENTO VOLUNTÁRIO

Por epbr - 17 de agosto de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

em jogo

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) e outras entidades industriais estão propondo a redução do volume mínimo dos lotes, de 30 MW, do programa de Oferta de Redução Voluntária de Demanda de Energia Elétrica (RVD). O programa é uma resposta do Ministério de Minas e Energia (MME) à crise hídrica e pretende deslocar a demanda nos horários de pico, remunerando os clientes.

— As propostas foram enviadas ao MME na consulta pública sobre o RVD, que terminou no último dia 9. Ao todo, o ministério recebeu 39 contribuições para a consulta.

— A redução do volume mínimo é proposta por diferentes elos da indústria. Além da CNI, grandes consumidores representados pela Abrace e pelas federações das indústrias de Minas Gerais e do Rio de Janeiro defendem a mudança.

— O ONS, que opera o sistema, também recomenda a medida, com a criação de lotes de 10 MW médios como limite mínimo das ofertas a serem realizadas de forma direta ou via agregador, a fim de incentivar a participação dos consumidores.

— É também demanda da operadora de telefonia Claro, que consome – segundo ela própria – cerca de 50 MWm. “Entendemos que o volume mínimo de 30 MWm atenderá a uma porção pequena do mercado, deixando de fora consumidores menores que teriam condições de contribuir com o programa”, diz a contribuição da empresa.

— Levantamento feito pela Neoenergia, a partir de dados divulgados pela CCEE, aponta que “apenas cerca de 70 consumidores no ambiente livre possuem consumo acima de 30 MW médios”. A empresa defende que o limite seja reduzido para 5 MWm.

— A Enel também sugere a redução do volume mínimo para 5 MWm e a criação de um produto com pagamento por disponibilidade, com volume mínimo de 15 MW. “De forma a incentivar um número maior de consumidores a ofertarem reduções de demanda, garantindo maior possibilidade de utilização do recurso”, diz a empresa.

— O modelo proposto prevê que a redução funcionará como um leilão. Os agentes vão ofertar o montante de energia que pretendem economizar e o preço. Se a oferta vingar, conforme as necessidades do sistema elétrico, o valor será pago pelas regras de liquidação do mercado de curto prazo até o limite do PLD.

— O que exceder o valor do PLD será rateado entre todos os consumidores por meio do Encargo de Serviço do Sistema (ESS).

— Poderão ser ofertados lotes com volume mínimo de 30 MW médios, por consumidores livres e parcialmente livres e comercializadores – agentes agregadores e consumidores que compram energia por meio de agentes varejistas.

Ainda crise hídrica. Debatedores ouvidos pela Comissão de Legislação Participativa da Câmara dos Deputados afirmaram que os sucessivos aumentos na conta de luz do brasileiro não decorrem da falta de chuvas, mas de má gestão dos reservatórios das hidrelétricas. Eles também consideram que a atual política energética privilegia a distribuição de lucros para empresários e acionistas do setor elétrico.

— Ex-diretor-presidente da Agência Nacional de Águas (ANA), Vicente Andreu defendeu que a crise hídrica atual resulta de uma “ação irresponsável” do ONS, que deveria ter acionado as termelétricas mais cedo, a fim de reduzir os impactos da falta de chuva nos reservatórios das hidrelétricas.

— Davi Antunes Lima, superintendente de gestão tarifária da Aneel, afirmou que, desde setembro de 2020, o baixo volume de chuvas tem comprometido o uso de hidrelétricas, demandando o acionamento de mais termelétricas e aumentando os custos das distribuidoras, o que tem resultado em mudanças na bandeira tarifária adotada no país.

— Desde janeiro de 2019, o governo do presidente Jair Bolsonaro (sem partido) não divulga indicadores que determinem se e quando um racionamento de energia deve ser iniciado, o que era feito mensalmente até então.

— O dado, que avalia a situação de suprimento para vários cenários de chuvas, continua a ser calculado, mas deixou de ser o principal instrumento para a tomada de decisões sobre a necessidade ou não de um racionamento, afirma o MME.

— A PSR vê piora na situação de suprimento de energia e calcula que o risco de haver racionamento no segundo semestre varia de 10% a 40% entre setembro e novembro, dependendo do crescimento da demanda. (Estadão)

A diretora da Aneel, Elisa Bastos, e o secretário de Energia do MME, Christiano Vieira da Silva, participam, nesta terça (17/8), de uma audiência pública na Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados para debater o despacho de termelétricas e as bandeiras tarifárias no país.

— Acompanhe ao vivo no canal da epbr, a partir das 9h30

OTC 2021. A Offshore Technology Conference (OTC), que acontece em Houston, discute nesta terça (17/8) o desenvolvimento de projetos no pré-sal brasileiro.

— O painel vai reunir Verônica Coelho (Equinor), Décio Oddone (Enauta), André Araújo (Shell), Philippe Blanchard (TotalEnergies), João Rittershausen (Petrobras) e Mariano Vela (Chevron).

— Vela, da Chevron, apresentará a visão da empresa na indústria de O&G nos próximos anos. A empresa tem participação em 11 blocos localizados nas bacias de Campos e Santos, sendo dois blocos como operadora.

— A petroleira analisa os dados sísmicos 3D adquiridos pela CGG para depois planejar a perfuração de poços nas áreas.

— A Chevron também está analisando a 17ª rodada de licitações, programada para outubro, e da segunda rodada dos volumes excedentes da cessão onerosa das áreas de Sépia e Atapu, prevista para dezembro.

Dados da China derrubam petróleo. Os preços do petróleo fecharam em queda nesta segunda (16/8) com dados fracos da economia chinesa.

— O Brent fechou em queda de 1,08 dólar, ou 1,5%, a 69,51 dólares o barril, após queda anterior para 68,14 dólares. O WTI recuou 1,15 dólar, ou 1,7%, para 67,29 dólares, após atingir mínima de 65,73 dólares.

— O mercado recuou mais de 3% mais cedo na sessão. Entretanto, os preços se recuperaram levemente após fontes da OPEP+ afirmarem que não há necessidade de liberar mais petróleo, apesar da pressão dos EUA de acrescentar oferta para conter aumento de preços do petróleo. (Reuters)

CPI dos Royalties. Em debate na CPI dos Royalties e Participações Especiais da Assembleia Legislativa do RJ sobre o Repetro e o abatimento de ICMS, o auditor-chefe da Secretaria Estadual de Fazenda do estado (Sefaz), Carlos Eduardo Fortunato, disse que uma série de dificuldades na fiscalização do pagamento do tributo estão sendo encontradas.

— “Desde 2016 detectamos que produtos saíam da terra para o mar sem emitir notas fiscais. Créditos de entrada foram tomados no Rio de Janeiro e a saída foi feita em outros estados. [...] Isso nos traz muitas dificuldades, gera insegurança e transtorno”, declarou o integrante da Sefaz.

— Fortunato também comentou a ineficácia da atuação legislativa frente ao comportamento das empresas.

Mais gás para Santa Catarina. O governador de Santa Catarina, Carlos Moises, esteve na última sexta (13/8) com o diretor de Gás e Refino da Petrobras, Rodrigo Costa Lima e Silva, solicitando que a empresa utilize GNL na Refinaria Alberto Pasqualini (Refap), no Rio Grande do Sul, para liberar capacidade para o trecho sul do Gasbol, em especial na Zona SC2, em Santa Catarina.

— Em ofício ao presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna, Moises criticou a redução da oferta de gás para o estado, que passou de 2,1 milhões de m³/dia para 1,8 milhão de m³/dia em 2019, por conta da realocação de contratos legados de transporte. E pede a realocação do volume original.

— O governador catarinense pediu condições de flexibilização nos contratos, em especial para 2022 e 2023, com a possibilidade de extensão contratual por alguns meses, até a viabilização de ofertas de terceiros, bem como a possibilidade de redução gradual das quantidades contratadas.

A PetroRecôncavo registrou lucro líquido de R\$ 94,5 milhões no segundo trimestre de 2021, revertendo prejuízo registrado em igual período do ano passado. Os dados foram divulgados na noite desta segunda (16/8), após o fechamento do mercado.

— Crescimento da produção de petróleo e gás natural, que passou de 10,8 mil boe/dia (2T20) para 12 mil boe/dia, impactou positivamente o resultado. Nos seis primeiros meses do ano, a produção cresceu 5,2%, passando de 11,2 mil boe/dia para 11,8 mil boe/dia.

— A empresa entende que a vitória da Potiguar E&P, uma das suas subsidiárias, na chamada pública realizada pela Potigás representa um importante passo para viabilizar sua estratégia de monetização da sua produção de gás, com um aumento de aproximadamente 150% sobre o valor da molécula de gás.

— O contrato com a Potigás ainda depende do acesso à UPGN Guamaré, da Petrobras, e do acesso à malha de transporte operada pela TAG, permitindo o transporte do gás natural a partir da UPGN Guamaré até os pontos de entrega (city gates) determinados pela Potigás.

— “Continuamos também a focar nossa atenção na avaliação das oportunidades de aquisições de novos ativos em bacias maduras onshore e na ampliação da nossa atuação na cadeia de gás natural”, diz o CEO da empresa, Marcelo Magalhães.

Gás de Cozinha. Dados do Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC), que mede a inflação para as famílias com rendimentos de um a cinco salários mínimos, indicam que o botijão de GLP subiu quase 30% até julho.

— Em quatro das dez regiões metropolitanas pesquisadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o peso do produto na inflação já ultrapassa os 2%. Pelo cálculo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), chega a 2,7% na inflação das famílias com renda muito baixa (renda domiciliar menor que R\$ 1.650,50 por mês). Valor

— A agência epbr mostrou que o governo promoveu uma desoneração de PIS e Cofins que gerou redução de R\$ 2 no preço do botijão. Os R\$ 3,7 bilhões dos contribuintes destinados pelo governo Bolsonaro para desonerar o diesel e o GLP de uso doméstico em 2021 poderiam ter bancado de duas a três recargas do gás de cozinha para as mais de 14 milhões de famílias inscritas no Bolsa Família.

— O presidente Jair Bolsonaro (sem partido) afirmou recentemente que não pode fazer mais nada para resolver o problema da perda de poder de compra do gás de cozinha pela população mais pobre do país e defendeu a criação de um vale-gás, que custaria R\$ 3 bilhões a cada dois meses, mas bancado pela Petrobras.

— O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, correu para dizer que a Petrobras não bancará um programa social para garantir o acesso ao gás de cozinha à população mais pobre do país. O presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna, garantiu que é um problema do MME.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 17/08/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

CHINA FECHA PORTO POR CAUSA DE COVID E CAUSA ENGARRAFAMENTO DE 350 NAVIOS

Atividade no terceiro maior terminal de contêineres do mundo foi suspensa após surto da doença, afetando preço do frete e tráfego de embarcações

Por O Globo



Custos para mover um contêiner de 40 pés da China para a costa oeste dos Estados Unidos dispararam para cerca de US\$ 15.800 Foto: Aly Song/Reuters

HONG KONG — O fechamento de um terminal no terceiro porto de contêineres mais movimentado do mundo é o mais novo sinal de que uma nova turbulência no transporte marítimo mundial pode ocorrer.

O episódio levanta temores de novas filas de embarcações, como as vistas quando o navio Ever Given encalhou no Canal de Suez, em

março, bloqueando uma das hidrovias mais importantes para o comércio mundial.

De acordo com o jornal Financial Times, um surto de coronavírus levou a uma paralisação parcial do porto de Ningbo-Zhoushan na semana passada, e a suspensão do transporte de contêineres de entrada e saída reduziu a capacidade do porto em um quinto.

Com isso, cerca de 350 navios porta-contêineres estão esperando fora dos portos para seguir viagem, de acordo com a VesselsValue, que monitora o tráfego de embarcações do mundo.

A diferença para o caso do Ever Given é que a fila, na ocasião, era concentrada em um único ponto, no Canal de Suez. Agora, as embarcações estão paradas em diferentes portos, esperando sinal verde para seguir rumo ao terminal chinês.

Frete 10 vezes mais caro

O congestionamento elevou a capacidade ociosa da frota global para 4,6%, acima dos 3,5 % no mês passado, de acordo com dados da Clarksons Platou Securities.

O engarrafamento de cargueiros já se refletiu sobre os preços do frete, que dispararam para cerca de US\$ 15.800, considerando o transporte de um contêiner de 40 pés da China para a costa oeste dos EUA — um salto de dez vezes em relação ao nível pré-pandemia, de acordo com o provedor de dados Freightos.

O movimento de alta nos preços já vinha ocorrendo desde o início da pandemia e piorou com o encalhe do Ever Given. O navio voltou a navegar em julho, após quase quatro meses encalhado.

Lars Mikael Jensen, chefe da rede oceânica global da Maersk, o maior grupo de transporte de contêineres do mundo, disse que a situação não tem mostrado sinais de melhora desde o surgimento da variante Delta da Covid.

Gargalo no setor de móveis

O aumento explosivo dos fretes, combinado com atrasos no fornecimento, terá consequências significativas para a cadeia de suprimentos global, segundo John Glen, economista-chefe do Chartered Institute of Procurement and Supply.

Embora ele tenha enfatizado que o fornecimento da maioria dos bens ainda era “suficiente, senão abundante”, havia problemas específicos para produtos volumosos e de baixo valor, como espuma para fornecedores de móveis e luzes de fada.

— Agora é o ponto crítico para o abastecimento da Europa na época do Natal — disse Glen ao jornal britânico, acrescentando que a escassez prevista de produtos sazonais aumentaria a inflação porque “não há solução de curto prazo e o problema não vai desaparecer logo”.

O surto de Covid no porto chinês se segue a outro surto registrado em maio, que levou a um fechamento de três semanas do terminal de Yantian, em Shenzhen, e criou efeitos colaterais no transporte marítimo internacional, agravando a falta de peças em alguns setores.

Entenda: Por que o Canal de Suez é tão importante e como o navio encalhado afetou o comércio mundial

A reportagem do FT lembra que as interrupções no fornecimento começaram no segundo semestre do ano passado, depois que a demanda por produtos despencou com o agravamento da pandemia e as transportadoras cortaram as viagens.

Mas os consumidores começaram a encomendar produtos on-line a um ritmo sem precedentes, criando gargalos de produção e no transporte.

Ameaça ao comércio global

Além dos setores mais afetados, como automotivo e têxtil, um número crescente de empresas relata que está tendo dificuldade em atender a demanda e lutando contra as pressões para aumentar os preços.

Na Europa, esses efeitos já podem ser vistos na fraca produção industrial durante o verão.

— As interrupções na cadeia de suprimentos provavelmente afetarão a produção industrial da zona do euro por algum tempo — afirmou George Buckley, economista-chefe do Reino Unido e da zona do euro da Nomura, em entrevista ao jornal britânico.

Toda esta situação tem um custo e, para muitas pequenas empresas tornou-se uma questão de sobrevivência, principalmente para países em desenvolvimento que abastecem os mercados ocidentais.

— Acho que é a maior ameaça que a economia enfrenta no momento. Está apenas começando a incomodar — ressaltou Philip Edge, executivo-chefe da Edge Worldwide Logistics, uma transportadora de cargas com sede em Manchester

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/08/2021

LEILÃO PARA A NOVA CONCESSÃO DA VIA DUTRA É MARCADO PARA 29 DE OUTUBRO

Edital para a licitação da rodovia que liga Rio a São Paulo foi aprovado nesta terça-feira, pela ANTT

Por Eliane Oliveira



Caminhões na Via Dutra, no Rio de Janeiro - Foto: Marcos Ramos/Agência O Globo

BRASÍLIA — A Agência Nacional de Transportes (ANTT) aprovou, nesta terça-feira, o edital para o leilão da rodovia Presidente Dutra, a Via Dutra, que liga o Rio de Janeiro a São Paulo. O documento, que será publicado na quarta-feira no Diário Oficial da União, estabelece como data para o certame o dia 29 de outubro deste ano, às 14h, na B3, em São Paulo.

Nova regra: Senado aprova cobrança de pedágio por quilometragem percorrida

Atualmente, a via é administrada pela CCR. Ou seja, a ligação entre as duas maiores regiões metropolitanas do país trocará de mãos. O novo contrato terá prazo de 30 anos, prorrogável por mais cinco anos.

Estão previstos R\$ 14,5 bilhões em investimentos por parte da iniciativa privada para, entre outras melhorias, ampliação da capacidade, duplicações, implantação de terceiras e quartas faixas e vias marginais. A previsão do governo é que sejam abertos 222.004 empregos diretos e indiretos com o empreendimento.

O leilão vai incluir a concessão da Rio-Santos (BR-116) entre o Rio e Ubatuba (SP). Além disso, entre as principais intervenções está a implantação da nova subida para Serra das Araras — trecho de 16,2 quilômetros localizado entre Pirai e Paracambi, ambos no Rio de Janeiro possui alto índice de acidentes.

Além disso, o leilão ocorrerá pelo modelo híbrido de concorrência, em que o edital traz o valor máximo da tarifa e um teto de desconto. O vencedor é aquele que oferecer o maior desconto ao

usuário, dentro do teto fixado. O dinheiro da outorga, que vai para o Tesouro Nacional, é o critério para o desempate entre os concorrentes.

De acordo com a ANTT, será aberta a proposta econômica escrita, observando o valor da tarifa de pedágio ofertado. O desconto máximo será de 15,31%, incidente sobre os limites admitidos para a tarifa Básica de Pedágio (TBP).

Pela primeira vez em uma rodovia federal será testado o sistema free-flow para a nova concessão, com compartilhamento das receitas oriundas da cobrança de pedágio distribuídas em 60% para a União e 40% à concessionária.

Esse mecanismo prevê pagamento eletrônico de tarifas, sem a necessidade de uma praça de pedágio. O teste vai ocorrer no município paulista de Guarulhos.

O custo é variável de acordo com a demanda de veículos, para contribuir para a fluidez do tráfego, entre as pistas expressas e marginais. Pista simples terá um valor menor do que o preço cobrado em pista duplicada. Para a BR-101 em pista dupla, por exemplo, a tarifa será 30% maior do que a pista simples.

Segundo o Ministério dos Transportes, com a concessão da rodovia, pretende-se ampliar a capacidade da via, reduzindo o custo do transporte e o tempo de viagem. "Com a concessão, pretende-se modernizar a via, garantir uma logística eficiente por meio da integração da malha, reduzir custos, ampliar a capacidade de transporte e aumentar a competitividade do país", destacou o órgão em uma nota técnica.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 17/08/2021

EM DIA DE VOTAÇÃO DE NOVO IR, PREFEITURAS APOIAM E PARTIDOS REJEITAM PROJETO

Após reunião, apenas prefeitos mudam postura e passam a apoiar relator. Estados e líderes dos partidos seguem contrários ao projeto
Por Geralda Doca e Fernanda Trisotto



O relator da reforma tributária, deputado Celso Sabino (PSDB-PA), ao lado do ministro da Economia, Paulo Guedes Foto: Washington Costa / Ministério da Economia

BRASÍLIA – Na busca por apoio à votação da reforma do Imposto de Renda, o relator da proposta, deputado Celso Sabino (PSDB-PA), conseguiu o suporte de parte dos municípios ao garantir aumento nos repasses do fundo de participação com outros projetos que tramitam no

Congresso.

Ainda assim, estados e capitais mantêm a posição contrária, endossada pela maior parte dos líderes da base, que ameaçam encaminhar voto contrário à proposta.

Apesar do apoio de última hora, a falta de acordo em relação à votação está pesando. O GLOBO apurou que líderes PSD, MDB, DEM e Republicanos devem encaminhar o voto contra. Apenas os Progressistas (PP) e PSL devem encaminhar a favor.

Com isso, o presidente da Câmara, deputado Arthur Lira (PP-AL), que já havia sinalizado que colocaria o texto em votação nesta terça, recuou e disse que ainda está avaliando a possibilidade de votar o texto.

— Tem a discussão da reforma tributária, que pode votar hoje ou não, a depender da vontade de seus líderes – disse Lira ao chegar na Câmara nesta tarde.

A avaliação do líder do MDB, deputado Isnaldo Bulhões Jr (AL), é de que há possibilidade de o projeto ser retirado de pauta, diante da falta de acordo em torno do texto, já que a legenda e outros partidos da base devem encaminhar o voto contrário à proposta.

O parlamentar destacou que o relator tentou buscar um equilíbrio e fez ajustes no texto para minimizar perdas para estados e municípios, empresas do Simples e optantes do regime de lucro presumido, mas que ainda assim não foi possível encontrar um consenso.

— As tentativas para se chegar a um acordo já se esgotaram – disse o parlamentar, acrescentando que se o projeto sair de pauta novamente, o resultado é imprevisível:

— Aí o jogo zera e as conversas precisam recomeçar. O fatiamento da reforma, que tinha como objetivo facilitar a votação, acabou mostrando a enorme complexidade do tema.

O líder do DEM, deputado Efraim Filho (PB), também avalia que a falta de acordo pode inviabilizar a votação hoje.

Compensação para as cidades

Em negociação com a Confederação Nacional dos Municípios (CNM), Sabino acenou com a possibilidade de compensar as perdas do Fundo de Participação dos Municípios (FPM) com a aceleração da tramitação de três propostas de emenda à Constituição e um projeto que trata do piso do magistério, que estão tramitando no Congresso ou serão apresentadas.

— Essas mudanças zeram a perda para os municípios – afirmou ao GLOBO Paulo Ziulkoski, presidente da CNM.

De acordo com Ziulkoski, ficou acertado com o relator e o governo o avanço dessas propostas, que elevarão o FPM. Uma PEC, que já passou pelo Senado, fixa um adicional de 0,25 ponto percentual nos repasses ao fundo a partir de 2022, ao longo de quatro anos, até completar 1%.

Outro texto cria um adicional extra de 0,37% para o fundo, o que cobriria a perda de R\$ 1,5 bilhão com a reforma tributária.

Também haveria compromisso de votar o projeto que atrela a correção do piso dos professores ao INPC. O último texto proibiria a transferência de responsabilidade por serviço público aos governos regionais sem que haja respectiva compensação financeira.

ENTENDA O NÓ DA TRIBUTAÇÃO NO BRASIL - 1 de 6

Sistema complexo

O governo apresentou o projeto de lei que mexe com a tabela do Imposto de Renda, considerado a segunda parte da reforma tributária. A parte principal da reforma é a unificação dos impostos. Mas entrar em um acordo sobre como ela será feita é tão complexo quanto o próprio sistema tributário brasileiro. Estados e municípios temem perder uma fatia de suas arrecadações e são muitos os impostos.

Emaranhado de impostos

O Brasil tem, pelo menos, cinco tributos embutidos nos preços de bens e serviços: três cobrados pela União (IPI, PIS e Cofins), um dos estados (ICMS) e um dos municípios (ISS). Só o ICMS tem

27 formatos diferentes, um para cada estado e o DF. Ou seja, para vender em outros estados, o empresário tem que pagar e conhecer os diferentes tributos.

Custo alto

Além da quantidade de tributos, o custo é alto. Um exemplo é a tributação geral de medicamentos, uma das maiores do mundo, em torno de 33%. Em países desenvolvidos é de cerca de 6%. Outro item essencial com carga tributária elevada, por exemplo, é o absorvente íntimo: 27% só de imposto.

Classificação

A classificação é outro problema recorrente. É perfume ou água de colônia? A alíquota da fórmula concentrada é 42%. Já a da fragrância mais leve, de 12%. “Uma grande diferença”, segundo o especialista em direito tributário e da FGV, Gabriel Quintanilha.

Burocracia sem fim

O Brasil é o país em que as empresas gastam o maior número de horas com a burocracia dos impostos, segundo um relatório do Banco Mundial que avalia 190 países. Uma empresa brasileira gasta, em média, 1.501 horas por ano cuidando de obrigações relacionadas a tributos. É cinco vezes a média gasta pelos países de América Latina e Caribe.

Efeito cascata

Esse nó de tantas informações e cobranças dificulta a vida e o caixa das empresas, além de facilitar erros. Segundo a Endeavor, 86% das empresas brasileiras apresentam algum tipo de irregularidade no pagamento de seus tributos. Estas lacunas muitas vezes são por desconhecimento das muitas regras. Mesmo assim, podem gerar multas e despesas altas.

Segundo Ziulkoski, os governadores poderão ser beneficiados com a fixação do reajuste do magistério pelo INPC. Ele disse que levou o pleito dos municípios ao ministro da Economia, Paulo Guedes, o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL) e líderes dos partidos.

O assunto foi discutido em reunião com líderes nesta terça-feira, mas segundo parlamentares presentes não houve acordo em relação ao texto da reforma

Estados e capitais contra

Nesta terça, estados e capitais já haviam se manifestado contrariamente ao projeto.

Em carta, os estados pedem a rejeição do texto. “Postulamos a rejeição deste substitutivo para poder garantir à população dignidade e serviços públicos que condigam com as expectativas democráticas dirigidas aos governos estaduais”, diz o texto assinado pelo diretor institucional do Comsefaz, André Horta.

Em nova rodada de cálculos, após modificações no projeto, o Comsefaz estimou as perdas de estados e municípios com as mudanças nas regras do IR em R\$ 11,7 bilhões – estados teriam diminuição de R\$ 6,4 bilhões e municípios, R\$ 5,4 bilhões.

A Associação Brasileira das Secretarias de Finanças das Capitais (Abrasf) também manteve a posição contrária ao texto. “Se tal projeto for aprovado da forma como se encontra, os municípios sofrerão ainda mais para reorganizar suas contas e, certamente, não terão condições de prestar os serviços básicos para garantir o bem-estar da população”, diz o texto, assinado por Jeferson Passos presidente da Abrasf e secretário da Fazenda de Aracaju.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/08/2021

SÃO PAULO ACABA COM RESTRIÇÕES DE HORÁRIO E PÚBLICO DA QUARENTENA; VEJA O QUE MUDA

Nova fase foi chamada pelo governo João Doria (PSDB) de 'retomada segura' e vale para os 645 municípios do Estado

Por João Ker, O Estado de S.Paulo

O governo de São Paulo encerrou as restrições para o comércio na pandemia a partir desta terça-feira, 17, como parte da “retomada segura” prevista para todo o Estado. Com isso, o Estado permite que estabelecimentos comerciais como shoppings, lojas, bares e restaurantes funcionem sem limite de horário e com 100% da ocupação presencial. De acordo com a administração João Doria (PSDB), ainda serão necessárias regras como o uso de máscara facial, o distanciamento social e os protocolos de higiene.

Até o momento, o Estado já tem mais de 67% da população total com a primeira dose da vacina, mas menos de 30% dos paulistanos estão com a vacinação completa. Ao mesmo tempo, São Paulo também já tem casos registrados da variante Delta, mais transmissível. E, de acordo com um estudo de previsão da Fiocruz, pode sofrer com o aumento de internações e mortes pela covid em idosos ao longo das próximas semanas.

As novas regras valem para os 645 municípios do Estado, mas as prefeituras mantêm a autonomia de determinarem suas próprias restrições, caso achem necessário. Assim, feiras corporativas, convenções, congressos, exposições em museus e eventos sociais, como casamentos, jantares, festas de debutantes e formaturas podem funcionar sem restrição de horário ou capacidade de público. O mesmo modelo vale para qualquer estabelecimento comercial.



Com a flexibilização do plano paulista de combate à covid-19, os bares da cidade puderam reabrir seguindo os protocolos de segurança. Foto: Alex Silva / Estadão

Casas de show que abram como restaurantes ou de outras formas autorizadas pelo Plano São Paulo serão permitidas, desde que seja possível estabelecer o distanciamento mínimo de um metro entre o público. Diretrizes específicas foram criadas para festas realizadas em buffet, entre elas,

a proibição de pistas de danças e o espaçamento entre as mesas. A testagem dos participantes não será exigida, mas o governo afirma que os eventos poderão ser multados caso ocorram aglomerações.

Continuam proibidos os shows de médio e grande porte, as competições esportivas com público e as festas em casas noturnas. O uso de máscara, o distanciamento mínimo de um metro e a adesão aos protocolos de higiene continuam obrigatórios para qualquer evento ou estabelecimento.

O que pode funcionar sem restrição de horário ou capacidade?

- Bares
- Restaurantes
- Casamentos
- Escolas e faculdades
- Comércio de rua e shoppings
- Salões de beleza e barbearias
- Academias
- Museus, cinemas, teatros e shows com público sentado

- Serviços essenciais

O que continua proibido?

- Shows de médio e grande porte
- Festas em casas noturnas ou com pistas de dança
- Eventos esportivos com plateia

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 17/08/2021

MAIS CRÉDITO ESTIMULA INVESTIMENTOS EM SILOS

No Paraná, a Organização das Cooperativas do Estado (Ocepar) prevê R\$ 900 milhões na atual safra (alta de 20%) em estruturas, para 1 milhão de toneladas, ante média de 500 mil a 600 mil toneladas por ano

Por Coluna do Broadcast Agro, *O Estado de S.Paulo*

O investimento em armazenagem vai crescer na safra 2021/22. O setor produtivo está animado com os altos preços dos grãos e com o crédito 84% maior para construção de silos dentro do programa federal PCA. São R\$ 4,12 bilhões. Só a Associação dos Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso (Aprosoja-MT) pretende acessar 30% do bolo, ou R\$ 1,236 bilhão, quase o triplo dos R\$ 446 milhões do ciclo passado.



Armazenagem. Programa federal tem R\$ 4,12 bilhões para 2021/22 Foto: JF Diorio/Estadão

Wellington Andrade, diretor executivo da entidade, estima que, com o PCA e mais R\$ 800 milhões solicitados ao Fundo Constitucional do Centro-Oeste (FCO) a capacidade de estocagem do Estado aumentará em 2 milhões de toneladas, para 40 milhões. No Paraná, a Organização das Cooperativas do Estado (Ocepar) prevê R\$ 900 milhões na atual safra (alta de 20%) em estruturas, para 1 milhão de toneladas, ante

média de 500 mil a 600 mil toneladas por ano, diz Flávio Turra, gerente de Desenvolvimento Técnico da Ocepar.

Cautela

Turra pondera que a concretização dos projetos dependerá do acesso aos recursos do PCA. No BNDES, um dos bancos que operam a linha, o dinheiro praticamente se esgotou. Hoje, as cooperativas paranaenses podem estocar ao redor de 16 milhões de toneladas, ou 54% de toda a capacidade do Estado. “A maior parte dos investimentos será feita por cooperativas com agroindústria, que precisam armazenar grãos para alimentação animal o ano todo.”

De Sinop...

A capacidade adicional de silos e armazéns em Mato Grosso pode ser maior caso o Banco do Brasil e a Caixa estruturarem linhas específicas para a campanha Armazém para Todos, da Aprosoja, a pedido da entidade. Espera-se um retorno entre 30 e 60 dias, conta Andrade. Ele acredita que, mesmo com taxas de juros mais altas que as do PCA, a menor burocracia pode atrair produtores interessados em silo na fazenda.

...ao Chuí

No Rio Grande do Sul, muitas cooperativas de grãos também vão aumentar os aportes em silos e armazéns, conta Paulo Pires, presidente da Federação das Cooperativas Agropecuárias do Estado (FecoAgro-RS). “Há entusiasmo para investir após uma safra com preços bons em 2020/21”, afirma. A Fecoagro está levantando dados com suas associadas para mensurar o incremento na capacidade estática do Estado.

Sem tempo ruim

O mercado de silos-bolsas – equipamento portátil para guardar grãos – também cresce, ainda que limitado pela menor produção de milho de segunda safra. A argentina Ipesa, líder do segmento no Brasil, espera vender por aqui de 60 mil a 65 mil unidades no ciclo 2020/21, que está sendo colhido, 20% mais do que no anterior. “A expectativa inicial era crescer 30%, mas a quebra da safrinha afetou as vendas”, explica Demian Baum, diretor da Ipesa no Brasil. Empresas do segmento devem comercializar 135 mil silos-bolsas até o fim da colheita, 10% a 20% acima da safra passada.

Agiliza

A Daus, fornecedora de bebidas e ingredientes lácteos para fast food, investiu R\$ 1,5 milhão para operar e-commerce com loja própria e participar de seis marketplaces ainda este ano. A ideia é atingir empreendedores que criaram negócios no ramo de alimentação durante a pandemia de covid-19 e buscam matéria-prima online. “O e-commerce encurta o caminho”, diz Bianca Andion, gerente de Marketing.

Focados

A expectativa é obter até o fim de 2022 faturamento só com e-commerce equivalente a dez vezes o valor investido, segundo Geraldo Magela Filho, diretor de Marketing e Pessoas. Para 2021, a empresa projeta faturar com todas as operações R\$ 441 milhões. A Daus começará atuando tanto com a loja online como com marketplaces no Sudeste para depois atingir outras regiões.

De mudança

A islandesa Marel, fornecedora de soluções para processamento de alimentos, inaugurou centro de demonstração de tecnologias no Brasil, o primeiro fora da Europa e dos Estados Unidos. Transferiu sua operação de Piracicaba (SP) para o condomínio logístico Flex Viracopos, em Campinas (SP), onde tem 30% mais área, somando 5,2 mil m². “Até o fim do ano devemos abrir outro centro de demonstração na China”, diz Clausius Nóbrega, diretor regional da Marel na América Latina. Além do centro e de escritórios, a empresa tem no local estrutura de manufatura voltada principalmente para o setor de frangos.

Apresentação

Por ora, o espaço será utilizado para eventos virtuais, mas o plano é receber visitas de executivos a partir de outubro, dependendo da evolução da pandemia de covid-19. “Queremos estar mais próximos do cliente para oferecer as diferentes soluções de equipamentos e processos digitais”, diz o executivo. A Marel possui centros de demonstração na Dinamarca, Holanda e nos Estados Unidos.

Atrai

Para a Bresco Viracopos, administradora do condomínio onde a Marel atuará em Campinas, o setor do agronegócio já representa 58% da receita. O agro também significa 14% do total do portfólio da Bresco.

Berlim-São Luís

A ADM fechou parceria com a agência alemã de cooperação técnica (GIZ), a Produzindo Certo, de assistência técnica no campo, e a Secretaria de Agricultura do Maranhão para fortalecer a produção sustentável de soja no Estado. Com o Projeto Cadeias Sustentáveis, que será financiado pela empresa e pelo governo alemão, produtores locais terão assessoria gratuita para adotar melhores práticas e acessar novas oportunidades de negócios. O Maranhão produz quase 3 milhões de toneladas de soja por ano./ ISADORA DUARTE, CLARICE COUTO e LETICIA PAKULSKI

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 17/08/2021

Valor

ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

MINÉRIO DE FERRO CAI NA CHINA E REGISTRA MENOR PREÇO DESDE 25 DE MARÇO

A principal matéria-prima do aço caminha para zerar os ganhos acumulados no ano e, agora, exibe valorização de apenas 0,2%

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

Depois de um breve fôlego no início da semana, os preços do minério de ferro voltaram ao terreno negativo nesta terça-feira e registraram o nível mais baixo desde 25 de março no mercado à vista. A trajetória da commodity acompanha a curva de produção de aço na China, que segue decrescente.

Segundo a publicação especializada Fastmarkets MB, o minério com teor de 62% de ferro recuou 1,7% no porto de Qingdao, para US\$ 160,75 por tonelada, levando a baixa acumulada em agosto a superar 11%.



— Foto: Agência Vale

Com isso, a principal matéria-prima do aço caminha para zerar os ganhos acumulados no ano e, agora, exibe valorização de apenas 0,2%.

Segundo a Bloomberg, a produção de aço chinesa em julho recuou ao menor nível em 15 meses, à medida que as siderúrgicas no país asiático reduziram a taxa de operação para cumprir metas ambientais estabelecidas por Pequim.

Em julho, a China, que é o maior produtor mundial de aço bruto, produziu 86,79 milhões de toneladas, com baixa de 7,6% ante junho e de 8,4% na comparação anual, segundo dados divulgados ontem pelo Escritório Nacional de Estatísticas (NBS, na sigla em inglês).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/08/2021

CONGESTIONAMENTO DE NAVIOS NOS EUA PERTO DO RECORDE DE FEVEREIRO

A espera média por espaço para atracar no porto de Los Angeles está em 6,2 dias, em comparação com 5,7 no fim de junho

Por Brendan Murray, Bloomberg



Foto: Tim Rue/Bloomberg

O maior canal de comércio dos Estados Unidos com a Ásia está congestionado com o maior número de navios porta-contêineres desembarcando em mais de seis meses, o que ameaça atrasar ainda mais o transporte de mercadorias, reduzir as margens de importadores americanos e aumentar os preços para consumidores.

Na noite de domingo, 37 navios estavam ancorados aguardando para atracar nos portos gêmeos de Los Angeles e Long Beach, na Califórnia, o maior número desde o início de fevereiro, segundo autoridades que monitoram o tráfego marítimo na Baía de San Pedro. O número é quase o dobro da fila em meados de julho e perto do recorde de 40 navios ancorados em 1º de fevereiro.

A espera média por espaço para atracar está em 6,2 dias, em comparação com 5,7 no fim de junho, de acordo com dados do porto de Los Angeles. Esse número atingiu o pico aproximado de 8 dias em abril.

As rotas comerciais transpacíficas foram afetadas nos últimos dias pelo fechamento parcial de um grande porto na China por causa de surtos de covid-19 entre funcionários. Isso tem contribuído para reduzir a já apertada capacidade de transporte por contêineres globalmente e para manter as taxas de frete marítimo perto de níveis recordes.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/08/2021

TRT DE SÃO PAULO FLEXIBILIZA CONTRATAÇÃO EM PORTO

Para desembargadores, recrutamento via Ogmo deve ser feito de forma prioritária, e não exclusiva

Por Bárbara Pombo — De São Paulo



— Foto: Divulgação

O Tribunal Regional do Trabalho (TRT) de São Paulo proferiu uma importante decisão para empresas que operam em portos. Definiu que não precisam apenas contratar trabalhadores por meio do Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo). Segundo os desembargadores, se os operadores divulgam as vagas previamente aos registrados na entidade e não encontram interessados, estão livres para recrutar funcionários no mercado.

Na decisão deste mês, a 11ª Turma derrubou um recurso em ação civil pública em que o Sindicato dos Operadores de Guindastes e Empilhadeiras (Sindogeesp) pedia R\$ 3,9 milhões a título de danos morais. O motivo: a contratação, pela R.D Locação e Serviços, de trabalhadores fora do sistema Ogmo.

“A ausência de interesse de portuários inscritos no Ogmo é circunstância que tem o condão de viabilizar a contratação de trabalhadores fora do sistema”, diz, no voto, o relator do caso, desembargador Flavio Villani Macedo (processo nº 1001161-11.2019.5.02.0445).

Foi o que ocorreu no caso da R.D Locação e Serviços, que aluga máquinas e movimenta granéis em armazéns do porto de Santos (SP). A empresa teria divulgado vagas de emprego em 2007 e 2018. Nas duas ocasiões, nenhum trabalhador registrado no Ogmo quis ocupar os postos de trabalho.

“Inequívoco que não fora a requerida que se negou a dar cumprimento à norma legal, mas que os trabalhadores não se dispuseram a tanto”, afirma o relator. E acrescenta: “Se as razões de existir da exclusividade não se sustentam mais, por conseguinte, deve-se conferir plenitude ao princípio da livre iniciativa”.

O entendimento da turma, porém, não foi unânime. Para a desembargadora Wilma Gomes Hernandez, é ilegal a contratação de trabalhadores sem registro no Ogmo. Segundo ela, a empresa deveria pagar R\$ 20 mil a títulos de danos morais coletivos por recrutar operários diretamente no mercado de trabalho.

“A permissão para a contratação de trabalhadores não registrados implicaria a majoração do número de trabalhadores avulsos disponíveis, reduzindo, por decorrência, a oferta de trabalho e os ganhos respectivos. Vale dizer, a contratação nos moldes realizados pela ré, além de não observar a disposição legal expressa, ainda acarreta a precarização do trabalho portuário”, diz ela, no voto vencido.

A discussão jurídica é sobre a interpretação do artigo 40, parágrafo 2º, da Lei dos Portos (nº 12.815, de 2013). Pelo dispositivo, “a contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados”.

De acordo com o advogado Lucas Rênio, que representa a empresa no processo, a decisão é importante porque entendimento diverso acarretaria na demissão dos trabalhadores. “No caso, seriam cinco funcionários porque se trata de um operador de pequeno porte. Mas há processos em que há risco de demissão de 50 a 150 empregados”, afirma Rênio, sócio da Advocacia Ruy de Mello Miller.

Sócio trabalhista do Bichara Advogados, Jorge Matsumoto diz que a interpretação que prevaleceu no TRT está em sintonia com a Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que estipula a prioridade. “Se a própria OIT fala de prioridade e não exclusividade porque a lei deveria estabelecer condição mais engessada?”

O presidente do Sindogesp, Paulo Antônio da Rocha, afirma que o sindicato vai recorrer da decisão ao Tribunal Superior do Trabalho (TST). “Temos confiança de reter porque a lei é clara no sentido da exclusividade”, diz. Ele aponta ainda que os trabalhadores se interessam pelas vagas e “o problema é que as empresas oferecem salários aviltados”.

Em outubro do ano passado, a 16ª Turma do TRT anulou uma multa de R\$ 195 mil aplicada contra um operador que contratou 29 trabalhadores sem intermediação do Ogmo. A interpretação dos julgadores foi na mesma linha, de que a contratação deve ser feita prioritariamente - e não exclusivamente - pelo órgão gestor (processo nº 10000795120195020442).

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 17/08/2021

ULTRA VENDE R\$ 7,7 BI EM ATIVOS EM 3 MESES

Grupo anunciou ontem a negociação da Oxitenos para a tailandesa Indorama por US\$ 1,3 bi
Por Stella Fontes — De São Paulo



Curado, presidente, disse em nota que a venda da Oxitenos “conclui etapa importante na reorientação dos investimentos”

— **Foto: Silvia Costanti/Valor**

Em pouco menos de três meses, o Ultra assegurou até R\$ 7,7 bilhões com a venda de ativos que deixaram de ser considerados estratégicos após a primeira fase de revisão de seu portfólio de negócios. A injeção de recursos trará fôlego financeiro e ajudará o grupo a financiar suas ambições em energia e infraestrutura, incluindo a compra da Refinaria Alberto Pasqualini (Refap), da Petrobras.

Além da aposta declarada em óleo e gás, a Ultrapar avalia oportunidades em renováveis como parte da estratégia de constituir um portfólio de negócios mais complementar e sinérgico. Com a venda da Oxitenos,



anunciada ontem, o grupo concluiu a etapa de desinvestimentos, ou “racionalização de portfólio”, segundo a administração.

A fabricante de especialidades químicas foi vendida para a tailandesa Indorama por US\$ 1,3 bilhão (R\$ 6,8 bilhões ao câmbio atual), em uma transação de múltiplos elevados e que agradou ao mercado. A primeira parcela, de US\$ 1,15 bilhão, deve ser recebida no início de 2022. A segunda, de US\$ 150 milhões, será paga em dois anos.

Nos cálculos do Goldman Sachs, o preço de venda implica múltiplo de 8 vezes o Ebitda (resultado antes de juros, impostos, depreciação e amortização) projetado para 2022. A Ultrapar, por sua vez, falou em múltiplo de 10 a 11 vezes considerando-se a relação entre valor de empresa e Ebitda.

“A transação reforça a visão de que estamos em um momento único de oportunidades de investimento em energia e óleo e gás”, disse o diretor financeiro e de relações com investidores da holding, Rodrigo Pizzinatto, acrescentando que o grupo também avalia oportunidades de expansão na Ultragas, na Ipiranga e na Ultracargo, que tem executado investimentos crescentes em infraestrutura. “Estamos estudando como alavancar os negócios e participar ativamente do processo de transição energética, tanto em gás natural quanto em renováveis”, acrescentou.

Há cerca de dois meses, o Ultra acertou a venda da fatia de 50% na ConectCar para a Porto Seguro, por R\$ 165 milhões e, em maio, assinou a venda da Extrafarma para a Pague Menos por R\$ 700 milhões incluindo dívida. Enquanto a transação da ConectCar deve ser concluída ainda em 2021, a operação com a Extrafarma ainda depende de aval do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e deve ser consumada no primeiro semestre do ano que vem.

No caso da Oxiteno, a expectativa é que não haja dificuldade de aprovação junto ao Cade e órgãos reguladores de outros países em que a empresa tem operação. Já a compra da Refap pelo Ultra, se concretizada, levará a desembolso bilionário no segundo semestre de 2022. O grupo está em conversas exclusivas com a Petrobras e tem até outubro para chegar a um acordo.

Conforme Pizzinatto, sem considerar o Ebitda da Oxiteno e contabilizando a entrada de caixa com a operação de venda, a alavancagem financeira pró forma da Ultrapar seria de apenas 1,7 vez, contra o índice de 2,8 vezes reportado no balanço do segundo trimestre.

O forte desempenho operacional e financeiro nos últimos trimestres, acrescentou, contribuiu para elevar a percepção de valor da Oxiteno. Haverá ganho de capital, de cerca de US\$ 220 milhões líquidos, já que o valor de livro (da ordem de R\$ 1,7 bilhão) é menor do que o da transação.

Os recursos irão para o caixa da Ultrapar e uma dívida “intercompany” de cerca de US\$ 750 milhões da Oxiteno seguirá junto com a empresa na venda. Com isso, o desembolso de Imposto de Renda sobre ganho de capital na operação deve ficar abaixo de US\$ 70 milhões, explicou o executivo.

Enquanto as margens da Ipiranga frustraram no segundo trimestre, o Ultra deu nova demonstração de que está avançando de forma concreta em outra frente que estava no radar do mercado, a gestão ativa do portfólio de negócios.

“Essa transação conclui uma etapa importante no processo de reorientação estratégica de nossos investimentos, permitindo que o grupo se concentre no fortalecimento contínuo de seus negócios principais, com um portfólio mais complementar e sinérgico nos setores em que temos conhecimento e vantagens competitivas”, disse, em nota, o presidente do grupo, Frederico Curado.

Na mesma nota, o presidente da Indorama Ventures, Aloke Lohia, disse que a “aquisição é natural e adequada”. “Temos uma trajetória sólida e bem sucedida de integração de 50 aquisições nos

últimos 20 anos. Junto com a Oxiteno, estamos criando uma companhia global com uma posição única em tensoativos”, afirmou.

Com a aquisição, a Indorama, que em 2018 comprou o negócio de PET da italiana M&G no Brasil, ganha musculatura no mercado petroquímico das Américas - além do Brasil, a Oxiteno tem unidades nos Estados Unidos, México e Uruguai.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/08/2021

HIDROVIAS DO BRASIL REVERTE PREJUÍZO E TEM LUCRO DE R\$ 97,8 MILHÕES NO 2º TRIMESTRE

A companhia reverteu prejuízo de R\$ 7,4 milhões observado no mesmo período de 2020

Por Flávyra Pereira, Valor — São Paulo



Hidroviás do Brasil — Foto: Divulgação

A Hidroviás do Brasil registrou lucro líquido de R\$ 97,8 milhões no segundo trimestre, revertendo o prejuízo de R\$ 7,4 milhões observado no mesmo período de 2020.

A receita líquida teve alta de 9,5% no comparativo anual, para R\$ 466,9 milhões, puxada pela receita líquida operacional no corredor Sul de R\$ 227,2 milhões,

crescimento de 141,4% na base anual. A receita no corredor Norte somou R\$ 176,4 milhões, 36% abaixo do apurado no mesmo trimestre do ano passado. Já a navegação costeira (cabotagem) somou R\$ 5 abaixo do apurado no mesmo trimestre do ano passado. Já a navegação costeira (cabotagem) somou R\$ 58,1 milhões em receita líquida, alta de 18,3%.

No período, o volume total transportado no corredor Sul foi de 1,3 milhão de toneladas, ganhos de 34,8% no comparativo anual, enquanto no corredor Norte foi de 1,8 milhão de toneladas, 12,2% abaixo do volume registrado de abril a junho de 2020. A navegação costeira transportou 594 mil toneladas, recuo de 27,4% na mesma base de comparação.

O lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês) somou R\$ 273,1 milhões entre abril e junho, avanço de 106,4% em relação ao mesmo período do ano passado. A margem Ebitda cresceu 28,4 pontos percentuais (pp), para 66,3%.

Novas projeções

A companhia revisou as projeções para o Ebitda ajustado este ano, passando de R\$ 800 milhões para o intervalo mínimo de R\$ 630 milhões e máximo de R\$ 710 milhões. Já o volume transportado fica entre 11,2 milhões e 13 milhões de toneladas. A previsão anterior era de 13 milhões de toneladas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/08/2021

DADOS CONFIRMAM TEMOR DE DESACELERAÇÃO DA CHINA



Vendas no varejo e produção industrial enfraquecerem na China, devido ao avanço da pandemia e às enchentes de julho, Isso está levando a uma revisão para baixo das projeções de crescimento do país neste ano

Por Thomas Hale — Financial Times, de Hong Kong

A economia da China teve um desempenho significativamente inferior à média em julho. As enchentes generalizadas e o surto da variante delta do coronavírus exacerbaram os temores de que a trajetória de crescimento do país continuará a perder impulso.

Dados oficiais divulgados ontem mostraram que as vendas do varejo aumentaram 8,5%, na comparação com o mesmo mês do ano passado, mas ajudadas principalmente pelo efeito da base de comparação de 2020, enquanto a produção industrial aumentou 6,4%. Economistas consultados pela Bloomberg tinham previsto crescimentos de 10,9% e de 7,9%, respectivamente.

A China adotou rígidas restrições a viagens em resposta a seu maior surto do coronavírus neste ano, que teve início em meados de julho na cidade de Nanquim e causou desde então centenas de novas infecções em várias cidades. Além disso, episódios graves de enchentes ocorridos em torno da província de Henan diminuíram o nível de atividade econômica nos últimos 30 dias.

Esses percalços coincidiram com sinais de aprofundamento das mudanças estruturais na economia chinesa, já que o surto de crescimento do setor industrial, que alimentou a rápida recuperação do país em relação aos estágios iniciais da pandemia, foi colocado sob pressão pelo aperto das condições de crédito e pela cautela ainda mantida pelos consumidores.

Julian Evans-Pritchard, economista-sênior para a China da Capital Economics, observou que, enquanto as vendas do varejo caíram em termos mês a mês, os gastos com bens de capital e a atividade industrial, que, segundo ele, se revelaram menos sensíveis às restrições adotadas contra o coronavírus, também enfraqueceram.

“A queda do consumo deve ser revertida assim que a situação do vírus voltar ao controle e as restrições forem suspensas”, disse ele. “Mas consideramos que a desaceleração em outros segmentos vai se aprofundar no restante do ano.”

Em julho o crescimento das exportações chinesas, que foram um grande motor da recuperação do país nos últimos doze meses, desacelerou para 19% em termos ano a ano, em relação aos 32% apurados sob o mesmo parâmetro em junho. Em iniciativa voltada para afrouxar as condições monetárias, o governo reduziu a alíquota de depósito compulsório para os bancos.

“Consideramos que os dados vão elevar as chances de mais cortes do depósito compulsório nas próximas semanas”, disse Mitul Kotecha, da TD Securities. Ele acrescentou que os dados de julho foram mais fracos que o previsto, mesmo levando-se em consideração os pálidos efeitos da base de comparação do ano passado.

O porto de Ningbo-Zhoushan, um dos maiores da China, foi parcialmente fechado na semana passada, o que chama a atenção para a vulnerabilidade do comércio internacional às novas infecções ocorridas no país.

O ANZ Bank cortou ontem sua previsão do crescimento da China neste ano para 8,3%, em relação aos 8,8% anteriores, após a divulgação dos dados de julho. Louis Kuijs, diretor de economia asiática da Oxford Economics, disse que a queda “foi suficientemente grande para justificar uma correção para baixo da previsão de crescimento” para o segundo semestre.

“Em vista da postura de ‘tolerância zero’ da China em relação à covid, os surtos futuros continuarão a representar risco significativo sobre as perspectivas”, acrescentou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/08/2021



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

'NUNCA VI ALGO ASSIM': A ESCASSEZ DE PRODUTOS QUE AFETA O MUNDO - E O SEU BOLSO

Carros, móveis, materiais de construção, alimentos... muitos produtos estão escassos em razão de dificuldades causadas em razão de dificuldades causadas por congestionamento de contêineres.

Por **BBC**

É difícil imaginar que nos Estados Unidos, um dos países mais ricos do mundo, exista escassez de alguns produtos. Mas comprar um carro novo, móveis ou materiais de construção deixou de ser uma tarefa fácil no país.

Em muitos casos, os consumidores precisam esperar por meses antes de conseguir o produto que estão buscando.

Isso porque o congestionamento de contêineres nos principais portos do mundo está provocando interrupções intermitentes nas cadeias de abastecimento.

Como muitas empresas mantêm estoques mínimos com o objetivo de reduzir custos, quando situações como essas ocorrem, elas ficam sem a quantidade necessária de produtos para atender à demanda.

"Alguns consumidores não encontrarão as coisas que precisam", advertiu Neil Sunders, analista de varejo da consultoria GlobalData Retail.

Essa demanda por produtos cresceu nos últimos meses no contexto de uma reativação econômica após 2020, que representou uma das piores recessões globais das últimas décadas.

O problema é que a pandemia alterou o ritmo do fluxo do comércio nacional e, quando o consumo aumenta em vários países ao mesmo tempo, os portos, as rotas marítimas, trens e aviões que transportam os produtos não conseguem acompanhar.

Nem mesmo algumas indústrias que produzem peças fundamentais para a fabricação de outros produtos, como microchips, conseguem alcançar o ritmo atual.

Comida, roupas, móveis, carros e computadores

A escassez de semicondutores tem causado problemas para os fabricantes de automóveis, computadores, laptops, celulares ou consoles de videogames.

"Pode ser necessário de um a dois anos para que a indústria possa colocar a demanda em dia", declarou Patrick Gelsinger, diretor-executivo da Intel.

A mesma situação está ocorrendo com materiais fundamentais para a fabricação de roupas, sapatos, comida... a lista é interminável.

"Ninguém pode fazer nada", disse Steve Lamar, diretor-executivo da Associação Americana de Roupas e Calçados. "Comprem seus presentes de Natal agora", afirmou.

Como muitos contêineres estão presos em alguns portos, o preço do frete disparou.

Algumas empresas como a Legwear & Apparel, que fabrica produtos para marcas como Puma, Champion e Skechers, confirmam que os custos dos fretes cresceram.

Diretor de operações e finanças da empresa, Christopher Volpe disse ao jornal Washington Post que está pagando cerca de US\$ 24 mil para enviar contêineres dos Estados Unidos à Ásia. Segundo ele, o mesmo procedimento custava US\$ 2 mil antes da pandemia.

No setor de alimentos, as histórias de restaurantes que tiveram que alterar o menu se repetem todos os dias em diferentes lugares, da Coreia do Sul aos Estados Unidos.

Embora sejam situações excepcionais, a dificuldade do comércio internacional é uma tendência.

Situação pode continuar difícil em 2022

Alguns varejistas disseram que têm produtos suficientes apenas para atender à demanda por pouco mais de um mês, situação que implica em um dos níveis mais baixos de estoque desde 1992, de acordo com o Departamento do Censo dos Estados Unidos.

Há muita incerteza sobre o que pode ocorrer no futuro, especialmente agora com a variante Delta do coronavírus propagando rapidamente em todo o mundo.

As interrupções no fornecimento podem continuar até durante boa parte de 2022, declarou recentemente o presidente da Reserva Federal de St. Louis, James Bullard.

Conforme a demanda e a oferta aumentam, haverá algumas semanas em que os consumidores verão escassez de certos produtos e depois de outros.

No período recente, se tornou mais difícil encontrar materiais plásticos para embalagens, bolsas de papel, carne ou azeite para cozinhar.

Às vezes, isso ocorre por problemas de fluxo de trens e caminhões, outras vezes porque a remessa internacional não chegou ou até por falta de mão de obra.

Um novo equilíbrio

"Creio que o principal efeito da escassez global de muitos bens será um maior desequilíbrio de estoque no futuro", disse Willy Shih, professor da Harvard Business School.

Diante da atual escassez, o especialista explica que as empresas estão fazendo pedidos adicionais ou tentando obter seus produtos por meio de canais de logística obstruídos.

Com o tempo, conforme o abastecimento for colocado em dia, "provavelmente veremos excedentes (de produtos) em muitas áreas", aponta o especialista.

Isso faz parte do desequilíbrio do sistema.

"Isso aconteceu com os rolos de papel higiênico no ano passado. Primeiro houve desabastecimento e logo depois havia excesso", explicou o economista à BBC Mundo (serviço em espanhol da BBC).

Essa situação é conhecida como "efeito chicote" na cadeia de suprimentos. Ocorre porque as empresas compensam em excesso a escassez e acabam com muito estoque.

"Outra situação que será difícil de evitar serão as pressões inflacionárias. Muitos custos de logística atingiram níveis recordes ultimamente e, eventualmente, alguém terá que pagar por eles", disse Shih. "Possivelmente serão os consumidores", acrescentou.

As empresas menores que não conseguirem repassar os custos, estão expostas a uma situação complicada em suas finanças.



Os preços dos fretes marítimos dispararam no último ano — Foto: Getty Images via BBC

Preços de exportação dispararam

Essa situação não se restringe aos Estados Unidos. Na Europa há um fenômeno similar.

As taxas de frete de Xangai, na China, a Roterdã, na Holanda, aumentaram até 596%

em relação ao preço do ano passado, de acordo com os últimos dados do Drewry World Container Index.

Segundo cálculos da Bloomberg, os gargalos da cadeia de abastecimento global de suprimentos multiplicaram as tarifas em até seis vezes em rotas populares no último ano.

Com os custos de envio mais elevados e as dificuldades de reabastecer os estoques rapidamente, os consumidores acabaram sendo afetados na maioria dos países, apontam especialistas.

Efeitos globais alcançando a América Latina

Essa situação já está deixando a sua marca na América Latina.

"Nunca vi nada assim", diz a professora aposentada Blanca Figueroa, do Chile. Recentemente, ela se mudou para um novo apartamento em Santiago e enfrentou muitas dificuldades para conseguir todos os produtos que precisava.

"É muito difícil comprar. Procurei poltronas, mesas, cadeiras e camas. Para conseguir alguns produtos é preciso esperar meses", declarou.

Situação semelhante existe em outros países da região.

Em El Salvador, por exemplo, os preços do aço e derivados, como o ferro, assim como tubos de PVC, tintas, solventes e produtos à base de plástico subiram em razão do aumento do valor dos embarques internacionais e do aumento do preço do petróleo, em uma margem em torno de 30% a 50%, dependendo do produto.

O setor da construção na América Latina teve dificuldades para conseguir diversos insumos que precisa, como acontece nos Estados Unidos.

"Os preços dos fretes marítimos internacionais subiram muito e o aumento da demanda fez cair a capacidade para esses países em desenvolvimento", disse o gerente da filial da empresa Viduc Ferreteria, Danilo Blanco, ao jornal El Diario de Hoy.

No México, o valor dos produtos da indústria química, o plástico e a borracha lideram o aumento de preços em julho, segundo o Instituto Nacional de Estatística e Geografia (INEGI).

No caso dos carros usados, os preços também subiram, como já ocorreu em vários países da região.

"Estamos vendo um aumento nos preços, tanto por uma demanda maior, como porque não há veículos novos no mercado", disse Alejandro Guerra, diretor-geral da Kavak, empresa dedicada à venda de carros seminovos, em declaração ao jornal Expansión.

Em conversa com a BBC Mundo, Gerardo Tajonar, presidente da Associação Nacional de Importadores e Exportadores da República Mexicana (ANIERM), disse que as dificuldades nas cadeias de suprimentos afetaram vários setores do país, particularmente a manufatura.

"As empresas mexicanas não tinham um plano de contingência, isso as pegou de surpresa. É por isso que estratégias de mitigação de riscos devem ser criadas", declarou.

No mês passado, diz ele, os custos das importações e as exportações subiram cerca de 30% no México.

Agora com a chegada de uma terceira onda de covid-19, o futuro se torna um pouco mais imprevisível.

"No nível do consumidor, eu diria que houve aumento de preços em bens bastante luxuosos como carros, produtos de grife, roupas de marcas, mas não na cesta básica", acrescentou. "Mais do que escassez, eu diria que há falta de variedade de alguns produtos", declarou.

Principal especialista em Políticas de Emprego da Organização Internacional do Trabalho (OIT), Gerard Reinecke não vê perspectiva de uma estratégia global muito clara para enfrentar essa contingência.

"O problema com as cadeias globais está influenciando empregos, mas não temos como quantificar isso, porque é muito cedo", explicou Reinecke.

Porém, se as coisas continuarem assim, os consumidores serão afetados por preços mais salgados em alguns produtos ou terão que esperar mais tempo para ter acesso a eles.

Durante a pandemia, os custos de transporte das importações na América Latina dispararam. Por exemplo, o custo do frete de um contêiner entre Xangai e a América do Sul antes da crise sanitária era uma média de US\$ 2 mil. Agora, esse valor subiu para cerca de US\$ 7 mil, segundo dados do Banco Interamericano de Desenvolvimento, o BID.

Segundo Mauricio Claver-Carone, presidente do BID, a pandemia expôs as vulnerabilidades da região, mas também está dando uma grande oportunidade para resolver os problemas.

"Temos que facilitar o investimento nas cadeias produtivas e aumentar a integração intrarregional", disse à BBC Mundo.

Ele aponta que há pouca integração e diz que isso faz com que a América Latina seja uma região menos integrada do mundo, o que aumenta a dependência de produtos importados.

Apenas 14% do comércio da América Latina é intrarregional, comparado com 59% da Europa e 41% da Ásia Oriental, explicou Claver-Carone.

Por décadas, especialistas em comércio internacional recomendaram melhorar a integração regional, mas houve pouco avanço nesse sentido.

Segundo Gerard Reinecke, a América Latina pode rearticular algumas cadeias a médio e longo prazo, mas, até agora, "não há muitos indicadores de que isso esteja ocorrendo".

Parece que diante do novo cenário e da incerteza gerada pela variante Delta do novo coronavírus, empresas e países que não reagiram a tempo, ou que não têm capacidade de assegurar um fluxo constante de suprimentos, podem começar a ficar para trás.

Quem vai assumir a liderança

Em meio às alterações causadas pela pandemia, "estamos vendo mudanças importantes na vantagem competitiva internacional", diz William Lazonick, presidente da Rede de Pesquisa Acadêmica-Industrial dos Estados Unidos e professor da Universidade de Massachusetts.

Houve mudanças em setores essenciais das indústrias relacionados à aeronáutica, à microeletrônica, equipamentos de comunicação, energia limpa ou produtos farmacêuticos.

A escassez global de muitos bens não reflete apenas os efeitos da pandemia e da política das empresas de manter os estoques reduzidos ao mínimo nas últimas décadas

Isso reflete também, diz Lazonick, que as principais empresas de alta tecnologia dos Estados Unidos "desperdiçaram sua liderança global" e levanta questões sobre o quão agressivas algumas empresas têm sido ao usar dividendos sem fazer os investimentos necessários em períodos de emergência como o atual.

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

Data: 17/08/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ÁREA PARA ATIVIDADES PESQUEIRAS DA CDC TERÁ DESTINAÇÃO EM SETEMBRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 17 Agosto 2021

O vencedor do leilão online da área destinada a atividades pesqueiras de Camocim será conhecido no dia 13 de setembro. Em processo conduzido pela Companhia Docas do Ceará e com edital anunciado oficialmente na última sexta-feira (13), em São Paulo, pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, o futuro cessionário deverá investir R\$ 15 milhões na área ao longo dos 20 anos de contrato.

Do total de 6.542,44m², 1.236m² dispõe de benfeitorias, sendo um armazém com área de 1.020m² e um prédio da administração com área de 216m².

A utilização da área deve atender às necessidades básicas do setor produtivo de pesca. O canal de acesso à área mede 100 metros de largura e 2 metros de profundidade e a amplitude da maré é de 3 metros. O seu atracadouro possui um comprimento linear de 142 metros, com uma largura de 7,8 metros para atracação de embarcações. O trecho mais antigo da área tem 90 metros e o trecho novo, construído em meados de 2009, tem 52 metros.

A área não é afeta à operação portuária, visto que está localizada fora da poligonal do Porto de Fortaleza/CE. No entanto, é integrante do patrimônio da Companhia Docas do Ceará.

As tratativas da diretoria da CDC, que já vislumbrava conduzir esse segundo processo de cessão – o primeiro foi a área para beneficiamento de pescados do Porto de Fortaleza – resultaram na publicação da Portaria SAP/MAPA nº 100, de 29/03/2021, que devolveu a área para a companhia.

Apontado como o principal polo na região, a instalação da CDC em Camocim é de um equipamento que vem gerando grande expectativa entre os empresários do setor pesqueiro, tendo em vista sua localização privilegiada para pesca. A estrutura do local foi pensada para abrigar áreas de comercialização, armazenagem, câmaras frigoríficas, manuseio e triagem de pescado, fábrica de gelo, reservatório para 300 mil litros de água, combustível, auditório e vestiários, além de área para ampliação do cais e da estação de efluentes.

A área está distante 366 km de Fortaleza. Seus municípios limítrofes são Bela Cruz, Bitupitá, Acaraú, Granja e Chaval, e é banhado pelo Oceano Atlântico. A cidade está localizada a 4 metros

acima do nível do mar, distante 274 km, em linha reta, de Fortaleza, possui área de 1.504 km² e apresenta topografia relativamente plana.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/08/2021

CAMPOS DA CESSÃO ONEROSA BATEM RECORDE DE PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS EM JULHO

Da Redação OFFSHORE 17 Agosto 2021



Em julho, os campos da Cessão Onerosa tiveram recorde de produção de petróleo e gás natural, com um total de 921.741,68 barris de óleo equivalente por dia (boe/d, unidade usada para converter um volume de gás natural com um volume de óleo, permitindo a soma de ambos), um aumento de 6,23% na comparação com o mês anterior (867.662,76 boe/d).

Esses campos também tiveram a maior participação já registrada na produção nacional, representando 23,51% do total do país. A produção de petróleo foi

de 740.887,63 barris por dia (bbl/d) e a de gás natural, 28,753 milhões de metros cúbicos por dia (m³/d).

Os campos do contrato de Cessão Onerosa que produzem atualmente são Búzios, Atapu e Sul de Tupi. Em julho, Búzios foi o maior produtor, com 710.831,62 boe/d, sendo 569.648,36 bbl/d de petróleo e 22,446 milhões de m³/d. Esse campo também teve o maior poço produtor no mês, o poço 7-BUZ-10-RJS, na plataforma P-75, com 67.280,07 boe/d.

Atapu teve uma produção total de 142.095,69 boe/d, sendo 117.135,70 bbl/d de petróleo e 3,968 milhões de m³/d. A produção de Atapu aumentou 27% em comparação ao mês anterior, impulsionada pelo aumento de produção da plataforma P-70. Já Sul de Tupi somou 68.814,37 boe/d em julho, sendo 54.103,57 bbl/d de petróleo e 2,339 milhões de m³/d.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/08/2021

HAPAG-LLOYD LUCRA US\$ 3,3 BILHÕES NO PRIMEIRO SEMESTRE

Da Redação NAVEGAÇÃO 17 Agosto 2021



Números do semestre significativamente maiores em comparação com o mesmo período do ano anterior

A Hapag-Lloyd publicou na última semana seus números para o primeiro semestre de 2021. A empresa concluiu o período com um EBITDA de US\$ 4,2 bilhões (EUR 3,5 bilhões). O EBIT subiu para US\$ 3,5 bilhões (EUR 2,9 bilhões) e o lucro do Grupo subiu para US\$ 3,3 bilhões (EUR 2,7 bilhões).

“Em um mercado com uma demanda muito forte por transporte de contêineres, nos beneficiamos de taxas de frete significativamente melhoradas e tivemos um primeiro semestre muito bom. Entre outras coisas, fomos capazes de reduzir nossa dívida líquida em US\$ 1,5 bilhão, embora tenhamos pago um dividendo significativamente mais alto em comparação com o ano anterior”, disse Rolf Habben Jansen, CEO da Hapag-Lloyd.

De acordo com a empresa, as receitas aumentaram aproximadamente 51% no primeiro semestre de 2021, chegando aos US\$ 10,6 bilhões (EUR 8,8 bilhões), principalmente por causa de uma taxa de frete média 46% mais alta de 1.612 USD / TEU (H1: 2020: 1.104 USD / TEU). O desenvolvimento da taxa de frete foi o resultado da alta demanda combinada com a escassa capacidade de transporte e severos gargalos de infraestrutura.

Os volumes de transporte chegaram a 6.004 TEU e, portanto, 4% acima do valor comparável do ano anterior, que foi impactado por uma queda na demanda no segundo trimestre devido à pandemia COVID-19. Além disso, o preço médio de consumo de combustível foi cerca de 6% mais baixo, que totalizou US\$ 421 por tonelada no primeiro semestre de 2021 (primeiro semestre de 2020: US\$ 448 por tonelada) o que impactou positivamente nos lucros.

Embora a demanda permaneça alta no atual ambiente de mercado, é verificada uma escassez na capacidade de transporte semanal disponível. Por este motivo, a Hapag-Lloyd espera que os lucros permaneçam fortes na segunda metade do ano. O EBITDA para o ano inteiro deve ficar na faixa de US\$ 9,2 a 11,2 bilhões (EUR 7,6 a 9,3 bilhões) e o EBIT na faixa de US\$ 7,5 a 9,5 bilhões (EUR 6,2 a 7,9 bilhões).

“Estamos naturalmente satisfeitos com este extraordinário resultado financeiro. Mas os gargalos nas cadeias de abastecimento continuam a causar enormes tensões e ineficiências para todos os participantes do mercado e temos que fazer o nosso melhor para resolvê-los em conjunto o mais rápido possível. Olhando para o ambiente do mercado hoje, no entanto, não acreditamos que a situação volte ao normal tão cedo - apesar de todos os esforços feitos e da capacidade adicional de contêineres que está sendo injetada. No momento, esperamos que a situação do mercado só melhore no primeiro trimestre de 2022, no mínimo.”

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/08/2021

TCP BATE DOIS RECORDES CONSECUTIVOS EM OPERAÇÃO DE NAVIOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 17 Agosto 2021



Em menos de uma semana, Paranaguá recebeu o navio Yang Ming Tip Top - com capacidade para 12,7 mil TEUs, e bateu recorde de movimentação no MSC Ajaccio

Em menos de uma semana, a TCP - empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, registrou dois recordes em operações de navios. O primeiro diz respeito ao porta-contêineres Tip Top, do armador taiwanês Yang Ming, o maior em termos de capacidade de embarque já recebido pelo terminal com 12.726

TEUs. O segundo é o recorde de movimentação em um único navio com 3.549 movimentos no MSC Ajaccio, operando um total de 5.970 TEUs.

Yang Ming Tip Top

O navio Yang Ming Tip Top possui 332,2 metros de comprimento, 48,2 metros de largura (boca), 1 mil tomadas para contêineres refrigerados, e veio a Paranaguá em sua primeira viagem ao Brasil. Com capacidade para até 12.726 TEUs, esse foi o maior navio nessa categoria a atracar na TCP, no dia 30 de julho. Anterior a ele, o Seaspan Harrier do armador ONE detinha a marca no Terminal, com capacidade para até 11.923 TEUs.

Outros grandes navios que já passaram pela TCP são o Hyundai Loyalty que mede 339,62 metros de comprimento e 45,6 metros de largura, e o MOL Beacon, com 339,9 metros de comprimento e 48,3 metros de largura.

MSC Ajaccio

O navio MSC Ajaccio, que tem como destino os portos do Mar Mediterrâneo, chegou ao Paraná no dia cinco de agosto com produtos de importação como peças automotivas e químicos, e deixou o porto carregado de cargas refrigeradas como carnes e commodities (feijão, milho, entre outros). Durante a operação, foram realizados 3.549 movimentos, o maior número já feito em um único navio pela TCP. Para a marca, o Terminal utilizou cinco guindastes STS (Ship to Shore) simultaneamente.

Anterior ao MSC Ajaccio, o navio com maior número de movimentos em uma única operação no Terminal de Contêineres de Paranaguá foi o CMA CGM Rio Grande, com 3.094 movimentos, operado em março deste ano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/08/2021

SANTOS BRASIL ASSINA OS CONTRATOS DOS TRÊS TERMINAIS ARREMATADOS NO PORTO DE ITAQUI

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 17 Agosto 2021



A Santos Brasil assinou na última sexta-feira (13) os contratos de arrendamento de três terminais no Porto de Itaquí (MA), arrematados em leilão realizado na B3 em abril. A cerimônia de assinatura aconteceu na sede da B3.

Com as assinaturas, concluiu-se o processo licitatório e se iniciam os trâmites para a futura operação das áreas, todas destinadas à movimentação de granéis líquidos. Duas delas são brownfield (já em operação) e a expectativa é de continuidade das operações, agora

sob a gestão da Santos Brasil até o primeiro trimestre de 2022. Já a terceira área (greenfield) entrará em fase de projeto e licenciamento para início das obras.

Combinadas, as outorgas somaram R\$ 157,3 milhões. O prazo de cada arrendamento é de 20 anos, com possibilidade de prorrogações sucessivas até o limite de 70 anos. As três áreas totalizarão 190 mil m³ de capacidade instalada, depois de executados os investimentos previstos em ampliação de capacidade, cujo CapEx pode superar R\$ 500 milhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/08/2021

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS CRESCE 13% EM JULHO NOS PORTOS DO PARANÁ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 17 Agosto 2021



Os portos de Paranaguá e Antonina registraram julho a movimentação de 5.783.348 toneladas. O volume é 13% maior que o registrado nos mesmos 31 dias de 2020, com 5.118.798 toneladas.

A alta foi observada tanto na importação quanto na exportação mensal, diz o presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia. Em julho, as exportações somam 3.553.905 toneladas – 7% a mais que as 3.330.290 toneladas registradas no mesmo mês, em 2020.

“Nesse sentido do comércio, destaque para as altas registradas no embarque da soja, do açúcar, dos óleos vegetais, da carga geral, em especial dos contêineres, e da celulose”, destaca Garcia.

As importações do último mês totalizaram 2.229.443 toneladas, volume 24,7% maior que as 1.788.508 toneladas importadas em julho do ano passado. “Entre as importações, tivemos alta nos fertilizantes, carga geral, principalmente contêineres, trigo, malte e cevada. O volume de óleo vegetal importado também fez subir essa alta”, complementa.

Nos 31 dias de julho, foram movimentados 45.582 contêineres (unidades de 20 e 40 pés) pelo Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP). A quantidade é quase 5,5% maior que as 43.224 unidades carregadas e descarregadas em 2020, no mesmo mês.

No sentido exportação, em julho deste ano foram 22.724 unidades de contêineres embarcados – quase 7,9% a mais que as 21.063 unidades no mesmo período do ano passado. Foram importadas 22.858 unidades de contêineres no mês passado, enquanto em julho de 2020 foram 22.161 unidades.

No Porto de Antonina, o terminal privado (TPPF) movimentou 209.778 toneladas de cargas no último mês de julho. O volume registrado neste ano é 130% maior que as 91.147 toneladas de cargas movimentadas nos mesmos 31 dias do ano passado.

A exportação de farelo de soja não transgênico pelo terminal registrou alta de cerca de 7%, ou 22.242 toneladas embarcadas em julho deste ano contra as 20.734 toneladas em julho do ano passado.

Foram registrados o embarque de 17.741 toneladas de gêneros alimentícios diversos, como farinhas, arroz e feijão, com destino à Venezuela.

Na importação, o volume de fertilizantes desembarcado no mês na TPPF registrou alta de 264%. Foram 137.748 toneladas neste ano, contra 37.843 em julho de 2020.

Além dos adubos, foram importadas pelo Porto de Antonina, no mês, 16.892 toneladas de sal.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/08/2021

ITAJAÍ E NAVEGANTES REGISTRAM CRESCIMENTO DE 34% EM JULHO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 17 Agosto 2021



O complexo portuário de Itajaí e Navegantes registrou aumento de 34% na movimentação em julho, em relação ao mesmo período do ano anterior. Passaram pelos portos da região 143.750 TEUs e 1.642.844 toneladas.

Os contêineres cheios de importação somaram 347.845 TEUs contra 216.305 TEUs em julho de 2020, um crescimento de 61%. No sentido exportação, foram 391.468 TEUs em julho de 2021 contra 323.442 no mesmo período do ano passado, um crescimento de 21%. No período acumulado de janeiro a julho, as exportações representaram 53% dos contêineres cheios e as importações, 47%.

A movimentação registrada no Porto de Itajaí (cais público e área arrendada pela APM Terminals) durante o mês de julho somou 509.342 toneladas, com 36 atracções de navios, elevando a movimentação anual para 3.651.307 toneladas, 9% a mais que o mesmo período do ano anterior. No segmento de cargas contêinerizadas, o crescimento é de 6%.

Em julho, sete navios atracaram no TUP Braskarne e um no TUP Poly Terminais.

O terminal Portonave teve crescimento de 42,1% em julho deste ano, em comparação ao mesmo período em 2020.

Passaram pelo terminal 96.750 TEUs, elevando a movimentação acumulada do ano para 644.676 TEUs, um crescimento de 37%. Foram movimentados 73.529 TEUs cheios, tota de 491.831 TEUs, um crescimento de 53% em comparação ao mesmo período do ano passado.

No movimento de importação em julho foram 31.479 TEUs, elevando a movimentação anual para 226.320 TEUs, um crescimento de 83% em comparação ao período no ano anterior.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/08/2021

CENÁRIO INDICA POUCO ESPAÇO PARA NAVEGAÇÃO CRESCER EM 2022, AVALIA EXECUTIVO

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 16 Agosto 2021



Arquivo/Divulgação

Diretor-presidente da DP World Santos considera que recuperação tem sido positiva em 2021, mas observa mercado ainda sofrendo com a falta de contêineres e de capacidade de navios.

A DP World Santos avalia que 2021 tem apresentado recuperação maior do que o esperado. O diretor-presidente da DP World Santos, Fabio Siccherino, considera que o acréscimo de 18% dos volumes no

Porto de Santos no primeiro semestre surpreendeu positivamente. Ele acredita, no entanto, que sobrou pouco espaço para o mercado de navegação crescer mais em 2022, considerando o cenário atual. Siccherino observa que o mercado de navegação, na importação e na exportação, vem sofrendo com a falta de contêineres e com a falta de capacidade de navios, o que fez com que os fretes disparassem, passando de US\$ 1.500 para patamares entre US\$ 10.000 e US\$ 12.000.

“Minha expectativa é crescer próximo ao PIB — entre 2% e 3% — em 2022. Talvez a economia tenha espaço para crescer mais, mas não acredito que teremos capacidade dos navios de contêineres para acompanhar esse crescimento”, comentou Siccherino em entrevista à Portos e Navios. Siccherino relatou que existem navios chegando muito atrasados em Santos, por muitas razões, o que compromete as cadeias globais de valor.

A tendência, segundo o executivo, é de crescimento até chegar a uma estabilidade. Ele tomou conhecimento de armadores direcionando navios para rodar em determinadas rotas porque estão precisando de capacidade. “Não acredito que haja espaço para crescer o movimento marítimo para o Brasil, no ano que vem, em função dessas limitações”, analisou.

O executivo explicou que os navios precisam cumprir certa rotação nos portos. Como o mercado de carga containerizada opera com janela de atracação, se o navio atrasa muitas escalas, pode comprometer seu retorno. Dessa forma, ele entende que as blank sailings (omissões de portos) ocorrem para ajustar os agendamentos. Normalmente, o armador cancela um porto e descarrega em outro próximo. O navio então faz transbordo ou contrata um navio de cabotagem para tentar se realinhar à agenda programada.

A DP World espera melhorias nos acessos terrestre e aquaviário ao Porto de Santos. Siccherino contou que a empresa tem incentivado o modal ferroviário em Santos, principalmente devido aos grandes volumes de celulose que podem ser transportados. Uma composição com 1.400m a 1.500m descarrega toda a celulose que necessitaria de 1.000 caminhões entrando no terminal para completar 50.000 a 60.000 toneladas. Entre os benefícios está a redução da quantidade de

agendamentos, de interação humana e de carga e descarga. Siccherino disse que o formato do desvio prevê a construção de uma pêra ferroviária, por meio da qual as composições ferroviárias podem entrar por um lado do terminal, descarregar e sair pelo outro, dando eficiência ao processo.

Siccherino disse que a empresa conteve alguns investimentos em inovação esperando a definição do Reporto para retomá-los em 2022. No curto prazo, a DP World Santos tem buscado melhorar sistemas e automatizar para reduzir a interação e tornar processo mais eficiente e confiável. Ele calculou que, em qualquer investimento em equipamento do porto, entre 50% e 52% do custo do produto são impostos adicionais, considerando a suspensão do regime. Sem o incentivo, um equipamento que custa um milhão de dólares, vai passar a custar um milhão e meio. “Essa questão precisa ser resolvida. Como continuar investindo em tecnologia e inovação para aumentar produtividade se perdemos um benefício desses que tem um peso significativo”, afirmou o executivo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/08/2021

ÁREA EM MACEIÓ RETIRADA DO LEILÃO SERÁ OFERTADA PARA BASE OFFSHORE



Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 16 Agosto 2021

Arquivo/Divulgação

Piloni disse que rescisão de contrato que previa exportação de cavaco de madeira para Ásia afastou interessada. Governo pretende incluir MAC14 em certame no primeiro semestre de 2022.

O governo pretende relançar a área localizado no Porto de Maceió (AL) como um arrendamento destinado à operação como base de apoio offshore. A MAC14, inicialmente prevista para movimentação de cavaco de madeira, seria licitada no leilão realizado na última sexta-feira (13). No entanto, a área foi retirada do certame por falta de interessados. O secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Diogo Piloni, disse que houve manifestação de interesse de uma empresa que tinha um contrato com investidores asiáticos para a exportação da carga. Segundo Piloni, a desistência de entrar na licitação se deu porque o contrato foi rescindido.

“Essa movimentação era para a exportação de cavaco para a Ásia. Mas esse contrato, ao longo do caminho, acabou sendo rescindido e essa madeira será utilizada no mercado interno brasileiro. E o terminal deixa de ter razão de ser”, afirmou o secretário durante coletiva de imprensa sobre os resultados do leilão de áreas portuárias promovido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviário (Antaq), na B3 — Bolsa de Valores de São Paulo.

Na ocasião, Piloni acrescentou que o Ministério da Infraestrutura já iniciou estudos e pretende fazer uma licitação para o mercado de apoio offshore nessa mesma área. De acordo com o secretário, o objetivo é realizar esse certame ainda no primeiro semestre de 2022. “A ideia é não ficarmos parados e ofertarmos mais oportunidades para o mercado, dessa vez para o apoio offshore”, adiantou.

Santos — O secretário comentou que existe grande expectativa em torno das áreas STS08 e STS08A, no Porto de Santos, que estão perto de serem licitadas. Piloni destacou que será o maior arrendamento portuário licitado dos últimos 20 anos, com previsão de mais de R\$ 1 bilhão de investimentos. Ele disse que as áreas vão trazer melhorias na infraestrutura de atracação do porto.

A modelagem prevê dois novos berços de atracação na Almoa e aumento de 50% na capacidade atual que já está instalada. A meta é que a licitação do terminal (brownfield) aumente

também a capacidade de tancagem. "Expectativa melhor possível. Temos grandes empresas do mercado portuário manifestando interesse e iniciando estudos", afirmou Piloni. O leilão deve ocorrer na terceira semana de novembro e, segundo o secretário, deverá ter concorrência de empresas nacionais e estrangeiras.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/08/2021

ARTIGO - A REGULAMENTAÇÃO IMO 2020 E SEUS IMPACTOS NO SETOR PORTUÁRIO MUNDIAL E NACIONAL

Por Leonardo Vilela Steiner, Tainara Silveira e Tiago Buss ESTUDO E PESQUISA 16 Agosto 2021



A popularmente conhecida "IMO 2020" trata-se de uma normativa editada no âmbito da Marine Environment Protection Committee (MEPC), comissão da Organização Marítima Internacional (IMO) que trata das questões ambientais envolvendo a navegação marítima, que fixa novos padrões de composição de combustível visando diminuir as emissões produzidas por navios. Redigida e considerada pelo conselho em 2016, a resolução MEPC.280(70) ratificou a data de 01 de janeiro de 2020 como início da limitação em 0,5% m/m do teor máximo de enxofre no combustível de

navios, frente aos 3,5% m/m anteriormente praticados (IMO, 2016). A medida se soma às iniciativas já adotadas no âmbito da própria MEPC, que vem, através do Anexo VI da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios adotado em 1973, revisando sistematicamente os padrões mínimos de emissão de poluentes por navios desde 1997, dentre eles os óxidos de enxofre (SOx), de nitrogênio (NOx), compostos que destroem a camada de ozônio, e compostos orgânicos voláteis (VOCs) (IMO, 2020).

Leonardo Vilela Steiner é engenheiro Sanitarista e Ambiental pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), coordenador de meio ambiente na EC Projetos.

Tainara Silveira é graduanda de Engenharia Sanitária e Ambiental pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), estagiária de meio ambiente na EC Projetos.

Tiago Buss é economista formado pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), diretor na EC Projetos.

Acesso à versão integral do artigo em PDF - clique aqui

<https://cdn-pen.nuneshost.com/-docindexerpdf/A-regulamentacao-IMO-2020-e-seus-impactos-no-setor-portuario-mundial-e-nacional.pdf>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/08/2021

TRF 4 DÁ VITÓRIA PARA PORTOS DO PARANÁ EM DECISÃO SOBRE AS PEDRAS DA PALANGANA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 16 Agosto 2021



O Tribunal Regional Federal da 4ª Região deferiu o pedido liminar da Diretoria Jurídica da Portos do Paraná e suspendeu a decisão liminar do juiz substituto Flávio Antônio da Cruz, da 11ª Vara Federal, deferida em ação civil pública movida pelo Ministério Público Federal e Ministério Público Estadual, que suspendia a licença ambiental e obra de dragagem por derrocamento no Porto de Paranaguá.

A desembargadora Vivian Josete Pantaleão Caminha destacou a necessidade da obra para a segurança da navegação e a proteção do meio ambiente.

“Não há controvérsia entre as partes quanto à necessidade de realização do procedimento de derrogação na região das Pedras Palanganas, como uma das etapas de uma longa e complexa obra de dragagem no espaço portuário”, determina o texto.

A decisão ressalta ainda que “o processo de licenciamento teve início em 2009 e as objeções apresentadas pelos agravados em 25/06/2021 [data do ajuizamento da ação originária] poderiam ter sido aventadas, desde dezembro de 2018 [data da retificação da Licença de Instalação n.º 1.144/2016-Ibama], ou, pelo menos, antes da realização da licitação [deflagrada em maio de 2019] e contratação do consórcio vencedor [em 2020]”.

A derrogação afetará 12% do volume total das Pedras das Palanganas, tendo sido estabelecidas várias condicionantes para sua execução.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/08/2021

ANP APROVA ACORDO SOBRE A PRODUÇÃO DO CAMPO DE BÚZIOS, DA CESSÃO ONEROSA

Da Redação OFFSHORE 16 Agosto 2021



A ANP aprovou nesta quinta-feira (12) o Acordo de Coparticipação (ACP) do Campo de Búzios, localizado no pré-sal da Bacia de Santos, um dos sete campos presentes no contrato de cessão onerosa. Por meio desse contrato, assinado em 2010, a União cedeu à Petrobras, mediante pagamento, o exercício das atividades exploração e produção em sete blocos da Bacia de Santos, incluindo Búzios, restringindo a produção nessas áreas a até 5 bilhões de barris de óleo equivalente (boe).

O ACP é necessário para viabilizar a produção dos volumes licitados na Primeira Rodada de Licitações dos Volumes Excedentes da cessão onerosa, realizada pela ANP em 2019.

Trata-se do primeiro ACP celebrado como resultado da contratação dos volumes excedentes de um campo da cessão onerosa. Ele garante segurança jurídica para essa modalidade, podendo resultar em maior atratividade para as áreas de Sépia e Atapu, objetos da segunda rodada de licitações dos volumes excedentes da cessão onerosa, prevista para 17 de dezembro.

A aprovação do ACP também permite o início da produção no regime de partilha e, conseqüentemente, um aumento imediato na arrecadação de royalties para a União, estados e municípios brasileiros, bem como o recebimento de um percentual da produção pela União.

Sobre parcela da produção coparticipada a ser apropriada pelos contratados em regime de partilha de produção, incidirão royalties à alíquota de 15% sobre a receita bruta da produção, representando um incremento arrecadatário de 50% para a União. Com a aprovação do acordo pela ANP, a previsão é de que esses royalties já possam ser pagos a partir de setembro a partir da data de início da vigência do ACP de Búzios.

No regime de partilha de produção, a União, além de arrecadar royalties e bônus de assinatura (pago pelas empresas vencedoras das rodadas para a assinatura dos contratos), faz jus a um percentual do excedente em óleo, na proporção ofertada pela empresa na rodada de licitação correspondente. Esse percentual será devido à União a partir da data de início da vigência do ACP.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/08/2021

MITSUBISHI NOMEIA DUAS NOVAS REVENDAS EM MANAUS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 16 Agosto 2021



De olho no potencial de crescimento da demanda por motores a diesel no Norte do País, a divisão de motores marítimos da Mitsubishi está ampliando suas operações na região. A empresa nomeou duas novas revendas em Manaus, no Amazonas, a RB Coimbra e a Riomor com o objetivo de fortalecer a área de pós-venda.

As duas novas revendas, assim como a própria Mitsubishi Marine, apostam no crescimento do mercado de motores marítimos na região Norte por

causa da conclusão das obras do trecho da rodovia BR-163 que faz a ligação entre os estados de Mato Grosso (Sinop) e Pará (Mirituba).

Rodrigo Teixeira, líder da divisão marítima da Mitsubishi, destaca ser esse um importante canal de transporte de grãos. “Com o previsto aumento do movimento na BR-163, os portos da região Norte, como o de Santarém, tendem a ganhar competitividade em relação aos do Sul, com tendência de migração dos barcos menores para os maiores, favorecendo os segmentos nos quais atuamos”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/08/2021



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