

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 217/2020
Data: 21/12/2020**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
ANTAQ PUBLICARÁ ESTUDOS SOBRE DESESTATIZAÇÃO NO DIA 28.....	4
LEILÃO ARRECADADA R\$ 87,5 MILHÕES	4
GUEDES APONTA PRIVATIZAÇÃO DO PORTO COMO PRIORIDADE EM 2021	5
2021, UM ANO DE NOVOS ARRENDAMENTOS	6
DESESTATIZAÇÃO ENTRARÁ EM FASE ESTRATÉGICA.....	7
RECORDE EM 2020; MAIS CRESCIMENTO EM 2021	8
NO PRÓXIMO ANO, MAIS EVENTOS, PROJETOS INTERNACIONAIS E A CONFRARIA DO PORTO.....	9
AUTORIDADE PORTUÁRIA PLANEJA RETOMAR OBRAS DE ACESSOS NAS DUAS MARGENS	11
GRUPO TRIBUNA AMPLIA PARTICIPAÇÃO EM MÍDIAS DIGITAIS SOBRE A ÁREA PORTUÁRIA	13
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	14
DIRETOR DA ANTAQ APRESENTA PERSPECTIVAS PARA 2021 NOS CENÁRIOS MARÍTIMO E PORTUÁRIO EM EVENTO DA OAB - PE	14
ANTAQ LEILOA TRÊS ÁREAS PORTUÁRIAS POR R\$ 62,550 MILHÕES	15
LEILÃO DE TERMINAIS PORTUÁRIOS INJETARÁ MAIS DE R\$ 400 MILHÕES EM INVESTIMENTOS	16
PORTAL PORTO GENTE	17
VALE E GOVERNO ASSINAM TERMO DA PRORROGAÇÃO ANTECIPADA DE FERROVIAS	17
NOSSOS PORTOS TÊM MAIS BRASÍLIA E MENOS BRASIL	18
COLD IRONING NOS PORTOS DAS CIDADES PORTUÁRIAS SUSTENTÁVEIS	19
ABTRA – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS	19
GAEMA AJUÍZA AÇÃO CONTRA ‘NAVIOS-BOMBA’ NA BAIXADA SANTISTA	19
ÁREA DO PORTO DE PARANAGUÁ É LEILOADA POR R\$ 25 MILHÕES	21
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	23
AGÊNCIA INTERNACIONAL VENDERÁ PETRÓLEO DO PRÉ-SAL DO BRASIL	23
PORTO DE AVEIRO COM 31 MILHÕES DE ORÇAMENTO PARA 2021	24
PORTO DE SETÚBAL CELEBRA 97º ANIVERSÁRIO	24
ALTA DE US\$ 30/TONELADA NO VALOR DA CELULOSE DEVE BENEFICIAR E MUITO A SUZANO.....	25
GOVERNADORES PEDEM A BOLSONARO PRORROGAÇÃO DE CALAMIDADE PÚBLICA POR 6 MESES.....	25
ISTOÉ - DINHEIRO	27
BNDES LANÇA EDITAL PARA VENDA DE PARTE DE CRÉDITOS INADIMPLENTES DE SUA CARTEIRA	27
CADE NEGA RECURSO DE GRUPO GLOBO CONTRA MEDIDA QUE SUSPENDEU BÔNUS DE PUBLICIDADE.....	28
ARRECADAÇÃO EM NOVEMBRO SOMA R\$ 140,101 BILHÕES, DIZ RECEITA.....	29
EXTRA ONLINE	30
POSSÍVEL MUDANÇA EM VAZÃO DE BELO MONTE PREOCUPA E EXIGIRIA MAIS TÉRMICAS, DIZ ONS	30
BRASIL EXPORT-FORUM NAC. DE LOGIST. E INFRAEST. PORTUÁRIA	31
QUATRO ÁREAS PORTUÁRIAS SÃO LEILOADAS COM SUCESSO EM SESSÃO PÚBLICA NA B3	31
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	33
PETROBRAS VENCE CHAMADA PÚBLICA FEITA PELA ES GÁS.....	33
ENAUTA MANTÉM ATLANTA E VAI BUSCAR FPSO PARA PROJETO REMODELADO	33
JORNAL O GLOBO – RJ	35
BNDES FAZ LEILÃO DE R\$ 160 MILHÕES EM TÍTULOS NÃO PAGOS DE 323 OPERAÇÕES	35
ENTIDADES DE DEFESA DO CONSUMIDOR PEDEM A MAIA QUE VOTE, NESTA SEGUNDA, PL DE SUPERENDIVIDAMENTO	35
FUNDOS DE INVESTIMENTOS JÁ SÃO RESPONSÁVEIS POR 15% DO ESTOQUE DE GALPÕES LOGÍSTICOS	36
TESOURO VÊ RISCO FISCAL EM PROJETOS QUE BENEFICIAM ESTADOS E MUNICÍPIOS	37
APLICATIVOS AJUDAM A MANOBRAR NAVIOS EM PORTOS E NA LOGÍSTICA DE FROTAS NAS CIDADES	37
RS FAZ LEILÃO DE RODOVIA COM DESÁGIO DE 54% NA TARIFA DE PEDÁGIO.....	40
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	41
PROCESSO PARA REFORçar PERDA DE CONCESSÕES POR COVID TRAVA E AMEAÇA INVESTIMENTOS	41
MINISTÉRIO DIZ QUE BELO MONTE TEM QUE REter ÁGUA PARA NÃO PREJUDICAR PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRÁS	42
CSN VAI PRECIFICAR OFERTA DE UNIDADE DE MINERAÇÃO EM 08 DE FEVEREIRO	44
PROCESSO PARA REFORçar PERDA DE CONCESSÕES POR COVID TRAVA E AMEAÇA INVESTIMENTOS	44



CONGRESSO DOS EUA CHEGA A ACORDO FINAL PARA NOVO PACOTE FISCAL DE US\$ 900 BILHÕES	45
THYSSENKRUPP AVANÇA NO SETOR EÓLICO NO BRASIL.....	46
VALOR ECONÔMICO (SP).....	46
CHINA MANTÉM QUASE INTACTO VOLUME EXPORTADO AO BRASIL.....	46
SACYR, JSL E ASCENSUS VENCEM CONCESSÕES.....	48
EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE CARNE BOVINA DEVEM SEGUIR EM ALTA EM 2021	49
ENAUTA DECIDE ASSUMIR TOTALIDADE DO CAMPO DE ATLANTA	49
CONTROLADA DA SIMPAR VENCE LICITAÇÃO EM DOIS TERMINAIS PORTUÁRIOS NA BAHIA.....	50
GREVE NA ARGENTINA CONTINUA, E MAIS DE 100 NAVIOS ESPERAM PARA EMBARCAR GRÃOS NOS PORTOS.....	50
PREÇO DO MINÉRIO DE FERRO DISPARA E ATINGE VALOR MAIS ALTO DESDE 20 DE SETEMBRO DE 2011	51
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO.....	52
TERMINAIS DA CODEBA NO PORTO DE ARATU SÃO LEILOADOS POR R\$ 62,5 MILHÕES	52
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	53
FINDES APOIA DESESTATIZAÇÃO DA CODESA	53
ANP INTERDITA QUATRO PLATAFORMAS NA BACIA DE CAMPOS	54
HHI GROUP E DNV GL APRESENTAM TANQUES VERDES DO FUTURO.....	55
PRÉ-SAL PETRÓLEO INICIA CONSULTA PÚBLICA, ATRAVÉS DE PRÉ-EDITAL, PARA CONTRATAÇÃO DE AGENTE COMERCIALIZADOR	56
CINCO NOVOS TERMINAIS PORTUÁRIOS SERÃO LEILOADOS NOS PORTOS DO ITAQUI/MA E DE PELOTAS/RS	57
WILSON SONS CONSTRUIRÁ 6 REBOCADORES A PARTIR DO 1º TRIMESTRE DE 2021	57
"FIM DO REPORTO TINHA QUE SER CONSIDERADO", AFIRMA FREITAS.....	58
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	59
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	59



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ANTAQ PUBLICARÁ ESTUDOS SOBRE DESESTATIZAÇÃO NO DIA 28

Os documentos e processos sobre os portos de Vitória e Barra do Riacho estarão acessíveis por 45 dias. Uma audiência pública será agendada futuramente

Da Redação

Os documentos para a consulta pública sobre o projeto de desestatização dos portos de Vitória e Barra do Riacho, administrados pela Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), estarão disponíveis a partir do dia 28 no site da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), segundo o Ministério da Infraestrutura. Os estudos e processos estarão acessíveis por 45 dias. Uma audiência pública será agendada futuramente.

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, comemorou a aprovação da consulta, na última quinta-feira (17), e o avanço para a nova etapa do processo. “Como prometido, teremos a primeira desestatização portuária do Brasil, começando com o Porto de Vitória, e a ideia é a partir desse modelo implantar em outros portos. A desestatização é uma prioridade do Governo Federal”, destacou.

O projeto estruturado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), sob a coordenação do Ministério da Infraestrutura, apresentará os estudos que embasam a modelagem de concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho, por 35 anos. O investimento previsto é de R\$ 3 bilhões.

Esses documentos são aguardados pelos atores do setor portuário de Santos e por investidores. A equipe técnica do Ministério já apontou, em várias oportunidades, como no seminário

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 21/12/2020

LEILÃO ARRECADADA R\$ 87,5 MILHÕES

Segundo o Minfra, os portos irão atrair mais de R\$ 400 milhões em investimentos nos terminais



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.6183:1605113756/Tarcisio-Ministro-da-Infraestrutura.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=619953d&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.6183:1605113756/Tarcisio-Ministro-da-Infraestrutura.jpg?f=2x1&pf=619953d&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

No Twitter, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, comemorou o resultado do leilão (Wilson Dias/Agência Brasil)

O Ministério da Infraestrutura (Minfra) arrecadou R\$ 87,5 milhões em outorgas com o leilão dos quatro terminais portuários localizados em Alagoas (MAC10), Bahia (ATU12 e ATU18) e Paraná (PAR12), realizado na última sexta-feira (18) na sede da B3, em São Paulo. Segundo a pasta, os portos irão atrair mais de R\$ 400 milhões em investimentos nos terminais.

Os vencedores do leilão foram Timac Agro Indústria (MAC10), CS Brasil Transportes (ATU12 e ATU18) e Ascensus Gestão e Participações (PAR12).

Os terminais ATU12 e ATU18 foram arrematados por R\$ 62,5 milhões (ATU12 - R\$ 10 milhões e ATU18 - R\$ 52,5 milhões). Ambos movimentam e armazenam grãos sólidos. O porto organizado

onde os terminais estão inseridos funciona como rota de escoamento da produção e importação do Polo Industrial de Camaçari. Estão estimados R\$ 365 milhões de investimentos nos terminais.

O terminal MAC10 foi arrematado por R\$ 50 mil em outorgas. Ele é destinado à movimentação e armazenagem de granéis líquidos, especialmente ácido sulfúrico. A demanda por produtos químicos no porto organizado é influenciada pela presença do Polo Cloroquímico de Alagoas. Os investimentos previstos são de R\$ 12,7 milhões.

Concluindo a rodada, o terminal PAR12 foi arrematado por R\$ 25 milhões em outorgas. Ele foi arrendado para movimentação e armazenagem de carga ro-ro, que é o tipo de carregamento que se desloca sobre suas próprias rodas, ou em cima de equipamentos específicos, como a produção automobilística. Para este terminal, estão previstos investimentos de R\$ 22,2 milhões.

No Twitter, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, comemorou o resultado do leilão.

“Mais 4 terminais portuários para a contagem, presidente @JairBolsonaro”, postou o titular da pasta da Infraestrutura.

Ferrovias

Antes do leilão, os termos aditivos de prorrogação dos contratos de concessão da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) e da Estrada de Ferro Carajás (EFC), ambas administradas pela Vale S/A, foram assinados, também na capital paulista, pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a concessionária.

Com a renovação antecipada de concessões das ferrovias, são esperados investimentos de mais de R\$ 17 bilhões nos próximos 30 anos, além de R\$ 4,6 bilhões em outorgas.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 21/12/2020

GUEDES APONTA PRIVATIZAÇÃO DO PORTO COMO PRIORIDADE EM 2021

Desestatização da Autoridade Portuária já está em estudos pelo BNDES. Previsão é que leilão ocorra em 2022

Da Redação 21.12.20 1



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.53861:1559311703/Porto.jpeg?f=2x1&\\$p\\$f=f1da82f&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.53861:1559311703/Porto.jpeg?f=2x1&pf=f1da82f&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Modelo de concessão do Porto de Santos deve ser definido até o final do próximo ano, segundo PPI

As prioridades para as privatizações federais em 2021 abrangem quatro companhias, a Eletrobras, os Correios, a Autoridade Portuária de Santos e a PPSA (empresa que administra os contratos do pré-sal), disse nesta sexta-feira (18) o ministro da Economia, Paulo Guedes, em entrevista para fazer um balanço de fim de ano da pasta. Ele classificou como óbvias a venda das quatro estatais em 2021.

Clique e Assine A Tribuna por R\$ 1,90 e ganhe acesso ao Portal, GloboPlay grátis e descontos em lojas, restaurantes e serviços!

“São quatro privatizações óbvias, conversando com nossos eixos políticos meses atrás”, declarou. O ministro citou a necessidade de atrair investimentos privados e de acabar com a corrupção, como justificativas para vender as estatais.

Sobre a Autoridade Portuária de Santos (APS), o processo de desestatização da empresa já está em estudo, trabalho realizado por um consórcio contratado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Segundo a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de

Investimentos (PPI), do Ministério da Economia, as conclusões das avaliações supervisionadas pelo BNDES serão apresentadas à comunidade no terceiro trimestre de 2021 e, até o final do ano, o modelo de concessão será definido.

Conforme cronograma do PPI, o leilão da APS deve ocorrer no segundo semestre de 2022.

Eletrobras

Em relação à Eletrobras, o ministro disse que a empresa precisa investir R\$ 17 bilhões por ano e, atualmente, consegue investir apenas R\$ 3,7 bilhões. Segundo ele, o Governo Federal tem pouca capacidade fiscal de cobrir as dificuldades financeiras da geradora de energia.

Sobre os Correios, Guedes disse ser preciso salvar a empresa antes que ela deixe de ser funcional e, também, garantir o pagamento das aposentadorias dos funcionários que contribuem para o fundo de pensão da empresa.

O ministro classificou de “patético” o trabalho da PPSA. Na avaliação dele, os R\$ 100 bilhões de contratos administrados pela estatal são um “pretexto para a corrupção”.

Além da crise provocada pela pandemia do novo coronavírus (covid-19), que reduziu o preço de ativos financeiros em todo o planeta, o ministro atribuiu o atraso nas privatizações a dois motivos. Ele disse haver resistências por parte de ministros do próprio governo e repetiu declarações dadas por ele recentemente, de que um acordo de partidos de centro com legendas de esquerda na Câmara dos Deputados impede o andamento das privatizações.

Sobre a privatização da Companhia de Entrepostos e Armazéns Gerais de São Paulo (Ceagesp), o ministro disse que o presidente Jair Bolsonaro optou por adiar a venda para dar tempo de “eliminar a corrupção” na empresa.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 21/12/2020

2021, UM ANO DE NOVOS ARRENDAMENTOS

Governo prepara a licitação de duas áreas na região da Alemoa e estuda a concessão de mais quatro lotes no Porto

Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.133102:1608128979/Porto.png?f=2x1&\\$p\\$f=a1d721d&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.133102:1608128979/Porto.png?f=2x1&pf=a1d721d&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

2021, um ano de novos arrendamentos (Carlos Nogueira/AT)

2021 será um ano marcado pelas desestatizações e por arrendamentos no setor de infraestrutura. Quem garante é a secretária especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), do Ministério da Economia, Martha Seillier. No Porto de Santos, para o próximo ano, os planos incluem os arrendamentos de duas áreas e a realização de estudos para a concessão de, ao menos, quatro terrenos, além de obras nos acessos terrestres e investimentos privados que devem superar a marca de R\$ 1 bilhão.

De acordo com o Ministério da Infraestrutura (Minfra), o STS 08 e STS08A, que, juntos, formam a área operada atualmente pela Transpetro (operadora logística da Petrobras), são os próximos lotes a serem concedidos no Porto. Os leilões estão previsto para o segundo trimestre do ano que vem.

Além deste projeto, que já passou pela etapa de consulta pública, estão sendo elaborados os estudos para o arrendamento de outras quatro áreas no cais santista. O trabalho é executado pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), do Minfra.

Um desses quatro lotes é o STS11, no Paquetá, na Margem Direita do Porto, onde será implantado um terminal de granéis vegetais. Neste caso, está previsto um investimento privado de R\$ 484 milhões. Há, também, o STS53, que fica na mesma região e onde serão movimentados granéis minerais. Lá, a previsão é de que R\$ 790 milhões sejam investidos pelo novo concessionário para as adequações necessárias.

Ainda há planos para um novo terminal de contêineres, o STS10, no Saboó. Na instalação, estão previstos investimentos de R\$ 2,5 bilhões. E, por fim, pretende-se leiloar uma área para a implantação de um terminal retroportuário também no Saboó, onde devem ser investidos R\$ 345 milhões.

Leilão histórico

Em 2021, as atenções estarão voltadas aos leilões dos lotes STS08 e STS08A, que terão como foco a movimentação de granéis líquidos, na Alemoa. Nestes casos, estão previstos investimentos pelos futuros arrendatários de cerca de R\$ 1,4 bilhão. Assim, serão as maiores licitações portuárias realizadas no País até hoje.

O STS08 tem 139.3 mil metros quadrados e é destinada à armazenagem e à distribuição de granéis líquidos, especialmente combustíveis. O prazo contratual será de 25 anos e os investimentos previstos totalizam R\$ 209,6 milhões.

Os futuros arrendatários pagarão à Autoridade Portuária de Santos, pelo uso da área, o valor mensal de R\$ 1.5 milhão e mais R\$ 9,35 por tonelada movimentada.

Já o STS08A tem 305.6 mil metros quadrados e também é destinado à movimentação e à armazenagem de granéis líquidos e gasosos. Os investimentos a serem feitos no terminal totalizam R\$ 1,19 bilhão ao longo dos 25 anos do contrato.

Pelo uso da área, os futuros arrendatários deverão pagar um valor mensal fixo de R\$ 3.2 milhões e mais R\$7,13 por tonelada movimentada de granel sólido.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 20/12/2020

DESESTATIZAÇÃO ENTRARÁ EM FASE ESTRATÉGICA

BNDES e Ministério da Infraestrutura vão definir o modelo de concessão do Porto de Santos até o final de 2021

Da Redação 20.12.20



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.52995:1558705692/Porto.jpeg?f=2x1&\\$p\\$f=f1da82f&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.52995:1558705692/Porto.jpeg?f=2x1&pf=f1da82f&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Desestatização entrará em fase estratégica (Divulgação)

Até o final do próximo ano serão conhecidas as diretrizes do modelo a ser adotado na desestatização das administrações dos portos de Santos e de São Sebastião, no litoral norte. A finalização da primeira etapa dos estudos e

os processos de consultas públicas estão previstos para o terceiro trimestre. Apenas no cais santista, são esperados ao menos R\$ 10,5 bilhões de investimentos do novo concessionário, que será responsável pela gestão da Autoridade Portuária de Santos, novo nome da Companhia Docas do Estado de São Paulo, a Codesp.

A desestatização dos portos entrou na pauta do Governo Federal no ano passado, quando tomou posse o presidente da República, Jair Bolsonaro. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico

e Social (BNDES) ficou responsável pelos estudos que têm como objetivo encontrar a melhor maneira de conceder os ativos portuários.

Para assessorar este trabalho, foi contratado um consórcio especializado. Ele é liderado pela DTA Engenharia e conta as empresas Alvarez e Marçal Consultoria em Engenharia, pela Garin Infraestrutura Assessoria e Participações Ltda e com os escritórios de advocacia Lobo & De Rizzo e Navarro Prado.

De acordo com o Ministério da Infraestrutura, parte do trabalho já começou. “Foram iniciados os trabalhos de due dilligence e caracterização dos ativos do Porto, bem como as discussões acerca dos estudos de mercado, estudo técnico-operacional e ambiental”.

A due dilligence é a avaliação detalhada de toda a empresa para diagnosticar sua real situação. Para isso, inclui análises contábil, financeira, física e ambiental, legal, comercial e de pessoas.

A Tribuna apurou que esta análise deverá ser concluída até março. Em seguida, os dados serão repassados ao BNDES para finalização da primeira etapa.

De acordo com o banco, depois, o projeto passará pela tomada de decisão dos órgãos responsáveis e será aberta consulta pública. Após a conclusão dos estudos, o material ainda deverá ser submetido ao Tribunal de Contas de União (TCU). Apenas depois desta etapa, será possível a publicação do edital. E isto está previsto para 2022.

Preliminar

O que se sabe, até agora, é que o leilão deve restringir a participação de operadores portuários. A ideia é evitar desequilíbrios concorrenciais e conflitos de interesses no cais santista durante o período de gestão privada da administração portuária.

“Importante pontuar que, nesse caso, sucesso não é só um leilão bem sucedido, com diferentes propostas e concorrência, mas também a adoção de um modelo que traga mais eficiência na gestão e melhorias na operação e infraestrutura portuária. Isso se aplica também ao Porto de Santos”, destacou o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), do Ministério da Economia, em nota.

Já para a pasta da Infraestrutura, a expectativa é que a entrada do setor privado na gestão dos portos “gere maior fluxo de investimentos, com adequação das capacidades de maneira tempestiva e mais dinamização da atividade portuária, além da modernização e melhoria dos níveis de serviços, aumento da eficiência, mais competitividade (interna e externa), bem como incorporação das melhores práticas internacionais”

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 20/12/2020

RECORDE EM 2020; MAIS CRESCIMENTO EM 2021

Principal complexo marítimo do País, Santos fechará o ano com movimentação histórica, prevê Autoridade Portuária

Da Redação



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.53604:1561423694/Porto-de-Santos.jpeg?f=2x1&\\$p\\$f=6e49be5&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.53604:1561423694/Porto-de-Santos.jpeg?f=2x1&pf=6e49be5&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Até o final do ano, o Porto de Santos deve movimentar quase 145 milhões de toneladas (Divulgação)

Até o final do ano, o Porto de Santos deve movimentar quase 145 milhões de toneladas, o que representa um recorde histórico. Para

2021, as expectativas da Autoridade Portuária de Santos são de manutenção do crescimento das operações. As previsões levam em conta o aumento da safra agrícola e a retomada do crescimento econômico. A estatal também prevê um crescimento natural da demanda por conta da implantação do programa BR do Mar, que prevê o incremento da cabotagem no País.

Considerando apenas a movimentação de cargas realizada entre janeiro e novembro, 134,6 milhões de toneladas entraram ou saíram do País pelo Porto de Santos. No mês passado, foi registrado o recorde de 11,9 milhões de toneladas movimentadas 395 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) operados.

Até então, a melhor marca era a de agosto de 2018, quando foram movimentados 387,8 mil TEU. Para o próximo ano, a Autoridade Portuária aponta que está “refinando os cálculos em vista dos novos movimentos econômicos mundiais decorrentes da segunda onda da pandemia de covid-19”.

Mesmo com as incertezas relacionadas à pandemia de covid-19, os primeiros indicativos do Porto de Santos, como o aumento da movimentação de contêineres, mostram o início de uma retomada da economia, segundo especialistas. E a participação do setor será fundamental na normalização do cenário econômico.

De acordo com a estatal, alguns indicadores são levados em conta para a previsão de movimentação de cargas. Além de estimativas da safra agrícola e consulta aos terminais portuários, dados do Fundo Monetário Internacional (FMI) e dos principais países que recebem ou enviam cargas do Porto de Santos.

De acordo com a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), 268,9 milhões de toneladas de grãos devem ser colhidas no País na safra 2020/2021. O volume é 4,6% maior do que o produzido na safra anterior, que rendeu 257 milhões de toneladas.

Com o crescimento da produção agrícola, a expectativa também é boa para as exportações. No caso da soja, carga mais exportada pelo cais santista, 85 milhões de toneladas devem ser escoadas pelo País no ano que vem. Se isso confirmar, será o maior volume da história, superando as 83,2 milhões de toneladas de 2018.

BR do mar

As expectativas também são positivas para os primeiros resultados do programa BR do Mar, aprovado, na semana passada, pela Câmara dos Deputados.

gundo as autoridades, haverá um volume adicional de contêineres no Porto de Santos, em função da concentração das cargas de longo curso que deverão ser encaminhadas a outros complexos portuários nacionais, através da cabotagem. Porém, ainda não é possível quantificar esse acréscimo.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 20/12/2020

NO PRÓXIMO ANO, MAIS EVENTOS, PROJETOS INTERNACIONAIS E A CONFRARIA DO PORTO

Em 2021, Grupo Tribuna planeja duas edições do seminário Porto & Mar e a retomada de visitas técnicas internacionais

Da Redação



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.130508:1606849610/Seminario-Porto-Mar-2020.jpeg?f=2x1&\\$p\\$f=d85fe45&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.130508:1606849610/Seminario-Porto-Mar-2020.jpeg?f=2x1&pf=d85fe45&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Há 68 anos, estes são os pilares da editoria Porto & Mar do jornal A Tribuna (Foto: Matheus Tagé/AT)

Eventos dinâmicos, parcerias internacionais e ações especiais que envolvem os apoiadores dos projetos do Grupo Tribuna. O calendário de eventos do próximo ano é extenso e leva em conta as experiências bem-sucedidas em 2020 e até a estreia de um reality show. Tudo com o objetivo de levar informação de qualidade, análises de especialistas e prestação de serviços para a comunidade.

Há 68 anos, estes são os pilares da editoria Porto & Mar do jornal A Tribuna. Diariamente, o setor portuário é tema de reportagens que, além de mostrarem o dia a dia do cais santista, apresentam os planos e as tendências do setor nos cenários nacional e internacional.

Dada a importância do setor portuário, o Grupo Tribuna adotou um calendário de eventos e iniciativas que promovem a interação entre a comunidade e o cais santista. Em 2021 não será diferente, mas a ideia é que o Porto & Mar 2021 - Seminário A Tribuna para o Desenvolvimento do Porto de Santos tenha uma cara nova.

De acordo com o diretor Comercial do Grupo Tribuna, Demetrio Amono, o plano prevê a realização de dois eventos no ano. O plano prevê seminários fechados para até 100 participantes e sem possibilidade de inscrição do público externo.

“Um será no primeiro e outro no segundo semestre. A ideia é que eles sejam menores e mais ágeis e sejam mais dinâmicos, focados em patrocinadores”, explicou o executivo.

A experiência da realização de seminários virtuais durante a pandemia será reforçada. Será realizado, pelo menos, um por mês, durante todo o ano. “O webinar Porto & Mar permite uma pauta dinâmica e atualizada e eles estarão presentes em 2021”, destacou Amono.

Já com relação às tradicionais visitas técnicas em portos estrangeiros viabilizadas pelo Grupo Tribuna, o destino da vez será Lima, no Peru. O objetivo é ampliar o contato e os conhecimentos para garantir a solução de problemas para o cais santista.

Lá, em setembro, será realizada a conferência TOC Americas, com foco na cadeia de contêineres, navegação, transportes e logística. “O objetivo é termos um espaço Porto & Mar para receber os nossos convidados”, afirmou Amono.

Capital Federal

Manter o bom relacionamento e estreitar laços com o setor portuário e as autoridades brasileiras também está nos planos do Grupo Tribuna para 2021. Uma das ações previstas é a criação de uma agenda para a realização de reuniões de trabalho com os tomadores de decisão do setor portuário. Os encontros serão periódicos, realizados em Brasília.

Já na Cidade, também está prevista a criação da Confraria do Porto. Serão realizadas pequenas reuniões mensais para troca de experiências profissionais, pessoais, gastronômicas, entre outras.

O plano prevê eventos exclusivos com a participação de apoiadores dos principais projetos do Grupo Tribuna. “A ideia é termos bate-papos sobre economia, de forma descontraída e sem crachá”, afirmou Amono.

Porto 360° terá reality show

Desenvolver soluções para problemas enfrentados pelos terminais de contêineres do Porto de Santos será o objetivo de um reality show que será transmitido pelas redes sociais do Grupo Tribuna no próximo ano. O projeto tem função social e apenas profissionais desempregados poderão participar.

Segundo o diretor Comercial do Grupo Tribuna, Demetrio Amono, terminais do cais santista se reunirão para identificar problemas que podem ser relacionados à gestão, operação ou capacitação de trabalhadores.

Serão 12 episódios semanais. De acordo com o projeto, o programa é voltado a profissionais que estão fora do mercado do trabalho.

Os participantes poderão se candidatar a resolver problemas que afetam a relação Porto Cidade. O plano ainda inclui a participação de mentores, que poderão auxiliar na descoberta da solução dos problemas. Eles podem ser representantes de empresas ou instituições de ensino.

O reality show será transmitido dentro do programa Porto 360, comandado por Maxwell Rodrigues. Todas as quartas-feiras, às 19h45, temas relacionados ao Porto de Santos são abordados na visão de especialistas, empresários e autoridades do cais santista.

Segundo Amono, no próximo ano, a expectativa é manter a transmissão do programa pelo Youtube do Grupo Tribuna. A coluna Porto 360 em A Tribuna On-line e os artigos quinzenais publicados na edição impressa de Porto & Mar também devem continuar em 2021

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 20/12/2020

AUTORIDADE PORTUÁRIA PLANEJA RETOMAR OBRAS DE ACESSOS NAS DUAS MARGENS

Segunda fase da Perimetral de Guarujá é preparada e trabalhos no trecho Macuco-Ponta da Praia serão concluídos

Da Redação



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.123391:1602959447/Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=77b77cf&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.123391:1602959447/Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&pf=77b77cf&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

A implantação de novos terminais, iniciativas culturais e obras de infraestrutura aguardadas há anos, como a abertura de pátios para caminhões e a construção da segunda fase da Avenida Perimetral da Margem

Esquerda, em Guarujá. Segundo a Autoridade Portuária de Santos, importantes investimentos, de aproximadamente R\$ 180 milhões, devem começar a virar realidade no ano que vem. Com isso, as expectativas também são boas para a geração de empregos na região.

Uma reivindicação antiga de Guarujá é a implantação da segunda fase da Avenida Perimetral na cidade. E, segundo a Autoridade Portuária, ela está perto de ser atendida.

Isto porque, atualmente, a estatal negocia a desapropriação de áreas que serão utilizadas na construção do empreendimento, que prevê um viaduto estaiado. Em paralelo, está sendo elaborado o projeto-executivo da via.

O empreendimento ligará a Rodovia Cônego Domênico Rangoni ao Porto. E tem como objetivo melhorar tanto o tráfego portuário quanto o urbano.

Serão cerca de 30 mil metros quadrados de construção, englobando a própria avenida, viadutos sobre a rodovia e Avenida Santos Dumont, e acessibilidades, como calçadas e passarela para pedestres e ciclovia. O plano para viabilização do início das obras conta com projeto básico, que deverá ser revisado.

No próximo ano também está prevista a conclusão das intervenções na Avenida Perimetral da Margem Direita, no trecho entre o Macuco e a Ponta da Praia. Elas são realizadas pela Portofer, através de um termo de cooperação firmado com a Autoridade Portuária.



Estão contempladas a revitalização da Avenida Governador Mário Covas Júnior, a implantação de viadutos à frente das instalações da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) e dos terminais de celulose, além da remodelação do viário interno da área portuária e a conclusão do pátio ferroviário. A contratação das obras está prevista para o primeiro semestre e sua execução para o segundo semestre.

No cais

Durante o próximo ano, na Ilha Barnabé, na Margem Esquerda, serão feitas diversas intervenções. Entre elas, estão a recuperação estrutural do cais e dolphins, a contenção de talude, a instalação de passarelas metálicas e a construção de um dolfim de amarração. No total, serão investidos R\$ 24,8 milhões da Autoridade Portuária, mas a recuperação do dolfim foi doada por um grupo de empresas usuárias.

Dentro das ações previstas pela Autoridade Portuária também há planos para melhorar a imagem do Porto de Santos com a comunidade. Em alguns casos, a estatal que administra o cais santista planeja abrir chamadas públicas para reunir os interessados em desenvolver projetos.

Um deles é o da revitalização de armazéns abandonados do Valongo, onde deve ser construído um novo terminal de passageiros. Além de melhorar a infraestrutura para o atendimento de turistas, a proposta prevê levá-los ao Centro Histórico, local que poderá contar com ainda mais restaurantes, bares e museus.

Neste caso, a Autoridade Portuária destaca a necessidade de cooperação da Prefeitura de Santos “para que se preserve o patrimônio histórico, mas que não inviabilize o projeto de revitalização do terminal de passageiros”, afirmou Biral.

Há, ainda, outro projeto, que é o túnel entre Santos e Guarujá. A Autoridade Portuária pretende publicar até o fim do mês que vem um chamamento público. O objetivo é receber a doação de estudos para a construção do empreendimento.

Neste caso, as autoridades ainda avaliam a viabilidade de inclusão da obra no projeto de desestatização do cais santista.

Habitação e expansão

Resolver problemas de moradia e garantir áreas para a operação portuária. Este é o objetivo da parceria da Autoridade Portuária com a Prefeitura de Guarujá para a remoção de 1.500 famílias que vivem na Prainha, em Vicente de Carvalho. A previsão é de que elas sejam removidas para o Parque da Montanha e a área seja utilizada para expansão portuária, conforme prevê o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos.

De acordo com o diretor-presidente da Autoridade Portuária, Fernando Biral, a estatal irá investir cerca de R\$ 5 milhões para reformar o navio de pesquisas oceanográficas Professor W. Besnard. O plano prevê torná-lo navegável e seguro para depois entregá-lo ao Governo do Estado, através do Museu de Pesca. A ideia é a implantação de um museu no Porto de Santos.

Ainda é preciso avaliar qual será o melhor local de atracação da embarcação, que está se deteriorando há nos no cais santista.

Com essas ações, a Autoridade Portuária prevê o fortalecimento da relação Porto-Cidade, “São iniciativas que atendem diretamente ao bem estar da população e respondem a necessidades como a integração entre as áreas portuárias e urbanas, abertura de oportunidades de desenvolvimento cultural e revitalização de bens degradados, dando a eles a condição para atender suas vocações históricas e econômicas”.

Fonte : A Tribuna Digital - SP
Data : 20/12/2020

GRUPO TRIBUNA AMPLIA PARTICIPAÇÃO EM MÍDIAS DIGITAIS SOBRE A ÁREA PORTUÁRIA

Há 18 anos, o Grupo Tribuna realiza, anualmente, eventos com o objetivo de discutir desafios e soluções voltadas ao Porto de Santos

Da Redação

Em um ano desafiador, com uma série de imposições causadas pela pandemia de covid-19, o Grupo Tribuna cumpriu seu planejamento de eventos voltados ao setor portuário e ainda inovou, aproximando temas importantes da população e levando informação de qualidade. Entre as novidades, estão ações e projetos voltados às redes sociais.



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.130453:1606827566/Seminario-Porto-Mar-2020.jfif?f=2x1&\\$p\\$f=e9ff31b&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.130453:1606827566/Seminario-Porto-Mar-2020.jfif?f=2x1&pf=e9ff31b&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Seminário A Tribuna marcou a inauguração do Santos Convention Center (Carlos Nogueira/AT)

Há 18 anos, o Grupo Tribuna realiza, anualmente, eventos com o objetivo de discutir desafios e soluções voltadas ao Porto de Santos. Como característica marcante, os seminários

contam a participação de especialistas, autoridades e empresários que vivem o dia a dia do setor.

Em 2020, os planos foram adiados em função da pandemia. Mas, em 1º de dezembro, o Porto & Mar 2020 - Seminário A Tribuna para o Desenvolvimento do Porto de Santos marcou a inauguração do Santos Convention Center, na Ponta da Praia.

O evento contou com a participação da secretária especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), Martha Seillier, e do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni. Empresários portuários e autoridades também marcaram presença no seminário, que faz parte do calendário do setor.

Com o objetivo de discutir problemas, soluções, tendências do Porto de Santos, durante todo o ano, o Grupo Tribuna realizou 20 webinars. Foram entrevistas transmitidas pela internet comandadas pelo editor de Porto & Mar, Leopoldo Figueiredo, sobre os temas em destaque no cais santista.

“Webinars se tornaram comuns, mas tivemos um excelente nível de participantes e condução das entrevistas”, destacou o diretor Comercial do Grupo Tribuna, Demetrio Amono.

O executivo se refere à participação de nomes como o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas; o presidente da Associação Mundial de Infraestrutura de Transporte Aquaviário (Pianc), Francisco Esteban Lefler; a vice-presidente para América do Sul e América Central da Associação Internacional de Portos (IAPH), Tessa Major; além de nomes como os senadores Kátia Abreu e Wellington Fagundes.

As edições do webinar Porto & Mar 2020 discutiram temas que foram desde o projeto de desestatização do Porto de Santos, até os planos dos candidatos a prefeito de Santos e Guarujá para o cais santista. A atuação dos parlamentares da região na capital federal e inovações, como as normas formas de financiamento, os green bonds, também fizeram parte da pauta de debates.

Porto 360

Outra iniciativa do Grupo Tribuna em 2020, foi o projeto Porto 360. Comandado por Maxwell Rodrigues, o programa é transmitido pelo Youtube às quartas-feiras, às 19h45. Toda semana, um assunto diferente é tratado com opinião de convidados, que podem ser empresários, especialistas no

setor ou autoridades. Entre os temas já debatidos, estão inovação, tecnologia e emprego, além do cenário econômico e portuário e do planejamento das atividades do cais santista até 2030.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 21/12/2020



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

DIRETOR DA ANTAQ APRESENTA PERSPECTIVAS PARA 2021 NOS CENÁRIOS MARÍTIMO E PORTUÁRIO EM EVENTO DA OAB - PE

Nesta segunda-feira (21), Adalberto Tokarski participou de webinar, que teve como tema “Agenda Regulatória e Perspectivas para 2021 nos Cenários Marítimo e Portuário”



https://www.gov.br/antag/pt-br/materiaoab.jpg/@_images/012b10e9-427d-4dfa-a71e-31abff9cfcc8.jpeg

O diretor da ANTAQ, Adalberto Tokarski, participou, nesta segunda (21), do webinar Diálogos da Advocacia, promovido pela Ordem dos Advogados do Brasil – seccional Pernambuco, sendo entrevistado pela vice-presidente da OAB-PE, Ingrid Zanella, e pelo integrante da Comissão de Direito Marítimo,

Portuário e de Petróleo da OAB-PE, Artur Falcão. O tema foi “Agenda Regulatória e Perspectivas para 2021 no Cenário Marítimo e Portuário”.

Tokarski detalhou a Agenda Regulatória da ANTAQ para o biênio 2020/2021. Em relação à navegação marítima, o diretor da Agência elencou os principais pontos, entre eles, aperfeiçoar a regulação dos acordos operacionais na navegação de cabotagem; desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêiner; aprimorar a transparência na cobrança de valores extrafrete e sobretaxas no transporte marítimo; e sistematizar mecanismos de análise e apuração de abusividade na cobrança de THC.

Ainda sobre a navegação marítima, Tokarski citou outras ações da ANTAQ, como o monitoramento da regulação realizada por meio da Resolução Normativa Nº 18; proposta normativa para regulamentar a Análise de Impacto Regulatório (AIR) e Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) na ANTAQ; e revisões pontuais nos seguintes normativos: RN-01 (flexibilização de afretamento por não-EBN no apoio marítimo), RN-05 (flexibilização de exigências burocráticas e para docagem de embarcações) e RN-18 (aprimoramentos solicitados pelo mercado). “Antes de colocar um normativo na rua, precisamos fazer a AIR desse normativo”, afirmou o diretor.

Tokarski destacou, ainda, a Resolução Normativa Nº 18, que dispõe sobre os direitos e deveres dos usuários, dos agentes intermediários e das empresas que operam nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso, e estabelece infrações administrativas.

O diretor listou as principais contribuições da RN-18. São elas: aumentar a transparência e previsibilidade das cobranças; reduzir número de supressões de escala sem justificativa; inibir cobranças de sobre-estadias com valores desarrazoados; facilitar o alcance da regulação a todos os prestadores do serviço, inclusive os armadores estrangeiros; e garantir a qualidade do serviço, em cumprimento a padrões de serviço adequado.

Tokarski afirmou que os principais desafios para navegação marítima em 2021 são “conclusão por parte da Agência dos temas da Agenda Regulatória relativos ao controle de abusividade; desdobramentos advindos da norma que regulamenta o transporte a granel de petróleo, seus

derivados, gás natural e biocombustíveis, que realize as operações de transbordo ship to ship; alterações produzidas pelo Projeto BR do Mar; e avaliação do resultado regulatório da RN-18.

Em relação ao setor portuário, o diretor da ANTAQ destacou os seguintes temas da Agenda Regulatória: padronização das rubricas dos serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares; regulação dos órgãos de gestão de mão de obra (OGMOs); aperfeiçoamento da Resolução nº 2.239-ANTAQ, referente ao transporte de cargas perigosas por instalações portuárias situadas dentro ou fora do área do porto organizado; e análise e diagnóstico da necessidade de regulação acerca da cobrança, pela autoridade portuária, para o uso do espelho d'água, localizado nas áreas dos portos organizados.

Tokarski citou, também, alguns projetos normativos complementares. Entre eles estão aqueles referentes à antecipação de receitas das administrações portuárias e à transferência de controle societário e de titularidade de contratos de contratos e concessões, que estão com suas respectivas audiências públicas concluídas.

O diretor da Agência elencou os desafios da regulação portuária para 2021: migração das estruturas tarifárias e revisão de tarifas dos 36 portos organizados; inclusão das modalidades tarifárias de arrendamento simplificado nos portos organizados; regulamentação de formas alternativas de exploração de áreas dentro do porto organizado; e estabelecimento de novos modelos tarifários para as concessões de portos organizados.

Tokarski abordou, ainda, os temas da Agenda Regulatória relacionados à navegação interior: simplificar o estoque regulatório da navegação interior; acompanhar o serviço de transporte coletivo de passageiros e veículos; e regulamentar o transporte de produtos perigosos.

Teletrabalho

Antes de sua apresentação, o diretor da Agência ressaltou que, mesmo com a pandemia, o trabalho na ANTAQ continuou normalmente. “Antes da pandemia, já tínhamos 40% dos servidores em home office. Depois da pandemia, colocamos 95% dos servidores para trabalhar em casa e estabelecemos critérios e metas. A ANTAQ se mostrou preparada em um cenário tão difícil como esse imposto pela Covid-19”, afirmou.

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 : 21/12/2020

ANTAQ LEILOA TRÊS ÁREAS PORTUÁRIAS POR R\$ 62,550 MILHÕES

Foram licitadas duas áreas no Porto de Aratu (BA) e uma no Porto de Maceió (AL). Sessão pública aconteceu nesta sexta-feira (18), na B3, em São Paulo



https://www.gov.br/antaq/pt-br/assuntos/noticias/antaq-leiloe-tres-areas-portuarias-por-r-62-550-milhoes/capturadetela20201218160820.png/@_images/e88a650c-048c-4283-8d25-d46f73f699dd.png

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ leiloou nesta sexta-feira (18) três áreas portuárias por R\$ 62,550 milhões. Foram duas áreas no Porto de Aratu (ATU12 e ATU18), na Bahia, e uma no Porto de Maceió (MAC10), em Alagoas. A sessão pública aconteceu em São Paulo, na B3 (Brasil, Bolsa e Balcão).

A empresa Timac Agroindústria e Comércio de Fertilizantes venceu o leilão da área MAC10, com o lance de R\$ 50 mil, e a CSBrasil Transportes de Passageiros e Serviços Ambientais o da área ATU12, com o lance de R\$ 10 milhões. A CSBrasil arrematou a área ATU18 com o lance de R\$ 52,5 milhões, após disputa com outros dois proponentes no leilão viva voz.

Após os leilões, o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, falou sobre o sucesso do programa de arrendamentos portuários do governo federal: “Hoje tivemos mais uma prova de que esse programa está dando certo. As áreas do Porto de Aratu e do Porto de Maceió são fundamentais para o setor, e a chegada de novos arrendatários dará um grande impulso de modernidade e eficiência para essas instalações”, destacou.

Nery observou ainda que o sucesso de mais esse leilão é fruto do trabalho conjunto entre a ANTAQ, Ministério da Infraestrutura, Empresa de Planejamento e Logística e Programa de Parcerias de Investimentos, “todos imbuídos para que a logística nacional melhore a cada dia”.

As áreas

A área MAC10, em Maceió, é destinada à movimentação, armazenagem e distribuição de granéis líquidos, especialmente ácido sulfúrico. Os investimentos a serem feitos pelos novos arrendatários alcançarão R\$ 12,7 milhões, com movimentação total de 1,150 milhão de toneladas durante o prazo contratual.

A ATU12, em Aratu, Bahia, é destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais. O novo arrendatário investirá cerca de R\$ 245 milhões. A movimentação prevista ao longo do contrato é de 66 milhões de toneladas.

Já a ATU18 é destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais. Os investimentos giram em torno de R\$ 120 milhões, com a movimentação total de 20,5 milhões de toneladas.

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 : 21/12/2020

LEILÃO DE TERMINAIS PORTUÁRIOS INJETARÁ MAIS DE R\$ 400 MILHÕES EM INVESTIMENTOS

Governo arrecada mais de R\$ 87 milhões em outorgas pelo arrendamento dos terminais MAC10, ATU12, ATU18 e PAR12



https://www.gov.br/pt-br/noticias/transito-e-transportes/2020/12/leilao-de-terminais-portuarios-injetara-mais-de-r-400-milhoes-em-investimentos/unnamed.jpg/@_@images/543a1a94-dfb2-492b-ab3e-c2d8291138c1.jpeg

No terminal MAC10, localizado no Porto Organizado de Maceió (AL), os investimentos previstos serão de R\$ 12,7 milhões - Foto: ANTAQ

O Ministério da Infraestrutura arrecadou mais de R\$ 87 milhões em outorgas com o leilão dos quatro terminais portuários localizados em Alagoas, Bahia e Paraná, que atrairão mais de R\$ 400 milhões em investimentos. Os vencedores do leilão foram Timac Agro Indústria (MAC10), CS Brasil Transportes (ATU12 e ATU18) e Ascensus Gestão e Participações (PAR12).

Os terminais ATU12 e ATU18, que ficam no Porto de Aratu-Candeias (BA), foram arrematados pela CS Brasil Transportes por 62,5 milhões em outorgas totais (ATU12 – R\$ 10 milhões / ATU18 – R\$

52,5 milhões). Ambos movimentam e armazenam grãos sólidos – principalmente fertilizantes –, concentrado de cobre, vegetais e minérios diversos. O porto organizado onde os terminais estão inseridos funciona como rota de escoamento da produção e importação do Polo Industrial de Camaçari, que é o maior complexo industrial integrado do Hemisfério Sul, abrigando mais de noventa indústrias químicas e petroquímicas, além de outros setores como automotivo, de celulose, metalurgia do cobre etc. Estão estimados R\$ 365 milhões de investimentos nos terminais.

O terminal MAC10, localizado no Porto Organizado de Maceió (AL), foi arrematado por R\$ 50 mil em outorgas pela empresa Timac Agro Indústria. Com área total de 7.932 m², ele é destinado à movimentação e armazenagem de grãos líquidos, especialmente ácido sulfúrico. A demanda por produtos químicos no porto organizado é altamente influenciada pela presença do Polo Cloroquímico de Alagoas. Ele conta, atualmente, com 23 empresas, que atuam nos segmentos de fabricação de PVC, soda cáustica, tubos e conexões, plásticos em geral, bem como na produção de insumos para a indústria química. Os investimentos previstos serão de R\$ 12,7 milhões.

Concluindo a rodada, o terminal PAR12, localizado no Complexo Portuário de Paranaguá (PR), foi arrematado por R\$ 25 milhões em outorgas pela Ascensus Gestão e Participação. Ele foi arrendado para movimentação e armazenagem de carga Ro-Ro, que é o tipo de carregamento que se desloca sobre as próprias rodas ou em cima de equipamentos específicos, como a produção automobilística. O Brasil desempenha importante papel no setor de cargas Ro-Ro, com diversas matrizes internacionais da indústria do automóvel investindo recentemente em plantas produtivas no país. Para esse terminal, estão previstos investimentos de R\$ 22,2 milhões.

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 : 21/12/2020

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

VALE E GOVERNO ASSINAM TERMO DA PRORROGAÇÃO ANTECIPADA DE FERROVIAS

Assessoria de Comunicação

Compromissos, que somam R\$ 24,7 bilhões, vão ajudar a melhorar a segurança das malhas da EFC e da EFVM, gerar empregos e renda e incrementar o agronegócio brasileiro

Os diretores-executivos Luiz Eduardo Osorio, de Sustentabilidade, Relações Governamentais e Comunicação, e Marcello Spinelli, de ferrosos, participaram hoje (18/12), na B3, em São Paulo, da solenidade de assinatura dos termos aditivos das prorrogações antecipadas das estradas de ferro Carajás (EFC) e Vitória a Minas (EFVM). O evento contou com a presença do ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, e de sua equipe, além dos diretores da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), da Valec e da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos, do Ministério da Economia.



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

Estrada de ferro

A prorrogação vale por mais 30 anos a contar de 2027, quando vencem os atuais contratos. Estão previstos compromissos de R\$ 24,7 bilhões, a serem aplicados já partir do próximo ano. Do total, R\$ 11,8 bilhões referem-se ao pagamento da outorga pelas duas ferrovias; R\$ 8,7 bilhões, para a construção da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico) e R\$ 3,9 bilhões para os demais

compromissos, entre os quais a ampliação do serviço do Trem de Passageiro e obras de melhoria da segurança da malha, que vão beneficiar centenas de comunidades distribuídas ao longo das duas ferrovias. Do valor da outorga, R\$ 300 milhões serão usados na compra de trilhos e dormentes destinados à Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol).

"A prorrogação antecipada das ferrovias da Vale é um passo importante para a Vale e para o país, porque vai injetar um volume significativo de recursos nos próximos 30 anos, que vão gerar empregos e renda, ajudando na retomada do crescimento econômico", afirmou Osorio. "Com a volta do crescimento do país, as ferrovias terão que se preparar e oferecer capacidade de transporte de carga para todos os negócios que vão surgir a partir daí. Portanto, a prorrogação é fundamental para atingir esse objetivo", completa Spinelli.

"Maior passo da história ferroviária", definiu o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 21/12/2020

NOSSOS PORTOS TÊM MAIS BRASÍLIA E MENOS BRASIL

Editorial Portogente

O processo do pluriculturalismo e de formação de identidades multiformes da cidade portuária irradia-se do meio urbano e tem importância política num crescendo.



https://portogente.com.br/images/Dad_21DEZ2020.jpg

O dilema das cidades portuárias brasileiras é carecer de voz nas decisões dos portos das mercadorias que impactam o seu espaço das pessoas. A raiz desse conflito é a falta de representatividade política suficiente dos municípios no Congresso. Resgatar o poder deliberativo dos Conselhos de Autoridade Portuária – CAP, fortalece a voz da comunidade portuária local e a participação da prefeitura nas decisões do porto do seu município.

Quando da implantação da lei nº 8.630/93, que tratou o CAP como um órgão deliberativo, entre as competências desse conselho destacam-se: baixar o regulamento de exploração do porto; fomentar a ação industrial e comercial do porto; manifestar-se sobre os programas de obras, aquisições e melhoramentos da infraestrutura; aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto. Um avanço na regionalização das decisões portuárias.

Essa lei previa também o bloco do poder público, integrado por um representante do Governo Federal, indicado pelo Ministério dos Transportes – hoje da Infraestrutura -; um representante do Estado onde localiza-se o porto, indicado pelo Governador do Estado e um representante do Município, onde está localizado o porto organizado. A Lei nº 12.815/2013 diminuiu o CAP a um órgão meramente consultivo e aumentou nele a representação da União.

Este retrocesso, aprovado de forma vergonhosa, semeou conflito em todas as relações do porto: com o município e dentro e fora da sua poligonal, que delimita o porto organizado. Restabelecer o CAP deliberativo da Lei nº 8.630/93, será um bom início do processo de participação do município nas decisões portuárias. Assim, as deliberações do conselho plurirepresentativo, em vez de meras sugestões, tornam-se diretrizes a serem adotadas. Isso precisa acontecer.

Para aclarar a importância e a forma de incluir na gestão dos portos o território, onde eles estão inseridos, Portogente está construindo uma rede de debate com os municípios portuários do Brasil. O propósito não é incomum. Cidades dos principais portos do mundo participam da gestão portuária, há séculos.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 21/12/2020

COLD IRONING NOS PORTOS DAS CIDADES PORTUÁRIAS SUSTENTÁVEIS

Redação Portogente

O uso de energias renováveis, como a solar e do hidrogênio, irá prevalecer no futuro próximo

Os principais portos do mundo estão instalando estrutura de “cold ironing (passar a ferro frio), como é chamado o sistema de tomada para fornecimento de energia de terra para bordo, aos navios atracados. O objetivo é que nesse período no porto, os motores principais e auxiliares permaneçam desligados. Assim, reduz o consumo de diesel, a emissão de CO2 e o ruído no interior da embarcação.



https://portogente.com.br/images/Dad_19DEZ2020.jpg

Essa expressão tem origem na época dos navios movidos a carvão. O objetivo é alimentar a demanda de eletricidade do navio atracado, e que está sendo carregado ou descarregado, com energia limpa e renovável a partir de uma tomada de terra. Isso é feito por meio de cabos de alimentação conectados a uma tomada de energia elétrica em terra e a outra extremidade a bordo.

Dessa forma são alimentados luzes, geladeiras, condicionadores de ar e tantos equipamentos utilizados na rotina de bordo. Esse processo de redução da energia por combustível fóssil, com qualidade ambiental, exige redimensionamento de maior fornecimento de energia elétrica nos portos. Daí ser considerado o uso de células solares e pás eólicas como geradores locais, com tecnologias inovadoras. .

Esse novo tempo tecnológico bate à porta dos portos brasileiros. É a cultura da sustentabilidade substituindo o desperdício de combustível e preservando a qualidade ambiental, mais saudável. Assim, melhora sobremaneira a relação entre a cidade e o porto, com consciência de que é possível fazer de melhor forma.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 21/12/2020



ABTRA – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS

GAEMA AJUÍZA AÇÃO CONTRA ‘NAVIOS-BOMBA’ NA BAIXADA SANTISTA

Entre 12 e 18 de janeiro, o Diário deu o alerta por intermédio de cinco reportagens exclusivas. Nesta sexta (18), o MP anunciou a ação

Por Carlos Rattón - Fonte: Diário do Litoral



https://cdn.diariodolitoral.com.br/img/c/300/200/dn_arquivo/2020/12/navios-1.jpg

O terminal pretendido é de uma plataforma na qual ficarão atracados navios com tanques capazes de transportar 85 mil toneladas de gás

Foto: Reprodução

Entre 12 e 18 de janeiro deste ano, o Diário deu o alerta por intermédio de cinco reportagens exclusivas. Nesta sexta-feira (18), o Ministério Público (MP) anunciou que o Grupo de Atuação

Especial de Defesa do Meio Ambiente (Gaema) ajuizou uma ação civil pública com pedido de tutela de urgência para que sejam interrompidas as obras do Projeto Estrutural de Suprimentos de Gás na Baixada Santista.

O empreendimento prevê a instalação de um terminal portuário para estocagem e vaporização de gás natural liquefeito (GNL) em navios (já conhecidos “navios-bomba”), um gasoduto marítimo e terrestre e um City Gate em Cubatão para a distribuição do gás.

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

As irregularidades são de responsabilidade da empresa TRS – Terminal de Regaseificação de GNL de São Paulo S/A, do município de Santos, e da Cetesb. A investigação do caso iniciou-se em 2018 com um inquérito civil para acompanhar o licenciamento ambiental.

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

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

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

O terminal marítimo foi projetado para ocupar a área Porto de Santos nas proximidades da Ilha dos Bagres e fora dos limites do porto organizado. O gasoduto deverá, em seus trechos marítimo e terrestre, atravessar importantes áreas de manguezais, rios da Baixada Santista, Área de Preservação Ambiental Marinha do Litoral Centro e as Zonas de Amortecimento do Parque Estadual Serra do Mar Núcleo Itatinga Pilões e do Parque Estadual Xixová–JapuÍ, além de ferrovia e rodovia.

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

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

Na frente

Em 12 janeiro, o Diário alertou sobre a possível instalação do terminal e a vinda de “navios-bomba”, com opinião de especialistas. No dia 14, que a promotora pública Almachia havia dado prazo para a empresa esclarecer todas as dúvidas ambientais. No dia seguinte (15), que as prefeituras de Santos e Cubatão estavam apreensivas com a atracação de navios com tanques capazes de transportar 85 mil toneladas de gás liquefeito e outros vaporizadores, definidos por ambientalistas como “navios-bomba”.

No dia 17, um vazamento de gás alertava que o assunto deveria ser tratado com atenção e servia como alerta regional sobre futuros empreendimentos no Polo Industrial de Cubatão e Porto de Santos.

Finalmente, no dia 18, que o Centro de Apoio Operacional à Execução (CAEX), órgão que dá suporte técnico ao MP e que amparou a ação, informava que o Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) oferecido pela empresa para obtenção da licença era insuficiente para avaliação dos impactos de instalação e operação do empreendimento na Baixada Santista.

Empresa

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

Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados

Data : 21/12/2020

ÁREA DO PORTO DE PARANAGUÁ É LEILOADA POR R\$ 25 MILHÕES



https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2020/12/mg_4572-768x474.jpg

Paraná passa a ser o primeiro Estado do Brasil a conceder um terminal portuário por decisão própria. O terminal PAR12 tem 74,1 mil metros quadrados de área e capacidade estática para 4 mil veículos e armazenagem anual de 120 mil veículos. Rodrigo Félix Leal/ AENPr

O terminal destinado à movimentação de veículos no Porto de Paranaguá foi leiloado nesta sexta-feira (18) em pregão na Bolsa de Valores de São Paulo (B3). A Ascensus Gestão e Participações, representada pela corretora do Itaú, arrematou a área por R\$ 25 milhões, com a obrigação de fazer investimentos de R\$ 22 milhões ao longo de 25 anos, além de pagamentos ordinários mensais pela ocupação.

Com o leilão, o Paraná passa a ser o primeiro Estado do Brasil a conceder um terminal portuário por decisão própria, depois de receber autonomia para administrar os contratos de exploração de áreas, em agosto de 2019. O terminal PAR12 tem 74,1 mil metros quadrados de área e capacidade estática para 4 mil veículos e armazenagem anual de 120 mil veículos.

O leilão foi por maior outorga e partiu de um lance mínimo de R\$ 1. Ele começou com três propostas aptas: Ascensus Gestão e Participações, representada pela corretora do Itaú (R\$ 5 milhões); Consórcio Interalli/Marcon, representado pela corretora Nova Futura (R\$ 3,51 milhões); e CS Brasil, representado pela Necton Investimentos (R\$ 3 milhões). O arremate foi decidido após dez disputas no viva-voz, com salto de 400% no valor que será destinado aos cofres da estatal paranaense.

O governador Carlos Massa Ratinho Junior destacou a parceria com o governo federal para investimentos em infraestrutura no Estado e lembrou que a Portos do Paraná foi eleita a melhor empresa do setor no País esse ano, potencializando a atração de investimentos.

“É a terceira concessão em dois anos na Bolsa de Valores. Tivemos a venda da Copel Telecom por R\$ 2,4 bilhões e a concessão de um terminal de celulose. Também temos a primeira empresa pública com autonomia de gestão. Com isso, estamos nos aproximando do sonho de ser um hub logístico na América do Sul”, afirmou

Ratinho Junior destacou que no ano que vem o Paraná volta à B3 para o leilão de concessão do novo Anel de Integração e quatro aeroportos (Curitiba, São José dos Pinhais, Londrina e Foz do Iguaçu).

“Estamos investindo R\$ 4 bilhões em rodovias e em outras obras para melhorar a infraestrutura do Estado. Os portos paranaenses também receberão investimentos robustos nos próximos anos”, acrescentou. “Temos a maior parceria do País com a União na área de logística. Estamos nos preparando para dar um salto”.

EXPECTATIVA – Segundo o ministro de Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, os investimentos portuários geram expectativa para os próximos anos porque eles são parte de uma cadeia logística que precisa funcionar com agilidade.

“É um dia para celebrar bons resultados. Estamos confiantes no País porque temos concessões nos portos, nas linhas de transmissão, nas ferrovias, nas rodovias e nos aeroportos. São 41 ativos transferidos para a iniciativa privada, com R\$ 60 bilhões contratados, em apenas dois anos”, disse.

O leilão da área paranaense aconteceu no mesmo evento que concedeu a investidores outras três áreas nos portos de Maceió (Alagoas) e Aratu (Bahia).

TERMINAL – A área do PAR12 é caracterizada como greenfield, um “terreno limpo”, não possuindo melhorias representativas ou bens reversíveis. Ela está localizada na retaguarda do Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), em área adjacente ao terminal arrendado à Volkswagen. A nova construção deve atender as montadoras instaladas no Paraná.

Nesse local serão implantados os equipamentos e edificações a serem utilizados na movimentação e armazenagem de cargas Roll-on/Roll-off (automóveis de passeio, veículos comerciais leves, utilitários, caminhões, ônibus, tratores e outras cargas). Ao fim dos 25 anos de contrato, o que foi investido ficará com o Porto de Paranaguá.

As cargas Roll-on/Roll-off são caracterizadas por embarcar e desembarcar nos navios pelos seus próprios meios, sem necessitar de equipamentos para carregamento. Nesta modalidade, a demanda estimada em Paranaguá vai de 287 mil a 461 mil veículos/ano entre 2021 e 2045.

MODELAGEM – A área leiloada já havia sido ofertada em junho de 2018 pelo governo federal, mas não teve interessados. Segundo o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, a autonomia na gestão dos contratos foi essencial para atrair novos investidores.

“Um novo estudo alterou diversas premissas da modelagem, com destaque a alteração do dimensionamento da área destinada ao empreendimento. Esses ajustes contribuíram para ter três interessados e duas disputas acirradas até o fim. O leilão superou o valor de investimento original, nos surpreendeu positivamente”, afirmou.

BOX

Paraná tem autonomia para conceder áreas portuárias

O Paraná foi o primeiro Estado do Brasil a receber autonomia para administrar contratos de exploração de áreas dos portos organizados. Para receber a delegação federal, a administração estadual dos portos foi aprovada após um extenso processo de análise e validação, atendendo determinações do antigo Ministério dos Transportes.

De acordo o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, esse primeiro leilão serviu como aprendizado para os próximos anos. “Teremos mais cinco licitações nos próximos anos. Entre elas duas com consultas públicas já abertas. São áreas operadas a partir de liminares ou contratos precários há mais de uma década. Após esses certames teremos um Porto de Paranaguá inteiramente modernizado”, explicou.

As cinco licitações compreendem um terminal de líquidos e um de carga geral (com as consultas abertas) e três áreas de granel sólido (dois para exportação e um de importação), com expectativa de abertura da consulta no primeiro semestre de 2021. Com isso, a expectativa é ultrapassar investimentos de R\$ 1,3 bilhão e aumentar a movimentação, que já foi recorde em 2020.

Como parte desse processo de transformação, a União já renovou o Convênio de Delegação para a exploração dos portos de Paranaguá e Antonina. O documento, de 11 dezembro de 2001, venceria apenas em 2026. Com a assinatura antecipada, entretanto, investidores, usuários e demais parceiros têm segurança jurídica pelo menos para os próximos 31 anos.

PRESENCAS – Participaram do leilão o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni; o diretor-presidente da Anac, Juliano Alcântara Noman; a Secretária Especial da Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos, Martha Seillier; o diretor-presidente da EPF, Arthur Luis Pinho de Lima; o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery; o chefe da Casa Civil, Guto Silva; e os secretários de Infraestrutura e Logística, Sandro Alex, e Desenvolvimento Sustentável e Turismo, Márcio Nunes.

Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados

Data : 21/12/2020



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP AGÊNCIA INTERNACIONAL VENDERÁ PETRÓLEO DO PRÉ-SAL DO BRASIL



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2020/12/presalsal-768x493.jpg>

Empresa PPSA, ligada ao governo, iniciou consulta pública sobre pré-edital para contratar agente externo que vai comercializar petróleo extraído do pré-sal da União.

Rio de Janeiro – A empresa Pré-Sal Petróleo (PPSA), vinculada ao Ministério de Minas e Energia, iniciou nesta sexta-feira (18) consulta pública sobre o pré-edital de licitação internacional para contratação de agente comercializador para a produção de petróleo da União na Área Individualizada de Tupi. A consulta

ficará aberta por 30 dias.

Segundo informou a PPSA, esse é um novo modelo de negócio uma vez que, até agora, o óleo da União era comercializado por conta própria, em spot (entre empresas, em geral com pagamento à vista) ou leilão.

Na nova proposta de negócio, o óleo de Tupi será comercializado via agente, a ser escolhido em concorrência internacional. A estimativa é que serão negociados, em cinco anos, cerca de 3,5 milhões de barris de óleo, a um valor em torno de US\$ 140,5 milhões.

Localizado na Bacia de Santos (SP), Tupi é o principal campo produtor de petróleo e de gás natural dos reservatórios do pré-sal. Ele é operado pela Petrobras (65%), com os sócios Shell (25%) e Petrogal (10%). A PPSA esclareceu que, como a produção avançou para área não contratada, em abril do ano passado, foi efetivado um Acordo de Individualização da Produção (AIP), que concedeu à União uma participação de 0,551% na jazida compartilhada.

Novo modelo

Pelo contrato, o agente comercializador de Tupi será responsável, durante cinco anos, por todo o processo de comercialização, incluindo a identificação do comprador, o carregamento na unidade

flutuante de produção, armazenamento e transferência (FPSO, do nome em inglês), o transporte até o ponto de transbordo ou entrega por cabotagem, o eventual transporte de longo curso e a contratação de seguros, inspeção independente e operação de proteção (hedge) de preço de petróleo.

Poderão participar da licitação agentes comercializadores na forma individual ou em consórcio. Este pode ser composto por empresas estrangeiras, desde que liderado por uma companhia nacional produtora e exportadora de petróleo e já atuante no pré-sal. O consórcio está limitado a três participantes.

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

Data : 21/12/2020

PORTO DE AVEIRO COM 31 MILHÕES DE ORÇAMENTO PARA 2021



https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2020/12/si_gr_7096-768x509.png

“Os desafios do Porto de Aveiro”. O tema levou a que Rotary Club de Aveiro e o Rotary Club de Ílhavo promovessem uma conferência no dia 14. A palestrante, Fátima Alves, Presidente da Administração do Porto de Aveiro, deixou claro que esta infraestrutura tem um enorme potencial: “É um porto de futuro”.

Exemplos? Para 2021, a Administração do Porto de Aveiro (APA) tem contemplados 31 milhões de euros para o Plano de Actividades e Orçamento, sendo 26 milhões para investimentos estratégicos. Um deles passa pela infra-estruturação da Zona de Actividade Logísticas e Industriais (ZALI). A eficiência de processos e conectividade digital é outra das metas do ano que vem, explicitou a professora da Universidade de Aveiro, que preside à Administração da APA. A par da descarbonização, Fátima Alves falou também do eixo de reabilitação do património histórico do Porto de Aveiro, nomeadamente através do REVIVE – que tem como objectivo promover a requalificação e subsequente aproveitamento turístico de um conjunto de imóveis do Estado com valor arquitetónico, patrimonial, histórico e cultural –, que vai proporcionar a recuperação do Forte da Barra.

Num ano que Fátima Alves considerou muito difícil, tendo em conta o forte impacto provocado pela pandemia COVID-19, a presidente da APA enfatizou o papel determinante da Comunidade Portuária, que se “mostrou muito resiliente”. O resultado será, ao que tudo indica, que o Porto de Aveiro deverá movimentar, até ao final do corrente ano, 4,700 milhões de toneladas. “É o resultado de um porto que trabalha muito com a indústria”, justificou.

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

Data : 21/12/2020

PORTO DE SETÚBAL CELEBRA 97º ANIVERSÁRIO



<https://youtu.be/yHNO8H36skE>

O Porto de Setúbal celebrou no dia 18 de dezembro o seu aniversário, assinalando a passagem de noventa e sete anos da criação de um organismo próprio vocacionado para a gestão do porto, a então Junta Autónoma das Obras do Porto e da Barra de Setúbal e do Rio Sado.

Na mensagem de celebração o Conselho de Administração agradeceu aos colaboradores e colaboradoras o espírito de equipa e resiliência na concretização de projetos de extrema importância para o desenvolvimento do Porto de Setúbal, nomeadamente o Projeto das Acessibilidades Marítimas, a JUL – Janela Única Logística, a Modernização do Sistema VTS, a Modernização das Portarias dos Terminais Portuários, a Implementação de uma Estrutura

Dissipadora de Energia na Doca dos Pescadores, a construção da Ponte Cais 4, em Sesimbra, entre outros projetos que fazem do Porto de Setúbal um porto de referência a nível nacional.

Referiu ainda que o porto não se esgota nestes projetos e que importa olhar para o futuro, dando continuidade a uma estratégia de desenvolvimento e modernização a par com a preocupação ambiental levando a cabo novos projetos ligados à operacionalidade dos portos, à digitalização e à descarbonização, conceitos de extrema importância nos dias que correm.

O Conselho de Administração agradece a todos, colaboradores, entidades e empresas que, diariamente, contribuem para o sucesso do porto e para o desenvolvimento de Setúbal, da região e do país.

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

Data : 21/12/2020

ALTA DE US\$ 30/TONELADA NO VALOR DA CELULOSE DEVE BENEFICIAR E MUITO A SUZANO



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2020/12/1-133.jpg>

(Imagem: Reuters/Anton Vaganov)

A alta da US\$ 30/tonelada no valor da celulose de fibra curta a partir das vendas de 1º de janeiro na China deve beneficiar e muito a Suzano (SUZB3), após um ano de incertezas.

“Os produtores estão aproveitando o momento positivo para anunciar aumentos agressivos nos preços da celulose, com anúncios de aumentos nos preços da celulose de fibra curta na China acumulando cerca de US\$ 80/tonelada desde novembro”, afirmou a Ágora Investimentos.

Assim, a corretora reiterou a sua perspectiva positiva para o mercado de celulose em 2021, apoiado pelo crescimento da demanda, preços mais altos do papel e oferta mais fraca do que o esperado.

Eles projetaram preços médios da celulose de fibra curta em US\$ 570/tonelada em 2021 (China, líquido), o que considera um aumento de US\$ 150/tonelada contra o nível de US\$ 500/tonelada atual.

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

Data : 21/12/2020

GOVERNADORES PEDEM A BOLSONARO PRORROGAÇÃO DE CALAMIDADE PÚBLICA POR 6 MESES

O Congresso Nacional aprovou em março decreto de calamidade pública apresentado pelo governo, com efeito até 31 de dezembro (Imagem: Reuters/Amanda Perobelli)

Governadores de 17 Estados pediram nesta sexta-feira, em ofício enviado ao presidente Jair Bolsonaro, a prorrogação por seis meses do estado de calamidade pública decretado devido à pandemia de Covid-19, que expira no fim do ano, argumentando a necessidade de se manter ações de apoio àqueles que vivem em situação de vulnerabilidade social e necessitam de auxílios.

O documento assinado pelo governador do Piauí, Wellington Dias (PT), que coordena a temática da estratégia para a vacina contra a Covid-19 do Fórum Nacional de Governadores, cita o momento de aceleração da pandemia e a previsão de demora para se alcançar a vacinação em massa da população.

“Neste desafiador momento em que vivenciamos aumento do número de casos da doença, com elevação da taxa de transmissibilidade em várias regiões brasileiras, alto percentual de utilização de

leitos clínicos e de terapia intensiva e crescimento diário do número de óbitos, faz-se necessário o reconhecimento de que o país ainda se encontra em estado de calamidade pública, tendo em vista que, de acordo com as estimativas atuais, apenas no final do primeiro semestre de 2021 teremos a imunização da população brasileira próxima de 70%", disseram os governadores no documento visto pela Reuters.

Segundo o governo do Piauí, o mesmo ofício foi enviado aos presidentes da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ) e do Senado Federal, Davi Alcolumbre (DEM-AP), bem como ao Ministério da Saúde e aos líderes do Congresso Nacional.

O texto afirma que a prorrogação do estado de calamidade por mais 180 dias "garantiria continuidade das ações de proteção àqueles que vivem em situação de vulnerabilidade social e que necessitam de auxílios", além de ser importante instrumento para manutenção das medidas administrativas empregadas na gestão dos serviços de saúde pública.

Os governadores que subscrevem o documento são de Amapá, Bahia, Ceará, Espírito Santo, Goiás, Maranhão, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Paraíba, Paraná, Pernambuco, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Santa Catarina e Sergipe.

O Congresso Nacional aprovou em março decreto de calamidade pública apresentado pelo governo, com efeito até 31 de dezembro.

Na segunda-feira, o senador Alessandro Vieira (Cidadania-SE) apresentou projeto de lei que pede a prorrogação do estado de calamidade pública até 31 de março de 2021 e a extensão do auxílio emergencial pago pelo governo aos vulneráveis.

Comitê com membros da Abiquim e SPA promove melhorias no fluxo logístico de cargas químicas no Porto de Santos

As obras no píer São Paulo, da Ilha Barnabé, no Porto de Santos, foram iniciadas no dia 16 de dezembro e o comitê técnico, que tem entre seus integrantes representantes da Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim) e da Santos Port Authority (SPA) já desenvolveu ações para minimizar os impactos no fluxo logístico de produtos químicos em granéis líquidos.

O comitê, formado em outubro deste ano, realiza reuniões periódicas, nas quais são debatidas e desenvolvidas ações para melhorar a eficiência logística dos terminais destinados a granéis líquidos, como produtos químicos e combustíveis, enquanto são realizadas obras – primeiro no píer São Paulo e depois no Bocaina, ambos na Ilha Barnabé.

O comitê colabora no desenvolvimento de novas propostas para procedimentos de carga e descarga nas pranchas de operação e aplicabilidade dos procedimentos de atracação previstos com total apoio da autoridade portuária. Atualmente, estão em finalização as obras de recuperação do dolfim 10 do ALA1 da Alemoa, importantíssimo para absorver o grande volume de movimentação de combustíveis; foi estabelecida a comunicação prévia das interdições para dragagem e demais manutenções nos berços, além de serem realizadas concomitantemente com outras obras aumentando disponibilidade, primando pelas questões de segurança; aplicabilidade das sanções previstas nas normas de atracação aos que descumprem o novo regulamento, que são um marco na nova administração do Porto.

Essas e outras ações já resultam na redução do tempo de espera para atracação nos terminais líquidos da Alemoa estando em 7 dias atualmente, em média, o que possibilita que mais embarcações possam utilizar os píers da Alemoa e a diminuição dos custos.

As obras na Ilha Barnabé devem ser realizadas em 16 meses, sendo 8 meses em cada berço. A estimativa da SPA, contudo, é de que, com a curva de aprendizado no primeiro berço, além de medidas para aumentar a produtividade, seja possível encurtar o prazo no Bocaina. O comitê

trabalha em procedimentos para que seja possível operar com segurança nos períodos noturnos, fins de semana e feriados, concomitantemente com as obras.

“O diálogo aberto e franco entre os usuários do Porto de Santos e demais intervenientes com a autoridade portuária, gera resultados expressivos e avanços inimagináveis no tocante a eficiência, competitividade, segurança, regramento e isonomia, conseqüentemente beneficiando todo o País com a redução do ‘custo Brasil’”, explica o presidente-executivo da Abiquim, Ciro Marino.

Para o diretor de Operações da SPA, Marcelo Ribeiro, o entendimento entre usuários e a Autoridade Portuária é um grande benefício para a estrutura e funcionamento do Porto. “Estas obras na Ilha Barnabé são urgentes para garantir o bom funcionamento dos píeres de atracação e evitar danos futuros. Estamos programando os trabalhos de modo a afetar o mínimo possível às operações, e construindo o cronograma sempre a partir da escuta junto aos usuários”, afirma Ribeiro. O diretor ressalta, ainda, que, enquanto as obras ocorrerem, sempre haverá dois berços operando na Ilha.

Santos Port Authority (SPA)

Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim)

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

Data : 21/12/2020

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

BNDES LANÇA EDITAL PARA VENDA DE PARTE DE CRÉDITOS INADIMPLENTES DE SUA CARTEIRA

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) vai vender parte dos créditos inadimplentes que compõem sua carteira. O edital para o leilão, previsto para o dia 31 de março, foi lançado nesta segunda-feira, 21. A lista de créditos à venda inclui 323 operações envolvendo 251 diferentes devedores, com saldo total contábil de R\$ 160 milhões.

Os títulos serão vendidos pelo maior valor de oferta. Os interessados deverão se habilitar até o dia 15 de janeiro e as informações sobre a carteira serão disponibilizadas aos investidores qualificados entre fevereiro e março. As propostas serão apresentadas entre 25 e 30 de março.

Segundo o BNDES, os títulos de crédito à venda estão há mais de 13 anos na carteira do banco e, nesse período, houve diversas tentativas infrutíferas de recuperação das dívidas, seja por meio de renegociação ou de ações judiciais. Todos os créditos são oriundos de operações indiretas originadas em bancos que tiveram interrupção em suas atividades por intervenção ou liquidação extrajudicial. Por lei, eles foram sub-rogados ao BNDES, ou seja, tiveram sua titularidade transferida ao banco de fomento.

Pelo período de inadimplência, os créditos foram lançados no balanço do BNDES a prejuízo. O objetivo do banco com a cessão é otimizar o alto custo de manutenção desses ativos de difícil recuperação e com retorno limitado.

O edital dispõe que o valor mínimo estimado para a cessão da carteira terá caráter sigiloso e que o pagamento deverá ser feito à vista. O BNDES aposta no interesse de empresas especializadas em aumentar a capacidade de recuperação dos títulos.

Na última década, segundo o banco, a quantidade de novos títulos desse tipo em sua carteira caiu drasticamente, para apenas 15, em função de medidas que permitiram a redução de exposição a agentes repassadores problemáticos.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 21/12/2020

CADE NEGA RECURSO DE GRUPO GLOBO CONTRA MEDIDA QUE SUSPENDEU BÔNUS DE PUBLICIDADE

Por um placar apertado, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) decidiu nesta segunda-feira, 21, rejeitar recurso apresentado pelo Grupo Globo contra medida preventiva que suspendeu o pagamento, pela emissora, de um bônus a agências de publicidade.

Dos cinco conselheiros, três votaram a favor da empresa e dois de forma contrária. O presidente Alexandre Barreto, no entanto, definiu o resultado ao empatar o placar votando contra o recurso da empresa. Como presidente, ele tem voto de qualidade e o tribunal, ao final, acabou rejeitando o pedido do grupo.

O julgamento se deu porque, no início do mês, a superintendência geral do Cade instaurou inquérito administrativo contra o grupo de mídia para apurar se a companhia adota práticas anticompetitivas no mercado de publicidade. A superintendência quer apurar se planos de fidelização do grupo com agências de publicidade por meio de bônus de volume e planos de incentivo, entre outros, podem prejudicar a concorrência.

O relator do caso, o conselheiro Mauricio Bandeira Maia, argumentou que, embora a prática seja usada por outros veículos de mídia, a TV Globo conta com mais de 20% do mercado (ele não revelou qual o percentual exato por questões concorrenciais) e pode usar sua dominância para definir como deverá ser o mercado de publicidade. Ele lembrou que o setor não é regulado externamente e que conta com autorregulação.

“Há discriminações genéricas do setor sobre como atuar, mas não detalhamento. Se houver ilícito competitivo, poderá ser rebatido pelo Cade”, afirmou Maia. “Este parece ser o caso da Globo”, continuou ele, que também recorreu a um processo administrativo envolvendo a Kibon e a Nestlé e que resultou na condenação da Unilever pelo plenário. Sem entrar em detalhes sobre seu voto, o conselheiro Luiz Hoffmann disse apenas que acompanharia o relator.

Para três dos conselheiros, no entanto, o trabalho da SG ficou superficial. Paula Azevedo, por exemplo, salientou que o mercado está em “significativa transformação” e avaliou que “faltou cautela” por parte da superintendência, já que avaliou faltarem indícios básicos para medida preventiva. Ela ressaltou também que os veículos não são obrigados a oferecerem benefícios às empresas de propaganda e que as agências tampouco são obrigadas a aceitarem oferta.

Além disso, Paula comentou que não houve análise pela superintendência de outras empresas que exercem concorrência à Globo, como as grandes plataformas internacionais, como Google, Youtube e Facebook. Ele rebateu, por exemplo, o fato de que, ainda que a Globo tenha influência no setor de TV, outras áreas do mercado de publicidade não foram analisadas.

A conselheira considerou que, em 2019, os mercados de propaganda online passaram a ter parcela de 51% em todo o mundo e desde então só cresceram. Ao mesmo tempo, a participação de agências e emissoras de televisão abertas e fechadas diminuiu. “Houve migração da mídia televisiva para o mercado digital”, apontou.

Ela recomendou ao órgão a necessidade de averiguação da correlação entre as diferentes mídias sob a perspectiva do anunciante brasileiro e com dados atualizados – a superintendência teria apresentado informações apenas referentes ao período de 2014 a 2017. “Até o momento, a SG (superintendência geral) não trouxe comprovação de fechamento de mercado, nem potencialmente.”

Na mesma linha, a conselheira Lenisa Prado disse que as informações apresentadas para a decisão pela medida preventiva ainda são superficiais. “É importante deixar claro que as informações e análises conhecidas até agora demandam aprofundamento maior e apenas com a formulação de um inquérito é que isso será conhecido”, afirmou, também defendendo uma averiguação maior da composição das mídias digitais.

“A TV Globo como um todo tem tido seu mercado diminuído a cada ano. Permanecendo até em 3ª a ou 4ª posição no Ibope, o que mostra que a dominação de mercado já não mais existe”, enfatizou. “A tevê hoje compete com várias outras telas, como a de smartphones, assim como os jornais são cada vez menos impressos e lidos em telas.”

Para Lenisa, devido ao porte do grupo, é preciso destacar quais empresas geram preocupação concorrencial. Ela também mostrou preocupação com o “dano reverso” que a medida preventiva pode gerar para as agências de publicidade que tiveram seus pagamentos pela Globo suspensos. “A forma da medida é que preocupa. O perigo de dano reverso é o fim do pagamento de valores que são esperados pelas agências de propaganda”, disse.

O conselheiro Luis Braido acompanhou as colegas. Apesar de não revelar as taxas de crescimento da Globosat, que são confidenciais, ele assegurou que a expansão dos últimos anos tem sido “modesta”. Braido também disse que a forma de bonificação feita pelo grupo ocorre em outros setores, como o farmacêutico, por exemplo. “Se a prática de comissionamento é um problema, é um problema grande. E não pode ser julgada por si só”, declarou.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro
Data : 21/12/2020

ARRECAÇÃO EM NOVEMBRO SOMA R\$ 140,101 BILHÕES, DIZ RECEITA

O valor arrecadado no mês passado foi o maior para meses de novembro desde 2014, quando a arrecadação no 11º mês do ano foi de R\$ 142,286 bilhões (Crédito: Arquivo/Agência Brasil)

A arrecadação de impostos e contribuições federais somou R\$ 140,101 bilhões em novembro, informou nesta segunda-feira, 21, a Receita Federal. O resultado representa um aumento real (descontada a inflação) de 7,31% na comparação com o mesmo mês de 2019.

Em relação a outubro deste ano, houve recuo de 9,79% no recolhimento de impostos. O valor arrecadado no mês passado foi o maior para meses de novembro desde 2014, quando a arrecadação no 11º mês do ano foi de R\$ 142,286 bilhões.

O resultado das receitas veio dentro do intervalo de expectativas das instituições ouvidas pelo Broadcast Projeções, que ia de R\$ 115,00 bilhões a R\$ 146,00 bilhões, com mediana de R\$ 137,80 bilhões.

De acordo com a Receita Federal, o comportamento da arrecadação de novembro teve forte impacto negativo (queda de 7,40% em relação ao mesmo mês do ano passado) principalmente por causa da queda das vendas de serviços. O valor em dólar das importações também mostrou queda, de 5,23%, na mesma base de comparação. Em contrapartida, vendas de bens (6,00%) produção industrial (1,03%) registram alta ante novembro. A Receita informou ainda que entre os principais fatores não recorrentes e de alteração de legislação do mês geraram um recuo de 40,84% na comparação com novembro de 2019.

No acumulado do ano até novembro, a arrecadação federal somou R\$ 1,320 trilhão, o menor volume para o período desde 2010, quando as receitas somaram R\$ 1,295 trilhão no período. Devido aos impactos da pandemia de covid-19 no primeiro semestre, o montante ainda representa um recuo real de 7,95% na comparação com os primeiros 11 meses de 2019.

Desonerações

As desonerações concedidas pelo governo resultaram em uma renúncia fiscal de R\$ 84,839 bilhões entre janeiro e novembro deste ano, valor maior do que o registrado em igual período do ano passado, quando ficou em R\$ 64,729 bilhões. Apenas no mês de novembro, as desonerações totalizaram R\$ 10,780 bilhões, acima do registrado em novembro do ano passado (R\$ 8.066 bilhões).

Um fator que impacta as desonerações neste ano é a suspensão da alíquota do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) que incide sobre operações de crédito.

Fonte : *IstoÉ- Dinheiro*

Data : 21/12/2020



EXTRA ONLINE

POSSÍVEL MUDANÇA EM VAZÃO DE BELO MONTE PREOCUPA E EXIGIRIA MAIS TÉRMICAS, DIZ ONS

Por *Rodrigo Viga Gaier*

RIO DE JANEIRO (Reuters) - Uma eventual mudança a partir de 2021 na vazão da hidrelétrica de Belo Monte, em avaliação no Ibama por questões ambientais, tem sido motivo de grande preocupação para o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), que gerencia o acionamento de usinas e linhas de transmissão para atendimento à demanda por energia.

O diretor-geral do órgão, Luiz Carlos Ciocchi, disse à Reuters que a medida --que se aprovada liberaria mais água para um trecho do rio Xingu e reduziria a geração da usina-- seria inadequada em um momento de chuvas fracas, em que o Brasil já tem recorrido intensamente ao uso de termelétricas.

A Reuters publicou na semana passada que o Ibama estuda a necessidade de alteração na vazão como forma de mitigar impactos ambientais de Belo Monte, o que causou tensão na Norte Energia, empresa que reúne sócios do empreendimento, como a Eletrobras.

"É uma preocupação bastante grande para o setor elétrico e ele está mobilizado", disse o diretor-geral do ONS em entrevista nesta segunda-feira.

"Já mostramos ao ministério (de Minas e Energia) a criticidade disso, mas esperamos bom senso, já que é uma usina muito importante para o sistema", adicionou.

A afirmação confirma informações da Reuters de que a Norte Energia busca envolver o governo na disputa sobre Belo Monte devido ao porte do empreendimento e à pressão estatal para que ele fosse construído. A usina recebeu investimentos de mais de 30 bilhões de reais.

Se a decisão do Ibama for pela mudança, no entanto, o caminho para o ONS será acionar mais térmicas para compensar a perda. O acionamento dessas usinas, mais caras que as hídricas, gera custos repassados para os consumidores, parte por um mecanismo nas contas de luz conhecido como "bandeira tarifária" e parte nos reajustes anuais das distribuidoras.

"O caminho alternativo se não tenho o recurso hidrelétrico será o recurso térmico... não pretendíamos utilizar as termelétricas mais caras (no começo de 2021), mas se isso se concretizar, e no período úmido ainda, vamos ter que fazer isso... não poder contar com a energia de Belo Monte é preocupante", complementou Ciocchi.

Para ele, seria preciso esgotar todas as alternativas que possam minimizar os impactos da usina sobre populações ribeirinhas no Xingu antes de se falar e pensar em redução da vazão, que afetaria a usina da região Norte bem em sua época de maior aproveitamento. A perda média calculada com a redução na vazão entre janeiro e julho poderia somar entre 17,4 mil e 21,18 mil megawatts médios, de acordo com os cálculos do ONS. A carga que poderia ser perdida seria suficiente para abastecer o Sudeste/Centro-Oeste por até 15 dias, conforme projeções do operador para o consumo neste mês.

O impacto ainda viria após o país ter precisado acionar térmicas a toda carga para atender à demanda na reta final deste ano, mesmo depois de meses de carga fraca devido à pandemia de coronavírus, uma vez que a recuperação no consumo coincidiu com chuvas fracas na região das hidrelétricas.

"Entendemos a preocupação do Ibama com as populações ali ao longo do rio, da piracema, mas justamente em um ano que se tem nível mais baixo de reservatórios, uma carga retomando já batendo (níveis de) 2019... este ano é complicado e o próximo pode ser também bastante complexo em recursos hídricos", destacou o diretor do ONS.

A vazão que Belo Monte deve manter no trecho do rio conhecido como Volta Grande do Xingu foi discutida no processo de licenciamento ambiental do projeto. Mas o Ibama disse que passou a estudar possíveis mudanças ao identificar impactos ambientais e sobre populações ribeirinhas maiores que os previstos depois das operações da usina, uma das maiores do mundo.

TÉRMICAS E OFERTA

O ONS projeta o último trimestre de 2020 como o pior da história para o período em termos de chuvas nos reservatórios hidrelétricos, o que ainda ocorre em paralelo à retomada da atividade econômica e consequente aumento da carga de energia.

Com essa expectativa, o ONS prevê utilizar o parque térmico no limite até pelo menos o final do mês, mas não há risco de desabastecimento, disse Ciocchi.

"É esperado e possível que continuemos usando mais intensamente as térmicas para armazenar (água nas hidrelétricas) e dar tranquilidade maior para o fim do ano", afirmou.

"Em vez de usar a água que está chegando agora para lá na frente utilizar termelétricas, vamos usar agora, garantir um nível bom para ter segurança energética lá na frente."

Ele acrescentou ainda que a partir de janeiro há expectativa de poder desligar as usinas mais caras devido à chegada de chuvas de verão, mantendo acionadas as térmicas com custo menor.

O ONS espera aumento de 3,4% na carga do sistema elétrico interligado (SIN) em 2021, em dado que considera uma elevação do PIB de 3,3%.

Fonte : *Extra Online*

Data : 21/12/2020



BRASIL EXPORT-FORUM NAC. DE LOGIST. E INFRAEST. PORTUÁRIA

QUATRO ÁREAS PORTUÁRIAS SÃO LEILOADAS COM SUCESSO EM SESSÃO PÚBLICA NA B3

por *Bruno Merlin*

Quatro áreas portuárias, três delas na região Nordeste, foram leiloadas com sucesso em sessão pública realizada na B3 nesta sexta-feira, 18 de dezembro, encerrando um ano no qual foram concluídas dezenas de concessões de ativos de infraestrutura no Brasil. O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, disse ter sido este um dia para celebrar a confiança de investidores no País. "Nossa economia é movida por atitude. Se a gente trabalhar e acreditar que vai dar certo, dará certo. Fico feliz pelo quase meio bilhão [de reais] que está sendo contratado nestes leilões. Sugiro reforçar o martelo da B3, porque o setor de infraestrutura vai querer quebrar o martelo por fadiga", afirmou, acrescentando que em 2021 a pasta que comanda planeja conceder mais de 50 ativos. No período de 7 a 9 de abril estão previstos três dias consecutivos de leilões de aeroportos, rodovias e terminais portuários no local.



https://forumbrasilexport.com.br/wp-content/uploads/2020/12/tarcisio_b3.jpg

Na tarde desta sexta, a empresa CS Brasil Transportes de Passageiros e Serviços Ambientais – parte da CS Brasil, integrante do Grupo JSL, hoje SIMPAR – arrematou as duas áreas concedidas no Porto de Aratu, administrado pela Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba). A disputa pela área ATU18 envolveu outros dois proponentes no leilão viva voz e foi encerrada com um lance de R\$ 52,5 milhões. A área greenfield de 51,6 mil m² é destinada à movimentação de granéis sólidos vegetais, como soja, trigo e malte, e está projetada para movimentar 8 milhões de toneladas por ano ao fim do contrato. Já a ATU12 (brownfield), de 160 mil m², foi arrematada por R\$ 10 milhões e é destinada à operação de granéis sólidos, principalmente fertilizantes, concentrado de cobre, coque de petróleo e minérios diversos, com expectativa de movimentação média de 2 milhões de toneladas anualmente.

Já o leilão da área MAC10, no Porto de Maceió, hoje administrado pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), foi vencido pela empresa Timac Agro – multinacional francesa pertencente ao Grupo Roullier – com o valor de R\$ 50 mil em outorgas. Com área total de 7.932 m², o terreno é destinado à movimentação e armazenagem de granéis líquidos, especialmente ácido sulfúrico. A demanda por produtos químicos no porto alagoano, informou o Ministério da Infraestrutura, é altamente influenciada pela presença do Polo Cloroquímico de Alagoas, que reúne 23 empresas atuantes nos segmentos de fabricação de PVC, soda cáustica, tubos e conexões e plásticos em geral, bem como na produção de insumos para a indústria química. Os investimentos previstos serão de R\$ 12,7 milhões.

O leilão dessas três áreas portuárias foi organizado a partir de estudos e modelagens definidos pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), conforme o programa de arrendamentos mantido pelo Governo Federal. Presente à B3, o diretor-geral da Agência, Eduardo Nery, elogiou a harmonia entre as equipes dos órgãos governamentais e o trabalho realizado Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários da Antaq.

“Hoje tivemos mais uma prova de que esse programa está dando certo. As áreas do Porto de Aratu e do Porto de Maceió são fundamentais para o setor, e a chegada de novos arrendatários dará um grande impulso de modernidade e eficiência para essas instalações. Visitei Aratu na última semana e vi de perto as excelentes condições naturais de navegação”.

Nery também ressaltou que a Agência aprovou nesta semana a abertura de quatro audiências públicas, com destaque para a desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), processo que espera resultar em investimentos expressivos e conferir agilidade e eficiência para toda a cadeia logística do entorno do litoral capixaba.

Na sequência dos leilões realizados na B3, a Portos do Paraná, primeira Autoridade Portuária do País a receber autonomia para administrar contratos de exploração de áreas dos portos organizados, leiloou a área PAR12 (greenfield) pelo valor de R\$ 25 milhões para o grupo Ascensus Gestão e Participações. No terreno concedido serão implantados os equipamentos e edificações a serem



utilizados na movimentação e armazenagem de cargas Roll-on/Roll-off (automóveis de passeio, veículos comerciais leves, utilitários, caminhões, ônibus, tratores e outras cargas) no valor de pelo menos R\$ 22 milhões ao longo de 25 anos. O PAR12 tem 74,1 mil metros quadrados de área, capacidade estática para 4 mil veículos e operação anual de 120 mil veículos.

https://forumbrasilexport.com.br/wp-content/uploads/2020/12/tarcisio_ratinhojunior.jpg

O governador do Paraná, Ratinho Junior (PSD), exaltou ter sido essa a quarta concessão que o estado participa na B3 nos últimos dois anos e que o intuito é de solidificar o território paranaense como um hub logístico para a América do Sul. “Estamos no centro geográfico de 70% do PIB (Produto Interno Bruto) da América do Sul e somos um elo dessa área com o Nordeste, uma região expressiva, produtora e consumidora”.

Informações e imagens: transmissão online da B3, Ministério da Infraestrutura, Antaq, Codeba e Portos do Paraná

Fonte : *Extra Online*

Data : 21/12/2020



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

PETROBRAS VENCE CHAMADA PÚBLICA FEITA PELA ES GÁS

Por Felipe Maciel - 21 de dezembro de 2020 - Em Mercado de gás, Petróleo e gás

A Petrobras foi a única empresa a conseguir atender todas as exigências de fornecimento e vendeu a chamada pública para fornecimento de gás natural para a ES Gás, estatal responsável pela distribuição de gás no Espírito Santo. A empresa vai manter as atuais condições de fornecimento de 1.590 mil m³/dia durante todo o ano de 2021, um contrato avaliado em R\$ 772 milhões.

A ES Gás – que recebeu sete propostas na chamada pública – avalia alternativas para suprimento a partir de janeiro de 2022. o diretor-presidente da ES Gás, Heber Resende, esperava mais concorrência na chamada pública.

“A Petrobras, como agente dominante da comercialização de gás natural no Brasil, informou que as condições ofertadas são as mesmas praticadas junto às demais concessionárias distribuidoras estaduais de gás canalizado que adquirem gás natural produzido no Brasil”, explicou.

Em agosto, logo após a ES Gás ter assinado o novo contrato de concessão com o governo do Espírito Santo, Resende conversou ao vivo com a agência epbr.

Novas chamadas públicas

A ES Gás não é a única distribuidora que está busca suprimento de gás natural. MSGÁS, GasBrasiliiano, Compagás, SCGÁS e Sulgás anunciaram nesta sexta (18) que lançarão em março de 2021 uma nova chamada pública para mais de 6 milhões de m³/dia.

As distribuidoras de gás natural projetam potencial firme de contratação para o período 2022/2023 de até 3,5 milhões de m³/dia, com o objetivo de complementar os volumes parcialmente já contratados pelas empresas para atendimento de seus mercados no período em questão.

Fonte : *Agência EPBR de Notícias*

Data : 21/12/2020

ENAUTA MANTÉM ATLANTA E VAI BUSCAR FPSO PARA PROJETO REMODELADO

Por Guilherme Serodio - 21 de dezembro de 2020 - Em Mercado, Mercado offshore, Projetos

A Enauta anunciou nesta segunda-feira (21) um acordo para assumir a participação de 50% da Barra Energia no campo de Atlanta, em águas profundas da Bacia de Santos. Com a decisão, a empresa

passará a ter 100% do projeto e vai receber US\$ 43,9 milhões referente às operações de abandono dos três poços e descomissionamento.

O que foi anunciado para o campo de Atlanta?

- Enauta vai assumir a parcela de 50% da Barra Energia no projeto e buscar novo sócio
- Atlanta possui 1,3 bilhão de barris de óleo in situ
- Barra Energia transferirá US\$ 43,9 milhões para a Enauta, referentes às operações de abandono dos três poços e descomissionamento das facilidades existentes
- Novo FPSO para sistema definitivo será licitado no começo de 2021
- Projeto de desenvolvimento deve ter menos poços para ser mais resiliente

O anúncio vem um mês e meio depois da Barra Energia, no momento única sócia do projeto, anunciar no começo de novembro que abandonaria o projeto. O projeto enfrenta o desafio de ser resiliente aos novos cenários de preços de petróleo.

A Enauta manteve a estratégia de ir ao mercado para buscar um FPSO, com capacidade para 50 mil barris por dia, no começo do próximo ano. O projeto de desenvolvimento está em avaliação, mas deve conter menos poços para ser economicamente mais atrativo.

“Atlanta possui 1,3 bilhão de barris de óleo in situ, dos quais apenas 1,25% foram produzidos até agora. Tomamos esta decisão por termos identificado que é possível desenvolver um projeto mais resiliente, capaz de gerar valor mesmo em um cenário de preços de petróleo mais baixos”, disse o presidente da Enauta, Décio Oddone, em fato relevante divulgado nesta segunda (21).

Atlanta é um campo de pós-sal, produtor de petróleo pesado. Atualmente, a produção de óleo é feita por meio do Petrojarl I, uma unidade de menor capacidade. O campo entrou em operação em 2018 e o plano original era substituir a plataforma por uma unidade com maior capacidade e elevar o número de poços de três para 12 no sistema definitivo.

A aquisição da parcela da Barra Energia pela Enauta precisa ser aprovada pela ANP e pelo Cade.

Projeto 100% privado da Bacia de Campos

O campo de Atlanta foi o primeiro projeto de produção de petróleo 100% na Bacia de Santos. Já foi comandado pelo consórcio formado por Shell (40%), Petrobras (40%) e Chevron (20%).

Atlanta entrou em produção 17 anos depois da perfuração do primeiro poço exploratório, feito em fevereiro de 2001. Foi declarado comercial em dezembro de 2006, ainda quando era operado pela Shell. A Enauta, então QGEP, comprou a participação da empresa anglo-holandesa em agosto de 2011.

Um mês depois, a Barra Energia anunciou que havia comprado a participação de 20% da Chevron e os 10% restantes da Shell no projeto.

A Enauta assumiu a operação do projeto em fevereiro de 2012. Em novembro do mesmo ano, a Petrobras, que possuía 40% de participação, anunciou que vendeu sua fatia para a OGX, comandada pelo empresário Eike Batista. O negócio foi avaliado em US\$ 270 milhões.

Em outubro de 2015, a própria Shell se comprometeu a comprar a produção de Atlanta, quase um ano depois do contrato de afretamento do FPSO Petrojarl I, com a Teekay.

Entrou em operação em 2018 com um consórcio formado por Enauta, Barra Energia e a Dommo Energia.

Em junho de 2019, a Enauta recebeu autorização da ANP para cessão compulsória da participação da Dommo no projeto, por conta de inadimplência no consórcio. No fim do primeiro trimestre de

2019, a Enauta informou em seus resultados que a dívida da Dommo era de R\$ 21,6 milhões para cada uma das ex-sócias.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 21/12/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

BNDES FAZ LEILÃO DE R\$ 160 MILHÕES EM TÍTULOS NÃO PAGOS DE 323 OPERAÇÕES

De acordo com o edital do banco, 188 contratos têm atraso entre 15 e 19 anos.

Por Bruno Rosa

RIO - O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) anunciou hoje que vai leiloar R\$ 160 milhões em títulos não pagos. O valor se refere a créditos de operações indiretas originadas em bancos que tiveram interrupção em suas atividades por intervenção ou liquidação extrajudicial.

Por lei, esses créditos tiveram sua titularidade transferida ao BNDES. Dentre os créditos incluídos no edital, há 323 operações envolvendo 251 diferentes devedores. Os títulos serão vendidos em leilão pelo maior valor de oferta. Os investidores interessados devem se qualificar até o dia 15 de janeiro.

De acordo com o edital do BNDES, 188 contratos no valor de R\$ 102,9 milhões tem atraso entre 15 e 19 anos. Os 132 títulos com mais de 20 anos somam R\$ 57,7 milhões.

As informações sobre a carteira serão disponibilizadas aos investidores qualificados entre fevereiro e março. As propostas, então, serão apresentadas entre 25 e 30 de março. A sessão pública para lances está prevista para ocorrer no dia 31 de março de 2021, informou o banco em nota.

Segundo o BNDES, foram feitas diversas tentativas de recuperação das dívidas, seja através de renegociação ou de ações judiciais. "Atualmente, esses títulos têm potencial limitado de recuperação e alto custo de manutenção", destacou o banco. Esses títulos de crédito estão há mais de 13 anos na carteira do banco.

Esse tipo de operação é tradicional no mercado bancário brasileiro, já que, segundo o BNDES, há diversas empresas especializadas no mercado que trabalham com instrumentos específicos para aumentar a capacidade de recuperação dos títulos, e, por esse motivo, são interessadas na compra.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 21/12/2020

ENTIDADES DE DEFESA DO CONSUMIDOR PEDEM A MAIA QUE VOTE, NESTA SEGUNDA, PL DE SUPERENDIVIDAMENTO

Projeto cria instrumento que facilita negociação de consumidores com credores e determina responsabilidades para bancos na concessão de crédito

Por O Globo

RIO - Mais de 170 instituições assinam ofício enviado hoje ao presidente da Câmara, Rodrigo Maia, pedindo que vote nesta segunda-feira o Projeto de Lei 3515/2015, que cuida do superendividamento do consumidor.

O projeto cria instrumentos para a conciliação coletiva dos consumidores com os vários credores, garante a manutenção de um mínimo existencial ao endividado e determina regras de concessão responsável do crédito.

No ofício, organizações de consumidores de todo o Brasil destacam a importância da aprovação do PL no contexto da pandemia, em que se agravaram as condições de endividamento dos brasileiros.

— A aprovação do PL 3515 contribuirá para que aqueles consumidores que hoje estão fora do mercado de consumo com toda a sua renda comprometida com o pagamento de juros de contratos de crédito possam voltar a movimentar a economia nacional, sobretudo adquirindo serviços e produtos ofertados pelas micro e pequenas empresas, que são uma força motriz muito potente no Brasil — destaca Teresa Liporace, diretora executiva do Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (Idec), uma das entidades mobilizada pela aprovação.

A partir das 11h e das 13h, as entidades vão organizar um tuitaço em prol da aprovação da lei. Quem quiser participar basta postar #AprovaPL3515.

Também foi enviado ofício ao deputado federal Paulo Ganime, líder do Partido Novo na Câmara dos Deputados, solicitando a desobstrução da pauta para que o projeto de lei possa ser colocado em votação.

O projeto — há oito anos em discussão no Congresso — já foi debatido em comissão especial da Câmara e, desde agosto, tramita com regime de urgência.

Entre as entidades que assinam os ofícios estão, além do Idec, Associação ProconsBrasil, Brasilcon, Comissão de Defesa do Consumidor da OAB Nacional, MPCOM e Fórum Nacional das Entidades Cíveis de Defesa do Consumidor (FNECDC).

Confira os principais pontos do projeto de lei

- Propõe a regulação e aumenta a transparência e prevenção do endividamento com concessão de crédito responsável pelas instituições bancárias;
- Define regras para a publicidade, que precisa evidenciar os riscos da contratação de empréstimos e de créditos de toda a natureza;
- Garante melhores condições para negociação da dívida com as instituições financeiras para o consumidor endividado;
- Limita um máximo de recursos dos consumidores que devem ser dirigido a pagamento de dívidas, preservando um percentual mínimo de renda existencial.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 21/12/2020

FUNDOS DE INVESTIMENTOS JÁ SÃO RESPONSÁVEIS POR 15% DO ESTOQUE DE GALPÕES LOGÍSTICOS

Por Mariana Barbosa



https://s2.glbimg.com/z1YW6MHeX2f3p_Mmr1bnB79IUrl=/645x388/i.glbimg.com/og/ig/infoglobo1/f/original/2020/08/03/shutterstock_396462703.jpg

Condomínio Logístico GLP Jundiá III | Divulgação

O aquecimento do mercado de galpões industriais vem sendo impulsionado pelos fundos imobiliários, que apostam na demanda crescente de soluções logísticas diante do boom do e-commerce durante a pandemia.

Nos últimos três meses, os Fundos de Investimentos Imobiliários (FIIs) foram responsáveis por 94% dos contratos de compra de área locável de galpões e condomínios industriais, segundo levantamento da consultoria imobiliária Newmark.

Mais criteriosos na seleção dos inquilinos e com contratos de mais longo prazo, os fundos conseguem ser bem mais eficientes na operação dos galpões: os condomínios que pertencem aos 39 FIIs negociados na B3 operam com uma taxa de vacância média de 1,31%, ante uma taxa média de 16% no país.

Mariana Hanania, diretora de Pesquisa e Inteligência de Mercado da Newmark, calcula que os FIIs já são responsáveis por 15% do total do estoque de condomínios industriais/logísticos — 3,9 milhões de m² de um total 24 milhões de m² — com um valor patrimonial total de quase R\$ 18 bilhões.

"Greenfield"

Especializada na construção de galpões logísticos, a construtora Libercon vê uma migração de investidores que costumavam adquirir empreendimentos logísticos já performados (prontos e com contratos de aluguel) para novos empreendimentos, os projetos "greenfield".

Dos contratos vigentes da Libercon para construção de galpões logísticos, 70% são de empresas que nunca haviam investido antes no segmento. Destes, três quartos são fundos imobiliários. Ocupação de galpões tem alta no trimestre e empresas buscam encurtar a "última milha"

Fonte : O Globo - RJ

Data : 21/12/2020

TESOURO VÊ RISCO FISCAL EM PROJETOS QUE BENEFICIAM ESTADOS E MUNICÍPIOS

Propostas poderiam causar um rombo de R\$ 589 bilhões aos cofres da União em dez anos

Por Manoel Ventura



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24806089-e36-0c1/FT1086A/652/xcong.jpg.pagespeed.ic.0oUX3HwM3Z.jpg>

Congresso Nacional: perigo de gastos excessivos Foto: Marcello Casal Jr/Agência Brasil / MArcello Casal Jr/Agência Bras

BRASÍLIA - Antes mesmo que 2021 comece, a equipe econômica já está preocupada com a possibilidade de avanço no Congresso Nacional de propostas que aumentam os gastos públicos. O governo federal estima que pode perder até R\$ 589 bilhões em dez anos caso a Câmara e o Senado aprovem um conjunto de projetos que beneficiam estados e municípios. A conta faz parte de um relatório do Tesouro Nacional sobre os riscos fiscais que rondam o Orçamento da União e inclui três propostas.

Na semana passada, com o apoio do governo, Câmara e Senado já aprovaram um socorro de R\$ 217 bilhões para estados e municípios. A proposta incluiu o perdão pelo descumprimento do teto de gastos dos estados, a reformulação do Regime de Recuperação Fiscal e a permissão para crédito em troca de ajuste nas contas.

“Os impactos estimados de propostas legislativas que alteram o relacionamento interfederativo, para um período de dez anos, são de aproximadamente R\$ 589,7 bilhões. Tratam-se de propostas que beneficiam os entes subnacionais ao mesmo tempo que oneram a União. São importantes fontes de incertezas para a União”, diz o relatório do Tesouro.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 21/12/2020

APLICATIVOS AJUDAM A MANOBRAR NAVIOS EM PORTOS E NA LOGÍSTICA DE FROTAS NAS CIDADES

Tecnologias saem das universidades como ferramentas parecidas com o Waze para facilitar operações, aumentar a segurança e reduzir custos

Por Cleide Carvalho e Sérgio Matsuura



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24804849-f96-760/FT1086A/652/x65742297_EC13-03-2017Homens-trabalham-no-navio-Kypros-sendo-abastecido-de-soja-no-termin.jpg.pagespeed.ic.SGky-n0TMR.jpg

Gigantes. Qualquer erro na operação de um navio na entrada de portos brasileiros pode causar grandes perdas financeiras ou desastres ambientais Foto: Paulo Whitaker / Agência O Globo

SÃO PAULO e RIO - Se um aplicativo que indica caminhos mais rápidos faz a alegria de mais de 14 milhões de motoristas país afora, imagine uma facilidade tipo Waze nas mãos dos responsáveis pelas manobras de gigantescos navios cargueiros no litoral brasileiro, ou no controle logístico de frotas de veículos nas cidades. Algoritmos para esses fins já existem, para facilitar operações, aumentar a segurança e reduzir custos.

No Porto de Suape (PE), o Portable Pilot Unit (PPU) está sendo testado há cerca de um mês pelos práticos. A ideia nasceu dentro da Universidade de São Paulo e deu origem à Navigandi, start-up que soma esforços a outras empresas do setor voltadas ao aumento da produtividade dos portos brasileiros.

A proposta era criar um equipamento portátil, leve e capaz de municiar as manobras portuárias com dados precisos, fornecidos por sensores levados às embarcações logo na chegada ao porto. Com a parceria dos práticos de Suape, o PPU levou a simplicidade do Waze à interface de uma operação bem mais complexa, que inclui, por exemplo, além da carta náutica, cálculo da distância com os demais pontos do porto, outros navios e previsão de deslocamento à frente, que tem sido configurada em até sete minutos.

— Não se trata apenas de localização e deslocamento, mas de trabalhar com variáveis como a taxa de guinada, que é o quão rápido o navio está girando — explica André Ianagui, sócio da Navigandi.

Com testes também no Porto do Espírito Santo previstos para novembro, o PPU foi desenvolvido com apoio do programa Pesquisa Inovativa em Pequenas Empresas (PIPE), da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp) depois que os pesquisadores descobriram que sistemas semelhantes, importados, não agradavam aos práticos brasileiros, por serem pesados e difíceis de usar.

O modelo de negócios escolhido foi o contrato de aluguel e serviço de suporte e atualização, que barateia o acesso e permite incorporação constante de novas ferramentas.

O PPU não substitui os práticos — pouco mais de 600 profissionais em atuação nos portos brasileiros —, mas garante a eles e às embarcações maior segurança nas manobras portuárias. O que antes era feito apenas pela experiência e olhar atento, agora tem apoio científico.

— Os navios têm tecnologia embarcada, mas os comandantes de várias nacionalidades não têm conhecimento local. A condução na entrada dos portos é desafiadora. Qualquer erro pode causar prejuízos financeiros e até desastres ambientais — diz Edgar Szilagyi, outro sócio da Navigandi.

Enquanto os investimentos em infraestrutura portuária não chegam — o déficit é estimado em mais de R\$ 15 bilhões na última década — a tecnologia ajuda a mitigar carências. Uma delas envolve a integração ao PPU de dados de outra empresa, a Argonáutica. Segundo Felipe Ruggeri, um dos sócios da Argonáutica, o desenvolvimento tecnológico foi acelerado a partir de 2013, com a nova Lei dos Portos, que permitiu aos terminais movimentar cargas de terceiros e aumentou o interesse da iniciativa privada no setor.



— O Brasil saiu das trevas, era muito difícil ousar antes dela. Os portos estavam tão atrasados que abriu a oportunidade para a inovação — diz Ruggeri.

A Argonáutica desenvolveu o Redraft, que atua como uma calculadora dinâmica em tempo real da distância entre o casco do navio e o fundo do mar, considerando de cada porto, dos navios e das condições ambientais. No total, reúne 32 informações em tempo real.

— Todos os dados estão disponíveis num clique — conta Ruggeri.

A Argonáutica desenvolveu o sistema em conjunto com os práticos do Porto de Santos e hoje atua nos portos do Rio de Janeiro, Suape e na Bahia de Todos os Santos, além de terminais privados, como o Portocel (ES), especializado em produtos florestais.

Os dados de manobra e da embarcação são integrados com as informações de outra empresa voltada à facilidade da navegação, a HidroMares, nascida na incubadora da USP, o Cietec (Centro de Inovação, Empreendedorismo e Tecnologia), em 2002.

Com sensores em toda a costa brasileira, ela fornece dados das condições do oceano online por meio do aplicativo Sismo (Sistema de Informações Meteo-Oceanográficas), que o cliente recebe diretamente no smartphone. São informações de velocidade e direção de correntes e ventos, nevoeiros e marés que afetam as condições de navegação.

— O sistema depende apenas do sinal de internet e fornece a condição do momento para a tomada de decisão — explica Gabriel Paschoal, um dos sócios da HidroMares.

Os sistemas têm sido desenvolvidos com os usuários portuários, principalmente os práticos. Na área de manobra dos portos, a presença deles é obrigatória nos navios. Em áreas de aproximação, muitas vezes, se torna facultativa.

Nem sempre, porém, é um bom negócio navegar sem eles. No porto Ponta da Madeira, na baía de São Marcos, no Maranhão, ondas de até 6 metros desafiam os capitães dos mares. Em fevereiro passado, o navio Stellar Banner encalhou num banco de areia, justamente numa área onde a presença de práticos a bordo é opcional. E o profissional havia sido dispensado.

O gigante sul-coreano, de 340 metros de comprimento, carregava 145 mil toneladas de minério de ferro da mina de Carajás e 3,9 mil metros cúbicos de óleo, e seguia em direção à China. Com a avaria no casco, toda a carga teve de ser retirada. Foi mais barato afundar o navio em junho passado, a cerca de 100 km de São Luís, do que consertá-lo.

— Navegar pela costa brasileira não é tarefa simples. Qualquer distração pode gerar desastres — resume Szilagyi.

Logística da última milha

Novas tecnologias também estão sendo desenvolvidas para resolver o dilema logístico da última milha, enfrentado por operadores de frotas nas grandes cidades. Com a pandemia, o problema se tornou mais aparente com o avanço do comércio eletrônico e das entregas em domicílio. Na PUC-Rio, o professor Thibaut Vidal criou o algoritmo de otimização de rotas mais eficiente já desenvolvido.

Segundo o pesquisador francês radicado no Rio há seis anos, o sistema tem eficiência apenas 0,1% menor que o modelo considerado perfeito. Por comparação, o resultado da ferramenta equivalente do Google, o OR-Tools, é de 4%.

— Num modelo perfeito de 100 km percorridos, o nosso algoritmo gera rotas de 100,1 km. O do Google, de 104 km — explicou Vidal. — Pode parecer pouco, mas para uma empresa que gasta R\$ 1 bilhão com logística de última milha, representa uma economia de R\$ 40 milhões apenas pelo uso de um algoritmo.

O sistema funciona como o Waze, mas com variáveis próprias do setor de logística. Em vez de informar apenas o destino, os operadores devem indicar quais são os pontos de parada, quantos e quais são os veículos, horários para as entregas e para o descanso dos motoristas, entre outros dados. Automaticamente, ele define as melhores rotas.

O algoritmo, que está sendo desenvolvido há uma década por Vidal, foi publicado na internet em código aberto. Qualquer empresa interessada pode fazer o download da ferramenta e integrá-la aos seus sistemas. Além da redução de custos para as empresas, Vidal cita entre os benefícios menor tráfego nas cidades, menos desgaste dos veículos e corte nas emissões de gases-estufa.

— O compartilhamento em código aberto é uma forma de incentivar o uso de tecnologias criadas na academia, reduzir o atraso entre o que é desenvolvido pela ciência e o que é empregado pelas empresas — afirmou o pesquisador francês radicado no Rio há seis anos.

O próximo passo é a criação de um aplicativo intuitivo, para que empresas que não possuem desenvolvedores possam usar o algoritmo. A ideia, diz Vidal, é que qualquer empresa ou pessoa que precise organizar rotas possa utilizá-lo, apenas indicando pontos de parada em um mapa.

— Esse tipo de tecnologia é útil não apenas para grandes empresas, como Amazon ou Correios. Serve, por exemplo, para a gestão de frotas de ambulâncias, ou para um pequeno comércio com entregadores próprios — destacou Vidal.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 19/12/2020

RS FAZ LEILÃO DE RODOVIA COM DESÁGIO DE 54% NA TARIFA DE PEDÁGIO

Governo gaúcho quer fazer mais quatro concessões de rodovias em 2021

Por Ivan Martínez-Vargas

A rodovia estadual do Rio Grande do Sul RSC-287 foi concedida à iniciativa privada nesta sexta-feira (18). O consórcio Via Central, liderado pela espanhola Sacyr, venceu o leilão ao apresentar em sua oferta uma tarifa de pedágio com deságio de 54,41% em relação ao previsto no edital.

A Sacyr ofereceu tarifa de R\$ 3,36 em sua proposta, contra R\$ 4,75 do consórcio Integra Sul, formado pela Silva & Bertoli e pela Gregor Participações, que ficou em segundo lugar. Também disputaram o certame as empresas CCR e Conasa.

A vencedora da concorrência vai administrar por 30 anos o trecho de 204,5 quilômetros de estradas entre os municípios de Tabaí e Santa Maria. A tarifa oferecida, no entanto, faz referência à estimativa de custos elaborada em 2019 e prevê correção pela inflação.

A via em questão também passa por cidades como Venâncio Aires e Santa Cruz do Sul, na região central do Rio Grande do Sul, que constituem um polo de industrialização de tabaco, com a presença de operações de multinacionais do segmento.

O contrato de concessão prevê a realização de R\$ 2,7 bilhões em investimentos ao todo, o que inclui a duplicação de todo o trecho da rodovia em seus dois sentidos de tráfego. Os serviços de manutenção e gestão do ativo também estão no escopo da licitação.

A concessionária vai poder iniciar a cobrança de pedágio em duas praças já existentes logo no início do contrato, que prevê ainda a construção de mais três pontos de cobrança ao longo da rodovia. Hoje, a rodovia é operada pela estatal EGR com tarifa de R\$ 7.

A multinacional espanhola Sacyr atua em obras e concessões de infraestrutura na América Latina e na Europa, mas a RSC-287 será o primeiro ativo rodoviário sob administração da empresa no Brasil.

No país, a Sacyr é a responsável hoje pela construção do lote 1 da linha 2-Verde e por obras da linha 15-Prata do Metrô de São Paulo. Em Fortaleza, executa obras da linha Leste do metrô.

O governador do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite, afirmou durante o leilão que prevê conceder à iniciativa privada ao menos mais quatro lotes de rodovias nos próximos dois anos. O BNDES faz a modelagem dos projetos.

Segundo o governo estadual, o lote mais avançado prevê a ligação entre a RSC-287 a Erechim, que já tem os estudos de engenharia concluídos. A via é importante para escoamento de produção agrícola e metal-mecânica da região.

A gestão de Leite também prevê conceder estradas no entorno de Caxias do Sul em um segundo lote. A Região das Hortênsias, polo turístico do qual faz parte Gramado, também teria trechos a serem agrupados em uma concessão. O quarto projeto atenderia o litoral gaúcho.

A previsão do governo gaúcho é fazer consultas públicas dos projetos em abril, publicar os editais em setembro e fazer os leilões em dezembro de 2021.

Terminais portuários

O governo federal e o governo do Paraná concederam à iniciativa privada quatro terminais portuários nesta sexta-feira, no último certame de infraestrutura realizado em 2020. Foram a leilão na B3 áreas nos portos de Paranaguá (PR), Maceió e Aratu (BA). Os quatro projetos prevêem, ao todo, a realização de cerca de R\$ 400 milhões de investimentos.

A CS Brasil arrematou dois dos terminais. A empresa foi a única a apresentar proposta pelo terminal ATU12, de graneis sólidos, principalmente fertilizantes, do porto de Aratu. Levou a área por R\$ 10 milhões de outorga, e deverá fazer R\$ 280 milhões em investimentos durante seus 25 anos de contrato.

A companhia também vai administrar o terminal ATU18, de granel vegetal sólido, por 15 anos. A área foi a mais disputada do certame, com três interessados.

Além da CS Brasil, que levou o ativo com a oferta de R\$ 52,5 milhões de outorga, fizeram propostas a Intermarítima Portos e Logística e a Cejen Engenharia. O lance inicial da vencedora havia sido R\$ 5 milhões.

O terminal do porto de Maceió MAC10, é um projeto greenfield, ou seja, que deve ser construído do zero, e será destinado a empreendimentos voltados a graneis líquidos. O projeto será conduzido pela Timac Agro Indústria, única interessada pelo ativo.

A empresa vai pagar R\$ 50 mil de outorga por um contrato de 25 anos, e deve investir R\$ 12,78 milhões no empreendimento.

O terminal PAR12, de Paranaguá, destinado à movimentação e armazenagem de cargas de veículos, foi arrematada pela Ascensus Gestão e Participações por R\$ 25 milhões após disputar o ativo com a CS Brasil e com o consórcio Interalli/Márcon. O contrato terá duração de 25 anos.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 19/12/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PROCESSO PARA REPOR PERDA DE CONCESSÕES POR COVID TRAVA E AMEAÇA INVESTIMENTOS

Até agora, apenas o setor de aeroportos conseguiu fechar acordo para reequilibrar os contratos – as concessionárias de rodovias e as distribuidoras de energia continuam sem saber como será a recomposição das receitas

Por Renée Pereira, O Estado de S.Paulo

As negociações entre as empresas de infraestrutura e o poder público para recompor as perdas de receitas por causa do coronavírus estão longe de uma solução e podem acabar na Justiça. Apesar do aval da Advocacia Geral da União (AGU), que classificou a pandemia como força maior, até agora só o setor de aeroportos fechou acordo para reequilibrar os contratos de concessão. As concessionárias de rodovias e mobilidade urbana e as distribuidoras de energia continuam sem saber como será a recomposição das receitas, o que pode atrapalhar planos de investimentos para os próximos anos.

No setor elétrico, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) está em processo de consulta pública para definir a metodologia de recomposição; na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o modelo só deve entrar em audiência pública em janeiro; e, na esfera municipal e estadual, que envolve o setor de mobilidade urbana, o caminho ainda é incerto.

“Hoje não há uma solução orquestrada para dar uma resposta urgente às demandas”, diz o advogado Fernando Vernalha, da VGP Advogados. Para ele, é um cenário desafiador, que não tem sido acompanhado pela administração pública. Isso ocorre porque, apesar dos claros prejuízos decorrentes da pandemia, o risco de demanda é da concessionária, na maioria dos casos.

Mas, com base no motivo de força maior, as empresas estão fazendo os pedidos de recomposição, que exige uma metodologia específica. Para isso, as agências precisam projetar qual seria a demanda numa situação sem pandemia e qual foi a verificada no período. Normalmente, o repasse das perdas ocorre por meio de tarifa, ampliação dos prazos de concessão ou prorrogação de investimentos, dependendo do contrato.

No caso dos aeroportos, a Agência Nacional de Aviação (Anac) autorizou o reequilíbrio de oito terminais (Florianópolis, Porto Alegre, Galeão, Fortaleza, Guarulhos, Brasília, Salvador e Confins) num total de quase R\$ 1,9 bilhão de perdas pela covid-19. Os valores serão deduzidos do saldo devedor das outorgas e, em alguns casos, vão representar adiamento de projetos e alta de taxas aeroportuárias.

“Sem o reequilíbrio, as empresas podem ter uma série de problemas, como a dificuldade de conseguir financiamento por causa da quebra de covenants (cláusulas com indicadores financeiros)”, diz o presidente da Associação Brasileira de Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), Venilton Tadini. Segundo ele, a saúde financeira das empresas está ligada a uma solução rápida, que não atrapalhe investimentos.

Uma pesquisa feita pela instituição, com 142 líderes do setor, mostra que a maioria está pessimista em relação a um desfecho do problema. Perguntados sobre o resultado esperado em 2021 para os pleitos de reequilíbrio econômico- financeiro feitos pelas empresas às agências reguladoras, 44,4% consideram que os reequilíbrios estarão resolvidos apenas em parte dos contratos onde o pleito foi solicitado. Outros 48,6% acreditam que os reequilíbrios estarão resolvidos em poucos contratos onde o pleito for demandado. E apenas 4,9% acham que a solução vai acontecer na maioria dos contratos.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 21/12/2020

MINISTÉRIO DIZ QUE BELO MONTE TEM QUE RETER ÁGUA PARA NÃO PREJUDICAR PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRÁS

'Está em discussão a capitalização da companhia e alterações no equilíbrio econômico e financeiro da Norte Energia S.A. podem impactar negativamente o processo que está sendo conduzido pelo governo federal', diz nota obtida pelo Estadão

Por André Borges, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - As motivações que levam o Ministério de Minas e Energia (MME) a rejeitar uma decisão do Ibama que pede a liberação de mais água por Belo Monte não se limitam à preocupação com a geração de energia. Mais do que isso, a preocupação da pasta está voltada aos negócios da concessionária Norte Energia e como isso pode prejudicar o processo de privatização da Eletrobrás.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/9/9/1604406792799.jpg>

Desde 2009, o Ibama apontava os riscos que o volume de água da Belo Monte traria à região. Foto: Marcos Corrêa/PR

O Estadão teve acesso a uma nota técnica do ministério, documento que tem a finalidade de derrubar os estudos técnicos do Ibama e que coloca o risco de como o atendimento ao pedido do órgão ambiental pode prejudicar a privatização da estatal.

“Atualmente, está em discussão a capitalização da companhia e alterações no equilíbrio econômico e financeiro da Norte Energia S.A. podem impactar negativamente o processo que está sendo conduzido pelo governo federal”, afirma o ministério, no documento.

A Norte Energia é uma empresa privada, que tem a estatal como sócia. O projeto de lei de privatização da Eletrobrás do governo Bolsonaro prevê um aumento de capital, por meio do qual a União reduziria sua participação na estatal, atualmente em 60%, para algo inferior a 50%. A ideia é que a Eletrobrás se torne uma companhia cujo controle é difuso no mercado.

Como mostrou o Estadão, para o Ibama, o volume de retenção de água feito pela usina (para gerar mais energia) está matando um trecho de 130 quilômetros de extensão do rio Xingu, na região de Vitória do Xingu, no Pará. Os peixes estão praticamente desaparecendo e milhares de famílias vivem uma situação dramática, além de indígenas que vivem na região.

Em suas ponderações, o MME ignora completamente a realidade que tem penalizado a região. Depois de discorrer sobre os efeitos da mudança no regime das águas sobre a geração de energia no País, a pasta detalha, na realidade, a sua preocupação com a empresa privada, a concessionária Norte Energia, dona da hidrelétrica. “Do ponto de vista do ambiente de negócios, a perda de valor da empresa pode acabar se refletindo em seus acionistas”, afirma o ministério.

A Norte Energia tem 50,02% de sua estrutura nas mãos de sócios privados. Essa lista inclui as empresas Neoenergia, Vale, Cemig, Sinobras, Light e J. Malucelli Energia, além dos fundos de previdência Petros e Funcef. Do lado estatal, com 49,98% de participação está a Eletrobrás.

Ao alertar sobre os riscos de “perda de valor” para a concessionária, caso haja mudanças na gestão das águas do Xingu, o MME lembra ainda que isso pode atrapalhar, inclusive, nova injeção de recursos no grupo Eletrobrás.

A avaliação financeira traz ainda um aviso de que as mudanças podem gerar “possíveis incertezas e inseguranças sobre o compromisso do Brasil com os contratos firmados, sobretudo na área de infraestrutura, devido à dimensão e à importância do projeto da UHE (usina hidrelétrica) Belo Monte para o País”.

As inseguranças mencionadas pelo MME não estão restritas aos sócios da usina e ao setor elétrico. Para defender a manutenção da situação atual, o ministério chega a afirmar que o próprio processo de licenciamento ambiental do País estaria em jogo, caso as determinações do Ibama sejam levadas adiante.

“A UHE Belo Monte é objeto de um complexo processo de licenciamento ambiental do País e rever o hidrograma neste momento poderia dar espaço para rediscutir o processo de licenciamento ambiental”, afirma a pasta. “Isso poderia abrir um precedente no setor elétrico, o qual é reconhecido

pelo cumprimento dos contratos e, por este motivo, atrai diversos investidores de todo o mundo, evidenciado pelo número de participantes dos leilões de venda de energia nova e de transmissão.”

Na última sexta-feira, 18, o Estadão mostrou que o MME disparou pedidos de posicionamento sobre a proposta do Ibama a três órgãos do setor elétrico: Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), Empresa de Pesquisa Energética (EPE) e Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE). Essas solicitações foram feitas um dia depois de uma reportagem revelar que o Ibama havia pedido uma mudança na partilha das águas.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 21/12/2020

CSN VAI PRECIFICAR OFERTA DE UNIDADE DE MINERAÇÃO EM 08 DE FEVEREIRO

Por Fernanda Guimarães

A abertura de capital da subsidiária de mineração da CSN já tem data marcada para ocorrer. A oferta inicial de ações (IPO, na sigla em inglês), que deveria ser realizada este mês, acontecerá no dia 18 de janeiro. O valor inicial das ações – o “dia D” da transação – será conhecido em 8 de fevereiro. O preço do minério de ferro nas alturas, já superando o US\$ 160 a tonelada, deve impulsionar a oferta. Um dos IPOs mais aguardados para o próximo ano, a abertura de capital da CSN Mineração deve girar mais de R\$ 8 bilhões. Do total, R\$ 7 bilhões irão ao caixa da CSN, pela venda de uma fatia minoritária na unidade – e o dinheiro deve ajudar a reduzir o endividamento. No fim de setembro, a dívida líquida da siderúrgica superava os R\$ 30 bilhões. Procurada, CSN não comentou.

Para saber mais sobre o Broadcast+ e solicitar uma demonstração, acesse

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 21/12/2020

PROCESSO PARA REPOR PERDA DE CONCESSÕES POR COVID TRAVA E AMEAÇA INVESTIMENTOS

Até agora, apenas o setor de aeroportos conseguiu fechar acordo para reequilibrar os contratos – as concessionárias de rodovias e as distribuidoras de energia continuam sem saber como será a recomposição das receitas

Por Renée Pereira, O Estado de S.Paulo

As negociações entre as empresas de infraestrutura e o poder público para recompor as perdas de receitas por causa do coronavírus estão longe de uma solução e podem acabar na Justiça. Apesar do aval da Advocacia Geral da União (AGU), que classificou a pandemia como força maior, até agora só o setor de aeroportos fechou acordo para reequilibrar os contratos de concessão. As concessionárias de rodovias e mobilidade urbana e as distribuidoras de energia continuam sem saber como será a recomposição das receitas, o que pode atrapalhar planos de investimentos para os próximos anos.

No setor elétrico, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) está em processo de consulta pública para definir a metodologia de recomposição; na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o modelo só deve entrar em audiência pública em janeiro; e, na esfera municipal e estadual, que envolve o setor de mobilidade urbana, o caminho ainda é incerto.

“Hoje não há uma solução orquestrada para dar uma resposta urgente às demandas”, diz o advogado Fernando Vernalha, da VGP Advogados. Para ele, é um cenário desafiador, que não tem sido acompanhado pela administração pública. Isso ocorre porque, apesar dos claros prejuízos decorrentes da pandemia, o risco de demanda é da concessionária, na maioria dos casos.

Mas, com base no motivo de força maior, as empresas estão fazendo os pedidos de recomposição, que exige uma metodologia específica. Para isso, as agências precisam projetar qual seria a demanda numa situação sem pandemia e qual foi a verificada no período. Normalmente, o repasse das perdas ocorre por meio de tarifa, ampliação dos prazos de concessão ou prorrogação de investimentos, dependendo do contrato.

No caso dos aeroportos, a Agência Nacional de Aviação (Anac) autorizou o reequilíbrio de oito terminais (Florianópolis, Porto Alegre, Galeão, Fortaleza, Guarulhos, Brasília, Salvador e Confins) num total de quase R\$ 1,9 bilhão de perdas pela covid-19. Os valores serão deduzidos do saldo devedor das outorgas e, em alguns casos, vão representar adiamento de projetos e alta de taxas aeroportuárias.

“Sem o reequilíbrio, as empresas podem ter uma série de problemas, como a dificuldade de conseguir financiamento por causa da quebra de covenants (cláusulas com indicadores financeiros)”, diz o presidente da Associação Brasileira de Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), Venilton Tadini. Segundo ele, a saúde financeira das empresas está ligada a uma solução rápida, que não atrapalhe investimentos.

Uma pesquisa feita pela instituição, com 142 líderes do setor, mostra que a maioria está pessimista em relação a um desfecho do problema. Perguntados sobre o resultado esperado em 2021 para os pleitos de reequilíbrio econômico- financeiro feitos pelas empresas às agências reguladoras, 44,4% consideram que os reequilíbrios estarão resolvidos apenas em parte dos contratos onde o pleito foi solicitado. Outros 48,6% acreditam que os reequilíbrios estarão resolvidos em poucos contratos onde o pleito for demandado. E apenas 4,9% acham que a solução vai acontecer na maioria dos contratos.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 21/12/2020

CONGRESSO DOS EUA CHEGA A ACORDO FINAL PARA NOVO PACOTE FISCAL DE US\$ 900 BILHÕES

Para combater efeitos da pandemia, país vai prorrogar ampliação do seguro-desemprego em US\$ 300 e fazer pagamentos diretos à população de US\$ 600

Por Dow Jones Newswires e AP, O Estado de S.Paulo

WASHINGTON –O líder da maioria republicana no Senado dos Estados Unidos, Mitch McConnell, afirmou há pouco que o Congresso americano chegou a um acordo final sobre um novo pacote fiscal de aproximadamente US\$ 900 bilhões para auxiliar no combate aos efeitos econômicos da covid-19.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/5/6/1604963744165.jpg>

O líder da maioria republicana no Senado americano, Mitch McConnell, concede entrevista no Capitólio Foto: Stefani Reynolds/EFE

O pacote aprovado estabelece um suplemento temporário de US\$ 300 por semana em benefícios de desemprego, US\$ 600 em pagamentos diretos para grande parte da população, além de uma segunda rodada de subsídios para negócios afetados pela pandemia, financiamento para escolas, provedores de serviços de saúde e locatários em risco de despejo.

A expectativa era de que a Câmara votasse a legislação até esta segunda-feira, 21, para mandar o projeto ao Senado. Isso abriu espaço para o acordo realizado no fim da noite de sábado entre republicanos e democratas sobre os poderes de empréstimos emergenciais do Federal Reserve (Fed, o banco central americano).

As negociações aceleraram esta semana após líderes no Congresso concordarem em abandonar dois pontos: financiamento para governos estaduais e locais atingidos, que democratas e alguns republicanos buscavam, além de proteções para empresas e outras entidades que operam durante a pandemia, uma das principais prioridades do Partido Republicano.

Anúncio no Twitter

Antes do anúncio da aprovação, McConnell afirmou em uma publicação na sua conta do Twitter que o povo americano "não estará por contra própria na luta contra o coronavírus". "O Congresso acaba de chegar a um acordo. Vamos passar outro pacote de resgate o mais rápido possível. Mais ajuda está a caminho", escreveu ele.

A medida vem em meio a um aumento no número de casos do novo coronavírus e mortes, além de evidências de que a economia está fragilizada. O presidente Donald Trump apoia o projeto, principalmente a parte de mais pagamentos diretos. "Terminem o serviço", escreveu ele no Twitter no sábado à noite.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 21/12/2020

THYSSENKRUPP AVANÇA NO SETOR EÓLICO NO BRASIL

Por Fernanda Guimarães

De olho no potencial do setor eólico no Brasil, o conglomerado alemão Thyssenkrupp vai aumentar seu portfólio de produtos destinados ao segmento. A empresa, que já fornece rolamentos e anéis de amplo diâmetro para turbinas eólicas a partir da fábrica de Diadema (SP), vai expandir a atuação com a atividade de usinagem na unidade de Santa Luzia (MG).

Atrás da trilha. A meta é destinar cerca de 20% da capacidade produtiva de Santa Luzia para o setor de energia, segundo o presidente da Thyssenkrupp na América do Sul, Paulo Alvarenga. Dentro da nova estratégia, a empresa já está trabalhando na produção e usinagem de 50 peças de grande porte para dois clientes do setor, com previsão de entrega para o primeiro semestre.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 21/12/2020

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

CHINA MANTÉM QUASE INTACTO VOLUME EXPORTADO AO BRASIL

Quantidades vendidas pelos EUA e pela União Europeia sofrem quedas expressivas em 2020

Por Marta Watanabe — De São Paulo



[https://s2.glbimg.com/jCO_6HJPrRg7XpqDYW-cElk8N7Q=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/5/T/BqW3EyRBenUq8HFrA9Xg/foto21bra-101-importa-a6.jpg](https://s2.glbimg.com/jCO_6HJPrRg7XpqDYW-cElk8N7Q=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/5/T/BqW3EyRBenUq8HFrA9Xg/foto21bra-101-importa-a6.jpg)

Castro: desvalorização do real propicia em geral uma renegociação de preços em dólar entre fornecedor e importador — Foto: Leo Pinheiro/Valor

A desvalorização do real, acompanhada do choque duplo da pandemia, contribuiu para a queda de preços médios em dólar e de volumes nas importações brasileiras no decorrer de 2020. O perfil da pauta de importação e a dinâmica da pandemia, porém, diferenciaram os desempenhos dos principais países e blocos fornecedores de bens, com a China mantendo neste ano praticamente intacta a quantidade do que embarcou ao Brasil em 2019.

A China reduziu em ritmo menor que a média os preços em dólar em 2020 na comparação com o ano passado. O país asiático praticamente manteve estável a quantidade que vendeu em bens de capital ao Brasil, avançando consideravelmente nos bens de consumo não duráveis. Já os preços médios do que se compra dos Estados Unidos caíram em ritmo parecido com a média das importações, mas o volume caiu praticamente o dobro da taxa, com queda em todas as categorias

de uso. Nos bens importados da União Europeia, os volumes também caíram em ritmo mais acelerado que a média, embora em taxa menor que a das compras com origem nos EUA. Também houve queda em todas as categorias de uso.

De janeiro a novembro as importações totais brasileiras ficaram em média 7,6% mais baratas em dólar. O volume desembarcado caiu 7,8%. Os bens “made in China” tiveram queda menor de preço, com recuo de 4,6%, e em volume a redução foi de apenas 0,9%. Já os bens vendidos pelos americanos ao Brasil caíram 7,9% em preços e 15% em quantidade. As importações com origem na União Europeia tiveram recuo de 3,1% nos preços e de 10,9% no volume, sempre de janeiro a novembro deste ano em relação a igual período de 2019.

A China fornece atualmente cerca de 22% das importações brasileiras, seguida, em termos de país isolado, pelos Estados Unidos, que têm fatia de 16%. Por blocos, o fornecedor mais importante é a União Europeia, com 17%. Os dados de volume e preço foram levantados no âmbito da pesquisa do Indicador de Comércio Exterior (Icomex), divulgada pelo Instituto Brasileiro de Economia (Ibre/FGV).

A dinâmica da pandemia no mundo explica em parte o baixo impacto no volume das importações de produtos chineses, diz a economista Lia Valls, pesquisadora do Ibre/FGV. Como a covid-19 foi detectada inicialmente na China e depois houve a disseminação às demais regiões do globo, o país asiático saiu da crise sanitária antes e conseguiu controlar os novos focos da doença evitando uma segunda onda ou um recrudescimento generalizado do número de casos. Com a estrutura logística restaurada antes, a capacidade de exportação do país foi menos afetada, ainda que tenha enfrentado os efeitos da pandemia na demanda do mercado internacional, afirma ela.

José Augusto de Castro, presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), lembra que a desvalorização do real propicia em geral um renegociação de preços em dólar entre fornecedor e importador. A desvalorização da moeda nacional se acentuou com a pandemia e isso trouxe uma nova negociação de preços. Já os impactos nos volumes, diz ele, uma das regiões. A China tende a ser menos afetada, diz, porque, assim como outros países asiáticos, é grande fornecedora para o Brasil de intermediários nas áreas de eletroeletrônicos e eletrodomésticos, bens cuja produção foi menos afetada no país no decorrer deste ano. “Os dados de produção industrial na Zona Franca de Manaus, polo de fabricação desses bens, mostram isso.”

Por categorias de uso, tanto China como Estados Unidos e União Europeia são predominantemente fornecedores ao Brasil de bens intermediários. Essa categoria de uso corresponde a 62%, 76% e 58% das importações brasileiras de cada uma das origens, respectivamente. Nesse grupo de produtos, que inclui insumos e matérias-primas utilizadas pelas indústrias, preços e volumes de bens comprados dos chineses também caíram bem menos que a média. Enquanto a importação total de intermediários caiu 8,1% em volume e 9,8% em preços de janeiro a novembro contra iguais meses de 2019, os produtos da categoria que vieram da China caíram 5,9% em preços e somente 1,3% em quantidade. Intermediários importados dos Estados Unidos recuaram 14,8% em preços e 11,7% em volume. Já os intermediários origem União Europeia tiveram queda menor de preços em dólar, de 3,8%, mas a quantidade desembarcada caiu 12,9%, sempre de janeiro a novembro em relação a igual período do ano passado.

Entre os intermediários de origem americana, diz Lia, possivelmente contribuíram para pressionar para baixo os preços o grupo de petróleo e combustíveis, que corresponde a cerca 25% de tudo o que o Brasil importa dos EUA. O preço do barril de petróleo recuperou-se nos últimos meses, mas ainda está em nível abaixo ao do pré-pandemia, lembra ela.

Nas compras “made in China” destaca-se a compra de bens de capital, segundo grupo mais importante nos desembarques originados do país asiático, correspondente a um quarto do valor das importações. Os bens dessa categoria comprados da China avançaram 0,9% em volume e tiveram preços médios em dólar com alta de 1,2%, com variações muito menores que a da importação total de bens de capital do Brasil, cujos preços médios subiram 4%, com quantidade em queda de 7,4%, mantida na comparação de janeiro a novembro em relação a mesmos meses de 2019. A dinâmica de alta de preços e queda de volume aconteceu também nos produtos comprados dos americanos, mas

em ritmo bem mais acelerado, com alta de 33,7% nos preços e queda de 31,1% nos volumes. Nos bens de capital com origem na União Europeia, os preços aumentaram 4,2% e o volume caiu 9,6%. Essa categoria representa cerca de 18% do que o Brasil importa dos americanos e do bloco europeu.

Novamente é o perfil da pauta de importação que influencia a diferença de comportamento nos bens de capital, diz Castro. Na relação comercial com os Estados Unidos, afirma ele, as aeronaves, suas partes e peças são importante componente em bens de capital, tanto para exportação quanto para importação. Como foi um setor muito afetado pela pandemia, indica, influenciou no comércio entre os dois países. Já a resiliência maior da quantidade de bens de capital importados da China, diz Lia, pode indicar que o país asiático conseguiu manter mercado e talvez até ampliá-lo durante a pandemia.

A China também foi a que mais se aproveitou do avanço de 2,6% no volume total importado de bens de consumo não duráveis de janeiro a novembro em relação a mesmos meses de 2019. No mesmo período, o país asiático expandiu em 10,3% a quantidade de bens dessa categoria vendida ao Brasil, a preços médios em dólar 3,5% mais baixos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 21/12/2020

SACYR, JSL E ASCENSUS VENCEM CONCESSÕES

Os novos contratos vão gerar cerca de R\$ 3 bilhões em investimentos nos próximos 30 anos

Por Taís Hirata — De São Paulo

Os leilões de infraestrutura realizados na sexta-feira, na última janela do ano para novas concessões, contrataram cerca de R\$ 3 bilhões em novos investimentos. Foram licitados uma rodovia do Rio Grande do Sul e quatro terminais portuários.

O maior projeto do dia foi o leilão da rodovia estadual RSC-287, no Rio Grande do Sul. O contrato, que prevê R\$ 2,7 bilhões de investimentos, ficou com a espanhola Sacyr, que fez sua estreia no mercado de concessões de infraestrutura no Brasil, após dois anos e estudos e algumas tentativas frustradas recentemente.

Para levar a concessão, que terá prazo de 30 anos, a companhia fez um lance agressivo: um desconto de 54,4% no valor da tarifa de pedágio que será cobrada.

O projeto promete ser apenas o primeiro passo do grupo. No mercado, a expectativa é que a companhia participe de outras concorrências de peso, como a Nova Dutra ou a Rodovias do Litoral, em São Paulo. Além disso, a empresa participou neste ano de reuniões com o governo federal sobre o projeto da Ferrogrão.

“Hoje, a Sacyr participa [globalmente] de concessões de rodovias, ferrovias, hospitais, saneamento, energia. Diante desse cenário promissor, temos olhado por todos esses setores, para participar de mais oportunidades no Brasil”, disse Michel Michalua Filho, diretor de desenvolvimento de negócios da companhia.

O grupo tem concessões em 15 países. No Brasil, a companhia já atuava no setor de infraestrutura por meio de seus braços de construção, mas ainda não havia conquistado uma concessão.

Também foram leiloados quatro terminais portuários. Dois deles, no Porto de Aratu, na Bahia, ficaram com a CS Brasil, do grupo JSL, que deverá movimentar granéis sólidos vegetais e minerais nas áreas. Somando os dois contratos, a empresa pagará uma outorga de R\$ 62,5 milhões e fará investimentos de R\$ 365 milhões nas áreas.

Outro terminal licitado foi uma área no Porto de Maceió (AL), para granéis líquidos. Com uma proposta única de R\$ 5 milhões de outorga, a Timac Agro levou o contrato.

Além disso, a Ascensus Gestão e Participações venceu a concorrência para operar um terminal de veículos no Porto de Paranaguá, por 25 anos. O grupo ofereceu uma outorga de R\$ 25 milhões e investirá R\$ 22,2 milhões.

Fonte: Valor Econômico - SP

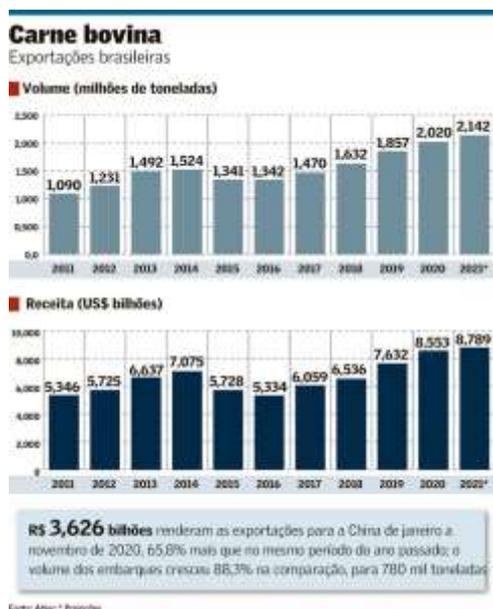
Data : 21/12/2020

EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE CARNE BOVINA DEVEM SEGUIR EM ALTA EM 2021

Segundo a Abiec, embarques deverão somar 2 milhões de toneladas neste ano, ou US\$ 8,5 bilhões
Por Fernando Lopes — De São Paulo

Puxadas pela forte demanda da China, os embarques de carne bovina do país já estabeleceram um novo recorde histórico em 2020 e deverão voltar a crescer em 2021, embora em um ritmo menor.

A Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (Abiec) informou na sexta-feira que as vendas deverão somar 2 milhões de toneladas neste ano, ou US\$ 8,5 bilhões. Em relação a 2019, os crescimentos são de 8,8% e 11,8%, respectivamente. Para 2021, a entidade projetou o volume das exportações em 2,1 milhões de toneladas e a receita em US\$ 8,8 bilhões. Se confirmados os avanços, será o quinto ano consecutivo de crescimento.



[https://s2.glbimg.com/rEDNuH8q9EH-gmgxtKNTjrxUVMY=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/R/V/BNuABVTMiGkcAaN13VBQ/arte21a-gr-301-abiec-b10.jpg](https://s2.glbimg.com/rEDNuH8q9EH-gmgxtKNTjrxUVMY=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/R/V/BNuABVTMiGkcAaN13VBQ/arte21a-gr-301-abiec-b10.jpg)

Segundo, Antonio Camardelli, presidente da Abiec, essas projeções podem ser consideradas conservadoras, mas a cautela se justifica pelas incertezas ainda provocadas pela pandemia da covid-19 e seus reflexos sobre a demanda global da proteína – a pandemia também continua a exigir controles adicionais dos frigoríficos para evitar a disseminação do vírus entre funcionários.

A grande âncora das exportações continua a ser a China. De janeiro a novembro deste ano, as vendas ao país asiático somaram 780 mil toneladas e renderam US\$ 3,6 bilhões, com avanços de 88,3% e 65,8% ante igual intervalo de 2019. E se já, de longe, o principal destino para o produto brasileiro

no exterior, a China é também um dos países com maior potencial de crescimento.

Segundo Camardelli, o Brasil já tem 26 novas plantas frigoríficas de carne bovina praticamente prontas para serem habilitadas pela China – hoje são 37. Cinco delas estão mais avançadas no processo, com auditorias realizadas e todos os protocolos necessários entregues aos chineses.

A íntegra da matéria sobre as exportações está disponível em www.valor.com.br/agro

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 21/12/2020

ENAUTA DECIDE ASSUMIR TOTALIDADE DO CAMPO DE ATLANTA

Se operação obtiver aval da ANP e do Cade, Barra Energia irá transferir US\$ 43,9 mi referentes às operações de abandono de três poços e descomissionamento de estruturas

Por Rita Azevedo, Valor — São Paulo

A Enauta decidiu assumir a totalidade da participação no Campo de Atlanta, ficando assim com a parte que era da Barra Energia. A cessão ainda está sujeita à aprovação da Agência Nacional de

Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

Se a operação for aprovada, a Barra Energia irá transferir US\$ 43,9 milhões para a Enauta, referentes às operações de abandono dos três poços e descomissionamento das estruturas existentes no campo.

“Atlanta possui 1,3 bilhão de barris de óleo in situ, dos quais apenas 1,25% foram produzidos até agora. Tomamos esta decisão por termos identificado que é possível desenvolver um projeto mais resiliente, capaz de gerar valor mesmo em um cenário de preços de petróleo mais baixos”, disse Décio Oddone, diretor-presidente da Enauta em comunicado.

A Enauta pretende buscar novos parceiros para desenvolver o campo e iniciará a licitação para afretamento da FPSO.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 21/12/2020

CONTROLADA DA SIMPAR VENCE LICITAÇÃO EM DOIS TERMINAIS PORTUÁRIOS NA BAHIA

Os valores de outorgas para ATU-12 e ATU-18 foram de R\$ 10 milhões e R\$ 52,5 milhões, respectivamente

Por Erica Martin, Valor — São Paulo

A Simpar afirmou que sua controlada CS Brasil Transportes de Passageiros e Serviços Ambientais venceu concessão para prestação de serviços de desembarque e embarque e armazenagem nos terminais portuários ATU-12 e ATU-18 localizados no Complexo Portuário de Aratu, em Candeias (BA).

O leilão de arrendamento foi realizado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) na última sexta feira.

Os valores de outorgas para ATU-12 e ATU-18 foram de R\$ 10 milhões e R\$ 52,5 milhões, respectivamente. Do total, a companhia irá desembolsar 25% na assinatura do contrato e o restante igualmente dividido em parcelas anuais de 15% até 2026.

O investimento anual estimado é de R\$ 95 milhões entre 2021 e 2023, restando R\$ 85 milhões até 2031.

O prazo das concessões é de 25 anos e 15 anos, respectivamente, com possibilidade de prorrogação contratual até 2091.

“A expertise das empresas do grupo Simpar na operação de portos privados será de grande valia para que se atinja eficiência e o retorno mínimo esperado para os projetos (taxa de retorno real mínima alavancada de 13% para ambos os terminais), sem abrir mão da disciplina financeira e cumprimento dos índices de alavancagem esperados para a Simpar e suas controladas”, afirmou a companhia.

O terminal portuário ATU-12 atualmente movimenta e armazena fertilizantes, concentrado de cobre, manganês, entre outros, com potencial para incremento adicional de minério de ferro. Já o terminal portuário ATU-18 movimentará e armazenará grãos e farelo de soja.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 21/12/2020

GREVE NA ARGENTINA CONTINUA, E MAIS DE 100 NAVIOS ESPERAM PARA EMBARCAR GRÃOS NOS PORTOS

Paralisação já dura duas semanas e afeta exportações do país

Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo

Mais de 100 navios estão enfrentando atrasos para carregar produtos agrícolas para exportação na Argentina nesta segunda-feira, segundo a agência Reuters. O motivo é a greve de inspetores de grãos e trabalhadores do segmento de oleaginosas, que já dura duas semanas.

A Argentina lidera os embarques globais de farelo de soja e é um dos principais países exportadores de soja em grão, óleo de soja e trigo, além de carne bovina.

A Argentina lidera os embarques globais de farelo de soja e é um dos principais países exportadores de soja em grão, óleo de soja e trigo, além de carne bovina.

"A greve continua sem qualquer expectativa de que as negociações sejam reiniciadas no curto prazo. Temos mais de 100 navios esperando para serem carregados", disse à Reuters Gustavo Idigoras, chefe da câmara de empresas exportadoras, a Ciara-CEC, que representa as principais tradings que atuam no país.

"A greve continua sem qualquer expectativa de que as negociações sejam reiniciadas no curto prazo. Temos mais de 100 navios esperando para serem carregados", disse à Reuters Gustavo Idigoras, chefe da câmara de empresas exportadoras, a Ciara-CEC, que representa as principais tradings que atuam no país.

"A greve continua sem qualquer expectativa de que as negociações sejam reiniciadas no curto prazo. Temos mais de 100 navios esperando para serem carregados", disse à Reuters Gustavo Idigoras, chefe da câmara de empresas exportadoras, a Ciara-CEC, que representa as principais tradings que atuam no país.

proteger o investimento que o Valor faz na qualidade de seu jornalismo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 21/12/2020

PREÇO DO MINÉRIO DE FERRO DISPARA E ATINGE VALOR MAIS ALTO DESDE 20 DE SETEMBRO DE 2011

Preço da commodity teve alta de 7,3% no porto de Qingdao, chegando a US\$ 176,45 por tonelada

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



[https://s2.glbimg.com/eAji5rHB5H-2WVLG-tAXDFFA3l=/0x0:600x478/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/R/E/ViuJkIT6AATMEBK6biTQ/735-600.jpg](https://s2.glbimg.com/eAji5rHB5H-2WVLG-tAXDFFA3l=/0x0:600x478/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/R/E/ViuJkIT6AATMEBK6biTQ/735-600.jpg)

— Foto: Agência Vale/Arquivo

Os preços do minério de ferro dispararam nesta segunda-feira, na esteira da suspensão do alvará de funcionamento da Vale e empresas terceirizadas em Brumadinho (MG) na sexta-feira. A determinação de suspensão das operações renovou os receios de oferta limitada da commodity, em um momento de forte demanda na China.

Hoje, os preços do minério com teor de 62% de ferro avançaram 7,3% no porto de Qingdao, chegando a US\$ 176,45 por tonelada, o mais elevado desde 20 de setembro de 2011, de acordo com a publicação especializada "Fastmarkets MB".

Com esse desempenho, a valorização acumulada em dezembro alcança 34%. Em 2020, a commodity tem ganho superior a 91%.

Na bolsa de commodities de Dalian, o contrato mais negociado de minério, com entrega em maio, subiu 9,7%, a 1.144,50 yuans por tonelada. A forte demanda na China e a previsão de oferta reduzida no início do ano que vem explicam o forte desempenho do minério no segundo semestre.

Ontem, segundo informação de agências internacionais, o governo australiano elevou em 4,5% a previsão para a demanda chinesa de minério em 2020, para 1,21 bilhão de toneladas, ao mesmo tempo em que reduziu em cerca de 25% a expectativa de exportações a partir do Brasil, para apenas 269 milhões de toneladas diante dos problemas enfrentados pela Vale.

A medida de sexta-feira, tomada via decreto municipal, veio em resposta à morte de um funcionário terceirizado da Vale em Brumadinho após o desmoronamento de um talude. Foi ali que, em janeiro de 2019, o rompimento da barragem da mina Córrego do Feijão provocou a morte de mais de 270 pessoas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 21/12/2020



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

TERMINAIS DA CODEBA NO PORTO DE ARATU SÃO LEILOADOS POR R\$ 62,5 MILHÕES

Leilão aconteceu na Bolsa de Valores de São Paulo, nesta sexta-feira (18). Equipamentos vão receber a produção agrícola de grãos da Matopiba (MA, TO, PI, BA).

Por G1 BA



[https://s2.glbimg.com/TgfNDJPeJ2mWXg-8Swaa8_fveOg=/0x0:1700x1065/984x0/smart/filters:strip_jcc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2019/o/y/UBfXQITf2D0T3jLFdYUQ/49196609-2076889612372208-9157598714410303488-n.jpg](https://s2.glbimg.com/TgfNDJPeJ2mWXg-8Swaa8_fveOg=/0x0:1700x1065/984x0/smart/filters:strip_jcc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2019/o/y/UBfXQITf2D0T3jLFdYUQ/49196609-2076889612372208-9157598714410303488-n.jpg)

Áreas do Porto de Aratu, na região metropolitana de Salvador, serão leiloadas — Foto: Reprodução/Codeba

Dois terminais da Companhia das Docas da Bahia (Codeba) no Porto de Aratu, em Candeias, região metropolitana de Salvador, foram leiloados por R\$ 62,5 milhões. O leilão aconteceu na Bolsa de Valores de São Paulo, nesta sexta-feira (18).

O projeto prevê a implantação de equipamentos e edificações para desembarque, embarque e armazenagem. Os terminais vão receber a produção agrícola de grãos do oeste baiano e dos estados do Maranhão, Tocantins e Piauí, chamada Matopiba (MA, TO, PI, BA). O início das operações está previsto para 2024.

Porto de Aratu

O Porto de Aratu, também conhecido como Aratu-Candeias, é um dos mais importantes canais da produção química e petroquímica do país. Entre as mercadorias que passam por lá estão carvão mineral, enxofre, fertilizantes, combustíveis (gasolina, óleo diesel e etanol), e alguns gases, como amônia e buteno.

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

Data : 21/12/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

FINDES APOIA DESESTATIZAÇÃO DA CODESA

Da Redação NOTÍCIAS 21 Dezembro 2020



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/181129-codesa.jpg>

A Federação das Indústrias do Espírito Santo (Findes) está acompanhando atentamente o processo de desestatização dos portos de Vitória e Barra do Riacho, administrados pela Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). O governo federal aprovou, nesta quinta-feira (17), por meio da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a abertura da consulta pública sobre os estudos do projeto.

A presidente da Findes, Cris Samorini, destaca que irá colaborar na busca do melhor modelo que atenda ao desenvolvimento da indústria em suas mais diversas correntes de comércio e conquistas de mercado pela logística eficiente.

“A área de Defesa de Interesse da Indústria da FINDES tem por objetivo promover as interações institucionais necessárias ao pleno desenvolvimento do potencial industrial do Espírito Santo. A Defesa de Interesses vem acompanhando todo o desenvolvimento do processo de definição de um modelo de maior participação privada nas atividades de gestão dos Portos Organizados administrados pela CODESA. Por intermédio do Conselho de Infraestrutura – COINFRA da Federação, a Defesa de Interesses manterá o diálogo constante com o Ministério da Infraestrutura, a Agência Reguladora ANTAQ e a CODESA para colaborar na construção do melhor modelo que garanta a eficiência e capacidade operacional aos Portos do Espírito Santo”, disse Cris Samorini.

Para o diretor de Defesa de Interesses da Findes, Luis Montenegro, portos são equipamentos essenciais ao funcionamento eficiente da logística, tanto nas conexões internas quanto no comércio internacional.

“Os portos organizados foram estruturados a partir de um enorme volume de recursos públicos e são parte importante do sistema. Esses portos têm um enorme potencial que vem sendo historicamente restringido por questões burocráticas que envolvem a dificuldade de realização e aprimoramento de contratos com a dinâmica que esse setor requer. A maior participação privada é um passo essencial para dar dinamismo e eficiência para a plena ocupação dos Portos Organizados nas suas mais diversas funções, como o provimento de infraestrutura, o provimento de serviços eficientes, a articulação com as diversas autoridades aduaneiras, a gestão em busca da maximização do uso das áreas disponíveis, e a relação institucional com todo os usuários do setor portuário” disse Montenegro.

Para o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, essa é mais uma iniciativa do governo do presidente Jair Bolsonaro que saiu do papel. “Como prometido, teremos a primeira desestatização portuária do Brasil, começando com o Porto de Vitória, e a ideia é a partir desse modelo implantar em outros portos. A desestatização é uma prioridade do governo federal”, destacou Freitas.

As audiências serão virtuais e os documentos estarão disponíveis para consulta e contribuições no site da Antaq, por 45 dias, a partir do dia 28 de dezembro. A audiência pública presencial será agendada futuramente.

Melhorias operacionais

Qualificado durante a 3ª Reunião do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), o projeto é o primeiro de desestatização de portos públicos implantando no Brasil. A ideia é transferir para a iniciativa privada, que já atua na operação portuária, a gestão das infraestruturas e áreas públicas, trazendo melhorias operacionais e na qualidade dos serviços prestados, além de maior agilidade e capacidade de realizar os investimentos necessários.

O projeto, que está sendo estruturado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), sob a coordenação do Ministério da Infraestrutura, apresentará os estudos que embasam a modelagem de concessão dos Portos de Vitória e Barra do Riacho, por 35 anos, e os principais aspectos regulatórios para exploração. Assim, serão levados para discussão as propostas de tarifário, os parâmetros de desempenho, as formas de exploração indireta das áreas, a sub-rogação de contratos, entre outros. Também serão analisados, em consulta pública, a previsão de investimentos estimados e o potencial de desenvolvimento das áreas greenfield.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/12/2020

ANP INTERDITA QUATRO PLATAFORMAS NA BACIA DE CAMPOS

Da Redação NOTÍCIAS 21 Dezembro 2020

A Agência Nacional do Petróleo Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) interditou as plataformas P-65, P-08, Pampo 1 e Enchova 1, operadas pela Trident Energy, em águas rasas da Bacia de Campos. As unidades de produção, de acordo com ANP, têm em seu histórico não conformidades oriundas de ações de fiscalização anteriores referentes aos assuntos abordados na temática SDV, Dilúvio e Drenagem, demonstrando que as situações verificadas já vinham sendo identificadas. A Trident assumiu a operação das unidades em junho.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201221-plat.jpg>

A empresa foi notificada pela ANP para:

Realizar novo diagnóstico do sistema de Dilúvio, Drenagem e Emergency shut-down valves (ESDV), levando em consideração os resultados apresentados na documentação pertinente, confrontando com a condição operacional real da instalação e aplicando correções quando necessário;

Apresentar os testes de estanqueidade e funcionalidade válidos para todas as ESDVs de fronteira;

Realizar a manutenção nas ESDVs degradadas. Para o caso de implementação de contingenciamento o mesmo deverá levar em consideração minimamente os estudos de risco da instalação, inclusive o estudo de propagação de incêndio; a integridade dos trechos de tubulação relacionados a mudança; a integridade dos equipamentos a prova de explosão; e o treinamento da equipe;

Apresentar os testes de dilúvio molhado válidos, conforme último procedimento Trident, contendo a medição de vazão e comparando todas as variáveis medidas com os valores de referência;

Realizar o teste de performance das bombas de combate a incêndio (BCI);

Realizar em dois meses uma avaliação sobre a alta quantidade de solicitações de desligamento por parte de funcionários ligados à atividade fim da Trident. Esta análise deverá identificar os motivos e avaliar os impactos na segurança das operações da Trident, apresentando plano de ação para implementação de ações, caso seja pertinente.

Fonte: Ascom

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/12/2020

HHI GROUP E DNV GL APRESENTAM TANQUES VERDES DO FUTURO

Da Redação NAVEGAÇÃO 21 Dezembro 2020

O "Gagarin Prospect", o primeiro navio-tanque Aframax do mundo projetado para operar com GNL, é um dos 40 navios bicombustíveis já entregues ou em construção no Grupo HHI. O navio da classe DNV GL pertence ao principal operador de navios russo Sovcomflot e foi homenageado, entre outros, com o Nor-Shipping 2019 Next Generation Ship Award (Imagem cortesia do HHI Group).

DNV GL e o HHI Group se uniram para embarcar no desenvolvimento de projetos de tanques à prova de futuro. Em um recente webinar da indústria "Green Tankers rumo a 2050", com a presença de mais de 250 participantes de companhias marítimas de todo o mundo, a DNV GL e o HHI Group apresentaram os resultados de uma nova pesquisa conjunta e explicaram como as soluções marítimas ecológicas podem ajudar armadores e gerentes para lidar com regulamentações ambientais mais rígidas agora e no futuro.

A pesquisa conjunta foi iniciada por um memorando de entendimento (MOU) assinado na feira comercial Gastech em Houston 2019, quando DNV GL e HHI concordaram em desenvolver soluções de baixo e zero carbono para transporte marítimo. Os resultados do MOU foram apresentados por pesquisadores líderes das empresas do Grupo HHI, Korea Shipbuilding & Offshore Engineering (KSOE), Hyundai Heavy Industries (HHI) e Hyundai Mipo Dockyard (HMD) em um formato virtual, co-hospedado pela DNV GL de sua sede em Høvik, Noruega.

"Os armadores enfrentam muitas incertezas no mercado em rápida mudança", disse Seong-Yong Park, COO e SEVP do HHI Group. "Acreditamos que nossos resultados de pesquisa, incluindo soluções comprovadas de engenharia e combustíveis alternativos, irão apoiá-los no desenvolvimento de sua estratégia futura para operações de navios e renovação de frota."

Durante o webinar, os especialistas da DNV GL e do HHI Group explicaram o recente desenvolvimento de regulamentos que cobrem as emissões de gases de efeito estufa de embarcações, incluindo a introdução do índice de projeto para embarcações existentes (EEXI) e um novo Indicador de Intensidade de Carbono, que deverão entrar em vigor em 2023. Para atender a essas regulamentações, o HHI Group introduziu sua gama de navios ecológicos equipados com tecnologias de combustível alternativo e sistemas de redução de energia, entre eles 40 navios de duplo combustível GNL já entregues ou em construção.

"A Organização Marítima Internacional (IMO) está fortalecendo os regulamentos ambientais, incluindo uma redução de 50% nas emissões de gases de efeito estufa dos navios até 2050 em comparação a 2008", comentou HJ Shin, chefe do Departamento de Pesquisa de Navios do Futuro da KSOE. "Ajudaremos a indústria naval a alcançar essas metas ambiciosas, assumindo uma posição de liderança na era marítima ecologicamente correta por meio de pesquisa e desenvolvimento."

Ao aplicar o modelo robusto de carbono com base em dados da DNV GL a seus navios petroleiros de grande porte (VLCC) e de médio alcance (MR), o HHI Group descobriu que um sistema de propulsão de combustível GNL em combinação com dispositivos avançados de economia de energia (ESDs) pode permitir um navio para atender ao novo Indicador de Intensidade de Carbono durante sua vida útil prevista.

"É importante usar combustíveis alternativos como GNL e soluções tecnológicas que já estão disponíveis e não esperar até 2030 ou mais", frisou YH Chung, Chefe do Departamento de Design Inicial da HMD. "Nossa pesquisa conjunta mostrou que o GNL como combustível para navios, combinado com outros dispositivos de economia de energia, pode tornar uma embarcação ambiental e economicamente adequada para as próximas duas décadas, pelo menos", disse o Sr. Chung.

"Como os ESDs têm impacto principalmente no consumo de combustível durante a navegação, os benefícios são maiores para grandes embarcações, como VLCCs, que passam mais dias operando

no mar”, explicou Christos Chryssakis, Gerente de Desenvolvimento de Negócios da DNV GL - Marítima. “Esses navios também são menos sensíveis às variações de preço quando se trata da seleção de GNL como combustível. Isso ocorre porque as despesas de capital são pagas mais rapidamente devido a um maior consumo de combustível. ” Para embarcações menores com menor consumo de combustível, como MR Tankers, um diferencial de preço mais alto entre óleo de muito baixo teor de enxofre (VLSFO) e GNL foi necessário para pagar o investimento inicial. Portanto, essas embarcações são mais sensíveis aos preços voláteis dos combustíveis, acrescentou.

“Ainda não temos uma visão clara do navio de carbono zero no transporte marítimo de alto mar”, disse Trond Hodne, vice-presidente sênior de Desenvolvimento de Negócios da DNV GL - Marítimo. “À medida que trabalhamos arduamente para chegar ao navio de emissão zero, a indústria também precisa tomar decisões sobre novas construções hoje. Portanto, não devemos tornar perfeito o inimigo do bem. Conforme demonstrado pelo HHI Group e nossos especialistas, temos projetos e tecnologias de eficiência energética em mãos que permitirão aos navios atender às trajetórias de emissões da IMO durante toda a sua vida útil. Essas embarcações altamente eficientes provavelmente serão atraentes para afretadores e investidores hoje, e ainda mais se o CO2 tiver um custo ”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/12/2020

PRÉ-SAL PETRÓLEO INICIA CONSULTA PÚBLICA, ATRAVÉS DE PRÉ-EDITAL, PARA CONTRATAÇÃO DE AGENTE COMERCIALIZADOR

Da Redação OFFSHORE 21 Dezembro 2020

Licitação será internacional e específica para produção da União na Área Individualizada de Tupi A Pré-Sal Petróleo (PPSA) iniciou na sexta-feira (18) consulta pública, por 30 dias, sobre o pré-edital de licitação internacional (LI. PPSA.001/2020) para a contratação de um agente comercializador para a produção de petróleo da União na Área Individualizada de Tupi.

Situado na Bacia de Santos, Tupi é o principal campo produtor de petróleo e de gás natural dos reservatórios do pré-sal, sendo operado pela Petrobras (65%), com os sócios Shell (25%) e Petrogal (10%). Como a produção avançou para área não contratada, em abril de 2019, foi efetivado um Acordo de Individualização da Produção (AIP), que concedeu à União uma participação de 0,551% na jazida compartilhada. Pelas estimativas iniciais, tal participação será equivalente a cerca de 3,5 milhões de barris de óleo em cinco anos, a um valor estimado de US\$ 140,5 milhões.

Trata-se de uma licitação pioneira no Brasil, para a qual a PPSA desenvolveu um novo modelo de negócio com objetivo de contratar um agente comercializador, alternativa prevista em lei. Por este contrato, o agente comercializador de Tupi será responsável, por um período de cinco anos, por todo o processo de comercialização, incluindo a identificação do comprador, o carregamento no FPSO (unidade flutuante de produção, armazenamento e transferência), o transporte até o ponto de transbordo ou entrega por cabotagem, o eventual transporte de longo curso e a contratação de seguros, inspeção independente e operação de proteção de preço de petróleo (hedge).

A licitação prevê a participação individual ou em consórcio, que pode ser composto por empresas estrangeiras, porém liderado por uma companhia nacional produtora e exportadora de petróleo e já atuante no pré-sal. O consórcio está limitado a três participantes. Os demais integrantes podem ser uma empresa de trading do mesmo grupo econômico da empresa líder e uma empresa de logística.

BTP

A produção do Campo de Tupi é realizada por meio de sete FPSOs. Até o momento, a parcela da União é de aproximadamente 2,8 mil barris de óleo por dia. Pelo contrato, o agente deverá programar carregamentos mínimos de 500 mil barris em cada um dos sete FPSOs. A estimativa inicial é de que as primeiras cargas sejam formadas em 2023 e a última em 2026.

Após o término da consulta pública, a PPSA analisará as manifestações recebidas e publicará o edital definitivo.

A Licitação será regida pelo Edital e pela Lei nº 13.303, de 01/07/2016.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/12/2020

CINCO NOVOS TERMINAIS PORTUÁRIOS SERÃO LEILOADOS NOS PORTOS DO ITAQUI/MA E DE PELOTAS/RS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 21 Dezembro 2020

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) publicou, na sexta-feira (18), no Diário Oficial da União, os avisos de licitação dos terminais portuários IQI03, IQI11, IQI12, IQI13 e PEL01 e a realização do leilão, previsto para ocorrer na B3 no dia 9/4/2021.

Saiba mais sobre cada terminal portuário:

IQI03 – Terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de grãos líquidos combustíveis, localizado no Porto Organizado do Itaqui/MA. A área total do arrendamento possui 24.416,00 m². O prazo de arrendamento será de 20 (vinte) anos e o critério de seleção no certame será o maior valor de outorga. Os investimentos mínimos previstos são de R\$ 106 milhões.

IQI11 – Terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de grãos líquidos combustíveis, localizado no Porto Organizado do Itaqui/MA. A área total do arrendamento possui 33.217,00 m². O prazo de arrendamento será de 20 (vinte) anos e o critério de seleção no certame será o maior valor de outorga. Os investimentos mínimos previstos são de R\$ 133 milhões.

IQI12 – Terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de grãos líquidos combustíveis, localizado no Porto Organizado do Itaqui/MA. A área total do arrendamento possui 38.683,00 m². O prazo de arrendamento será de 20 (vinte) anos e o critério de seleção no certame será o maior valor de outorga. Os investimentos mínimos previstos são de R\$ 177 milhões.

IQI13 – Terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de grãos líquidos combustíveis, localizado no Porto Organizado do Itaqui/MA. A área total do arrendamento possui 36.578,00 m². O prazo de arrendamento será de 20 (vinte) anos e o critério de seleção no certame será o maior valor de outorga. Os investimentos mínimos previstos são de R\$ 178 milhões.

PEL01 – Terminal Portuário destinado à movimentação e armazenagem de carga geral, especialmente toras de madeira, localizado no Porto de Pelotas/RS. Possui área de 23.510 m². O contrato terá o prazo de 15 (quinze) anos, a previsão é que o futuro arrendatário realize investimentos na ordem de R\$ 16,4 milhões e o critério de seleção no certame será o maior valor de outorga.

Os terminais IQI03 e IQI11 trarão uma novidade na licitação. Em acréscimo aos investimentos mínimos e mantendo-se o critério de seleção de maior valor de outorga, os terminais terão valores de outorga mínimos, respectivamente, de R\$ 42,5 milhões e R\$ 48,7 milhões. A modelagem comum no setor consiste em definir valor de pagamentos periódicos ao longo do contrato, de tal forma que o valor de outorga mínimo para leilão é de R\$ 1 real.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/12/2020

WILSON SONS CONSTRUIRÁ 6 REBOCADORES A PARTIR DO 1º TRIMESTRE DE 2021

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 18 Dezembro 2020



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201218-wilson-sons-estaleiros-guaruja.jpg>
Arquivo/Divulgação WS

Novas embarcações serão construídas nos estaleiros do grupo no Guarujá (SP) e terão novo projeto da Damen Shipyards. Primeira unidade está prevista para ser entregue no primeiro trimestre de 2022. Para essa série, a empresa prevê a contratação de 50 profissionais.

A Wilson Sons vai construir uma série de seis rebocadores a partir do primeiro trimestre de 2021.

As novas embarcações serão construídas nos estaleiros do grupo no Guarujá (SP) e terão novo projeto da Damen Shipyards. Os rebocadores terão 80 toneladas de tração estática (bollard pull), 25 metros de comprimento e 13 metros de boca, com notação de classe Escort Tug. As novas unidades vão ampliar a frota da companhia, que hoje é de 80 rebocadores.

A empresa destacou que a nova série contribuirá para renovação da frota e facilitará o apoio aos navios de grande porte que passarão a fazer escalas nos próximos anos, nos portos brasileiros. “Também estaremos preparados para as oportunidades de negócios na indústria de óleo e gás, como operações de GNL [gás natural liquefeito] e terminais dedicados”, contou o diretor da unidade de negócios de rebocadores da Wilson Sons, Rodrigo Bastos.

O diretor-executivo dos estaleiros da Wilson Sons, Adalberto Souza, explicou que o novo modelo possui os mais modernos equipamentos disponíveis no mercado e garante o alto nível de segurança às manobras portuárias. Outra novidade do projeto da Damen, parceiro da Wilson Sons há mais de 25 anos, é a certificação IMO Tier III, que atesta a eliminação das emissões de óxidos de nitrogênio (NOx) pelas embarcações. De acordo com Souza, as novas unidades estarão em conformidade com as exigências de algumas regiões do mercado norte-americano e europeu. “O Tier III é um grande diferencial desse projeto. Apesar de não ser exigido no Brasil, mostra o quanto estamos na vanguarda da indústria naval brasileira”, destacou.

O primeiro rebocador está previsto para ser entregue no primeiro trimestre de 2022. A expectativa é que uma nova embarcação seja finalizada a cada quatro meses até 2024. Para essa série, a Wilson Sons prevê a contratação de 50 profissionais. “Estamos bastante otimistas com esse projeto, que representa um impulso para a construção naval”, salientou o diretor-executivo dos estaleiros da Wilson Sons.

Na 45ª reunião ordinária, realizada no dia 1º de dezembro, o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) prioridade de financiamento à Wilson Sons, no valor de R\$ 252,4 milhões, para a construção de cinco rebocadores de 80 TTE (toneladas de tração estática), sendo uma unidade com sistema de combate a incêndio (Fifi), no estaleiro do grupo no Guarujá (SP).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 21/12/2020

"FIM DO REPORTO TINHA QUE SER CONSIDERADO", AFIRMA FREITAS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 18 Dezembro 2020

Ministro da infraestrutura disse que governo espera que agenda de reformas evolua de forma consistente em 2021 e que a tributária elimine a necessidade de regimes especiais tributários.

O ministro da infraestrutura, Tarcísio de Freitas, disse que o fim do Reporto não vai reduzir o apetite de investimentos privados porque o investidor sempre está pensando no longo prazo. Para o ministro, o investidor olha os projetos de infraestrutura num horizonte de 30 a 40 anos. O Regime tributário para incentivo à modernização e à ampliação da estrutura portuária (Reporto) tem validade até 31 de dezembro de 2020.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200615-tarcisio-freitas.jpg>

Arquivo/Divulgação

"O Reporto tinha data pra acabar (final de dezembro de 2020). Então é uma coisa que já está precificada e, no mínimo, tinha que ser considerada", afirmou Freitas, nesta sexta-feira (18), durante coletiva de imprensa após os leilões de áreas nos portos de Maceió (AL), Aratu (BA) e Paranaguá (PR).

O ministro lembrou que 2021 haverá eleições para escolha dos presidentes da Câmara e do Senado e que o governo tem esperança de que a agenda de reformas evolua de forma consistente e caminhe para muitas aprovações. "Uma delas [reforma] é a reforma tributária, eliminando a necessidade desses regimes especiais tributários, que são mais de 40 no Brasil", afirmou.

Na ocasião, ele acrescentou que o setor de infraestrutura possui excelentes ativos a serem oferecidos, num mercado com crescimento e com excelente taxa de retorno. Para o ministro, no final das contas, essas condições que vão guiar a decisão dos investidores. Freitas afirmou que o país está em iminência de uma discussão ampla de reforma tributária, um dos assuntos da agenda do Congresso.

Após o término do leilão, Freitas enfatizou que, com a concessão desses 4 terminais (ATU12, ATU18, MAC10 e PAR12), o governo atingiu a marca de 41 ativos de infraestrutura transferidos para a iniciativa privada desde 2019, que representam mais de R\$ 60 bilhões contratados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/12/2020



MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOS 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.mercosshipping.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.mercosshipping.com.br).

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006