

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 220/2020
Data: 28/12/2020**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
2021, O ANO QUE DEFINIRÁ O FUTURO DO PORTO DE SANTOS	4
FUNIL GIGANTE DESPENCA SOBRE CAMINHÃO NO PORTO DE SANTOS E DEIXA FERIDOS	5
PRÁTICOS QUEREM AMPLIAR EFICIÊNCIA DO PORTO DE SANTOS EM 2021	6
PLANO DE LEILÃO DE TERMINAL DO PORTO DE SANTOS É OFICIALIZADO	8
PORTO DE SANTOS QUER MUDAR MODELO FERROVIÁRIO INTERNO	9
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	11
ANTAQ ABRE CONSULTA PÚBLICA SOBRE DESESTATIZAÇÃO DA CODESA.....	11
PARTICIPAÇÃO SOCIAL - VÍDEO EXPLICATIVO SOBRE O FUNCIONAMENTO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL	11
AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 19/2020-ANTAQ.....	12
AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 20/2020-ANTAQ.....	14
ABTRA – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS	15
RN TEM PROJETO PARA PORTO GRANELEIRO NA COSTA BRANCA.....	15
PORTO DE ANTONINA PREVÊ CRESCIMENTO DE 50% EM 2021	17
PORTAL PORTO GENTE	18
PORTO DE ANTONINA PREVÊ CRESCIMENTO DE 50% EM 2021	18
EMBRAER DIVULGA DISPOSIÇÕES TÉCNICAS PARA TRANSPORTE DE VACINAS	19
DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS AMEAÇADA	20
ISTOÉ - DINHEIRO	21
ÍNDICE DE CONFIANÇA DA INDÚSTRIA ATINGE MAIOR NÍVEL EM DEZ ANOS	21
ESTADO DO RIO PUBLICA DECRETO PARA SEGUIR COM CONCESSÃO DE SANEAMENTO	22
MINISTÉRIO AUTORIZA EMISSÃO DE R\$ 4,2 BI EM DEBÊNTURES INCENTIVADAS	23
RECOMENDADA QUALIFICAÇÃO NO PPI DE PROJETOS DE RODOVIAS, PORTOS E AEROPORTOS	23
EXTRA ONLINE	25
GOVERNO DO RIO PUBLICA DECRETO QUE AUTORIZA PRIVATIZAÇÃO DE CONCESSÕES DA CEDAE.....	25
DEMANDA POR FRETE RODOVIÁRIO NO AGRO CAI EM NOVEMBRO, MAS AINDA ACUMULA ALTA NO ANO	26
IMPORTAÇÃO DE TRIGO PELO BRASIL DEVE FECHAR DEZEMBRO COM QUEDA ACENTUADA	27
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	27
CÂMARA PODE VOTAR MARCO DE GERAÇÃO DISTRIBUÍDA JÁ EM FEVEREIRO, DIZ RELATOR.....	27
GOVERNO CRIA O PROMAR, QUE TERÁ COMO FOCO AUMENTO DO FATOR DE RECUPERAÇÃO	29
DISTRIBUIDORAS QUEREM SUSPENDER VENDA DAS REFINARIAS NO CADE.....	30
PERENCO PLANEJA INVESTIMENTOS DE ATÉ US\$ 200 MILHÕES NA BACIA DE CAMPOS.....	31
SENDO DE URGÊNCIA NECESSÁRIOS NOS ACESSOS PARA INFRAESTRUTURAS DE GÁS, POR LARISSA DANTAS E ERICK DINIZ ..	33
JORNAL O GLOBO – RJ	36
GOVERNO DO RIO PUBLICA DECRETO QUE AUTORIZA PRIVATIZAÇÃO DE CONCESSÕES DA CEDAE.....	36
INDÚSTRIA DO RIO RECUPERA 51% DOS EMPREGOS PERDIDOS NOS MESES MAIS AFETADOS PELA PANDEMIA	37
CONFIANÇA DA INDÚSTRIA SOBE EM DEZEMBRO E ATINGE O MAIOR PATAMAR DESDE MAIO DE 2010.....	38
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	39
EQUIPE DE GUEDES FAZ ABERTURA DO PAÍS PELAS ‘BORDAS’	39
PARA ESPECIALISTAS, DÉCADA DE 2020 TRARÁ MUNDO MENOS GLOBALIZADO	41
BRASIL-CHINA: ESTRATÉGIAS DE LONGO PRAZO	43
RECOMENDADA QUALIFICAÇÃO NO PPI DE PROJETOS DE RODOVIAS, PORTOS E AEROPORTOS	44
BOLSONARO ASSINA DECRETO QUE CRIA SUA PRIMEIRA ESTATAL	45
VALOR ECONÔMICO (SP)	46
COMÉRCIO EXTERIOR RUMA PARA NOVA DINÂMICA E SUPERÁVIT ALTO	46
AES FECHA COMPRA DE PARQUE EÓLICO NO NORDESTE POR R\$ 806 MILHÕES	48
VLI TRABALHA NA RENOVAÇÃO DO CONTRATO DA FCA.....	49
AES COMPRA COMPLEXO EÓLICO NO NORDESTE POR R\$ 806 MILHÕES	50
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	51
SPA ABRE CONSULTA PÚBLICA SOBRE FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS	51
O QUE MUDA NO TRÂNSITO DO CANAL DA MANCHA COM O BREXIT	52



FOLHA DE SÃO PAULO - SP	53
BRASIL SEGURA QUEDA DO PIB NA PANDEMIA, MAS DESEMPREGO E DÍVIDA SUPERAM EMERGENTES	53
APÓS CAOS E QUILÔMETROS DE FILA, SITUAÇÃO DE CAMINHONEIROS SE NORMALIZA NO REINO UNIDO	55
PORTAL PORTOS E NAVIOS	56
SISTEMA DE TRÁFEGO DE EMBARCAÇÕES EM FASE FINAL DE TESTES	56
DOCAS DO RIO ATENDE A 65 PEDIDOS DE DESLIGAMENTOS VOLUNTÁRIOS	57
PORTO DE ANTONINA PREVÊ CRESCIMENTO DE 50% EM 2021	58
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	59
MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	59



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

2021, O ANO QUE DEFINIRÁ O FUTURO DO PORTO DE SANTOS

Para o presidente do Sopesp, negociações sobre a desestatização e a vinda de navios maiores à região vão marcar os próximos 12 meses

Por Fernanda Balbino Da Redação



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.134857:1609089603/Regis-Gilberto-Prunzel-presidente-do-Sopesp-6-de-dezembro-de-2019.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=32db569&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.134857:1609089603/Regis-Gilberto-Prunzel-presidente-do-Sopesp-6-de-dezembro-de-2019.JPG?f=2x1&pf=32db569&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Prunzel prevê novos recordes de movimentações de cargas em 2021 (Foto: Cassio Lyra/AT)

Novos recordes de movimentação de cargas, discussões intensas sobre o processo de desestatização da Autoridade Portuária de Santos e, ainda, a viabilização da chegada de navios maiores ao cais santista. Estas são as expectativas do presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Regis Prunzel, para o próximo ano. Para o executivo, a vacinação da população contra a covid-19 será o fator determinante para o alcance dos objetivos em 2021.

Segundo dados da Autoridade Portuária de Santos, estatal que administra o complexo marítimo, cerca de 145 milhões de toneladas de mercadorias devem ser movimentadas neste ano no cais santista. Para Prunzel, a marca deve ser comemorada por conta do cenário atípico causado pela pandemia, que exigiu negociações intensas com trabalhadores, além da adoção de medidas de prevenção em meio à crise.

“Ao longo de 2021, a estimativa é muito parecida com o que a gente movimentou em 2020. Devemos ter um movimento parecido, um pouco superior, mesmo com cenário de indefinição em relação à vacina. Em 2020, nós fomos bem com todos os protocolos que foram adotados pela comunidade portuária – os intervenientes, autoridades, empresas. Fomos bem no alinhamento estratégico para enfrentar a covid”, destacou o presidente do Sopesp.

Essas ações devem ser intensificadas no próximo ano. O plano do Sopesp prevê mobilizações e pedidos para a vacinação de trabalhadores portuários em grupos prioritários, já que exercem atividades essenciais. “É um desejo, a gente tem que trabalhar, fazer os pedidos, mas é uma decisão muito mais técnica do que só de desejo”.

Ainda sobre os portuários, o presidente do Sopesp revela que os operadores querem criar uma agenda de discussões com o novo presidente do Sindicato dos Estivadores de Santos e Região (Sindestiva), Bruno José dos Santos. O novo representante da Estiva tomará posse no mês que vem e se mostrou aberto ao diálogo com os operadores.

Desestatização

2021 será um ano decisivo no processo de desestatização da Autoridade Portuária de Santos. A expectativa do Governo Federal é de que o modelo de concessão seja definido neste ano. Antes disso, porém, será aberto um período de consulta pública para a contribuição da sociedade. “A

desestatização é uma ação que vai exigir acompanhamento. É um desafio estar presente, participar das discussões, seguir o que a gente entende que o setor precisa”, afirmou Prunzel.

Entre essas necessidades do Porto de Santos, o presidente do Sopesp aponta a viabilização da chegada de navios maiores - com 366 metros de comprimento - ao cais santista. Hoje, as maiores embarcações que entram no Porto têm 340 metros e atracam com restrições, dependendo de condições como ventos, visibilidade e corrente marítima.

“É importante fazer sair do papel que o Porto de Santos tem capacidade de trazer navios maiores sem afetar os menores. Isso significa geração de emprego e atração de carga”, destacou Prunzel. “É algo que não pode ser feito de forma rápida, mas não podemos deixar de fazer”.

Neste contexto, para o presidente do Sopesp, é fundamental planejar as operações futuras do Porto de Santos. O objetivo é preparar o complexo para a demanda anual projetada de mais de 200 milhões de toneladas nos próximos anos.

Sopesp escolherá diretoria no dia 14

No próximo dia 14 de janeiro, representantes das empresas que atuam nos embarques e nos desembarques de cargas no Porto de Santos se reunirão para definir a nova diretoria do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), inclusive o próximo presidente. O novo mandato irá de 2021 a 2023.

No total, oito terminais do cais santista indicarão os executivos que irão participar do conselho diretor da entidade. ADM do Brasil, Brasil Terminal Portuário (BTP), Ecoporto Santos, Elevações Portuárias, Rodrimar, Santos Brasil, Terminal Exportador de Guarujá (TEG) e Terminal Marítimo de Guarujá (Termag) terão cadeira na diretoria do Sopesp.

Já o conselho fiscal será formado por três empresas. Bandeirantes Deicmar Logística Integrada, Citrosuco e Terminal 12A terão membros titulares.

Já os suplentes serão representantes do Terminal XXXIX, da Rishis Empreendimentos e da Companhia Auxiliar de Armazéns Gerais, a Copersucar.

De acordo com o presidente do Sopesp, Regis Prunzel, o novo comandante da entidade terá desafios que vão além das operações portuárias. Uma das questões envolve a mobilidade urbana e a polêmica envolvendo a ligação seca entre as duas margens do Porto de Santos.

Enquanto o Governo do Estado defende a construção da ponte projetada pela Ecovias, a concessionária que administra o Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), o Governo Federal e a Autoridade Portuária querem um túnel submerso como alternativa para ligar as duas margens do cais santista.

“O Sopesp não é contra nem a ponte e nem o túnel. O que precisamos é ter opções seguras, que não inviabilizem as operações. Se for túnel, ótimo também”, afirmou Régis Prunzel.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 28/12/2020

FUNIL GIGANTE DESPENCA SOBRE CAMINHÃO NO PORTO DE SANTOS E DEIXA FERIDOS

Equipamento caiu sobre o veículo durante a madrugada. Duas pessoas foram socorridas e liberadas
Por ATribuna.com.br

Um funil ecológico com carga de sulfato de sódio despencou sobre um caminhão na madrugada deste domingo (27) no Armazém 25, no Porto de Santos. Segundo informações preliminares, duas pessoas ficaram feridas e foram socorridas na UPA Central de Santos, sendo liberadas em seguida.



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.134828:1609076886/Funil-despenca-sobre-caminh-o-no-Porto-de-Santos.png?f=2x1&\\$p\\$f=c3d03b0&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.134828:1609076886/Funil-despenca-sobre-caminh-o-no-Porto-de-Santos.png?f=2x1&pf=c3d03b0&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Funil gigante despenca sobre caminhão no Porto de Santos e deixa feridos (Foto: Divulgação)

A Santos Port Authority (SPA) acompanha o caso no local e Equipes da Gerência de Segurança do Trabalho acompanham a situação do acidente.



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.134829:1609076966/Funil-despenca-em-cima-de-caminh-o.png?f=3x2&q=0.9&w=700&\\$p\\$f\\$q\\$w=8ddb2a0](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.134829:1609076966/Funil-despenca-em-cima-de-caminh-o.png?f=3x2&q=0.9&w=700&pfqw=8ddb2a0)

Funil ecológico caiu sobre caminhão durante a madrugada (Foto: Divulgação)

O acidente ocorreu por volta das 3h41 desta manhã, e o veículo continua no local, aguardando remoção, que será feita pela empresa Conport. A estrutura caiu sobre um caminhão ferindo dois trabalhadores durante a operação do navio Saga Journey. A Gport prestou socorro às vítimas até a

chegada do resgate.

As duas pessoas passam bem, sendo que uma torceu o pé e está na Unidade de Pronto Atendimento (UPA) Central de Santos, e a outra está em observação no Hospital Ana Costa.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 28/12/2020

PRÁTICOS QUEREM AMPLIAR EFICIÊNCIA DO PORTO DE SANTOS EM 2021

Essa é uma das metas do novo presidente da Praticagem de São Paulo, Bruno Tavares, que assumirá o cargo no próximo dia 1º

Por Matheus Müller Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.134728:1609003748/Lancha-da-Praticagem-no-canal-do-Porto-de-Santos-Porto-Mar.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=2a862eb&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.134728:1609003748/Lancha-da-Praticagem-no-canal-do-Porto-de-Santos-Porto-Mar.JPG?f=2x1&pf=2a862eb&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Lancha da Praticagem no canal do Porto de Santos: prático orienta a navegação de embarcações (Foto: Carlos Nogueira)

A Praticagem de São Paulo começará 2021 sob novo comando. Em 1º de

janeiro, o prático Bruno Roquete Tavares, de 43 anos, assume a liderança da entidade. Eleito em novembro, em uma assembleia da categoria, ele terá mandato válido por dois anos. “O foco na tecnologia e na inovação sempre tivemos e sempre vamos ter. Junto a isso buscamos aumentar a eficiência e diminuir a ociosidade na dinâmica do Porto. A meta principal é manter o excelente trabalho das diretorias anteriores”, afirmou.



Oficial de Marinha Mercante, Bruno completará 10 anos de praticagem no próximo ano – em 2011, ele assumiu como prático restrito, uma das etapas da capacitação até chegar a prático full (sem restrições).

Neste sábado (26), a Praticagem de São Paulo representa 62 profissionais, que atuam na orientação da navegação das embarcações nas áreas ou acessos de um porto - no caso, os de Santos e São Sebastião (Litoral Norte do Estado). Eles realizam, em média, 31 manobras de navios por dia.

“A Praticagem vem acompanhando (as mudanças do setor) muito bem. O legal aqui da empresa é que sempre nos antecipamos, muito, em relação a qualquer coisa, seja ligada a tecnologia, a uma nova administração, a procedimentos”, afirmou Bruno.

A capacitação dos práticos para o trabalho com navios de 366 metros de comprimento, as próximas grandes embarcações a virem a Santos, é um exemplo dessa antecipação aos cenários de trabalho que estão por vir a se tornar realidade, explica o futuro presidente. “No final de 2016 para 2017, começamos a pensar em uma forma de preparar os práticos e a empresa para receber esses navios, junto com a Autoridade Portuária de Santos (APS) e a Autoridade Marítima”.

Tavares explica que quase todos os práticos já estão habilitados a poder manobrar estes navios novos – atualmente, o Porto de Santos recebe navios de até 336 metros. “Não só passamos horas em simulador, mas como em centros de treinamentos de modelos tripulados”, disse.

Passo à frente

Sobre o fato de a entidade busca estar um passo à frente nas mudanças portuárias, Tavares abordou como observa o processo de privatização da APS e, ainda, a implementação do novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (PDZ) e da BR do Mar (projeto que visa incentivar a cabotagem no País).

“Essas mudanças que estão para vir, isso tudo acompanhamos há um tempo e a gente vem se preparando para caso essa ou aquela mudança aconteça. A Praticagem sempre se antecipa a tudo. É uma filosofia da empresa, buscar a antecipação para ser uma engrenagem do Porto a trabalhar com uma eficiência de excelência”.

Dragagem

O presidente eleito da Praticagem de São Paulo, Bruno Tavares, ressalta a importância de uma dragagem constante no cais santista, ainda mais com a previsão da chegada de embarcações maiores. “Santos é um porto que geograficamente não mudou. É muito mais fácil você mudar a profundidade do local com a dragagem do que abrir as margens. Isso é impossível. Onde a Autoridade Portuária pode atacar é na dragagem, e como Santos tem rios que desembocam nele (canal), você tem uma taxa de assoreamento mensal até que grande. Santos é um Porto dinâmico e por isso existe essa preocupação de dragagem de manutenção”.

Tavares explica os problemas com a dragagem não afetam só aos práticos. “É importante para o Porto inteiro”. E ressalta que, com a chegada de embarcações maiores, como as de 366 metros, não haverá margem para falhas.

Tecnologia

De acordo com Bruno Tavares, a Praticagem de São Paulo vem investindo em tecnologia, o que julga ser uma filosofia da empresa. “Juntando a expertise do prático e alinhando isso à tecnologia, diminuimos bastante a ociosidade do Porto, do terminal, porque aumentamos as janelas de manobras”.

“Em termos de tecnologia, hoje, já trabalhamos com o que há de ponta no mercado, não tem muito o que inventar, mas sempre buscamos, estamos com o radar ligado para ver o que podemos melhorar

no serviço e ser uma engrenagem eficiente para o porto”, diz o presidente eleito. Uma dessas tecnologias, o Portable Pilot Unit (PPU), foi introduzida por Tavares na rotina dos práticos. “É um equipamento (como um tablet) que a gente leva para bordo, principalmente em manobras especiais, que chamamos de manobras de dois práticos, em navios maiores”. São embarcações a partir de 300 metros de comprimento e 46 de largura, em que os profissionais já contam com o auxílio do equipamento.

“Encerro esse mandato sem nenhum cliente sem contrato assinado”

Após quase dois anos como presidente da Praticagem de São Paulo e próximo ao fim do mandato, neste final de ano, Carlos Alberto Souza Filho decidiu não buscar a reeleição. Questões pessoais e a expectativa de uma agenda administrativa menos conturbada estão entre os motivos, que não o fizeram recusar, porém, o posto de diretor de Relações Institucionais da entidade – que será comandada a partir de janeiro por Bruno Roquete Tavares.

Souza Filho ressalta que deixa o cargo com sentimento de dever cumprido e disposto a continuar ajudando no desenvolvimento da entidade. “Encerro esse mandato, passo o bastão, sem nenhum cliente sem contrato assinado”.

Sobre a nova função, Souza Filho destacou que colocará à disposição da empresa as relações estabelecidas e a experiência vivida no período como presidente. Segundo o gestor, a Praticagem de São Paulo vive um momento de tranquilidade e consenso entre os profissionais. “Há 15 anos estou aqui no sistema praticagem e sempre houve chapa única para a assembleia que define qual será a próxima diretoria. Não há conflito entre os sócios”.

O atual presidente observa que, mesmo com as mudanças, objetivos são os mesmos: melhorar a eficiência, modernizar as atividades com a implementação de tecnologias e evoluir com ações sustentáveis – a Praticagem investiu em equipamentos para a coleta de água da chuva, usada para lavar as embarcações, e pretende introduzir mecanismos de energia solar.

Souza Filho explica que cada diretoria deve deixar sua marca, ajudar a fortalecer a entidade e, nos últimos dois anos, se disse orgulhoso em ter mantido a harmonia da categoria e resolvido pendências contratuais. “Conseguimos pacificar duas questões muito sensíveis. Há mais de 15 anos, não tínhamos acordo com os armadores nacionais, armadores de cabotagem, e conseguimos fechar por cinco anos. Da mesma forma, ao longo dessa gestão, chegamos a um acordo, também por cinco anos, com Centro Nacional de Navegação Transatlântica (CNNT)”, aponta.

Tempo para melhorar

Com os contratos já negociados a um prazo considerado seguro – muitos têm vigência entre três e cinco anos –, Souza Filho entende que a nova gestão deve se dedicar “a testes para buscar limites de mais agilidade sem perder a segurança”. Ele aponta que esses trabalhos inclusive já começaram. “Há uma demanda dos terminais para reduzir o tempo ocioso e acho que o grande foco da próxima gestão vai ser na parte operacional”, disse.

Ele acredita que, passados os dois anos da gestão da nova diretoria, sobre o comando de Bruno Tavares, a “grande conquista” será “reduzir o tempo ocioso dos terminais através de mudanças nas regras operacionais, que obviamente serão feitas e apresentadas às autoridades Marítima e Portuária”.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 28/12/2020

PLANO DE LEILÃO DE TERMINAL DO PORTO DE SANTOS É OFICIALIZADO

Com a medida, o projeto para leiloar a instalação seguirá para análise da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e, depois, para o aval do Tribunal de Contas da União (TCU)

Da Redação

O terminal STS11, localizado na região do Paquetá, na Margem Direita do Porto de Santos, teve sua qualificação no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e a inclusão no Programa Nacional de Desestatização (PND) oficializadas na quinta-feira (24), com a publicação, no Diário Oficial da União, de uma resolução do Conselho do PPI.



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.54386:15705540/26/Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=fafdaed&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.54386:15705540/26/Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&pf=fafdaed&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Plano de leilão de terminal é oficializado (Carlos Nogueira)

Com a medida, o projeto para leiloar a instalação seguirá para análise da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e, depois, para o aval do Tribunal de Contas da União (TCU).

O leilão do STS11 deve ocorrer no primeiro trimestre de 2022. A unidade vai movimentar e armazenar grãos sólidos. Para isso, seu futuro arrendatário deverá investir R\$ 484,3 milhões, prevê o Ministério da Infraestrutura (Minfra), que supervisiona a concessão dos terminais portuários.

A resolução publicada ontem oficializa as decisões do Conselho do PPI tomadas em sua reunião, ocorrida no último dia 2. Os resultados dessa reunião, principalmente a qualificação do STS11, foram noticiados por A Tribuna em reportagem publicada no último dia 4.

O terminal tem 114.700 metros quadrados de área e capacidade de armazenagem estática de 397 mil toneladas de grãos. Os estudos necessários para o arrendamento são da Empresa de Planejamento Logístico (EPL), do Minfra.

Segundo informações do PPI, o terminal será leiloado com o critério de maior valor de outorga, assim como nos processos licitatórios recentes. E o novo arrendatário terá 25 anos para explorar a instalação, com a possibilidade de renovação a critério do poder concedente.

O Governo Federal deve publicar o edital do leilão no terceiro trimestre do próximo ano. O novo arrendatário arcará com o valor mensal de R\$ 2,4 milhões pelo arrendamento. E haverá a taxa de R\$ 5 por tonelada de carga movimentada.

A resolução do Conselho do PPI também recomendou a qualificação de terminais de outros portos e, também, da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba)

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 28/12/2020

PORTO DE SANTOS QUER MUDAR MODELO FERROVIÁRIO INTERNO

Autoridade Portuária quer ouvir comunidade sobre plano de criar uma SPE para a gestão da operação de trens no cais

Por Fernanda Balbino Da Redação

A Autoridade Portuária de Santos abriu ontem, por 45 dias, uma consulta pública para a criação de uma sociedade de propósito específico (SPE), que ficará responsável pela gestão das linhas férreas do cais santista. A Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), como deverá ser chamada, poderá reunir várias empresas para uma gestão compartilhada.



[https://www.tribuna.com.br/image/contid/policy:1.134485:1608818465/Ferrovias.png?f=2x1&\\$p\\$f=491867e&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contid/policy:1.134485:1608818465/Ferrovias.png?f=2x1&pf=491867e&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Autoridade Portuária quer ouvir comunidade sobre plano de criar uma SPE (Foto: Carlos Nogueira/AT)

O plano foi anunciado em agosto pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, durante sua participação no 14º Webinar Porto & Mar

2020 – promovido pelo Grupo Tribuna. Na ocasião, o executivo afirmou que a consulta pública seria anunciada em um mês.

Segundo o ministro, se a ideia não prosperar, o plano é incluir as linhas férreas que dão acesso ao complexo no projeto de desestatização da administração do cais santista, que deve acontecer em 2022. Tudo isto é necessário por conta do aumento da demanda, a partir da ampliação das linhas férreas que seguem em direção ao Porto de Santos.

Hoje, o serviço de transporte ferroviário e a sua infraestrutura no Porto estão sob responsabilidade da Rumo Logística (Grupo Cosan). Mas o contrato está nos últimos anos – ele termina em 27 de junho de 2025 - e não será renovado.

O temor da Autoridade Portuária é que o acesso ferroviário se torne um gargalo. Isto porque a malha interna atual permite a movimentação de 50 milhões de toneladas por ano (atualmente já opera 45 milhões de toneladas por ano), mas a demanda deve bater a casa das 75 milhões de toneladas anuais em breve.

Além disso, o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto prevê um aumento de 91% na movimentação ferroviária até 2040, para 86 milhões de toneladas por ano.

Para dar conta desse volume, a estimativa é de que sejam necessários R\$ 2 bilhões em obras ferroviárias – novos ramais, uma pera ferroviária na Margem Direita (Santos), um retropátio ferroviário na Margem Esquerda (Guarujá) e a eliminação dos cruzamentos em nível e construção de passarelas de pedestres na área portuária.

A previsão de aumento da movimentação de cargas através do modal ferroviário leva em conta a renovação do contrato com a Rumo, desta vez, para a gestão da malha paulista até 2058. Conforme anunciado pelo diretor da concessionária, Guilherme Penin, durante Webinar Porto & Mar realizado em junho, no total, a empresa fará investimentos de mais de R\$ 6 bilhões em obras, trilhos, vagões e locomotivas.

Com isto, a capacidade de transporte ferroviária em direção ao Porto de Santos poderá chegar às 100 milhões de toneladas.

Detalhes da consulta

De acordo com a Autoridade Portuária, o modelo proposto de SPE consolida a dinâmica empregada no contrato vigente, com a gestão integrada da Fips por todos os interessados, além de autorregulação operacional entre as concessionárias ferroviárias e o rateio de custos e despesas proporcionais à movimentação de carga.

A estatal também propõe aperfeiçoar o processo de contratação das operadoras ferroviárias, por meio de um chamamento público, conforme previsto na Lei 13.303/2016, que legitima a dispensa de processo seletivo competitivo quando a oportunidade de negócio puder ser ofertada a todos os interessados.

Fonte : A Tribuna Digital - SP
Data : 28/12/2020



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ ABRE CONSULTA PÚBLICA SOBRE DESESTATIZAÇÃO DA CODESA

A ANTAQ abriu, nesta segunda-feira (28), consulta pública para receber contribuições para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos referentes à licitação do projeto de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), bem como da concessão dos Portos de Vitória e Barra do Riacho. Trata-se da Audiência Pública nº 19/2020.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos estão disponíveis aqui.

As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 10 de fevereiro, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site gov.br/antaaq, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido, exclusivamente através do e-mail: anexo_audiencia192020@antaaq.gov.br, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado, anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE), da Agência, no caso de Brasília/DF, ou nas suas unidades regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no site da ANTAQ.

As contribuições recebidas serão disponibilizadas em gov.br/antaaq.

Audiência Presencial

Com o objetivo de fomentar a discussão e esclarecer eventuais dúvidas sobre o ato normativo, será realizada audiência pública presencial em data, horário e local a serem definidos e devidamente comunicados oportunamente.

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaaq.gov.br

Data : 28/12/2020

PARTICIPAÇÃO SOCIAL - VÍDEO EXPLICATIVO SOBRE O FUNCIONAMENTO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL

NOVO: Vídeo explicativo sobre o funcionamento da Audiência Pública Virtual

<https://www.youtube.com/watch?v=sTffBbO7zf8&feature=youtu.be>

Em andamento:

Audiência Pública nº 20/2020 – Obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório referente ao arrendamento de terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de carga geral, especialmente cavaco de madeira, localizado no Porto Organizado de Maceió/AL, denominado área MAC14.



Audiência Pública nº 19/2020 – Obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos tendentes à licitação do projeto de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), bem como da concessão dos Portos de Vitória e Barra do Riacho.

Audiência Pública nº 17/2020 – Alteração das normas aprovadas pela Resolução nº 912-ANTAQ, de 23 de novembro de 2007, pela Resolução nº 1.274-ANTAQ, de 3 de fevereiro de 2009, pela Resolução nº 1.558-ANTAQ, de 11 de dezembro de 2009, e pela Resolução nº 3.274-ANTAQ, de 6 de fevereiro de 2014, estabelecendo os critérios e procedimentos para prestação de serviços de transporte de cargas perigosas na navegação interior;

Tomada de subsídio nº 07/2020-SRG – Aprimoramento da Norma aprovada pela Resolução nº 3.274-ANTAQ, de 2014, que trata da fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas – Prazo limite prorrogado para o dia 10/02/2021 (Despacho SRG 1212749);

Tomada de subsídio nº 06/2020-SRG – Elaboração de Análise de Impacto Regulatório – AIR sobre o tema “regulação dos Órgãos de Gestão de Mão de Obra – OGMO do trabalho portuário avulso”, constante do Eixo 3.3 da Agenda Regulatória 2020/2021 – Prazo limite prorrogado para o dia 20/01/2021 (Despacho SRG 1212749);

Audiência Pública nº 16/2020 – Revisão da Norma que disciplina a prestação de serviços de retirada de resíduos de embarcações em áreas e águas sob jurisdição brasileira. (Resolução nº 2.190-ANTAQ) – Prazo limite prorrogado para 05/02/2021 (Deliberação DG nº 33-ANTAQ);

Audiência Pública nº 15/2020 – Certame licitatório referente ao arrendamento de área portuária denominada VDC10A (Resolução nº 8.082-ANTAQ – Procedimento Audiência Virtual);

Audiência Pública nº 14/2020 – Certame licitatório referente ao arrendamento de área portuária denominada VDC10 (Resolução nº 8.082-ANTAQ – Procedimento Audiência Virtual);

Audiência Pública nº 13/2020 – Proposta de norma que dispõe sobre os procedimentos para operações com produtos perigosos;

Audiência Pública nº 10/2020 – Proposta de norma que dispõe sobre a regulamentação dos procedimentos para a transferência de controle societário ou de titularidade de contrato de concessão de porto organizado, de contrato de arrendamento de instalação portuária e contrato de adesão de instalação portuária.

Encerradas:

Pesquisa de propostas ou alterações de normas:

Audiências Públicas anteriores a 2014

Audiências Públicas de 2014 a 2018 – até a Audiência nº 12/2018

Audiências Públicas de 2018 em diante – a partir da Audiência nº 13/2018

Pesquisa relativa a licitações e outros temas:

Audiências relativas a licitações e outros temas

Pesquisa relativa a tomadas de subsídios:

Tomadas de subsídios

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 : 28/12/2020

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 19/2020-ANTAQ

AVISO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 19/2020-ANTAQ



A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ, no uso de suas atribuições regimentais, considerando o disposto no art. 68 da Lei nº 10.233, de 2001, bem como o que consta do Processo nº 50300.021097/2020-30 e tendo em vista o deliberado em sua 492ª Reunião Ordinária, realizada em 17 de dezembro de 2020,

COMUNICA:

Aos usuários e agentes do setor aquaviário nacional e, bem assim, aos demais interessados em geral, que realizará CONSULTA E AUDIÊNCIA PÚBLICAS, no período de 28/12/2020 a 10/02/2021, visando o recebimento de contribuições na forma abaixo especificada, com o seguinte objetivo e forma de participação:

1. Objetivo:

Obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos tendentes à licitação do projeto de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), bem como da concessão dos Portos de Vitória e Barra do Riacho.

2. Acesso às minutas jurídicas e documentos técnicos:

As minutas jurídicas e os documentos técnicos objeto do presente aviso de audiência pública, estarão disponíveis no seguinte endereço eletrônico: portal.antaq.gov.br/index.php/aceso-a-informacao/audiencia-publica-2/.

3. Conteúdo e forma de participação:

Serão consideradas pela Agência apenas as contribuições, subsídios e sugestões que tenham por objeto as minutas colocadas em consulta e audiência públicas.

As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 10/02/2021, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no sítio <http://portal.antaq.gov.br>, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido, exclusivamente através do e-mail: anexo_audiencia192020@antaq.gov.br, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso, anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE), desta Agência, no caso de Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no sítio da ANTAQ.

As contribuições recebidas na forma deste aviso serão disponibilizadas aos interessados no sítio da Agência: <http://portal.antaq.gov.br>.

4. Audiência Presencial:

Com o objetivo de fomentar a discussão e esclarecer eventuais dúvidas sobre o ato normativo objeto deste aviso, será realizada audiência pública presencial em data, horário e local a serem definidos e devidamente comunicados oportunamente.

EDUARDO NERY MACHADO FILHO

Diretor-Geral

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

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 20/2020-ANTAQ

AVISO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 20/2020-ANTAQ

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ, no uso de suas atribuições regimentais, considerando o disposto no art. 68 da Lei nº 10.233, de 2001, bem como o que consta do Processo nº 50300.021098/2020-84 tendo em vista o deliberado em sua 492ª Reunião Ordinária, realizada em 17 de dezembro de 2020,

COMUNICA:

Aos usuários e agentes do setor aquaviário nacional e, bem assim, aos demais interessados em geral, que realizará CONSULTA E AUDIÊNCIA PÚBLICAS, no período de 28/12/2020 a 10/02/2021, visando o recebimento de contribuições na forma abaixo especificada, com o seguinte objetivo e forma de participação:

1. Objetivo:

Obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório referente ao arrendamento de terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de carga geral, especialmente cavaco de madeira, localizado no Porto Organizado de Maceió/AL, denominado área MAC14.

2. Acesso às minutas jurídicas e documentos técnicos:

As minutas jurídicas e os documentos técnicos objeto do presente aviso de audiência pública, estarão disponíveis no seguinte endereço eletrônico: portal.antaq.gov.br/index.php/acesso-a-informacao/audiencia-publica-2/.

3. Conteúdo e forma de participação:

Serão consideradas pela Agência apenas as contribuições, subsídios e sugestões que tenham por objeto as minutas colocadas em consulta e audiência públicas.

As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 10/02/2021, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no sítio <http://portal.antaq.gov.br>, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido, exclusivamente através do e-mail: anexo_audiencia202020@antaq.gov.br, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso, anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE), desta Agência, no caso de Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no sítio da ANTAQ.

As contribuições recebidas na forma deste aviso serão disponibilizadas aos interessados no sítio da Agência: <http://portal.antaq.gov.br>.

4. Audiência Presencial:

Com o objetivo de fomentar a discussão e esclarecer eventuais dúvidas sobre o ato normativo objeto deste aviso, será realizada audiência pública presencial em data, horário e local a serem definidos e devidamente comunicados oportunamente.

EDUARDO NERY MACHADO FILHO

Diretor-Geral

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 : 28/12/2020



ABTRA – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS

RN TEM PROJETO PARA PORTO GRANELEIRO NA COSTA BRANCA

O novo porto graneleiro do Rio Grande do Norte, previsto para ser implantado no município de Porto do Mangue, Litoral Norte, deverá movimentar inicialmente cerca de 4 milhões de toneladas de sal por ano, com expectativa de exportar outros minérios como ferro, calcário e feldspato, segundo estimativas da Secretaria Estadual de Desenvolvimento Econômico (Sedec). O projeto, que está sendo elaborado pelo Governo do Estado, será executado em Parceria Público Privada e despertou o interesse de investidores chineses, mas levará cerca de cinco anos para ser erguido.

“Um porto desses é uma obra muito grande e cara que deve demorar ainda de 3 a 5 anos para ser construída. Formamos um Grupo de Trabalho para fazer os estudos e viabilizar o licenciamento”, explicou o titular da Sedec, Jaime Calado, em entrevista à TRIBUNA DO NORTE em outubro deste ano. As licenças ambientais são exigências das empresas que demonstram interesse em tornar a obra economicamente viável. “Estamos reunindo todos os estudos que foram feitos anteriormente e fazendo novos, juntando dados para dar sequência. Não posso dizer uma data certa, mas em 120 dias temos que apresentar uma proposta da concepção do porto para, em cima disso, emitir o EIA-RIMA”, disse o secretário.

O Estudo e Relatório de Impacto Ambiental — EIA/RIMA — terá o levantamento de todos os riscos e impactos ambientais que podem ser causados pela instalação do projeto e formas de mitigá-los, sendo indispensável para a emissão do licenciamento. O Grupo de Trabalho que está realizando os estudos é composto, além da Sedec, pela Secretaria de Infraestrutura do Estado e pelo Instituto de Desenvolvimento Sustentável do Meio Ambiente (Idema). Contudo, Jaime Calado ressaltou que parte do licenciamento caberá à União. “Tem uma parte dessa licença que será em terra porque corresponde à área de embarque, então é de caráter estadual. Quando o processo tiver com toda a concepção concluída, caberá ao Ibama, porque queremos um porto offshore. Quando o processo tiver com toda a concepção feita, a licença será emitida pelo Ibama. Queremos um porto offshore, que é no mar, afastado da costa”, informou o secretário.

As pesquisas realizadas apontaram a região de Porto do Mangue como a mais viável para receber o empreendimento, vista a necessidade do Rio Grande do Norte escoar ferro, calcário, sal, entre outras riquezas. O secretário de Desenvolvimento Econômico disse que já se reuniu com empresários do setor salineiro em Mossoró, que lhe apresentaram um levantamento do potencial de produção de sal no Estado.

Segundo ele, o RN já tem a demanda para o novo terminal graneleiro, que ele acreditava ser a parte mais difícil. É o primeiro passo para levar à frente uma estrutura desse porte. “Eles disseram que o

Porto Ilha (no Oceano Atlântico próximo à cidade de Areia Branca) está exportando 5,5 milhões de toneladas de sal por ano, mas que temos capacidade para de produzir de 11 a 13 milhões de toneladas. Para o novo porto seriam 4 milhões de toneladas de sal por ano, sem tirar nada do Porto Ilha. Além disso, temos 600 milhões de toneladas de ferro já medido. Por falta de um porto adequado, a logística para escoar esse ferro fica difícil porque precisa ser levado para para outros estados, a mais de 500 km”, declarou Jaime Calado.

Porto Ilha

O Porto Ilha de Areia Branca, mencionado pelo secretário, também é um porto offshore e especializado no escoamento do sal marítimo produzido no Estado, que correspondente a 95% da produção nacional. Segundo o Governo, um dos principais países interessados no sal potiguar são os Estados Unidos, que, apesar de ser o segundo maior produtor de sal do mundo (45 milhões de toneladas), importa 18 milhões de toneladas por ano. O país utiliza o sal do RN principalmente para degelo. Devido sua alta taxa de pureza (99,88%), o produto potiguar é um grande aliado no derretimento do gelo que cobre as metrópoles americanas no período de inverno.

Outro produto que poderá ser exportado pelo novo terminal portuário é o calcário, mas ainda não há propostas de empresas desse minério. “Na hora em que tivermos o porto, com certeza aparecerão”, enfatizou Jaime Calado. O feldspato, matéria-prima usada na fabricação de vidros e louças, é outro minério na lista, comprado por diversos países e também produzido no RN.

O investimento para a construção do novo terminal graneleiro do Rio Grande do Norte está estimado em valores que variam entre 800 milhões de dólares e 1,2 bilhão de dólares. O secretário Jaime Calado destacou que o investimento varia de acordo com uma série de fatores, como a quantidade e a variedade de produtos a serem exportados que justifiquem o investimento.

“A capacidade do porto será definida em sua concepção. Quanto mais tipos de material diferente para exportar, mais agrega despesas. Neste caso, serão recursos privados, mas caberá ao Poder Público realizar as obras complementares de infraestrutura, como os acessos, por exemplo. Estamos no momento de fazer a concepção do projeto e precisaremos mudar uma série de requisitos que aumentam o tamanho do investimento”, disse o secretário Jaime Calado.

Sem muitas definições, a China Communications Construction Company (CCCC), maior empresa chinesa de infraestrutura, demonstrou interesse na operação com a visita de empreendedores chineses ao Estado. A companhia já atua no Nordeste brasileiro priorizando investimentos em portos, ferrovias, desenvolvimento urbano e indústria.

“Concretamente a empresa CCCC, que nos visitou há um ano, está disposta a investir no projeto, mas exige a licença ambiental e a demanda por meio de empresas que manifestem, por escrito e por garantias, interesse em exportar certa quantidade de produtos pelo porto que justifique o projeto”, explicou Jaime Calado. Ele disse que já há empresas interessadas, mas não poderia divulgar os nomes no momento.

Histórico

Desde 2005, esse novo terminal portuário vem sendo pensado para funcionar com operação na modalidade transshipment, onde a carga é transferida diretamente de uma embarcação aquaviária para outra, sem passar por terra. A carga é transportada pela malha rodoviária até a zona portuária, descarregada e empilhada para, em seguida, ser transportada via barcaça até o atracadouro offshore para o navio graneleiro que fará o transporte final da carga. Esse tipo de modalidade de operação viabiliza o carregamento de navios de grande porte mesmo onde a costa é rasa, além de reduzir o custo de investimento em instalação portuária.

Indefinição



Não ficou claro, segundo o projeto do CERNE, se a ideia do Porto Graneleiro na Costa Branca do Estado seria descartada.

Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados

Data : 28/12/2020

PORTO DE ANTONINA PREVÊ CRESCIMENTO DE 50% EM 2021

O Porto de Antonina, localizado no Litoral do Paraná, prevê um crescimento de 50% na movimentação de cargas em 2021, especialmente com o farelo de soja não transgênico, fertilizantes e novos produtos como madeira, cavaco, grãos orgânicos e cargas de projeto. A expectativa se deve ao cenário favorável que inclui o dólar elevado, o preço das commodities em alta e a demanda crescente por alimentos em todo o mundo.

Em 2020 – os Terminais Portuários da Ponta do Félix (TPPF), empresa responsável pela concessão do Porto de Antonina – garantiu a movimentação de quase um milhão de toneladas, mesmo em um ano atípico de pandemia.

O total, de 950.626 toneladas de produtos movimentados em 2020 – entre granel, fertilizante, farelo de soja, cargas geral e açúcar – representa um acréscimo de 5% se comparado ao ano de 2019, quando a movimentação atingiu a marca de 908 mil toneladas.

O diretor-presidente do TPPF, Gilberto Birkhan, explica que a conjuntura econômica para 2021 é favorável ao agronegócio brasileiro, somado aos investimentos em melhorias da estrutura marítima.

“Aliado ao cenário econômico favorável, também pode-se destacar o alinhamento de todas as esferas do poder público no que diz respeito a garantir uma melhor navegabilidade para os portos brasileiros e a segurança da navegação. Com o aumento da profundidade em nosso calado, será possível alavancar ainda mais estes números”, enumera Birkhan.

Desafios – Para ele, o desafio para o próximo ano está em atingir a meta de crescimento – consolidando o Porto de Antonina no cenário nacional – bem como manter as atuais condições de trabalho com segurança.

“Para o próximo ano já não podemos mais levar em conta a pandemia, tendo em vista que as condições de trabalho já mudaram. Crescemos este ano e o Porto não parou. Devemos isso a confiança e determinação dos nossos colaboradores”, destacou Birkhan.

Além disso, segundo ele, outra proposta que avança é a navegação de cabotagem, incentivada pelo Governo Federal, que encaminhou ao Congresso Nacional o Projeto de Lei 4199/2020 – instituindo o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, a chamada BR do Mar. O objetivo é estabelecer novas condições para ampliação de frota dedicada ao transporte de cargas via cabotagem no Brasil.

“Também temos investimentos pesados em novos projetos de infraestrutura, entre eles, de ferrovia. Tudo isso vai contribuir para o crescimento do país e, conseqüentemente, do Porto de Antonina”, reforça.

Diferencial de Antonina – Entre as vantagens da exportação e importação pelo Porto de Antonina estão a capacidade de trabalhar com cargas diferenciadas, menor tempo de espera com a gestão do lineup dos navios – otimizando o a capacidade do porto e permitindo atendimento de navios com prioridades gerenciais de acordo com a necessidade do cliente – e o terminal alfandegado com entreposto aduaneiro que permitiu um crescimento de 47% de fertilizantes entrepostado.

Ampliação – O TPPF conta, atualmente, com 60 mil metros quadrados de infraestrutura de armazenagem, com capacidade estimada de 200 mil toneladas estática e está com as obras de expansão em andamento.

O projeto de expansão prevê a construção de silos para cereais e um novo armazém para fertilizantes – em área 17 mil metros quadrados – com capacidade para 120 mil toneladas de produto.

“Estamos investindo em equipamentos com qualidade única no Brasil, com a instalação de silos de concreto, que permitem o menor impacto possível da temperatura externa na qualidade dos produtos armazenados”.

Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados

Data : 28/12/2020

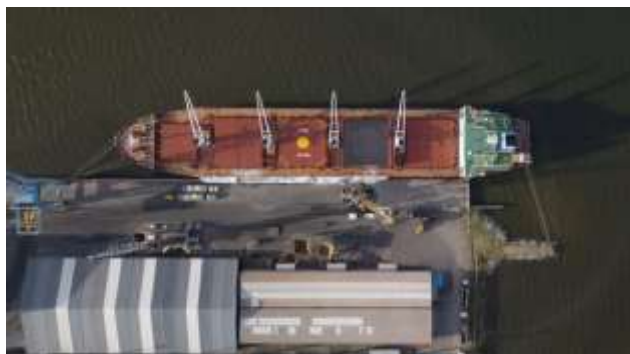


PORTAL PORTO GENTE

PORTO DE ANTONINA PREVÊ CRESCIMENTO DE 50% EM 2021

Assessoria de Comunicação

O Porto de Antonina, localizado no Litoral do Paraná, prevê um crescimento de 50% na movimentação de cargas em 2021, especialmente com o farelo de soja não transgênico, fertilizantes e novos produtos como madeira, cavaco, grãos orgânicos e cargas de projeto.



https://portogente.com.br/images/600_Antonina_28_DEZ2020.jpg

A expectativa se deve ao cenário favorável que inclui o dólar elevado, o preço das commodities em alta e a demanda crescente por alimentos em todo o mundo.

Em 2020 - os Terminais Portuários da Ponta do Félix (TPPF), empresa responsável pela concessão do Porto de Antonina - garantiu a movimentação de

quase um milhão de toneladas, mesmo em um ano atípico de pandemia.

O total, de 950.626 toneladas de produtos movimentados em 2020 - entre granel, fertilizante, farelo de soja, cargas geral e açúcar - representa um acréscimo de 5% se comparado ao ano de 2019, quando a movimentação atingiu a marca de 908 mil toneladas.

O diretor-presidente do TPPF, Gilberto Birkhan, explica que a conjuntura econômica para 2021 é favorável ao agronegócio brasileiro, bem como o avanço nos investimentos em melhorias da estrutura marítima.

"Aliado ao cenário econômico favorável, também pode-se destacar o alinhamento de todas as esferas do poder público no que diz respeito a garantir uma melhor navegabilidade para os portos brasileiros, bem como a segurança da navegação, com o aumento da profundidade em nosso calado, o que permitirá alavancar ainda mais estes números", enumera Birkhan.

Desafios - Para ele, o desafio para o próximo ano está em atingir a meta de crescimento - consolidando o Porto de Antonina no cenário nacional - bem como manter as atuais condições de trabalho com segurança.

"Para o próximo ano já não podemos mais levar em conta a pandemia, tendo em vista que as condições de trabalho já mudaram. Crescemos este ano e o Porto não parou. Devemos isso a confiança e determinação dos nossos colaboradores", destacou Birkhan.

Além disso, segundo ele, outra proposta que avança é a navegação de cabotagem, incentivada pelo Governo Federal, e que encaminhou ao Congresso Nacional o Projeto de Lei 4199/2020 e que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, a chamada BR do Mar. O objetivo é estabelecer novas condições para ampliação de frota dedicada ao transporte de cargas via cabotagem no Brasil.

"Também temos investimentos pesados em novos projetos de infraestrutura, entre eles, de ferrovia. Tudo isso vai contribuir para o crescimento do país e, conseqüentemente, do Porto de Antonina", reforça.

Diferencial de Antonina - Entre as vantagens da exportação e importação pelo Porto de Antonina estão a capacidade de trabalhar com cargas diferenciadas, menor tempo de espera com a gestão do lineup dos navios - otimizando o a capacidade do porto e permitindo atendimento de navios com prioridades gerenciais de acordo com a necessidade do cliente - bem como o terminal alfandegado com entreposto aduaneiro - que permitiu um crescimento de 47% de fertilizantes entre postado.

Ampliação - O TPPF conta, atualmente, com 60 mil metros quadrados de infraestrutura de armazenagem, com capacidade estimada de 200 mil toneladas estática e está com as obras de expansão em andamento.

O projeto de expansão prevê a construção de silos para cereais e um novo armazém para fertilizantes - em área 17 mil metros quadrados - com capacidade para 120 mil toneladas de produto.

"Estamos investindo em equipamentos com qualidade única no Brasil para, com a instalação de silos de concreto e equipamentos de ultima geração, s que permitem o menor impacto possível da temperatura externa na qualidade dos produtos armazenados".

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 28/12/2020

EMBRAER DIVULGA DISPOSIÇÕES TÉCNICAS PARA TRANSPORTE DE VACINAS

Assessoria de Comunicação

A Embraer divulgou as disposições técnicas para ajudar os seus clientes a definir corretamente as características e os requisitos de carga para o transporte das vacinas contra a Covid-19 utilizando os aviões comerciais da Empresa. Devido à pandemia, os operadores estudam a possibilidade de utilizar aviões da Embraer para o transporte de vacinas.

O documento inclui orientações para as aeronaves comerciais EMB120 Brasília, e as famílias de jatos ERJ 145, de E-Jets e E-Jets E2. O principal objetivo é apoiar as companhias aéreas com a orientação adequada à medida que se preparam para transportar vacinas em todo o mundo. Atualmente, há mais de 100 clientes que operam uma frota de quase 2.500 aviões comerciais da Embraer em mais de 80 países.

O transporte de vacinas contra a Covid-19 requer temperaturas muito baixas, de até -70°C, que só podem ser mantidas com a utilização de gelo seco. Um avião da Embraer pode transportar mais de cem mil vacinas, dependendo da configuração do avião e dos recipientes utilizados. As orientações divulgadas incluem informações técnicas como, por exemplo, a forma como os operadores devem carregar e descarregar cada aeronave.

"Desde o início da pandemia, a principal preocupação da Embraer tem sido sempre com a saúde dos seus colaboradores e parceiros, assim como contribuir com a sociedade para superarmos os impactos da crise. Esta disposição técnica nos permite orientar os nossos clientes, apoiando cada companhia aérea que esteja utilizando os produtos da Embraer para transportar as vacinas, que irá beneficiar o mundo inteiro na luta contra o vírus", disse Francisco Gomes Neto, Presidente e CEO da Embraer.

Em relação aos produtos da Embraer, a Empresa divulgou recentemente um Boletim de Serviços que permite aos operadores dessas aeronaves a instalação dos filtros HEPA de alta eficiência, que já são padrão de série em todas as versões dos Embraer E-Jets e da família de E-Jets E2 de aeronaves comerciais. Os filtros HEPA são extremamente eficientes, capturando 99,97% das partículas transportadas pelo ar e outros contaminantes biológicos, como bactérias, vírus e fungos.

Essa tecnologia também está disponível nos jatos executivos da Embraer, com os filtros HEPA sendo padrão nos jatos Praetor 600 e Praetor 500. Também neste ano, a Embraer aprovou o uso de MicroShield360, um sistema de revestimento preventivo que, quando aplicado no interior das aeronaves, inibe continuamente o crescimento de micróbios nas superfícies. A combinação desses novos recursos com os já existentes equivale a um maior nível de proteção para os passageiros.

Além disso, entre outras iniciativas para combater a Covid-19 no Brasil, a Embraer tem trabalhado em parceria com empresas e centros de pesquisa no desenvolvimento de tecnologias para aumentar a disponibilidade de equipamentos e soluções. As ações, desenvolvidas em conjunto com a cadeia de fornecedores da Embraer, englobaram a fabricação de peças para a indústria de ventiladores e respiradores, a substituição de componentes importados para ventiladores, o desenvolvimento de sistemas de filtros de alta eficiência para a transformação de leitos regulares em tratamento intensivo e estudos para o desenvolvimento de respiradores simples, robustos e portáteis.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 28/12/2020

DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS AMEAÇADA

Editorial Portogente

Diligência prévia é um processo de investigação de uma oportunidade de negócio que o investidor deverá aceitar para poder avaliar os riscos da transação (Wikipédia)

Dad 28DEZ2020 Ainda não se pode perceber qual a real intenção do Ministério da Infraestrutura (MInfra), com o leilão vencido pela DTA Engenharia, para a desestatização dos portos de Santos e de São Sebastião. Sem ter ainda concluído a modelagem, agora anuncia a criação de uma sociedade de propósito específico (SPE), a Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), para substituir a Portofer, operadora dos trens no porto.

Esse puxadinho aplicado em um contrato em curso, sem ser modelado com ferramentas de validação e devidamente auditado, põe em risco uma oportunidade de negócio. O exíguo espaço de dois anos, para implantar a desestatização até dezembro/22, pode ser fatalmente prejudicado por uma eventual judicialização. Fenômeno de alto potencial, quando a partir de janeiro/ 21 estará oficiosa e fortemente lançada a campanha eleitoral.

Não é a falta de competência que irá ameaçar a desestatização exitosa do Porto de Santos. Inquietam, entretanto, as defesas infundadas. Como afirmar que o novo concessionário da FIPS deverá garantir o aumento de movimento nos níveis do plano de desenvolvimento e zoneamento (PDZ), sem dizer como e com contrato sem multa. E sem alinhar interesses do investimento e a movimentação futura do porto.

A poligonal do Porto de Santos para ter ganhos de eficiência e competitividade ferroviária precisa garantir o controle desse tráfego desde o pé da serra. Através de um Centro de Controle de Pátios - CCP, tecnologicamente avançado, abrangendo e ligando as duas margens do porto. Que deve ser previsto no cronograma de modelagem da desestatização do porto, que o prato feito e mal acabada FIPS estranhamente desconsidera.

Objetivando homogeneizar o entendimento da relação ferrovia e a desestatização do Porto de Santos, questão com tantas discontinuidades e que envolve uma pluralidade de sujeitos pensantes, Portogente vai realizar o webinar Rede Ferroviária do Porto de Santos, no próximo dia 19. Aqui, este debate já começou.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 28/12/2020

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

ÍNDICE DE CONFIANÇA DA INDÚSTRIA ATINGE MAIOR NÍVEL EM DEZ ANOS



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2020/12/indice-de-confianca-industria-768x432.jpg>

Crédito: José Paulo Lacerda/CNI

O Índice de Confiança da Indústria de Transformação encerra o ano com um desempenho surpreendente (Crédito: José Paulo Lacerda/CNI)

O Índice de Confiança da Indústria (ICI), divulgado hoje (28) pelo Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV Ibre), registrou em dezembro o maior valor desde maio de 2010, quando ficou em 116,1 pontos. Com o avanço de 1,8 ponto este mês, o ICI atingiu 114,9 pontos e fechou o quarto trimestre de 2020 com média de 113,1 pontos, 14,7 pontos a mais do que a média do terceiro trimestre, que ficou em 98,4.

De acordo com a economista da FGV Ibre Renata de Mello Franco, o Índice de Confiança da Indústria de Transformação encerra o ano com um desempenho surpreendente, após “atingir o fundo do poço” em abril.

“A recuperação da confiança, impulsionada pelos bens intermediários, indica que o setor está em uma conjuntura favorável, com aceleração da demanda e estoques ainda em nível considerado baixo. Além disso, o Nuci [Nível de Utilização da Capacidade Instalada] mostrou aumento relevante, voltando, após mais de cinco anos, a patamar próximo à sua média histórica”.

Apesar da queda de 0,4 ponto percentual no Nível de Utilização da Capacidade Instalada, para 79,3%, o segundo mês seguido com resultado negativo, a média do Nuci do quarto trimestre ficou em 79,6%, 4,3 pontos percentuais acima da média do terceiro trimestre.

Por outro lado, Renata destaca que o resultado do mês confirma a tendência de desaceleração das taxas de crescimento dos indicadores, tanto de momento atual quanto das perspectivas futuras. “Apesar das expectativas em geral indicarem otimismo, a incerteza elevada, a falta de matérias primas, a elevação de preços e a cautela dos consumidores têm deixado os empresários cautelosos em relação ao segundo trimestre”.

O aumento da confiança foi verificado em 12 dos 19 segmentos industriais pesquisados em dezembro, sendo que 17 deles ficaram acima do nível registrado em fevereiro, antes da pandemia de covid-19 se instalar no Brasil. O Índice de Situação Atual (ISA) avançou 1,7 ponto, chegando a 119,9 pontos, o maior valor da série. O Índice de Expectativas (IE) também subiu 1,7 ponto, para 109,6 pontos, o maior valor desde maio de 2011.

O indicador do nível dos estoques aumentou 3,1 pontos, chegando ao novo recorde de 129,3 pontos. Apresentaram queda a parcela de empresas que consideram os estoques insuficientes, passando de 15,7% para 14,6%, e também as que avaliam os estoques como excessivos, de 8,0% para 6,5%.

Houve melhora de 3,0 pontos no indicador da demanda, para 115,9 pontos, ficando no maior patamar desde setembro de 2008. Esse índice foi influenciado pela demanda de bens intermediários e de consumo não duráveis. Já o indicador da situação atual dos negócios caiu pelo segundo mês seguido, fechando dezembro em 112,6 pontos. O nível ainda é considerado alto em termos históricos.

A FGV registrou otimismo dos empresários, com o ambiente de negócios nos próximos seis meses passando de 104,4 pontos para 106,8 pontos. É o maior valor desde abril de 2013, quando o indicador ficou em 107,9 pontos. A parcela de empresas que preveem melhora passou de 49,0% para 51,2%, e as que projetam piora caíram de 8,2% para 7,8%. O indicador de produção prevista subiu 1,6 ponto e o de emprego aumentou 0,8 ponto.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 28/12/2020

ESTADO DO RIO PUBLICA DECRETO PARA SEGUIR COM CONCESSÃO DE SANEAMENTO

Na véspera da data prevista – após sucessivos adiamentos – para a publicação do edital de concessão dos serviços de água e esgoto no Estado do Rio, o governo fluminense publicou nesta segunda-feira, 28, um decreto para autorizar a “abertura de procedimento licitatório sob a modalidade de concorrência internacional”. O decreto é datado da última quarta-feira, 23, mas entra em vigor com a publicação no Diário Oficial do Estado. O texto traz poucas informações sobre a concessão, mas é um passo necessário para a publicação do edital.

Semana passada, o governo fluminense remarcou a publicação do edital para terça-feira, 29. O mais recente adiamento – a publicação já chegou a ser estimada para o fim de outubro -, se deu em meio a tensões em torno do Plano de Recuperação Fiscal do Rio.

O plano, sob o Regime de Recuperação Fiscal (RRF) – o Rio foi o único a aderir ao mecanismo, criado em 2017 para socorrer governos estaduais em dificuldades financeiras -, inclui um empréstimo, tomado junto ao BNP Paribas, com aval da União. Conforme o plano, o Tesouro Nacional exigiu como contragarantia para o aval as ações da Cedae, a companhia estadual de saneamento.

Desde 2016, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) trabalha na estruturação de um projeto para atrair capital privado para os serviços de água e esgoto do Rio. O modelo não prevê a venda da Cedae, mas sim sua retirada dos serviços de distribuição de água e coleta de esgoto. No fim do ano passado, o projeto finalmente começou a sair do papel, mas houve sucessivos atrasos.

Na segunda-feira passada, 21, o Estado do Rio foi alvo de uma cobrança de R\$ 2,9 bilhões do Tesouro Nacional, sob a alegação de que o governo fluminense está excluído do RRF desde 5 de setembro. O Estado do Rio recorreu ao Supremo Tribunal Federal (STF). Na quinta-feira passada, véspera do Natal, uma liminar do presidente do tribunal constitucional, ministro Luiz Fux, determinou a manutenção do Estado no RRF.

Também na véspera do Natal, em transmissão nas redes sociais, o presidente Jair Bolsonaro anunciou um acordo entre o governo federal e o Rio em torno do imbróglio, o que permitiria a continuidade do processo de concessão dos serviços de água e esgoto.

Antes do impasse em torno do RRF, o governo fluminense vinha na expectativa sobre a formalização da adesão dos municípios do interior ao projeto de concessão. No último dia 17, o Conselho Deliberativo da Câmara Metropolitana do Rio, que reúne 22 cidades da região metropolitana fluminense, aprovou a versão final do edital. Falta firmar os convênios de adesão dos demais 25 municípios do interior.

O decreto publicado nesta segunda-feira, 28, não traz detalhes sobre isso. Diz, apenas, que os titulares dos serviços de água e esgoto, ou seja, os municípios, “constituíram gestão associada com o Estado do Rio de Janeiro”. “A área objeto da licitação consiste na área urbana das sedes municipais e respectivos distritos urbanos integrantes de cada um dos Municípios inseridos nas quatro concessões a serem licitadas pelo Estado do Rio de Janeiro”, diz o Artigo 2º do decreto, sem listar as cidades que estão dentro.

Na versão atual do edital, a concessão contempla 47 das 64 cidades atualmente atendidas pela Cedae, a estatal fluminense de saneamento. Com essa área, estão previstos em torno de R\$ 31 bilhões em investimentos. Se alguma cidade do interior não firmar o convênio de adesão, eventualmente, os valores diminuem, mas a maior parte dos aportes está concentrada na região metropolitana. Nesse caso, a adesão se deu por meio da Câmara Metropolitana.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 28/12/2020

MINISTÉRIO AUTORIZA EMISSÃO DE R\$ 4,2 BI EM DEBÊNTURES INCENTIVADAS

O Ministério das Comunicações autorizou a emissão de R\$ 4,2 bilhões em debêntures incentivadas para infraestrutura de telecomunicações. De acordo com o ministério, a iniciativa reduz taxas sobre o imposto de renda de empresas e pessoas físicas, o que deve captar mais de R\$ 4,2 bilhões em recursos para a implementação de redes de banda larga e expansão da rede móvel no país.

Na prática, a medida estimula o crescimento de um mercado privado de financiamento de longo prazo, com validade de cinco anos. No caso de empresas (pessoa jurídica), a taxa de Imposto de Renda cai de 22,5% para 15%. Para pessoas físicas as taxas são zeradas, ou seja, ficam isentas do Imposto de Renda sobre os resultados do investimento.

Propostas aprovadas

Entre as propostas aprovadas estão duas da Mob Telecom e três da Claro. Um dos planos Mob Telecom prevê a captação de R\$ 170 milhões em debêntures para financiar a ampliação das redes de telecomunicações e suporte à banda larga nos estados do Amapá, Bahia, Maranhão, Pará, Paraíba, Pernambuco, Piauí, Rio Grande do Norte e Maranhão.

Em outro projeto Mob Telecom, serão R\$ 40 milhões para financiar a ampliação das redes e suporte à banda larga no Ceará. Nos dois projetos, será usada a tecnologia GPON (sigla em inglês para Rede Ótica Passiva Gigabit). De acordo com o ministério, trata-se de uma rede ótica com alta capacidade de alcance, menor custo de material, menos gasto com manutenção e requer menos energia elétrica.

Também estão previstos investimentos de R\$ 2,2 milhões em debêntures incentivadas para expandir a rede móvel de dados da Claro em 24 estados brasileiros, em todas as regiões do país.

Para financiar o projeto de implementação da arquitetura de rede de transporte de dados mais eficiente, com novos conceitos de automação de rede, em 25 estados da federação e no Distrito Federal, a Claro poderá emitir R\$ 1,3 milhão.

A empresa também poderá captar recursos para financiar soluções GPON para suporte em segmentos residencial, pessoal e corporativo de clientes em 14 estados brasileiros nas cinco regiões do país. Nesse caso, o ministério autorizou a emissão de R\$ 433 milhões em debêntures.

Debêntures

O Ministério das Comunicações explica que as debêntures são uma forma de “emprestar” dinheiro a uma empresa. A principal diferença entre as debêntures comuns e as incentivadas está na redução ou mesmo a isenção no imposto de renda. Esta forma de investimento é vantajosa para o investidor, que paga menos imposto, e boa para o poder público, pois é uma maneira de incentivar o investimento privado em infraestrutura.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 28/12/2020

RECOMENDADA QUALIFICAÇÃO NO PPI DE PROJETOS DE RODOVIAS, PORTOS E AEROPORTOS

Resolução do Conselho do Programa de Parcerias e Investimentos (CPPI), publicada no Diário Oficial desta quinta-feira, recomenda a qualificação no âmbito do PPI e a inclusão no Programa Nacional de Desestatização (PND) de empreendimentos públicos federais dos setores de transporte rodoviário, portuário e aeroportuário.

No setor rodoviário, o CPPI opinou favoravelmente para a qualificação no âmbito do PPI dos seguintes empreendimentos: BR-414/GO, do entroncamento com a BR-080/GO-230(A)/324 (Dois Irmãos/GO) até o entroncamento com a BR-153/GO-222/330 (Anápolis/GO), com extensão de 139,6 km; BR-080/GO, do entroncamento com a BR-414/GO-230(B) (Assunção de Goiás/GO) até o entroncamento com a BR-153(A)/GO-342(B), com extensão de 87,0 km; BR-101/RJ, do entroncamento com a BR-465/RJ até a divisa entre os estados de Rio de Janeiro e São Paulo, com extensão de 218,2 km; BR-101/SP, da divisa entre os estados de Rio de Janeiro e São Paulo até Praia Grande, em Ubatuba/SP, com extensão de 52,1 km; BR-116/MG, do entroncamento com a BR-381/451(B) (Viaduto do Contorno de Governador Valadares) até a divisa entre os Estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro (Além Paraíba/MG), com extensão de 409,6 km; BR-116/RJ, do entroncamento com a BR-101 (B) (Trevo das Margaridas) até o entroncamento com a BR-465/RJ, com extensão de 46,6 km; BR-465/RJ, do entroncamento com a BR-116/RJ até o entroncamento com a BR-101(A), com extensão de 22,8 km; BR-493/RJ (1º segmento), do entroncamento com a BR-101 (Manilha/RJ) até o entroncamento com a BR-116(A) (Santa Guilhermina/RJ), com extensão de 26,0 km; BR-493/RJ (2º segmento), do entroncamento com a BR-040/116(B) até o Porto de Itaguai/RJ, com extensão de 75,6 km; BR-040/MG, da entrada antiga da União e Indústria (Barreira do Triunfo) até o entroncamento com a MG-353(A) acesso para Juiz de Fora/MG, com extensão de 25,6 km; Variante da BR-040/RJ, do Entr. BR-040 (FNM) (Entr. Pista Direita) até o Entr. BR-040 (Ponte s/ Rio da Cidade), com extensão de 38,3 km; e BR-495/RJ, de Teresópolis/RJ até o entroncamento com a BR-040 (Itaipava/RJ), com extensão de 31,2 km.

Também recomendou a inclusão no PND do trecho de rodovia federal Variante da BR040/RJ, do Entr. BR-040 (FNM) (Entr. Pista Direita) até o Entr. BR-040 (Ponte s/ Rio da Cidade), com extensão de 38,3 km. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) ficará responsável por promover e acompanhar os procedimentos licitatórios do processo de desestatização e o Ministério da Infraestrutura responsável pela condução e pela aprovação dos estudos, projetos, levantamentos ou investigações que subsidiarão a modelagem das medidas de desestatização.

Para o setor portuário, o CPPI está recomendando a qualificação no âmbito do PPI os seguintes empreendimentos: Terminal PEL01, no Porto de Pelotas/RS, dedicado à exploração de empreendimento para a movimentação e armazenagem de carga geral; Terminal VDC10A, no Porto do Vila do Conde/PA, dedicado à exploração de empreendimento para a movimentação e armazenagem de graneis líquidos; Terminal MAC14, no Porto do Maceió/AL, dedicado à exploração de empreendimento voltado à movimentação e armazenagem de carga geral; Terminal SUA07, no Porto de Suape/PE, dedicado à exploração de empreendimento para a movimentação e armazenagem de graneis sólidos, especialmente açúcar; e Terminal STS11, no Porto de Santos/SP, dedicado à exploração de empreendimento para a movimentação e armazenagem de graneis sólidos.

O conselho também recomenda a qualificação no âmbito do PPI e inclusão no PND da Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA) e os Portos Organizados de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus, bem como os serviços públicos portuários a estes relacionados, para fins de estudos de desestatização.

E no setor aeroportuário, o conselho recomendou a qualificação no âmbito do PPI e inclusão no PND dos seguintes empreendimentos: Aeroporto Santos Dumont, no Rio; Aeroporto Ten. Cel. Av. César Bombonato, em Uberlândia (MG); Aeroporto Mário Ribeiro, em Montes Claros (MG); Aeroporto de Jacarepaguá/RJ – Roberto Marinho, no Rio; Aeroporto Mário de Almeida Franco, em Uberaba (MG); Aeroporto Internacional de Belém/Val de Cans/Júlio Cezar Ribeiro, em Belém (PA); Aeroporto Internacional Alberto Alcolumbre, em Macapá (AP); Aeroporto Maestro Wilson Fonseca, em Santarém (PA); Aeroporto João Correa da Rocha, em Marabá (PA); Aeroporto Carajás, em Parauapebas (PA); Aeroporto de Altamira, em Altamira (PA); Aeroporto de Congonhas, em São

Paulo; Aeroporto de Campo Grande, em Campo Grande (MS); Aeroporto Campo de Marte, em São Paulo; Aeroporto de Corumbá, em Corumbá (MS); e Aeroporto Internacional de Ponta Porã, em Ponta Porã (MS).

Segundo a resolução, os “estudos necessários poderão considerar a integração e interação com outros modos de transporte com vistas a identificar efeitos potenciais das externalidades para concessão dos empreendimentos, conjunta ou separadamente”.

O conselho recomendou ainda a qualificação no âmbito do PPI e inclusão no PND dos empreendimentos do setor aeroportuários localizados no Amazonas: Aeroporto de Parintins; Aeroporto de Carauari; Aeroporto de Coari; Aeroporto de Eirunepé; Aeroporto de São Gabriel da Cachoeira; Aeroporto de Barcelos; Aeroporto de Lábrea; e Aeroporto de Maués.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 28/12/2020



EXTRA ONLINE

GOVERNO DO RIO PUBLICA DECRETO QUE AUTORIZA PRIVATIZAÇÃO DE CONCESSÕES DA CEDAE

Por Sérgio Matsuura



https://extra.globo.com/incoming/24814984-887-867/w640h360-PROP/x88412236_ririo-de-janeiro-rj-06-06-2020-rio-lanca- hoje-edital-de-concessao-da-cedae-leilao-e.pagespeed.ic.svixjyvvtl.jpg

Estação de tratamento do Guandu: edital deve sair nesta terça-feira
Estação de tratamento do Guandu: edital deve sair nesta terça-feira
Foto: Brenno Carvalho

abastecimento de água e esgotamento sanitário, “sob a modalidade de concorrência internacional, a ser julgada pelo critério de maior oferta”.

O decreto dá prosseguimento à licitação de serviços hoje prestados pela Companhia Estadual de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro (Cedae), que ganhou força após a aprovação pelo Congresso do marco legal do saneamento básico, sancionado em julho. O edital está previsto para ser publicado nesta terça-feira.

— A publicação deste decreto é um marco histórico para o estado do Rio — afirmou o presidente da Firjan, Eduardo Eugenio Gouvêa Vieira. — Melhoria da saúde da população, defesa do meio ambiente, geração de postos de trabalho e redução da desigualdade. Esse programa de concessão reúne tudo isso.

Segundo o decreto, o objeto da licitação consiste na “área urbana das sedes municipais e respectivos distritos urbanos integrantes de cada um dos municípios inseridos nas quatro concessões a serem licitadas”, em referência aos quatro blocos geográficos definidos pelo BNDES para a licitação, que englobam 47 municípios.

O prazo para a concessão dos serviços será de até 35 anos, segundo o decreto. Pela modelagem elaborada pelo BNDES, os quatro blocos receberão R\$ 31 bilhões em investimentos, sendo a maior parte — R\$ 25 bilhões — nos primeiros 12 anos de contrato, para a universalização dos serviços de água e esgoto até 2033, como previsto pelo marco legal do saneamento.

Pelos cálculos da Firjan, esses investimentos terão efeito multiplicador de R\$ 42,7 bilhões na economia do estado, com a geração de 479 mil empregos diretos e indiretos, principalmente nos setores de construção civil, metalurgia, comércio, serviços e logística.

— Alguns segmentos serão beneficiados diretamente, mas os efeitos positivos da concessão serão sentidos por todos, principalmente pela população, que terá mais saúde e dignidade. Não é admissível que mais de 60% da população do estado não tenha esgoto tratado em pleno século XXI — disse Vieira.

No estado, cerca de 88% da população têm acesso a abastecimento de água, mas nem sempre com qualidade e regularidade, mas apenas 37% têm serviço de coleta de esgoto. Além do ganho em qualidade de vida, a universalização desses serviços terá enorme impacto ambiental. Apenas na Baía de Guanabara, 410 bilhões de litros de esgoto deixarão de ser despejados por ano.

— Há quantas décadas nós ouvimos promessas de uma Baía de Guanabara limpa? Agora, os concessionários serão obrigados, por contrato, a cumprir essa promessa — afirmou Vieira. — Imagina o impacto de uma Baía de Guanabara limpa para o Rio de Janeiro, em termos de serviço, de turismo, e na própria vida dos cariocas e fluminenses.

O edital ainda não foi publicado, mas o projeto elaborado pelo BNDES para a licitação prevê que a Cedae não será privatizada. Ela continuará sendo responsável pela água, que será vendida aos concessionários responsáveis pela distribuição. Em acordo fechado no início do mês, o preço por metro cúbico foi fixado em R\$ 1,70. O leilão prevê pagamento de R\$ 10,6 bilhões em outorga mínima, sendo que R\$ 8,5 bilhões ficam com o governo do estado.

Fonte : Extra Online

Data : 28/12/2020

DEMANDA POR FRETE RODOVIÁRIO NO AGRO CAI EM NOVEMBRO, MAS AINDA ACUMULA ALTA NO ANO

Por Gabriel Araujo

SÃO PAULO (Reuters) - A demanda por fretes rodoviários no agronegócio do Brasil registrou alta de 4,3% entre janeiro e dezembro deste ano, em comparação com igual período do ano anterior, informou a Repom nesta segunda-feira.

O resultado ocorre mesmo após uma queda de 20,6% no volume de fretes do setor em novembro, segundo o Índice de Frete e Pedágio Repom (IFPR), que apontou que a cifra do mês passado reflete uma baixa "característica da movimentação das safras".

No acumulado até outubro, a Repom --marca de soluções de gestão e pagamento de despesas para frota própria e terceirizada da Edenred Brasil-- via aumento de 6,5% na comparação anual, mas já sinalizava uma perda de força nas movimentações do agronegócio.

O segmento foi um dos menos afetados pela pandemia de Covid-19, especialmente diante da firme demanda externa pelos produtos brasileiros, e o recuo nas movimentações acompanha uma oferta enxuta de soja, principal produto de exportação do país, já que os enormes embarques deste ano se concentraram em meses anteriores.

A empresa chamou atenção para um aumento de 21% no número de viagens pela BR-163, importante roda de escoamento de grãos do Brasil, após o avanço da pavimentação no sentido Norte, o que implica em "aumento da produtividade no transporte rodoviário" e "menores custos operacionais para o transportador".

Em relação ao setor de indústria e varejo, a Repom disse que nos onze primeiros meses deste ano houve aumento de 8,6% na demanda por frete, citando a retomada das atividades econômicas do país em meio à pandemia de coronavírus.

"Como previsto, o mês de novembro continuou com forte ritmo..., porém já revela algum recuo frente a outubro... e uma redução após o pico de setembro, caso bastante pontual na retomada da economia", disse em nota o head de Mercado Rodoviário da Edenred Brasil, Thomas Gautier.

Fonte : *Extra Online*
Data : 28/12/2020

IMPORTAÇÃO DE TRIGO PELO BRASIL DEVE FECHAR DEZEMBRO COM QUEDA ACENTUADA

Por Roberto Samora

SÃO PAULO (Reuters) - A importação de trigo pelo Brasil deverá despencar em dezembro, de acordo com dados parciais dos desembarques divulgados nesta segunda-feira pelo Ministério da Economia, em momento em que uma greve de trabalhadores portuários na Argentina afeta o escoamento do principal fornecedor do cereal aos moinhos brasileiros.

Até a quarta semana deste mês, as importações de trigo e centeio não moídos pelo Brasil haviam atingido cerca de 237 mil toneladas, ante 650 mil toneladas em dezembro completo de 2019, segundo os dados do ministério.

Uma greve de trabalhadores nos portos atrasou o carregamento de diversos tipos de grãos em mais de 140 navios na Argentina, um dos maiores fornecedores mundiais de alimentos, disse nesta segunda-feira a câmara das empresas agroexportadoras CIARA-CEC.

Fonte : *Extra Online*
Data : 28/12/2020



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

CÂMARA PODE VOTAR MARCO DE GERAÇÃO DISTRIBUÍDA JÁ EM FEVEREIRO, DIZ RELATOR

Por Larissa Fafá - 28 de dezembro de 2020 - Em Solar, Transição energética

BRASÍLIA | A expectativa do relator do PL 5829/19, Lafayette Andrada (Republicanos/MG), é que o projeto que cria um novo marco regulatório para a geração distribuída esteja pronto para entrar na pauta da Câmara já em fevereiro.

O deputado garante que o substitutivo do texto atual, de autoria do presidente da Comissão de Minas e Energia, Silas Câmara (Republicanos/AM), será disponibilizado em janeiro.

"Não sei se vamos ter sessões em janeiro, mas queremos votar logo no início do ano, em fevereiro. Se tiver sessão em janeiro, votamos antes", explicou.

A entrevista completa foi antecipada aos assinantes do político epbr, serviço premium de informação da agência epbr.

Veja como deve ficar o detalhamento do substitutivo:

- Na geração remota para alto consumo: fim dos descontos para novos sistemas sem transição. Nesse modelo, a energia é gerada fora do local de consumo.
- Para a geração local, com apenas uma unidade de consumo, e para compartilhada residencial: pagam 10% da tarifa de distribuição e encargos, até atingir 100% em dez anos;
- E na geração compartilhada comercial: começam pagando 50%, chegando a 100% em dez anos;

O presidente da Câmara, Rodrigo Maia, tinha sinalizado que colocaria o PL em votação ainda neste ano, mas a matéria ficou em segundo plano. Nos bastidores, o texto de Andrada agrada ao presidente da Câmara pela responsabilidade fiscal de retirada dos subsídios.

Andrada avalia que a disputa pela presidência da Câmara, que deve monopolizar o meio político até o início da próxima legislatura, não irá afetar a tramitação do projeto. “Não tem a ver com essa ou aquela presidência, é um tema técnico e importante para o Brasil”, defendeu.

No início deste ano, o discurso contra uma ‘taxação do sol’ arregimentou vários parlamentares e culminou na interferência do presidente da República na decisão da Aneel de rever as regras para o setor.

O relator acredita que a reação de deputados pode se repetir, mas tenta antecipar discussões com entidades de geração distribuída para evitar uma movimentação que impossibilite a tramitação do projeto.

“Já estamos buscando o consenso das associações e não só a da solar, mas também biomassa e PCHs”, afirmou Andrada.

A urgência da matéria foi aprovada pelos deputados na primeira metade de dezembro, cerca de um mês após o Tribunal de Contas da União (TCU) determinar à Aneel um plano para a retirada de subsídios para geração distribuída.

Pela redação atual, o PL garante desconto de 100% para encargos e tarifas de uso dos sistemas de transmissão e distribuição de micro e mini geradores de energia elétrica – que tem em sua maior parte o uso da energia solar fotovoltaica como fonte.

A nova versão deve ser semelhante a que já foi divulgada pelo deputado no ano passado e também cogitada no Código Brasileiro de Energia Elétrica: a isenção das tarifas para quem instalar os sistemas até um determinado prazo e, após o período, um sistema de transição para diferentes grupos.

Também deve prever a diferenciação da GD compartilhada comercial e residencial, que poderia ser criada para atender um conjunto de casas ou prédios.

Com isso, todos os micro e minigeradores pagarão, em algum momento, o encargo chamado de Fio B. Os prazos devem ser reajustados em comparação com a proposta já divulgada pelo deputado.

Diretrizes para políticas públicas

O governo publicou nesta segunda (28) resolução do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) que estabelece como de interesse da política energética nacional as políticas públicas para microgeração e minigeração distribuída. As políticas precisam prever acesso não discriminatório do consumidor às redes das distribuidoras e gradualidade na transição das regras, com estabelecimento de estágios intermediários para o aprimoramento das regras.

A resolução do CNPE também prevê gradualidade na transição das regras, com estabelecimento de estágios intermediários para o aprimoramento.

Tamanho do mercado

No cenário de referência da versão preliminar do Plano Decenal de Energia (PDE) 2030, elaborado pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE), a geração distribuída (20 GW, 83% solar) será o principal mercado para aumento da capacidade instalada, seguida de eólicas (16 GW, 73% a ser contratado) e térmicas a gás natural (15GW, 69% a ser contratado).

O documento está em consulta pública até meados de janeiro.

Entenda a polêmica

Em outubro de 2019, a Aneel abriu consulta pública para rever as regras que tratam da geração distribuída, modalidade na qual os consumidores também podem gerar a própria energia elétrica em suas residências, geralmente por meio de painéis solares ou outra solução com fontes renováveis. A revisão da REN 482 pretende alterar a regra de compensação da geração distribuída, o que na visão dos ministérios da Economia e de Minas e Energia, é necessário para reduzir o subsídio do setor.

O tema é tratado por críticos como uma tentativa da Aneel em “taxar o sol”, em especial nas redes sociais – forma como Jair Bolsonaro também se refere ao assunto.

A Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar) avaliou que a proposta pode provocar um retrocesso no setor e reduzir em mais de 60% a economia promovida por pequenos projetos de geração distribuída. Entidade estimou que a medida é um passo contra o desenvolvimento do mercado de geração distribuída, que alcançava 146 mil (0,18%) dos mais de 84,2 milhões de consumidores cativos brasileiros.

Um mês depois, o superintendente de Regulação dos Serviços de Distribuição da Aneel, Carlos Calixto Mattar, afirmou que em 2021 os subsídios à geração distribuída custarão na conta de luz de todos os brasileiros R\$ 1 bilhão, o mesmo valor do subsídio praticado na tarifa da população de baixa renda do Nordeste.

Mattar defendeu a proposta da Aneel de reduzir o subsídio. Segundo a agência, em 2027 o custo dos subsídios à geração distribuída subirá para R\$ 4 bilhões.

Em janeiro deste ano, o presidente Jair Bolsonaro entrou na discussão e afirmou que um acordo com os presidentes da Câmara, Rodrigo Maia, e do Senado, Davi Alcolumbre, vai garantir a tramitação de um projeto de lei nas duas Casas proibindo a taxaço da energia solar fotovoltaica no país.

A afirmação veio depois de o Ministério da Economia enviar contribuição para a consulta pública realizada pela agência apoiando a proposta da Aneel de revisão das regras da geração distribuída. Bolsonaro prometeu urgência para a votação dos projetos.

Bolsonaro tem repetido que não haverá “taxação do sol” durante o seu governo. Embora tenha ressaltado que as agências reguladoras são independentes e importantes para o país, chegou a reafirmar em setembro deste ano que não deixará o “fantasma” da “taxação do sol” voltar.

“Conversando com o ministro [Bento Albuquerque] e com o presidente da Aneel [André Pepitone] chegou-se a conclusão de que até 2022, quando nós estivermos no governo, não será colocada em prática. Não haverá taxaço do sol”, disse.

Em novembro, Tribunal de Contas da União (TCU) decidiu que a Aneel tem até 90 dias para apresentar um plano de ação ao tribunal para acabar com a diferenciação tarifária dos consumidores de geração distribuída.

Os magistrados entenderam a diferenciação de tarifa como um subsídio cruzado, já que repassa custos e encargos do setor de forma desigual aos consumidores e onera quem não aderiu ao sistema.

Em agosto do ano passado, a epbr discutiu – durante a série Diálogos da Transição – estratégias para desenvolvimento do mercado de geração distribuída no Brasil.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 28/12/2020

GOVERNO CRIA O PROMAR, QUE TERÁ COMO FOCO AUMENTO DO FATOR DE RECUPERAÇÃO

Por epbr - 28 de dezembro de 2020 - Em Mercado, Mercado offshore, Projetos

O governo publicou nesta segunda (28) no Diário Oficial da União a resolução do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) que cria o Programa de Revitalização e Incentivo à Produção de Campos Marítimos (Promar). O programa terá como foco a revitalização dos campos maduros offshore com o objetivo de extensão da sua vida útil, aumento do fator de recuperação, continuidade no pagamento das participações governamentais, geração de empregos e manutenção da indústria de bens e serviços locais.

Os objetivos do Promar

- Extensão da sua vida útil
- Aumento do fator de recuperação
- Continuidade no pagamento das participações governamentais
- Geração de empregos
- Manutenção da indústria de bens e serviços locais.

Para começar a operar, o governo precisa ainda nomear os integrantes do programa. A partir daí, os membros terão 180 dias, podendo ser renovado por mais 180 dias, para propor medidas que melhorem as condições de aproveitamento econômico de acumulações de petróleo e gás natural em mar, consideradas como de economicidade marginal.

O Ministério de Minas e Energia vai levantar com a indústria e órgãos governamentais pertinentes, as principais oportunidades de aprimoramento legal e regulatório para atingir os objetivos do programa.

No último dia 16, durante o Circuito Brasil, promovido pela Onip (Organização Nacional da Indústria do Petróleo) e ABPIP (Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Petróleo e Gás), com o apoio da Firjan, o secretário de Petróleo e Gás do MME, José Mauro Ferreira, afirmou que o programa será oficialmente lançado em fevereiro, no município de Macaé, no norte do Rio de Janeiro.

Reate será modelo

O Promar terá como modelo o Programa de Revitalização da Atividade de Exploração e Produção de Petróleo e Gás Natural em Áreas Terrestres (Reate), criado em 2017, no governo de Michel Temer, e continuado no Reate 2020. Os estudos da ANP e as diretrizes propostas pelo Ministério de Minas e Energia entraram em consulta pública por 30 dias.

O governo pretende ofertar blocos de grande extensão em terra, com até 36 mil km², além reduzir custos e barreiras de entrada para contratação de áreas de exploração. As propostas são resultado do Reate, o Programa de Revitalização da Atividade de Exploração e Produção de Petróleo e Gás Natural em Áreas Terrestres.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 28/12/2020

DISTRIBUIDORAS QUEREM SUSPENDER VENDA DAS REFINARIAS NO CADE

Por epbr - 28 de dezembro de 2020 - Em Combustíveis, Fusões e Aquisições



<https://846928.smushcdn.com/1787860/wp-content/uploads/2020/07/rlam-360x180.jpg?lossy=1&strip=1&webp=1>

Distribuidoras regionais de combustíveis representadas pela Brasilcom pediram a suspensão da venda das refinarias da Petrobras no Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). As empresas alegam que há risco de concentração dos mercados atendidos pelas unidades, o que

prejudicaria as empresas de menor porte do segmento de distribuição.

A medida tem apoio do Jean-Paul Prates (PT/RN), presidente da Frente Parlamentar Mista em Defesa da Petrobras, e da Federação Única dos Petroleiros (FUP), que reforçou nesta segunda (28) a oposição à venda das refinarias da Petrobras.

No entendimento da Brasilcom, faltam regras para garantir que a transição na operação das refinarias preserve a competitividade das distribuidoras de menor porte. O temor é que o mercado fique fechado apenas para os novos donos das refinarias e da infraestrutura necessária para movimentar os combustíveis, por exemplo.

“Este conselho [Cade] deve promover um amplo debate, fundado na atualização dos estudos originais de fluxos logísticos supra citados e nas simulações das condições logísticas que advirão do desinvestimento das unidades de refino da Petrobras e de seus acessórios logísticos, visando efetivamente comprovar ou não a possibilidade da formação de monopólios regionais em substituição ao atual monopólio nacional da Petrobras”, afirma a Brasilcom no ofício.

“Originalmente, a Brasilcom acreditava que a venda seria um bom negócio para os seus filiados. Entretanto, se viu surpreendida com a incapacidade do governo em garantir que não se formem monopólios privados a partir da venda dos oito ativos”, afirmou a FUP, em nota.

As preocupações são conhecidas do mercado. No início do ano, um estudo encomendado pela Brasilcom à PUC Rio conclui que há risco de formação de monopólios regionais, especialmente no caso de verticalização das refinarias.

A Brasilcom representa 46 distribuidoras regionais de combustíveis, mas as maiores empresas do setor, a BR Distribuidora e a Raízen, não fazem parte da associação.

Ao aprovar a proposta da Petrobras para a venda de oito refinarias, o Cade encerrou o processo administrativo que tratava da concentração do mercado de combustíveis e eventuais abusos da Petrobras como agente dominante do setor. Para mitigar o risco de concentração, o acordo inclui a proibição da venda de refinarias que disputam os mesmos mercados regionais para um único dono.

O mesmo grupo não poderá comprar a Rlam (Bahia) e a Rnest (Pernambuco); a Repar (Paraná) e a Refap (Rio Grande do Sul); ou a Regap (Minas Gerais) e a Rlam. O acordo não implica em uma aprovação automática da venda das refinarias, que deverão ser analisadas caso a caso pelo Cade.

A Rlam é a refinaria em fase mais avançada de venda, com a negociação com o fundo Mubadala. A Petrobras pretende concluir a venda das oito refinarias em 2021, como parte da sua estratégia de concentração das atividades na região Sudeste do país, onde opera os campos do pré-sal.

*Fonte : Agência EPBR de Notícias
Data : 28/12/2020*

PERENCO PLANEJA INVESTIMENTOS DE ATÉ US\$ 200 MILHÕES NA BACIA DE CAMPOS

Por epbr - 28 de dezembro de 2020 - Em Mercado, Mercado offshore, Projetos

A Perenco pretende investir até US\$ 200 milhões nos campos Pargo, Carapeba e Vermelho, em águas rasas da Bacia de Campos. As áreas maduras foram compradas da Petrobras em 2019 e estão atualmente em revitalização.

A expectativa é que os investimentos, que incluem a recuperação operacional do duto que escoar petróleo de Carapeba até Pargo, ampliem a produção das áreas para algo entre 15 mil barris por dia e 20 mil barris por dia de petróleo. Com isso, a empresa já está pleiteando na Agência Nacional do Petróleo (ANP) a extensão da vida útil dos campos até 2040.

“Quando uma empresa independente assume esses ativos o principal objetivo é a extensão da vida útil desses campos. A gente tem um pedido de plano de desenvolvimento em fase final de avaliação, no qual pleiteamos a extensão da concessão até 2040. Nossa intenção é recuperar a integridade do

ativo e algumas plataformas que estão hibernadas, aumentando a produção”, comentou Leonardo Caldas, diretor de Relações Institucionais da Perenco no Brasil, durante o BackStage Rio Oil & Gas.

A Perenco está estudando também o afretamento de um FSO (Floating storage and offloading) para armazenar a produção de petróleo e ganhar assim mais fôlego para a venda para o mercado nacional ou internacional. A empresa já foi, inclusive, procurada por um dos players que negocia a compra de refinarias da Petrobras.

Pioneirismo

Leonardo Caldas defende que precisam ser feitos aprimoramentos no processo de cessão dos campos maduros no país, o que pode acelerar a venda dos ativos da Petrobras e aumentar a atratividade de projetos de revitalização nas bacias maduras.

“A Perenco sentiu na pele o pioneirismo, fomos a primeira transferência de ativos offshore, o polo de Pargo. Negociamos o ativo durante um bom tempo, assumimos a operação em outubro e logo depois a plataforma foi fechada. É o preço do pioneirismo. As adequações precisam ser conduzidas durante o processo de cessão, é importante o envolvimento dos órgãos públicos e privados para entender melhor o processo de transferência do ativo. Há um esforço regulatório e legislativo para que o Brasil seja visto como um país atrativo para investimento”, comentou.

Polo Pargo

A Perenco fechou em outubro de 2019 a aquisição dos 100% dos campos de Pargo, Carapeba e Vermelho, localizados em águas rasas da Bacia de Campo. O negócio foi concluído o pagamento de cerca de US\$ 324 milhões para a Petrobras, que se somam aos US\$ 74 milhões pagos na assinatura dos contratos.

O campo de Pargo foi descoberto em 1975 e os campos de Carapeba e Vermelho em 1982 tendo sua produção se iniciado em 1988. Essas concessões foram outorgadas à Petrobras em 1998 na chamada Rodada Zero de licitações.

O sistema de produção desses campos é integrado e consiste em sete plataformas do tipo jaqueta fixa.

Promar

O governo publicou no Diário Oficial da União a resolução do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) que cria o Programa de Revitalização e Incentivo à Produção de Campos Marítimos (Promar). O programa terá como foco a revitalização dos campos maduros offshore com o objetivo de extensão da sua vida útil, aumento do fator de recuperação, continuidade no pagamento das participações governamentais, geração de empregos e manutenção da indústria de bens e serviços locais.

Para começar a operar, o governo precisa ainda nomear os integrantes do programa. A partir daí, os membros terão 180, podendo ser renovado por mais 180 dias, para propor medidas que melhorem as condições de aproveitamento econômico de acumulações de petróleo e gás natural em mar, consideradas como de economicidade marginal.

O Promar terá como modelo o Programa de Revitalização da Atividade de Exploração e Produção de Petróleo e Gás Natural em Áreas Terrestres (Reate), criado em 2017, no governo de Michel Temer, e continuado no Reate 2020. Os estudos da ANP e as diretrizes propostas pelo Ministério de Minas e Energia entraram em consulta pública por 30 dias.

O governo pretende ofertar blocos de grande extensão em terra, com até 36 mil km², além reduzir custos e barreiras de entrada para contratação de áreas de exploração. As propostas são resultado do Reate, o Programa de Revitalização da Atividade de Exploração e Produção de Petróleo e Gás Natural em Áreas Terrestres.

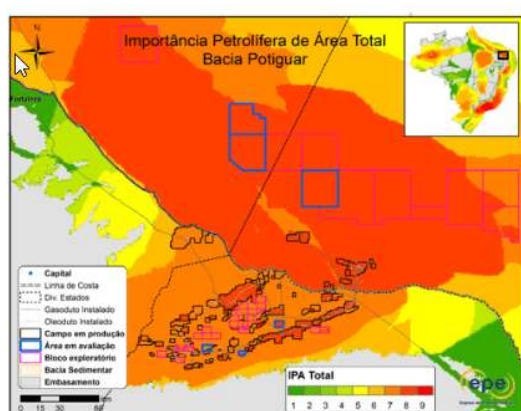
Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 28/12/2020

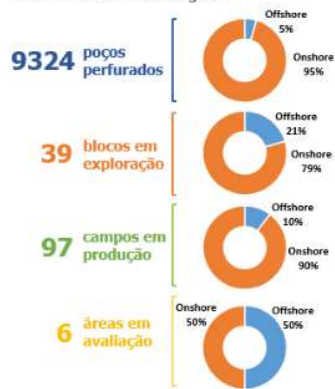
SENSO DE URGÊNCIA NECESSÁRIOS NOS ACESSOS PARA INFRAESTRUTURAS DE GÁS, POR LARISSA DANTAS E ERICK DINIZ

Por eptr - 28 de dezembro de 2020 - Em Artigos e opinião, Mercado de gás, Petróleo e gás - Por Erick Diniz e Larissa Dantas

Com o teaser de venda de ativos da Petrobras no polo Potiguar, o segmento de produção e exploração onshore na bacia Potiguar começou a receber novos atores. A cessão de direitos de exploração relativos a campos maduros e marginais da Petrobras e ciclo de oferta permanente foram fundamentais, uma vez que produtores independentes, empresas de pequeno e médio porte da indústria de petróleo e gás brasileira, viram uma oportunidade de ampliar os seus negócios e expandir a produção.



Atividades na Bacia Potiguar



<https://846928.smushcdn.com/1787860/wp-content/uploads/2020/12/figura-1.png?lossy=1&strip=1&webp=1>

Detalhamento das atividades na Bacia Potiguar. Fonte: EPE

pioneiras que já operam há algum tempo na bacia e mais recentemente juntou-se a Potiguar E&P sendo a pioneira nesta nova fase, na medida em que aplicou cerca de US\$ 384 milhões para arrematar campos do polo Riacho da Forquilha. A nível produtivo, o início das atividades em Riacho da Forquilha em 10 dezembro de 2019 rendeu cerca de 22% no incremento da produção para o grupo, em termos quantitativos, houve um aumento de 3,7 mil barris por dia para 4,5 mil barris por dia.

Do ponto de vista do Estado, a cadeia produtiva de petróleo e gás potiguar representa 45% do PIB (da indústria), conforme levantamento da Federação das Indústria do Rio Grande do Norte (FIERN), o que gerou um repasse de R\$ 36,8 milhões para o estado na forma de royalties, não obstante as contribuições direcionadas aos municípios produtores.

Diante disso, a temática do Novo Mercado de Gás não pode ser esquecida, uma vez que se pretende desverticalizar os elos dessa indústria e para que esta desverticalização ocorra é de fato indispensável garantir o acesso não discriminatório a infraestruturas como, por exemplo, UPGN's com transparência na formação dos preços e com valores justos e adequados de forma que não comprometa a necessária competitividade deste fornecimento. Além disso, há de se relevar a implementação do plano de desinvestimentos da Petrobras em consonância com as diretrizes estabelecidas no Termo de Compromisso de Cessação de Prática (TCC) firmado com o CADE, de modo a permitir condições competitivas aos demais atores atuantes nesse segmento, vista a concentração de mercado nas mãos da referida empresa.

Tal concentração é emblemática no caso do RN, na medida em que tanto as empresas adquirentes de poços maduros e marginais, como outros produtores da região ainda não tem acesso a Unidade de processamento de gás natural localizada em Guamaré, cuja titularidade é da Petrobras apesar do acesso ser garantido pelo TCC firmado com o CADE. Nesse contexto, a atuação da Governadora do Estado – Profª. Fátima Bezerra – em visitas presenciais tanto ao diretor geral da ANP em 09.11.2020, como ao Presidente do CADE em 01.12.2020 (além de outra virtual em 15.12.2020) tem se mostrado fundamental para reversão desse cenário.

A governadora argumentou pela necessidade de preços justos quanto ao acesso, de modo a favorecer a concorrência e os consumidores finais, especialmente no segmento industrial e veicular (GNV). Para tanto, ela reiterou a imprescindibilidade de celeridade no acesso de terceiros ao referido

ativo, para que se possa aumentar a produção e reduzir os preços ao consumidor final. O senso de urgência não pode ser deixado de lado neste assunto.

De todo modo, Magda Chambriard coloca que a passagem do monopólio estatal para um cenário de plena concorrência não é corriqueiro, o que é fato mas todos os gargalos estão sendo desconstruídos, através de leis específicas, entendimentos tributários, dentre outras ações, mas que, notadamente no âmbito de atuação da ANP já estão bem encaminhadas e sendo processadas em fast track, como bem se posicionou o então diretor-geral interino da ANP – Raphael Moura – em despacho recente.

Nesse contexto, a abertura de mercado de gás do RN pode se mostrar um marco inicial para o País, por conta, da pluralidade de atores que adentraram recentemente no segmento de exploração e produção, e o fato de UPGN de Guimarães estar em processo de fast track especialmente para acesso de terceiros, deverá se tornar um modelo (leading case) para as outras UPGN's e demais infraestrutura de escoamento de produção para outras bacias do Brasil.

A farta discussão sobre o tema do novo mercado de gás deixa clara a percepção geral de que a desverticalização da cadeia de gás e o exercício de livre competição, nos seus diferentes elos, podem de fato contribuir para a redução do preço ao consumidor final”, comenta Magda Chambriard, ex diretora-geral da ANP.

Desse modo, poderá se verificar os impactos competitivos das medidas postas tanto pelo REATE, como pelo novo mercado de gás e verificar se há, de fato, redução de preços ao consumidor final e nesse particular muito importante que esse acesso a UPGN tenha preço justo e adequado sobre pena de prejudicar esse que é um do factível objetivo do Ministério da Economia, já reiterado diversas vezes pelo seu titular ministro Paulo Guedes.

Por tudo isso, as temáticas tanto da celeridade do acesso a UPGN de Guimarães, como da determinação de um preço justo devem ser endereçadas. No ofício nº 13 de 2020 da ANP, reforçou-se a expectativa de que fosse apresentada uma proposta de preço justo pelo processamento de gás na UPGN, de modo que os serviços estivessem efetivamente disponibilizados aos produtores a partir do mês de abril de 2021. Diante disso, o presidente do Cade afirmou ao Governo do RN que até 31 de dezembro de 2020 a Petrobras apresentaria uma metodologia de preços para acesso ao referido ativo.

Quanto as inseguranças jurídicas e operacionais que persistem, a exemplo:

- da necessidade de regulamentação do modelo de entrada e saída a UPGN,
- o acesso ao transporte e
- o modelo do pagamento do ICMS com a pluralidade atores utilizando a infraestrutura, já estão devidamente encaminhadas pois tais situações poderão ser alvo de disposições regulatórias transitórias, com o intuito de não constituírem óbices para o acesso, como posto pelo Diretor Geral da ANP em reunião com os interessados na data de 9 de dezembro de 2020

Nesse contexto, não há de se negar a capacidade da produção onshore no RN, de modo que o potencial de desenvolvimento econômico, com a criação de emprego e o aumento do recolhimento de participações governamentais, fomentou a criação do Fórum Potiguar de Petróleo e Gás, cujo objetivo seria de contribuir para a retomada do setor na região, ao garantir segurança e informações acerca do potencial do estado para empresas.

Quanto as expectativas no pós acesso a UPGN, prevê-se a possibilidade do aumento da produção no RN em 170 % e barateamento dos custos da molécula de gás natural em até 30%. No caso da empresa Potigás – Companhia Distribuidora de Gás Natural Canalizado no RN – tal acesso possibilitará que ela distribua gás tratado, produzido por empresas que já atuam na produção e exploração no onshore do RN e, assim, poderá acarretar um preço mais competitivo para sua carteira de clientes que engloba, atualmente, cerca de 28.000 pessoas físicas e jurídicas, desde condomínios residenciais, restaurantes, postos de combustíveis, hotéis, pousadas e grandes

indústrias, por isso, não há se negar o impacto econômico e social da celeridade do acesso a UPGN e razoabilidade dos preços para tanto.



<https://846928.smushcdn.com/1787860/wp-content/uploads/2020/12/Figura-2.png?lossy=1&strip=1&webp=1>

Produção potencial de gás natural na Bacia Potiguar (milhões m³ por dia). Fonte: EPE

Nas palavras do presidente Marcelo Magalhães da Petroreconcavo, em evento público, no início do ano – grupo do qual a Potiguar E&P faz parte – a aquisição do campo maduro Riacho da Forquilha no RN permite que seu negócio tenha condições de cobrar entre US\$ 4 e US\$ 4,5 por milhão de BTU (unidade térmica britânica) pela molécula de gás natural, ao passo que a Petrobras começou o ano de 2020

comercializando a mesma ao preço de US\$ 7. Para tanto, o acesso a UPGN de Guamaré é imprescindível e, por isso, a tempestividade do acesso e razoabilidade dos preços são temas inevitáveis.

Larissa Dantas é Engenheira Civil e Advogada. Atual CEO da Potigás (Companhia Distribuidora de Gás Natural Canalizado do RN). Caríssima no Projeto CARO

Erick Diniz é mestrando pela FGV Direito Rio com Intercâmbio Acadêmico pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE). Advogado. Participante Classificado no Projeto Caro.

REFERÊNCIAS:

CHAMBRIARD, Magda. CUNHA, Paulo. O desenho do novo mercado de gás e termoeletricidade. FGV Energia. Caderno Opinião. Julho de 2020.

CHAMBRIARD, Magda. E o novo mercado de gás. Energia hoje. 2020. Disponível em <https://energiahoje.editorabrasilenergia.com.br/e-o-novo-mercado-de-gas/>. Acesso em 03 de dez. de 2020.

Jornal Tribuna do Norte. Mercado de gás natural sob risco. Caderno Economia. 25 de out. de 2020

Jornal Tribuna do Norte. Preço de acesso à UPGN sai este mês. Caderno Geral. 16 de dez. de 2020.

SANTOS, Daniela. O sucesso do novo modelo do gás natural depende da justa e adequada estrutura do preço da UPGN Guamaré. 05 de dez. De 2020. Disponível em <https://epbr.com.br/a-retomada-da-exploracao-de-petroleo-e-gas-no-rio-grande-do-norte/>. Acesso em 09 de dez de 2020

SEBRAE. Companhias investem mais de US\$ 580 milhões no onshore potiguar. Disponível em: <http://www.agenciasebrae.com.br/sites/asn/uf/NA/companhias-investem-mais-de-us-580-milhoes-no-onshore-potiguar,0fd5b99360df3710VgnVCM1000004c00210aRCRD>. Acesso em 08 de dez. De 2020

TRIBUNA DO NORTE. Governadora solicita agilidade ao CADE para buscar gás natural mais barato no RN. 01 de dez. de 2020. Disponível em: <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/governadora-solicita-agilidade-ao-cade-para-buscar-ga-s-natural-mais-barato-no-rn/496799>. Acesso em 20 de dez. de 2020.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 28/12/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO DO RIO PUBLICA DECRETO QUE AUTORIZA PRIVATIZAÇÃO DE CONCESSÕES DA CEDAE

Edital da licitação está previsto para ser publicado nesta terça-feira; 'marco histórico', celebra presidente da Firjan

Por Sérgio Matsuura



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24794200-759-250/FT1086A/652/x88412236_RIRIO-DE-JANEIRO-RJ-06-06-2020-RIO-LANCA-HOJE-EDITAL-DE-CONCESSAO-DA-CEDAE-LEILAO-E.jpg.pagespeed.ic.SvIxjyvVTL.jpg

Estação de tratamento do Guandu: edital deve sair nesta terça-feira Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

RIO - Em decreto publicado no Diário Oficial desta segunda-feira, o governador em exercício do Rio, Cláudio Castro, autorizou a abertura do processo licitatório para a concessão dos serviços de abastecimento de água e esgotamento sanitário, “sob a modalidade de concorrência internacional, a ser julgada pelo critério de maior oferta”.

O decreto dá prosseguimento à licitação de serviços hoje prestados pela Companhia Estadual de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro (Cedae), que ganhou força após a aprovação pelo Congresso do marco legal do saneamento básico, sancionado em julho. O edital está previsto para ser publicado nesta terça-feira.

— A publicação deste decreto é um marco histórico para o estado do Rio — afirmou o presidente da Firjan, Eduardo Eugenio Gouvêa Vieira. — Melhoria da saúde da população, defesa do meio ambiente, geração de postos de trabalho e redução da desigualdade. Esse programa de concessão reúne tudo isso.

Segundo o decreto, o objeto da licitação consiste na “área urbana das sedes municipais e respectivos distritos urbanos integrantes de cada um dos municípios inseridos nas quatro concessões a serem licitadas”, em referência aos quatro blocos geográficos definidos pelo BNDES para a licitação, que englobam 47 municípios.

O prazo para a concessão dos serviços será de até 35 anos, segundo o decreto. Pela modelagem elaborada pelo BNDES, os quatro blocos receberão R\$ 31 bilhões em investimentos, sendo a maior parte — R\$ 25 bilhões — nos primeiros 12 anos de contrato, para a universalização dos serviços de água e esgoto até 2033, como previsto pelo marco legal do saneamento.

Pelos cálculos da Firjan, esses investimentos terão efeito multiplicador de R\$ 42,7 bilhões na economia do estado, com a geração de 479 mil empregos diretos e indiretos, principalmente nos setores de construção civil, metalurgia, comércio, serviços e logística.

— Alguns segmentos serão beneficiados diretamente, mas os efeitos positivos da concessão serão sentidos por todos, principalmente pela população, que terá mais saúde e dignidade. Não é admissível que mais de 60% da população do estado não tenha esgoto tratado em pleno século XXI — disse Vieira.

No estado, cerca de 88% da população têm acesso a abastecimento de água, mas nem sempre com qualidade e regularidade, mas apenas 37% têm serviço de coleta de esgoto. Além do ganho em qualidade de vida, a universalização desses serviços terá enorme impacto ambiental. Apenas na Baía de Guanabara, 410 bilhões de litros de esgoto deixarão de ser despejados por ano.

— Há quantas décadas nós ouvimos promessas de uma Baía de Guanabara limpa? Agora, os concessionários serão obrigados, por contrato, a cumprir essa promessa — afirmou Vieira. — Imagina o impacto de uma Baía de Guanabara limpa para o Rio de Janeiro, em termos de serviço, de turismo, e na própria vida dos cariocas e fluminenses.

O edital ainda não foi publicado, mas o projeto elaborado pelo BNDES para a licitação prevê que a Cedae não será privatizada. Ela continuará sendo responsável pela água, que será vendida aos concessionários responsáveis pela distribuição. Em acordo fechado no início do mês, o preço por metro cúbico foi fixado em R\$ 1,70. O leilão prevê pagamento de R\$ 10,6 bilhões em outorga mínima, sendo que R\$ 8,5 bilhões ficam com o governo do estado.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 28/12/2020

INDÚSTRIA DO RIO RECUPERA 51% DOS EMPREGOS PERDIDOS NOS MESES MAIS AFETADOS PELA PANDEMIA

Setor perdeu 36 mil vagas de março a junho e abriu mais de 18 mil entre julho e novembro, mostra levantamento da Firjan

O Globo

RIO — A indústria fluminense recuperou, de julho a novembro, 51,3% dos postos de trabalho perdidos entre março e junho, meses mais afetados pelas medidas de combate à pandemia e pelas incertezas em relação à economia. É o que aponta levantamento divulgado nesta segunda-feira pela Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan), por meio da plataforma Retratos Regionais.

A análise do setor industrial, que contempla a indústria de transformação, extrativa, construção e os serviços industriais de utilidade pública, mostra que o setor manteve desempenho positivo em novembro e registrou o quinto mês consecutivo de contratações.

Foram 3.286 vagas abertas em novembro, com destaque para a construção civil, com 891 novos postos de trabalho; confecção de artigos do vestuário e acessórios, com mais 520; manutenção, reparação e instalação de máquinas e equipamentos (+462); e fabricação de produtos alimentícios (+347).

Com os dados divulgados hoje, a Firjan mostra que o setor perdeu 36 mil vagas de março a junho e abriu mais de 18 mil entre julho e novembro. No ano, o saldo é negativo, com quase 16 mil vagas fechadas.

Ainda de acordo com o estudo da Firjan, de julho a novembro, o comércio recuperou 67% dos postos de trabalho perdidos. Já o setor de serviços, que iniciou a retomada das contratações apenas em setembro, o percentual para o mesmo período é de 8%.

Dados divulgados nesta segunda-feira pela Fundação Getúlio Vargas mostram que a confiança da indústria voltou a crescer em dezembro, atingindo o maior patamar desde maio de 2010.

Com pandemia: Crise afeta negociação salarial e quase um terço dos reajustes fica abaixo da inflação

Mais vagas na capital

O estado do Rio de Janeiro apresentou o quarto mês consecutivo de criação de novos postos de trabalho formais em novembro: foram criadas 32.673 novas vagas, ultrapassando o resultado

acumulado em outubro (+16.089), setembro (+9.449) e agosto (+5.230). Nesses três meses, foram criados 30.768 novos empregos.

Todas as regiões do estado do Rio apresentaram saldo positivo de contratações, quando considerados todos os setores econômicos. O município do Rio concentrou as contratações, com 16.226 novas vagas abertas, seguido pela Baixada Fluminense, com 5.721 vagas; Leste Fluminense, com 5.302 novos postos; e Sul Fluminense, com 2.628 vagas abertas.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 28/12/2020

CONFIANÇA DA INDÚSTRIA SOBE EM DEZEMBRO E ATINGE O MAIOR PATAMAR DESDE MAIO DE 2010

Após atingir fundo do poço em abril, índice da FGV indica que setor está em 'conjuntura favorável', diz especialista. Mas estoques ainda estão baixos

*Por Eliane Oliveira**

RIO — A confiança da indústria voltou a subir em dezembro e atingiu o maior patamar desde maio de 2010. Segundo dados divulgados pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) nesta segunda-feira, o Índice de Confiança da Indústria (ICI) avançou 1,8 ponto neste mês, somando 114,9 pontos. Em maio de 2010, o índice marcou 116,1 pontos.

O ICI encerrou o quarto trimestre com média de 113,1 pontos, 14,7 pontos a mais do que a média do terceiro trimestre (98,4 pontos), acrescentou a FGV.

— O Índice de Confiança da Indústria de Transformação encerra o ano com um desempenho surpreendente e muito expressivo. Após atingir o fundo do poço em abril, a recuperação da confiança, impulsionada pelos Bens Intermediários, indica que o setor esteja em uma conjuntura favorável, com aceleração da demanda e estoques ainda em nível considerado baixo — afirmou Renata de Mello Franco, economista do Ibre/FGV.

De acordo com o levantamento, 12 dos 19 segmentos industriais pesquisados registraram aumento da confiança na leitura de dezembro, e 17 se encontram em nível acima de fevereiro deste ano, antes da pandemia.

Neste mês, houve melhora das avaliações dos empresários em relação à situação corrente e das expectativas mais otimistas para os próximos três e seis meses. O Índice de Situação Atual (ISA) e Índice de Expectativas (IE) avançaram 1,7 ponto, para 119,9 pontos e 109,6 pontos, respectivamente.

Como o resultado de dezembro, o ISA atingiu o maior valor da série histórica e o IE alcançou o maior patamar desde 2011.

O Nível de Utilização da Capacidade Instalada cedeu 0,4 ponto percentual, para 79,3%. Apesar do resultado negativo pelo segundo mês, a média do NUCI do quarto trimestre (79,6%) ficou 4,3 p.p. acima da média do terceiro trimestre (75,3%).

De acordo com Renata, o resultado de dezembro, apesar de positivo, confirma no entanto a tendência de desaceleração das taxas de crescimento dos indicadores tanto de momento atual quanto das perspectivas futuras.

— Apesar das expectativas em geral indicarem otimismo, a incerteza elevada, a falta de matérias primas, a elevação de preços e a cautela dos consumidores têm deixado os empresários cautelosos em relação ao segundo trimestre — acrescentou a economista.

Indústria perde o fôlego

A indústria brasileira vem perdendo fôlego e começou a mostrar sinais de acomodação. Depois da queda acentuada no início da pandemia e recuperação entre maio e julho, em outubro, o setor avançou 1,1% na comparação com setembro, puxado pela indústria automotiva, segundo o IBGE.

Foi a sexta alta consecutiva que levou o índice da indústria a ficar acima do patamar de fevereiro. Em setembro, a indústria já havia conseguido zerar as perdas da pandemia. Por outro lado, no acumulado do ano, o indicador está em terreno negativo (-6,3%). Em 12 meses, a queda é de 5,6%.

Escassez de insumos

O crescimento da indústria foi freado pela escassez de matéria-prima e a alta dos preços dos insumos. Papelão, plástico, alumínio e vidro estão em falta nas linhas de produção, segurando a expansão de muitos segmentos no momento em que a demanda começa a ressurgir.

Segundo levantamento da Confederação Nacional das Indústrias (CNI), em novembro, 75% das indústrias de transformação no país enfrentaram dificuldades para conseguir insumos. E 54% delas tiveram problemas para atender os clientes.

Ao comentar os dados, o diretor-executivo do Instituto de Estudos para o Desenvolvimento Industrial (Iedi), Julio Gomes de Almeida, afirma que a expectativa do empresariado brasileiro com relação a 2021 seria bastante positiva, não fossem dois fatores: a redução do consumo, causada pelo fim do auxílio emergencial, e as dúvidas sobre o que acontecerá com os insumos e matérias-primas, que estão mais caros e escassos.

Para o analista, o ideal seria se o fim do auxílio emergencial fosse decretado no momento em que o nível de emprego voltasse ao nível pré-pandemia, em fevereiro deste ano. Caso contrário, o poder de compra da população será reduzido.

O consumo também será impactado pelo aumento dos custos dos insumos industriais, o que se refletiria em alimentos, por exemplo. As famílias teriam de readequar seu orçamento para comprarem produtos básicos.

— O industrial brasileiro está animado hoje, mas tem muitas dúvidas sobre o que vai acontecer no ano que vem. Sua rentabilidade tende a ser bastante afetada, se o auxílio emergencial acabar sem que o emprego tenha voltado e em um momento em que pode faltar insumos e aumentar ainda mais os preços das matérias-primas — disse Almeida.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 28/12/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

EQUIPE DE GUEDES FAZ ABERTURA DO PAÍS PELAS 'BORDAS'

Por Lorena Rodrigues

Sem conseguir fazer a abertura comercial prometida, a equipe econômica de Paulo Guedes vem atuando "pelas bordas" e abrindo a economia brasileira para importações de forma silenciosa.

Brasília - Enquanto o corte geral de tarifas pretendido pelos liberais de Guedes não sai, a atuação vem se dando em três frentes: negação sistemática de pedidos de defesa comercial (que é a aplicação de sobretaxas à importação quando há indícios de concorrência desleal), redução de Imposto de Importação para produtos específicos e negociação de acordos comerciais.

Levantamento feito pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) a pedido do Estadão/Broadcast mostra que o número de novas medidas antidumping, adotadas contra produtos que são vendidos a preço menor do que o de exportação nos mercados internos, caiu de 17 em 2016 para zero neste ano.

O movimento acentua a tendência que vem se mostrando nos últimos anos – na última década, o Brasil reduziu as medidas adotadas em 54% enquanto o mundo aumentou em média 25% esse tipo de defesa.

Na avaliação do diretor de Desenvolvimento Industrial da CNI, Carlos Eduardo Abijaodi, enquanto o mundo tem se defendido cada vez mais de práticas desleais de mercado, o Brasil tem enfraquecido unilateralmente seu sistema de defesa comercial ao longo dos anos.

“As medidas antidumping buscam evitar prejuízos aos produtores nacionais por importações realizadas a preços abaixo dos praticados no mercado. Na prática, quando reduz o número dessas medidas justamente em um momento em que o mundo amplia, o Brasil deixa sua indústria à mercê de práticas desleais de mercado”, afirma.

Em 2019, de acordo com a CNI, o Brasil reduziu as taxas já aplicadas em medidas antidumping que estão em vigor em 29% das reanálises. Neste ano, 37% das revisões resultaram em redução de taxas. Esses cortes foram feitos em setores como em setores como borracha, papel, vestuário e calçados.

Segundo o Ministério da Economia, desde o início de 2019, “a avaliação de interesse público na aplicação das medidas de defesa comercial passa por representativo aprimoramento técnico e especialização”.

Tarifas

Desde a campanha, a promessa de Guedes era reduzir a tarifa média de importação. A ideia era cortar o imposto em um ponto porcentual no primeiro ano, dois no segundo, três no terceiro e quatro no quarto. Isso teria que ser feito em acordo com os outros países do Mercosul, já que a tarifa cobrada na importação de produtos é comum aos membros.

O ministro queria que a abertura ocorresse em paralelo a mudanças que dariam competitividade à economia brasileira, como a reforma tributária. Nenhuma das duas ações foi feita.

No último dia 18, o secretário de Comércio Exterior do Ministério da Economia, Roberto Fendt, disse que o governo precisa ter “juízo” na abertura econômica. “Há três décadas a produtividade do capital não cresce neste País. Então, a indústria tem medo de competir com lugares de produtividade alta”, comentou o secretário ao participar de encontro com representantes do agronegócio promovido pela Sociedade Nacional de Agricultura (SNA).

Enquanto isso, Guedes vem aproveitando o que chama de “janelas” para reduzir tributos pontualmente, sejam elas abertas por aumento no preço do produto no mercado interno – como no caso do arroz e da soja – ou por necessidade de agradar o presidente da República, Jair Bolsonaro – como nos jogos e revólveres. Neste último, a redução a zero da tarifa de importação acabou suspensa por decisão do ministro do Supremo Tribunal Federal, Edson Fachin.

Para o ex-secretário de Comércio Exterior e consultor Welber Barral, a abertura está mais lenta do que o imaginado pela equipe econômica. “Tem havido uma tendência de liberalização comercial, mas fazer a reforma econômica foi muito mais difícil do que a equipe econômica pensava. Na parte da abertura comercial, há um viés liberalizante, mas várias coisas ficaram paradas este ano por causa da pandemia, em que houve ainda o aumento do protecionismo”, completou.

A tarifa de importação cobrada em cada bem é comum em todo o Mercosul, mas há instrumentos no bloco que permitem fugir da regra geral, como questões emergenciais, desabastecimento e listas de exceção.

De acordo com dados do Ministério da Economia, no atual governo, foi reduzida a alíquota do Imposto de Importação de 9.678 produtos.

Entram nessa lista 480 produtos relacionados ao combate à pandemia do coronavírus, como medicamentos, álcool em gel, máscaras e luvas. “A lista tinha previsão inicial de vigência até setembro e foi prorrogada até o fim deste ano. O governo avalia uma nova prorrogação para o mecanismo”, segundo informou a pasta.

Além disso, foram feitas reduções por questões de desabastecimento, para a importação de bens de informática e de telecomunicações e dentro de regimes especiais de bens de informática e autopeças. Outras 150 reduções foram feitas na tarifa comum do Mercosul, em acordo com os outros países, sendo 122 produtos químicos.

Acordos

A terceira frente pretendida pela equipe de Guedes é talvez a que vem sendo conduzida de forma mais lenta: a negociação de acordos comerciais.

O acordo mais alardeado de todos, fechado no ano passado entre os países do Mercosul e os da União Europeia, acabou totalmente paralisado em 2020, em função da pandemia e das restrições de países europeus ao agravamento de questões ambientais brasileiras.

O Mercosul fechou ainda, no ano passado, um acordo com a Associação Europeia de Livre Comércio (EFTA), e o Brasil acordos automotivos com Argentina, Paraguai e México.

Neste ano, Brasil e Estados Unidos firmaram um acordo de facilitação comercial e o País também mantém conversas com Canadá, Coreia do Sul, Cingapura, Líbano e Israel. De acordo com o Ministério da Economia, há expectativa de novas frentes de negociação, ainda, com Indonésia, Vietnã, México e países da América Central e Caribe, além de “diálogos exploratórios” com Reino Unido, Índia e Japão.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 28/12/2020

PARA ESPECIALISTAS, DÉCADA DE 2020 TRARÁ MUNDO MENOS GLOBALIZADO

Por Cristiane Barbieri



https://economia.estadao.com.br/blogs/coluna-do-broad/wp-content/uploads/sites/431/2020/12/santos_27122_0201939.jpg

Cargas içadas no porto de Santos. FOTO: José Patrício/Estadão

Após quase 40 anos de aproximação comercial e financeira entre os países, a década de 2020 deve trazer um mundo menos globalizado. Economistas e analistas têm visto diferentes sinais nesse sentido, que vão dos EUA evitando assumir a liderança na busca por um mundo com menos fronteiras e barreiras à tentativa de

garantir maior soberania de cada nação, após a pandemia do coronavírus. Mas há muito mais no cardápio a reforçar o pêndulo rumo a um mundo mais fechado.

“Um dos principais movimentos que indicam a menor globalização nos próximos anos é o fato de os norte-americanos estarem menos interessados em serem os arquitetos multilaterais para o livre comércio”, diz Ian Bremmer, presidente e fundador do Grupo Eurasia, uma das maiores consultorias globais de política e economia. “É uma posição que ocuparam historicamente e cuja saída deixará grandes reflexos na economia global.”

Eleição apertada de Biden foi recado das urnas

A tendência já havia ficado clara na eleição de Donald Trump, levado à presidência dos EUA graças ao discurso voltado ao americano de classe baixa, pouco qualificado, que perdeu emprego e renda durante décadas de crescimento do país com acordos comerciais diversos. Com a vitória apertada de Joe Biden, a mensagem das urnas foi reforçada – e deve haver a busca por uma alternativa que atenda a esse eleitor, segundo o Wall Street Journal.

“Muitos americanos olham o livre comércio e pensam: ‘talvez o país tenha ficado mais rico, talvez as pessoas mais ricas tenham ficado mais ricas, mas nós não estamos ficando mais ricos. Não vamos apoiar o livre comércio’”, diz Bremmer. O coronavírus, que aumentou a desigualdade social, expondo mais os trabalhadores incapazes de desempenhar suas funções remotamente, só agravou essa tendência.

Democratas tendem a buscar nova via de globalização, com treinamento maior dos trabalhadores “O sentimento anti-establishment nos EUA, tanto de esquerda quanto de direita, está crescendo. Foi dessa maneira que tivemos Trump e (o candidato à presidência) Bernie Sanders”, diz ele. “Os EUA são hoje o país mais desigual e mais politicamente dividido entre todas as economias industriais e é parte da razão pela qual não querem mais liderar o mundo do jeito que fizeram.”

Entre as alternativas buscadas pelos norte-americanos, há na agenda democrata o treinamento massivo dos trabalhadores, para que enfrentem em condição de igualdade a disputa pelas melhores vagas. “Os norte-americanos estão assustados como o gap entre seus trabalhadores e os de outros países diminuiu e a alternativa agora é investir na qualificação”, afirma Rodrigo Zeidan, professor de finanças e economia da NYU em Xangai.

A missão não será fácil, mesmo para os EUA. Passa pela necessidade de maior orçamento – em um Senado que pode ser majoritariamente Republicano e impedir o plano do presidente eleito. Também há a dificuldade de a mão de obra sem treinamento ser gigantesca. “A última vez que isso ocorreu foi durante a Revolução Industrial no Reino Unido e duas gerações inteiras foram perdidas, até que as pessoas fossem habilitadas a fazerem novos trabalhos”, diz Bremmer.

Briga em torno do 5G e trabalho mais caro na China impulsionam mundo menos aberto Outro movimento que também indica a tendência à menor globalização é a guerra fria tecnológica entre EUA e China, por conta do 5G. Na área que responderá pela próxima revolução industrial, na qual a internet de altíssima velocidade dará a base para o salto de produção e inteligência das máquinas, os norte-americanos não querem compartilhar dados sensíveis de seu governo e empresas com seu maior concorrente comercial. “É um país comunista e totalitário e os EUA não querem que o governo chinês tenha acesso a dados que envolvam segurança nacional”, diz Bremmer.

Um terceiro ponto no sentido de um menor intercâmbio na próxima década diz respeito à redução da vantagem de se produzir na China e à maior automação. “Os trabalhadores chineses estão se tornando mais caros do que costumavam ser”, afirma ele. “Também não é preciso mais tantos trabalhadores quanto antigamente, o que vai levar à menor globalização na cadeia de suprimento em fábricas e serviços.”

Globalização não vai acabar

A mudança de trajetória, porém, não significa que a globalização vá acabar. “O movimento do fluxo financeiro irá continuar”, afirma Zeidan. “Não há qualquer movimento no sentido de controlá-lo.” Para ele, as principais mudanças acontecerão com pessoas e empresas – que perceberam ser desnecessárias muitas viagens e deslocamentos feitos até pouco antes da pandemia e descobriram a efetividade do trabalho remoto.

Os especialistas também não veem a China ocupando o lugar dos EUA nessa liderança pela globalização. “O projeto chinês é nacional e todo seu poderio é voltado ao consumo interno”, diz Zeidan. Além disso, ele afirma que os Estados Unidos continuarão sendo o centro de pesquisa e desenvolvimento do mundo, atraindo os principais cérebros, onde está a verdadeira criação de riqueza – ao contrário da China.

Para Bremmer, como a economia chinesa ainda é muito interligada à norte-americana, no momento em que os EUA se voltarem mais para seu mercado interno, o país asiático será bastante afetado. Todas as outras economias que negociam com a China, por sua vez, também sofrerão.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 28/12/2020

BRASIL-CHINA: ESTRATÉGIAS DE LONGO PRAZO

Estudo aponta caminhos para corrigir assimetria estratégica entre os dois países

Notas & Informações, O Estado de S.Paulo

“A China tem uma estratégia para o Brasil, mas o Brasil não tem uma estratégia para a China.” Este lugar comum no ambiente das relações sino-brasileiras reflete, por um lado, um contraste estrutural entre o modelo centralizado e dirigista chinês e uma república federativa e democrática, como o Brasil, e, por outro, certo comodismo e individualismo conjunturais dos brasileiros: a ascensão econômica da China coincidiu com o boom das commodities, e os setores produtivos brasileiros se concentraram em maximizar ganhos no comércio e investimentos.

Mas a China tem expandido sua influência muito além do comércio e investimento. Cada vez mais ela participa ativamente das instituições globais, e seu impacto potencial sobre os grandes vetores de crescimento do século 21, a integração dos serviços à indústria e a economia digital, é imenso.

Visando a corrigir a assimetria estratégica entre Brasil e China, o Conselho Empresarial Brasil-China (CEBC) encomendou à economista Tatiana Rosito, profunda conhecedora da China, onde representou o Brasil como diplomata, um estudo sobre uma Estratégia de Longo Prazo do Brasil para a China.

Qualquer estratégia ante um “capitalismo de Estado” – e um Estado ditatorial – deve ser capaz de distinguir, sem separar, e unir, sem confundir, interesses econômicos comuns e afinidades ou divergências políticas. “A crescente e emblemática inter-relação entre economia e segurança nacional oferece contornos institucionais à disputa China-EUA e ajuda a disseminá-la para o resto do mundo”, diagnostica Rosito. “É muito possível que se conviva com um decoupling em setores relacionados à segurança nacional ou tecnologias duais, em paralelo a uma continuada integração comercial e financeira da China com o mundo, especialmente na área de serviços.”

Como notou o embaixador Luiz Augusto de Castro Neves, a relação sino-americana, excetuada a disputa por hegemonia tecnológica, permanece positiva na maioria dos campos, sobretudo o econômico, comercial e financeiro. Assim, em contraste com o jogo de “soma zero” da guerra fria, no mundo contemporâneo globalizado e multipolarizado, em que interesses diversos se entrelaçam, “não se trata de alinhar-se a um ou outro lado”, mas de “identificar o interesse nacional e definir os objetivos estratégicos com vistas à sua consecução”.

No caso da relação sino-brasileira, dadas as suas complementaridades e assimetrias, Rosito entende que “a China desponta cada vez menos como competidora e ameaça e cada vez mais como referência e oportunidade”. Fortalecer a base dessa relação, o comércio agrícola, garantindo a devida centralidade e previsibilidade a seus aspectos comerciais, de sustentabilidade e segurança alimentar, é fundamental. Mas o Brasil não tem logrado implementar diversificação e agregação de valor à pauta das exportações.

O estudo aponta três caminhos: intensificar as relações com o mercado chinês (inclusive mediante o e-commerce) e a descoberta de novos nichos; adoção de tecnologias ou de partes das cadeias de produção que deixarão a China; e combinar importação de commodities industriais chinesas com agregação de valor para a exportação ou o consumo no Brasil. Uma agenda na área de infraestrutura, por sua vez, demandará soluções a desafios como a mitigação de assimetrias de informação, aproximação da matriz de riscos e criação de ambiente favorável.

Em meio a crescentes incertezas internacionais, a fluidez do diálogo político e as sinalizações claras aos investidores são desafios que não podem se restringir ao setor público, mas devem ser compartilhados pelo empresariado, universidades e terceiro setor. Se vencê-los se mostra um objetivo quase quimérico ante o governo de turno, as instituições da República e a sociedade civil estão aí para exercer seus freios e contrapesos. Ademais, esse governo passará: a relação entre as duas nações tem raízes profundas demais no passado, e perspectivas amplas demais de frutos no futuro, para que as políticas de Estado e estratégias de longo prazo sejam condicionadas por ele.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 28/12/2020

RECOMENDADA QUALIFICAÇÃO NO PPI DE PROJETOS DE RODOVIAS, PORTOS E AEROPORTOS

Resolução do Conselho do Programa de Parcerias e Investimentos (CPPI), publicada no Diário Oficial desta quinta-feira, recomenda a qualificação no âmbito do PPI e a inclusão no Programa Nacional de Desestatização (PND) de empreendimentos públicos federais dos setores de transporte rodoviário, portuário e aeroportuário.

No setor rodoviário, o CPPI opinou favoravelmente para a qualificação no âmbito do PPI dos seguintes empreendimentos: BR-414/GO, do entroncamento com a BR-080/GO-230(A)/324 (Dois Irmãos/GO) até o entroncamento com a BR-153/GO-222/330 (Anápolis/GO), com extensão de 139,6 km; BR-080/GO, do entroncamento com a BR-414/GO-230(B) (Assunção de Goiás/GO) até o entroncamento com a BR-153(A)/GO-342(B), com extensão de 87,0 km; BR-101/RJ, do entroncamento com a BR-465/RJ até a divisa entre os estados de Rio de Janeiro e São Paulo, com extensão de 218,2 km; BR-101/SP, da divisa entre os estados de Rio de Janeiro e São Paulo até Praia Grande, em Ubatuba/SP, com extensão de 52,1 km; BR-116/MG, do entroncamento com a BR-381/451(B) (Viaduto do Contorno de Governador Valadares) até a divisa entre os Estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro (Além Paraíba/MG), com extensão de 409,6 km; BR-116/RJ, do entroncamento com a BR-101 (B) (Trevo das Margaridas) até o entroncamento com a BR-465/RJ, com extensão de 46,6 km; BR-465/RJ, do entroncamento com a BR-116/RJ até o entroncamento com a BR-101(A), com extensão de 22,8 km; BR-493/RJ (1º segmento), do entroncamento com a BR-101 (Manilha/RJ) até o entroncamento com a BR-116(A) (Santa Guilhermina/RJ), com extensão de 26,0 km; BR-493/RJ (2º segmento), do entroncamento com a BR-040/116(B) até o Porto de Itaguaí/RJ, com extensão de 75,6 km; BR-040/MG, da entrada antiga da União e Indústria (Barreira do Triunfo) até o entroncamento com a MG-353(A) acesso para Juiz de Fora/MG, com extensão de 25,6 km; Variante da BR-040/RJ, do Entr. BR-040 (FNM) (Entr. Pista Direita) até o Entr. BR-040 (Ponte s/ Rio da Cidade), com extensão de 38,3 km; e BR-495/RJ, de Teresópolis/RJ até o entroncamento com a BR-040 (Itaipava/RJ), com extensão de 31,2 km.

Também recomendou a inclusão no PND do trecho de rodovia federal Variante da BR040/RJ, do Entr. BR-040 (FNM) (Entr. Pista Direita) até o Entr. BR-040 (Ponte s/ Rio da Cidade), com extensão de 38,3 km. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) ficará responsável por promover e acompanhar os procedimentos licitatórios do processo de desestatização e o Ministério da Infraestrutura responsável pela condução e pela aprovação dos estudos, projetos, levantamentos ou investigações que subsidiarão a modelagem das medidas de desestatização.

Para o setor portuário, o CPPI está recomendando a qualificação no âmbito do PPI os seguintes empreendimentos: Terminal PEL01, no Porto de Pelotas/RS, dedicado à exploração de empreendimento para a movimentação e armazenagem de carga geral; Terminal VDC10A, no Porto do Vila do Conde/PA, dedicado à exploração de empreendimento para a movimentação e armazenagem de graneis líquidos; Terminal MAC14, no Porto do Maceió/AL, dedicado à exploração de empreendimento voltado à movimentação e armazenagem de carga geral; Terminal SUA07, no Porto de Suape/PE, dedicado à exploração de empreendimento para a movimentação e armazenagem de graneis sólidos, especialmente açúcar; e Terminal STS11, no Porto de Santos/SP, dedicado à exploração de empreendimento para a movimentação e armazenagem de graneis sólidos.



O conselho também recomenda a qualificação no âmbito do PPI e inclusão no PND da Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA) e os Portos Organizados de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus, bem como os serviços públicos portuários a estes relacionados, para fins de estudos de desestatização.

E no setor aeroportuário, o conselho recomendou a qualificação no âmbito do PPI e inclusão no PND dos seguintes empreendimentos: Aeroporto Santos Dumont, no Rio; Aeroporto Ten. Cel. Av. César Bombonato, em Uberlândia (MG); Aeroporto Mário Ribeiro, em Montes Claros (MG); Aeroporto de Jacarepaguá/RJ – Roberto Marinho, no Rio; Aeroporto Mário de Almeida Franco, em Uberaba (MG); Aeroporto Internacional de Belém/Val de Cans/Júlio Cezar Ribeiro, em Belém (PA); Aeroporto Internacional Alberto Alcolumbre, em Macapá (AP); Aeroporto Maestro Wilson Fonseca, em Santarém (PA); Aeroporto João Correa da Rocha, em Marabá (PA); Aeroporto Carajás, em Parauapebas (PA); Aeroporto de Altamira, em Altamira (PA); Aeroporto de Congonhas, em São Paulo; Aeroporto de Campo Grande, em Campo Grande (MS); Aeroporto Campo de Marte, em São Paulo; Aeroporto de Corumbá, em Corumbá (MS); e Aeroporto Internacional de Ponta Porã, em Ponta Porã (MS).

Segundo a resolução, os “estudos necessários poderão considerar a integração e interação com outros modos de transporte com vistas a identificar efeitos potenciais das externalidades para concessão dos empreendimentos, conjunta ou separadamente”.

O conselho recomendou ainda a qualificação no âmbito do PPI e inclusão no PND dos empreendimentos do setor aeroportuários localizados no Amazonas: Aeroporto de Parintins; Aeroporto de Carauari; Aeroporto de Coari; Aeroporto de Eirunepé; Aeroporto de São Gabriel da Cachoeira; Aeroporto de Barcelos; Aeroporto de Lábrea; e Aeroporto de Maués.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 28/12/2020

BOLSONARO ASSINA DECRETO QUE CRIA SUA PRIMEIRA ESTATAL

Por Emily Behnke

O presidente Jair Bolsonaro assinou, na véspera do Natal, decreto de criação da primeira estatal do seu governo, a NAV Brasil Serviços de Navegação Aérea, responsável pelo controle do espaço aéreo do País. É a primeira empresa pública criada pela União desde 2013, quando a ex-presidente Dilma Rousseff criou a Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias (ABGF).

O decreto foi publicado em edição extra do Diário Oficial da União (DOU) na quinta-feira, 24. A norma formaliza a criação da estatal, que já havia sido aprovada pelo Congresso. Em novembro de 2019, Bolsonaro sancionou a lei que permitia a criação da empresa. Ligada ao Ministério da Defesa, a NAV Brasil foi instituída por meio de medida provisória editada no governo Michel Temer, no fim de 2018.

A criação da estatal representa uma vitória da ala militar do governo frente a uma equipe econômica de viés privatizante.

O ministro da Economia, Paulo Guedes, já admitiu estar frustrado com o andamento das privatizações nos dois primeiros anos do governo. “Houve alguma hesitação de ministérios (na privatização de estatais), no nosso próprio ministério houve falhas”, afirmou Guedes, no mês passado, sem citar quais seriam essas falhas ou quais empresas esbarraram nas resistências de outros órgãos do governo. Ele apenas admitiu que jogou “quase dois anos na defesa”, sem atacar a frente das privatizações.

O que é a NAV?

A NAV resulta da cisão da Infraero, que administra aeroportos públicos como Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ), e ficará com as receitas das tarifas de navegação aérea. Ela será vinculada ao Ministério da Defesa, por meio do Comando da Aeronáutica, e herdará cerca de 2 mil empregados

da Infraero que já atuam na área de controle de tráfego aéreo. Mas as transferências de empregados podem superar esse número.

“A criação da NAV Brasil S.A. reforça a relevância dos serviços de navegação aérea, otimizando a organização do setor de transportes aéreos. Cumpre ressaltar, contudo, que a medida não representa aumento da participação estatal na economia, pois a criação da nova entidade decorre de cisão da atual Infraero. Trata-se de mera especialização, racionalização e ganho de eficiência”, informou a Secretaria-Geral da Presidência, em nota.

Em maio do ano passado, Bolsonaro chegou a revogar a MP de Temer que criava a estatal. A proposta estava trancando a pauta de votações, mas depois foi retomada e aprovada em tramitação relâmpago. No Senado, a MP da NAV foi relatada por senador Flávio Bolsonaro (PSL-RJ), o “filho 01” do presidente.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 28/12/2020

Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

COMÉRCIO EXTERIOR RUMA PARA NOVA DINÂMICA E SUPERÁVIT ALTO

Analistas esperam crescimento de exportações e importações no ano que vem, em dinâmica diversa da que predominou em 2020

Por Marta Watanabe — De São Paulo



[https://s2.glbimg.com/oafiiWfgJlpdNAY7-Dd1a2Oe-lw=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/p/U/qAGGkkRTG3vGkV/MPSA0A/arte28bra-101-marta-a4.jpg](https://s2.glbimg.com/oafiiWfgJlpdNAY7-Dd1a2Oe-lw=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/p/U/qAGGkkRTG3vGkV/MPSA0A/arte28bra-101-marta-a4.jpg)

Mesmo com divergências sobre o ritmo de retomada da atividade doméstica e sobre a evolução da pandemia e seus impactos no comércio internacional, projeções de analistas ouvidos pelo Valor convergem para uma balança comercial em 2021 com dinâmica diversa da de 2020, ano marcado por superávits gerados por queda de importações e de exportações. Para o ano que vem, analistas esperam saldo positivo resultante de crescimento nas duas pontas, com superávit estimado entre US\$ 40 bilhões e US\$ 69 bilhões.

Silvio Campos Neto, economista da Tendências, diz que a expectativa é de um superávit de US\$ 52,1 bilhões em 2021, com crescimento de exportações e de importações, essas últimas em maior intensidade.

As exportações devem continuar beneficiadas pelo ambiente internacional, diz ele, marcado pela forte retomada da China e pela alta dos preços de commodities. “Já as importações serão estimuladas pela continuidade da recuperação gradual da atividade interna, além da perspectiva de

uma taxa de câmbio menos depreciada que os níveis observados em 2020.” A projeção da consultoria para o câmbio no fim do próximo ano é de R\$ 4,85.

José Augusto de Castro, presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), projeta para 2021 superávit de US\$ 69 bilhões, o que significa ampliação ante o saldo positivo de US\$ 51,9 bilhões esperados para 2020. Com crescimento de exportações e importações, a corrente de comércio, indicador do dinamismo das relações comerciais, teria avanço de cerca de 10% em 2021, depois de perda estimada também em cerca de 10% de 2019 para 2020.

O avanço de 13,7% esperado para as exportações no ano que vem, diz Castro, deverá ser puxados essencialmente por preços, principalmente de soja, petróleo e minério de ferro, que representam hoje cerca de 35% da pauta exportadora. A cotação média do minério de ferro deve subir perto de 42% em 2021 contra este ano. Petróleo e soja em grão, estima a AEB, ficarão 12% e 25% mais caros, sempre em dólar, na mesma comparação. As exportações, diz Castro, ainda terão nas commodities o motor de sustentação. O dólar, estima, deve variar em 2021 entre R\$ 4,80 e R\$ 5,60, mas, independentemente do câmbio, a competitividade das exportações de manufaturados será impactada na América do Sul como um todo, devido a questões políticas ou econômicas.

Os desembarques também devem crescer, avalia Castro, mas em ritmo menor, de 7,3%, em 2021 contra este ano. Ou seja, não devem recuperar os cerca de 11% de queda que irão sofrer em 2020, na comparação com o ano anterior. A previsão de crescimento do PIB em 2021, entre 2,5% e 4%, diz Castro, deve levar ao aumento do consumo das famílias e do governo, o que contribui para as importações, mas ao mesmo tempo não haverá auxílio emergencial e, com o atraso das vacinas, a pandemia deverá ter grandes efeitos durante todo o primeiro semestre do próximo ano.

Helcio Takeda, diretor de pesquisa econômica da Pezco Consultoria, também estima crescimento para embarques e desembarques, mas em níveis bem menores, que devem levar a um superávit de US\$ 55,5 bilhões ao fim de 2021. Considerando a média por dia útil, diz Takeda, os embarques brasileiros devem avançar 3,9% em 2021 na comparação com este ano. O que se espera, diz, é que durante o primeiro semestre do ano que vem as exportações sejam impulsionadas principalmente pelos preços, principalmente pelas commodities agrícolas, enquanto deve haver quedas de volume na comparação interanual.

No segundo semestre, avalia Takeda, deve haver pequena recuperação de volume, considerando que, com o esperado sucesso da vacina contra covid-19, a demanda internacional se fortaleça. Os preços, porém, avalia, devem cair não somente em relação a igual período deste ano mas também em relação ao primeiro semestre de 2021.

A retração nos preços, acredita o economista, deve acontecer porque produtos importantes, como o minério de ferro, terão já uma produção mais próxima do nível padrão, o que deve fazer os preços perderem força. “Além disso, com os preços nos níveis atuais e volumes retomando gradualmente, achamos que haverá continuidade no processo de investimentos e os mercados vão começar a precificar ampliação da oferta em 2022 e 2023, antecipando queda de preços no decorrer do segundo semestre do ano que vem.”

Para as importações, diz ele, espera-se avanço de 5,9% de 2020 para 2021, também considerando média por dia útil. O crescimento projetado é relativamente pequeno, diz, dado que o rearranjo da cadeia produtiva realizado neste ano não será revertido em 2021 tão rapidamente, com o mercado doméstico ainda muito afetado pela pandemia durante o primeiro semestre. “Consideramos que haverá também um efeito preço ao contrário, com o mundo exportando deflação para o Brasil em razão da ociosidade nos outros países.”

A apreciação cambial, diz Takeda, irá acontecer, mas se consolidará mais no segundo semestre, o que também contribuirá para um retomada mais lenta das importações, convergindo com o ritmo de recuperação de atividade esperado. A Pezco projeta crescimento “conservador” para PIB em 2021, de 3%, embora com viés de alta.

Bruno Lavieri, economista da 4E, é menos otimista em relação às exportações, que pelas projeções da consultoria devem ter aumento pequeno em 2021, praticamente com estabilidade em relação a este ano. Para ele deve haver uma alta dos embarques brasileiros em razão de volume e não de preços, cujo movimento ele ainda considera errático, embalado pelas incertezas.

No campo das importações, a expectativa, diz Lavieri, é de alta de 12,2% em relação a 2020. “Há espaço muito grande para recomposições na importação em razão da grande queda neste ano.” A alta será impulsionada pela retomada de atividade, diz, mas os níveis ainda deverão ficar abaixo dos de 2018 e 2019. A consultoria projeta expansão de 3,7% de PIB para 2021, com queda de 4,5% neste ano.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 28/12/2020

AES FECHA COMPRA DE PARQUE EÓLICO NO NORDESTE POR R\$ 806 MILHÕES

Com o negócio, o investimento da AES em aquisições soma R\$ 1,456 bilhão em 2020

Por Carlos Prieto — De São Paulo



[https://s2.glbimg.com/vpz6iA98BeUWxzqjM-KVZEhUyYE=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/y/N/xB2OHBR2A9gcuP9vK6KQ/foto28emp-201-aes-b3.jpg](https://s2.glbimg.com/vpz6iA98BeUWxzqjM-KVZEhUyYE=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/y/N/xB2OHBR2A9gcuP9vK6KQ/foto28emp-201-aes-b3.jpg)

Freitas, CEO da AES: “Os parques MS e Santos têm contrato de longo prazo. Isso gera estabilidade para o portfólio da AES” — Foto: Claudio Belli/Valor

Em um ano que parece não terminar para a AES Brasil (ex-AES Tietê), a elétrica anunciou ontem a compra de mais um complexo eólico no Nordeste, na divisa entre Rio Grande do Norte e Ceará. A empresa fechou a aquisição dos parques MS e Santos, com 158,5 MW de potência instalada e que pertenciam ao grupo Cúbico, por R\$ 806 milhões. Desse total, R\$ 529 milhões foram em dinheiro e R\$ 277 milhões em dívidas. Com o negócio, o investimento da AES em aquisições soma R\$ 1,456 bilhão em 2020.

A aquisição é mais um movimento importante em um ano repleto de decisões estratégicas. A AES começou o ano enfrentando oferta hostil de compra por parte da Eneva. Para evitar o negócio, sua controladora, a americana AES Corp., adquiriu a participação da sócia BNDESPar na elétrica e manteve seu controle. Também em 2020, a AES fechou a compra do complexo eólico Ventus (RN), vendeu a usina de Uruguaiana (RS), lançou plataforma digital para o mercado livre, mudou o nome e a identidade visual e no início deste mês comunicou mudança no comando. O atual CEO, Ítalo Freitas, deixa o cargo em 15 de janeiro e será substituído por Clarissa Sadock, hoje vice-presidente financeira e de relações com investidores.

Freitas disse que a AES fecha 2020 com 4 GW de potência instalada, sendo 1,35 GW de energia eólica ou solar e 2,65 GW em geração hídrica. “Os parques MS e Santos estão em operação desde 2013 e têm contrato de longo prazo [20 anos]. Isso gera estabilidade para o portfólio da AES.” O complexo eólico tem 93% de disponibilidade - tempo que realmente ele consegue gerar sem ser afetado por fatores externos, como manutenção. “Temos experiência na gestão de ativos e vamos melhorar esse índice. O parque Ventus tinha 90% de disponibilidade e hoje atinge 98%”, diz Freitas. A empresa tem ainda um pipeline de projetos chamado Complexo Eólico Cajuína, também no Rio Grande do Norte, montando um cluster na região.

Próximo de deixar o cargo para assumir a vice-presidência de novos negócios da America do Sul, onde deve levar a experiência brasileira para outros países da região, Freitas diz que o crescimento

do grupo no Brasil passa por três pontos. O primeiro é investir no mercado livre, que será o “principal canal de crescimento da energia renovável”. O segundo é a expansão da plataforma digital, com oferta maior de serviços aos clientes, como monitoramento e consultoria. E finalmente melhorar a performance dos ativos.

“O que vai gerar crescimento é ser inovador. Inovador com a melhor solução para o cliente. Inovador na construção do nosso parque gerador. E inovador na gestão de nossos ativos”, defende. Freitas destaca o centro de operações da companhia, instalado em Bauru (SP), de onde é possível gerir todas as usinas e parques, como peça fundamental nessa estratégia. “Conseguimos de lá ligar uma máquina ou saber se um equipamento corre risco de ter problemas.”

Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 28/12/2020

VLI TRABALHA NA RENOVAÇÃO DO CONTRATO DA FCA

A consulta pública do processo começa em janeiro e vai envolver duas concessões administradas pela holding

Por Taís Hirata — De São Paulo



[https://s2.glbimg.com/KuKiDmOmemTiQVVYiW6GTtrAf4c=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/n/q/CqX1uiQLSGicNhLEibQw/foto28emp-201-vli-b1.jpg](https://s2.glbimg.com/KuKiDmOmemTiQVVYiW6GTtrAf4c=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/n/q/CqX1uiQLSGicNhLEibQw/foto28emp-201-vli-b1.jpg)

Pousada, presidente da VLI: “Temos carga diversificada, mas o maior potencial de crescimento hoje é no agronegócio” — Foto: Divulgação

A operadora de ferrovias VLI, que administra duas concessões no país, planeja investir R\$ 1,3 bilhão em 2021, afirma o presidente, Ernesto Pousada. Os investimentos mais volumosos, porém, ainda estão

por vir: no próximo ano, o foco da companhia será definir os termos da renovação antecipada da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA).

A consulta pública do processo começa em janeiro, e a audiência pública será realizada em 3 de fevereiro. A ideia é renovar o contrato da FCA, que termina em 2026, por mais 30 anos, em troca de obras adicionais. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) prevê investimentos de cerca de R\$ 13,8 bilhões.

Com as discussões ainda em aberto, o executivo evita dar informações sobre como os investimentos deverão ser feitos - se na própria malha, de aproximadamente 7.200 km, ou em uma outra ferrovia. “As conversas estão ainda preliminares, e é difícil definir um cronograma. O mais provável é que a renovação fique para o início de 2022”, diz ele.

A VLI, que foi criada há dez anos para reunir os ativos de logística da Vale, hoje tem uma composição acionária diversificada. A mineradora acaba de vender ao BNDES, por R\$ 1,22 bilhão, uma fatia de 8% na empresa. Com isso, o grupo fundador da empresa ficou com uma participação equivalente a 29,6% no negócio. Além de BNDES, os demais sócios são a Brookfield (25,51%), a Mitsui (20%) e o FI-FGTS (15,90%).

A operação da empresa foi pouco afetada pela pandemia, segundo o presidente. Como a maior parte da carga movimentada (entre 55% e 60%) vem do agronegócio, a avaliação de 2020 é positiva. As perspectivas para o próximo ano também são otimistas, avalia Pousada.

“O agronegócio deve continuar crescendo, deve ser bom ano para a soja e o açúcar, dois produtos importantes para a empresa. Outro movimento importante vem da indústria siderúrgica que representa 25% das cargas e tem voltado com força”, afirma.

Questionado sobre o interesse em novos leilões de ferrovias, ele diz que o grupo irá estudar os editais. “Não posso dizer que vamos participar, mas vamos analisar e ver se faz sentido para o negócio. Algumas [oportunidades] podem fazer mais ou menos sentido. Quanto mais conectada com a nossa malha, mais sentido faz.”

Entre os projetos federais previstos para 2021 está o leilão da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), entre as cidades de Ilhéus e Caetité, na Bahia. O edital foi aprovado recentemente, e o leilão foi agendado para abril.

A VLI participou, sem sucesso, do último leilão de ferrovia realizado pela União, em março de 2019. Na disputa, a Rumo acabou levando o trecho central da Norte-Sul, superando a VLI, que opera o trecho norte da ferrovia.

A expectativa é que essa nova concessão entre em operação em 2021, mas Pousada não vê impactos negativos à empresa. “A inauguração não muda nossos planos, estamos preparados para o desafio, para esse ambiente de competitividade. Quando uma ferrovia nova entra em operação, o resultado é a retirada de um excesso de caminhões no país, que ainda fazem trajetos longos”, afirma o executivo.

O grupo também continua interessado em novos terminais portuários. “Não temos decisão de participar de nenhum projeto específico, mas devemos analisar alguns dos próximos leilões. Sem dúvidas, os setores de grãos e açúcar são o foco. Temos uma carga diversificada, mas o maior potencial de crescimento hoje é no agronegócio”, diz.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 28/12/2020

AES COMPRA COMPLEXO EÓLICO NO NORDESTE POR R\$ 806 MILHÕES

Com o negócio, o investimento da AES em aquisições soma R\$ 1,456 bilhão em 2020

Por Carlos Prieto, Valor — São Paulo



[https://s2.glbimg.com/GYyA5uIOBZaJIN7YOYr7ZM9QZA=/0x0:720x479/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/9/R/m8blu5RQefBX3PhrARag/015abr8.jpg](https://s2.glbimg.com/GYyA5uIOBZaJIN7YOYr7ZM9QZA=/0x0:720x479/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/9/R/m8blu5RQefBX3PhrARag/015abr8.jpg)

— Foto: Carla Gottgens/Bloomberg

A AES Energia Brasil anunciou a compra de mais um complexo eólico no Nordeste, na divisa entre Rio Grande do Norte e Ceará. A empresa fechou a aquisição dos parques MS e Santos, com 158,5 MW de potência instalada e que pertenciam à Cubica Brasil, por R\$ 806

milhões. Desse total, R\$ 529 milhões foram em dinheiro e R\$ 277 milhões em dívidas. Com o negócio, o investimento da AES em aquisições soma R\$ 1,456 bilhão em 2020.

O projeto encontra-se em operação desde 2013, 100% contratado no mercado regulado e foi comercializado por leilões de reserva e de energia nova por 20 anos. Com a conclusão da Operação, a AES Brasil passará a contar com uma capacidade instalada de 4,0 GW do seu portfólio 100% renovável.

A aquisição é mais um movimento importante em um ano repleto de decisões estratégicas. A AES começou o ano enfrentando oferta hostil de compra por parte da Eneva. Para evitar o negócio, sua

controladora, a americana AES Corp., adquiriu a participação da sócia BNDESPar na elétrica e manteve seu controle.

Também em 2020, a AES fechou a compra do complexo eólico Ventus (RN), vendeu a usina de Uruguaiana (RS), lançou plataforma digital para o mercado livre, mudou o nome e a identidade visual e no início deste mês comunicou mudança no comando.

O atual CEO, Ítalo Freitas, deixa o cargo em 15 de janeiro e será substituído por Clarissa Sadock, hoje vice-presidente financeira e de relações com investidores.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 28/12/2020



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

SPA ABRE CONSULTA PÚBLICA SOBRE FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS

Interessados têm 45 dias para apresentar suas colaborações.

Por G1 Santos



[https://s2.glbimg.com/ILG75JfMoJ4hr5hnVjptk8DxFeY=/0x0:799x449/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2020/A/g/SVVvbKQG2bdBOar4hyXQ/spa.jpg](https://s2.glbimg.com/ILG75JfMoJ4hr5hnVjptk8DxFeY=/0x0:799x449/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2020/A/g/SVVvbKQG2bdBOar4hyXQ/spa.jpg)

SPA lança consulta pública sobre ferrovia interna do Porto de Santos — Foto: Divulgação/SPA

A Santos Port Authority (SPA) abriu, nesta quarta-feira (23), consulta pública visando receber contribuições, subsídios e sugestões relativas à gestão, operação, manutenção e expansão da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS). Os interessados têm 45 dias para apresentar suas colaborações.

A SPA disse, por meio de nota, que o modelo proposto consolida a dinâmica empregada no contrato vigente, celebrado com a Portofer. Ele compreende a gestão integrada da ferrovia por todos os interessados, autorregulação operacional entre as concessionárias ferroviárias, e rateio de custos e despesas proporcionais à movimentação de carga.

A SPA afirmou que o chamamento público legitima a dispensa de processo seletivo competitivo quando a oportunidade de negócio puder ser ofertada a todos os interessados. O modelo viabiliza a realização dos investimentos necessários à expansão ferroviária, em vista do aumento de demanda previsto para curto prazo, com oferta para 50 milhões de toneladas.

A Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS) movimenta hoje 45 milhões de toneladas. O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto prevê aumento de 91% na movimentação ferroviária até 2040, para 86 milhões de toneladas por ano.

A estimativa é de que sejam necessários aproximadamente R\$ 2 bilhões em obras de expansão como novos ramais, uma pera ferroviária na margem direita (Santos), um novo retopátio ferroviário na margem esquerda, em Guarujá, além da eliminação dos cruzamentos em nível e construção de passarelas de pedestres no Porto Organizado.

Os documentos para a chamada pública estão disponíveis no site da SPA.

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

Data : 28/12/2020

O QUE MUDA NO TRÂNSITO DO CANAL DA MANCHA COM O BREXIT

Novas regras para cruzar o canal entre Inglaterra e França terão formalidades alfandegárias, controle de passaportes e fitossanitários.

Por France Presse

Apesar do acordo pós-Brexit entre Reino Unido e União Europeia, assinado na quinta-feira (24), as condições de pessoas e mercadorias para cruzar o Canal da Mancha entre Inglaterra e França mudarão a partir de 1º de janeiro, com formalidades alfandegárias, controle de passaportes e fitossanitários.

Manter a fluidez

Os cidadãos britânicos que entram na França deverão, a partir de agora, justificar sua estada. O pessoal de Migração carimbará seus passaportes e poderá realizar controles mais exaustivos.

O tempo de check-in em Dover (sudeste da Grã-Bretanha) pode aumentar para mais de um minuto por pessoa, em comparação com os 20 segundos atuais.

Os britânicos que não têm uma "nacionalidade considerada de risco" não serão, porém, "a prioridade", segundo o órgão administrativo da região da Alta França (norte), que quer manter a fluidez do trânsito para impedir que os fluxos se dirijam para portos belgas ou holandeses.

Hoje, 70% do comércio entre Reino Unido e UE passa pelos portos franceses de Calais e de Dunquerque. Uma média de 60 mil passageiros e 12 mil caminhões transita por essas duas passagens diariamente.

Bens: formalidades 'digitalizadas'

As empresas terão de se submeter a formalidades nos dois sentidos e declarar suas mercadorias à alfândega francesa, pela Internet, por meio de um sistema informático conhecido como "fronteira inteligente".

As placas, identificadas por câmeras do lado britânico ao embarcarem em vagões de trem ou em balsas, serão comparadas aos códigos de barra da declaração alfandegária apresentada pelo motorista.

Com base na análise de risco durante o tempo de travessia (1h30 de balsa entre Dover e Calais, 35 minutos de túnel), a alfândega dará ao caminhão sinal verde na chegada à França, e ele poderá continuar sua rota, ou sinal laranja, para pará-lo.

"Menos de 1%" será detido com base nesta análise, sem contar aqueles que não tiverem cumprido as formalidades. Este sistema será usado em todos os portos franceses do Canal da Mancha e do Mar do Norte.

Controles sanitários

Cerca de 230 veterinários farão os controles obrigatórios à importação de animais vivos, alimentos de origem animal e frutas e legumes, em quatro serviços de inspeção veterinária e fitossanitária em Calais, Dunquerque e Boulogne-sur-Mer.

O controle dos documentos dos caminhões da Irlanda - que transportam, por exemplo, cordeiro - será feito de forma digital, à distância.

Os serviços aduaneiros poderão abrir os caminhões, comparar a documentação e a carga real ("controle de identidade") e, se necessário, analisar uma parte dos produtos para verificar sua qualidade ("controle físico").

Estima-se que entre 10% e 12% do total de caminhões serão verificados.

Investimentos de US\$ 48 milhões

Os operadores e o Estado investiram 40 milhões de euros (mais de US\$ 48 milhões) na construção de docas de controle de mercadorias, estacionamentos, estradas e sistema informático. Cerca de 700 funcionários foram recrutados para alfândega, serviços veterinários e migração.

Em caso de congestionamento, ou se não estiverem em dia com suas declarações, os caminhões estacionarão em uma das 6 mil vagas disponíveis distribuídas em portos, túneis, parques privados e áreas de descanso de rodovias.

As autoridades também podem ativar um "plano de gerenciamento de tráfego zonal", exigindo que os caminhões esperem na vizinha Bélgica, em áreas de armazenamento, ou sejam desviados.

Do lado britânico, o governo prometeu uma ajuda de 200 milhões de libras (cerca de US\$ 270 milhões) para ajudar na adaptação dos portos.

Recusou-se, no entanto, a desembolsar 33 milhões solicitados pelo porto de Dover para dobrar o número de cabines de controle de passaportes por parte das autoridades francesas. Isso poderá causar "atritos e atrasos", disse o diretor do porto, Doug Bannister, à rede BBC.

A noite de 1º de janeiro

Os caminhões carregados em seus países de origem antes de 31 de dezembro às 23h59 não passarão pelos novos procedimentos, mesmo se cruzarem a fronteira depois da meia-noite.

As autoridades estão se preparando para uma atividade comercial mais tranquila em janeiro, depois que as empresas do Reino Unido tiverem importado um grande volume de produtos em dezembro.

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

Data : 28/12/2020

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

BRASIL SEGURA QUEDA DO PIB NA PANDEMIA, MAS DESEMPREGO E DÍVIDA SUPERAM EMERGENTES

Pacote anticrise foi o maior da América Latina, e falta de postos de trabalho e agravamento da crise fiscal preocupam

Por Fábio Pupo

BRASÍLIA - O Brasil apresentou retração econômica menos forte do que pares emergentes durante a pandemia do novo coronavírus em 2020, principalmente por criar medidas como o auxílio emergencial para mais de 60 milhões de pessoas.

No entanto, o país aumentou de forma expressiva seu já elevado endividamento e deixou de tomar medidas permanentes como reformas para a revisão do Orçamento público enquanto vê problemas sociais como o desemprego avançarem.

Na comparação entre 14 países (sendo sete emergentes e sete desenvolvidos), o Brasil figura na quinta melhor posição quando o critério é previsão para o PIB (Produto Interno Bruto) em 2020. O Brasil fica atrás apenas de China, Rússia, Estados Unidos e Japão.



https://f.i.uol.com.br/fotografia/2020/12/16/16081353115fda328f8af0d_1608135311_3x2_lg.jpg

Paulo Guedes, à frente do ministério da Economia, executou programas para minimizar os impactos da pandemia - Pedro Ladeira - 16.dez.20/Folhapress

Os dados são do FMI (Fundo Monetário Internacional) e foram compilados pela FGV (Fundação Getulio Vargas) a pedido da Folha.

A posição no ranking de 2020 foi alcançada após uma emissão significativa de dívida para bancar as medidas anticrise, o que gerou o segundo maior

pacote de estímulos fiscais da América Latina (11,1% do PIB), de acordo com o Banco Mundial.

Rafael Muñoz Moreno, economista-sênior do Banco Mundial e colunista da Folha, afirma que as medidas brasileiras foram fortes e abrangentes.

"A resposta contracíclica do Brasil foi bem grande. Foi um pacote com várias características, incorporando transferências sociais, auxílio a empresas e ajuda para manter empregos", diz à Folha.

Outro ponto considerado positivo foi a real execução das medidas. Cerca de 40 dias após a confirmação do primeiro caso, o auxílio emergencial começou a ser creditado nas contas da população.

"Não são todos os países que conseguiram implementar [as medidas anunciadas], e estamos falando de milhões de brasileiros recebendo dinheiro em suas contas", diz.

Ele considera fundamental para a velocidade da implementação a existência de uma rede prévia de proteção social formada ao longo dos governos anteriores.

"O Brasil já tinha sistemas para isso. O fato de já ter o Cadastro Único [de recebedores de programas sociais], o fato de já ter um Bolsa Família, tudo isso fez com que o Brasil tivesse uma resposta mais rápida", diz.

Por outro lado, as medidas custaram R\$ 620 bilhões e farão a dívida bruta do Brasil saltar de 75% para 91% do PIB. Em valores brutos, o valor já passa de R\$ 4,7 trilhões.

Nos últimos meses, o Tesouro Nacional tem enfrentado juros mais caros e prazos de vencimento mais curtos diante de fatores como a maior percepção de risco dos investidores no longo prazo.

O significativo aumento da dívida não será exclusividade do Brasil. Países como México, Chile, Colômbia e Peru verão aumentos de mais de 10 pontos percentuais de suas obrigações em relação ao PIB.

A grande diferença entre o Brasil e seus pares na região, diz o Banco Mundial, é que o crescimento da dívida do país parte já de uma base muito alta, apenas com a Argentina tendo um nível parecido.

Por isso, Muñoz diz que o país deve entrar no segundo tempo do jogo e encarar mudanças estruturais para buscar o reequilíbrio das contas e crescer.

"Entramos em um momento em que temos que verbalizar as reformas, porque a urgência delas aumentou. Elas são mais necessárias que nunca", afirma.

Um dos principais objetivos é acelerar o crescimento para gerar postos de trabalho. A previsão dos dados do FMI colhidos pela FGV é que o desemprego no Brasil fique acima de 14% em 2021, o segundo maior entre todas as 15 economias analisadas (só não em situação pior que a África do Sul).

Pela metodologia do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), a taxa de desocupação já chegou a um recorde de 14,2% em novembro.

Marcel Balassiano, pesquisador da área de economia aplicada do FGV/IBRE (Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas), afirma que o país se comportou mal durante a pandemia.

Ele lembra de fatos como as trocas de ministros da Saúde em plena crise e a escalada nas infecções, que acabaram obrigando os gastos orçamentários.

A própria espera pela vacinação enquanto países desenvolvidos já imunizam suas populações arrisca a necessidade de mais medidas extraordinárias e atrasa a retomada do país, diz.

Apesar disso, Balassiano afirma que, mesmo sem a pandemia, a situação do Brasil não seria tão animadora, já que nos últimos dez anos a atividade cresceu 0,2% ao ano em média. "O coronavírus não é a raiz dos nossos problemas, ele os reforçou", afirma.

Para ele, acelerar o crescimento é ainda mais necessário depois da Covid-19 porque o país entrou na pandemia sem ter se recuperado totalmente das crises de 2015 e 2016.

"Precisamos recuperar as perdas dessa década. Por isso as reformas são tão importantes", diz. Entre as listadas pelos especialistas, estão as reformas administrativa, tributária e outras que estimulem a competitividade.

A OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico), por exemplo, defende que o governo melhore a eficiência de gastos, amplie a produtividade e aprimore políticas de capacitação profissional.

A Organização afirmou em relatório neste mês que um programa de reformas ambicioso para melhorar a regulamentação e a concorrência, reduzir as barreiras ao comércio exterior e reforçar as instituições e a governança econômica impulsionaria o crescimento do PIB per capita em 0,9 ponto percentual ao ano durante 15 anos.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data : 28/12/2020

APÓS CAOS E QUILÔMETROS DE FILA, SITUAÇÃO DE CAMINHONEIROS SE NORMALIZA NO REINO UNIDO

França reabriu fronteiras à meia-noite de terça (22)

Por LILLE (FRANÇA)

A situação no porto britânico de Dover, onde nos últimos dias formaram-se longas filas de caminhões, foi normalizada e a circulação para Calais (noroeste da França) diminuiu de forma considerável, anunciou neste sábado (26) a direção do porto francês.



https://f.i.uol.com.br/fotografia/2020/12/26/16090159415fe7a28513515_1609015941_3x2_lg.jpg

Soldados britânicos realizam testes de Covid-19 em motoristas de carga, na entrada do porto de Dover, no Reino Unido - Peter Nicholls/Reuters

"Registramos um trânsito de mil caminhões na quinta-feira (24) procedentes de Dover, 2.200 na sexta-feira (25) e sábado contamos 1.500 até as 18h (14h de Brasília). O trânsito vem diminuindo de forma considerável há algumas horas, pois a situação se normalizou no Reino Unido", informou à AFP Benoît

Rochet, vice diretor-geral da empresa que administra os portos franceses de Calais e Boulogne-sur-Mer.

O porto inglês abriu de forma excepcional no dia de Natal, mas só para ferries que levavam veículos de Dover para Calais.

No túnel do Canal da Mancha, mil caminhões cruzaram a fronteira de Folkestone (Inglaterra) para a localidade francesa de Coquelles no sábado às 18h e cerca de 400 fizeram o mesmo no sentido contrário, segundo um porta-voz da Getlink, empresa que administra o túnel.

Milhares de caminhoneiros ficaram bloqueados no sul da Inglaterra depois que a França decidiu fechar suas fronteiras aéreas e terrestres com seu vizinho britânico em 20 de dezembro após o anúncio da descoberta de uma cepa mais contagiosa da Covid-19 no Reino Unido.

Embora o governo francês tenha autorizado o trânsito desde a quarta-feira (23) pela manhã, as autoridades exigem um teste negativo de Covid-19 para cruzar a fronteira a partir do Reino Unido.

A nova variante levou mais de 40 países a bloquearem a entrada de viajantes do território britânico Reino Unido nos últimos dias e instaurou um endurecimento da quarentena em Londres e outras regiões da Inglaterra na véspera do feriado de Natal.

Novos registros foram anunciados entre a sexta-feira (25) e este sábado (26) na França (1 caso), na Espanha (4 casos) e na Suécia (1 caso). A Itália, que já tinha divulgado seus primeiros infectados, identificou mais seis ocorrências.

Também foram confirmados os primeiros casos na Alemanha e no Japão. Antes já tinham sido detectados contágios na Dinamarca, na Holanda e na Austrália.

Não há indícios de que a cepa cause uma versão mais grave da Covid-19.

Segundo o ECDC (European Centre for Disease Prevention and Control), a nova linhagem tem uma transmissibilidade até 70% superior ao que se tem como parâmetros atualmente (entenda aqui o que significa a mutação).

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data : 28/12/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

SISTEMA DE TRÁFEGO DE EMBARCAÇÕES EM FASE FINAL DE TESTES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 27 Dezembro 2020



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201120-vtmis-porto-de-vitoria-navi-harbour.jpg>

O mais moderno sistema de monitoramento e controle de tráfego de embarcações do mundo, o Navi-Harbour 4.6 3D já está em fase final de testes no Porto de Vitória. Segundo o coordenador de Gestão do VTS da Codesa, Agostinho Sobral Sampaio, o novo sistema está funcionando em paralelo ao software Imare, da Indra, que atualmente opera o VTMISS (Sistema de Informação e Gerenciamento do Tráfego de Embarcações) do Porto de Vitória.



“A equipe de operadores e supervisores do VTMS está passando por vários treinamentos para operar o Navi-Harbour, da empresa Wartsila. A primeira fase foi realizada em novembro, via web, e, na segunda semana de janeiro, o engenheiro russo Dimitri Vinogradov, da Wartsila, estará aqui para a fase presencial e o fechamento do curso. A partir daí, o novo sistema entra em operação em definitivo”, explicou Sobral.

Utilizado em mais de 300 portos no mundo, o Navi-Harbour permite a visão tridimensional da situação de navegação, possibilitando ao operador observar o tráfego de navios a partir de uma variedade de diferentes perspectivas. Importante: o sistema Imare não será desativado, passando a ser usado somente em casos de emergência no sistema operacional.

PMIS

Os dados e informações do sistema PMIS do Imare estão sendo migrados para o PMIS do Navi-Harbour 4.6, de modo que haja a continuidade dos registros dos bancos de dados e das integrações com os demais sistemas internos e externos da Codesa, como por exemplo o Porto Sem Papel (PSP), Sistema de Tráfego Marítimo da Marinha do Brasil (SISTRAM) e Sistema de Gerenciamento do Porto (SGP) da Codesa.

O PMIS é uma ferramenta que ajuda essencialmente a Autoridade Portuária, o Gerente do VTS, Serviços Aliados, operador portuário e outros agentes (Autoridade Marítima e prestadores de serviços) a gerenciar as escalas: autorização de escalas e despacho de partidas, atribuição e monitoramento da prestação de serviços na escala do navio (pilotagem, reboque, amarração e mais).

A nova tecnologia tomará ainda mais eficiente o controle e o monitoramento do tráfego de embarcações no Porto de Vitória. Implantado em 2017, o VTMS da Codesa, que abrange o Porto de Vitória, Complexo Portuário de Tubarão e Praia Mole, canais de acesso, áreas de fundeio e adjacentes, está com índice de 100% sem acidentes.

Fonte: Ascom Codesa

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 28/12/2020

DOCAS DO RIO ATENDE A 65 PEDIDOS DE DESLIGAMENTOS VOLUNTÁRIOS

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA 24 Dezembro 2020*

Autoridade portuária investe R\$13 milhões no PDV e estima redução de R\$17,5 milhões na despesa anual com folha de pagamento

O Plano de Desligamento Voluntário (PDV) da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) teve a adesão de 98 empregados e registrou, efetivamente, 65 desligamentos, concluídos neste mês de dezembro. O balanço foi divulgado nesta terça-feira (22) pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), que administra os Portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis. O montante correspondente aos desligamentos atingiu R\$13 milhões, incluindo o valor das rescisões por comum acordo e os investimentos financeiros. Por outro lado, a desoneração da folha de pagamento é estimada em R\$17,5 milhões ao ano.

O diretor-presidente da CDRJ, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, afirmou que o número de adesões e desligamentos foram de acordo com as expectativas: “A estimativa não era alta, por causa da situação econômica do país e do orçamento disponível para o plano, mas o número de empregados que aderiram corresponde a quase 8,5% do total de empregados da companhia e o número de desligamentos corresponde a 20% dos empregados elegíveis ao PDV”.

O prazo de adesão ao plano foi iniciado em 14 de outubro de 2019 e, depois de duas prorrogações, foi encerrado em 31 de julho de 2020. O PDV foi aberto aos empregados do quadro efetivo da companhia, com pelo menos 35 anos de serviço ou aposentado por tempo de contribuição na Previdência Social. Os incentivos financeiros oferecidos incluíram três salários-base, 20% do saldo

do FGTS, 50% do Aviso Prévio e incentivo complementar da manutenção do benefício de Assistência Médica pelo prazo de 12 a 24 meses, dependendo do período de adesão ao plano.

O PDV estava previsto no Planejamento Estratégico da CDRJ 2016-2020 como desdobramento do objetivo estratégico "Adequação da estrutura organizacional".

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/12/2020

PORTO DE ANTONINA PREVÊ CRESCIMENTO DE 50% EM 2021

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 24 Dezembro 2020



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201224-porto-de-antonina.jpg>

O Porto de Antonina, localizado no Litoral do Paraná, prevê um crescimento de 50% na movimentação de cargas em 2021, especialmente com o farelo de soja não transgênico, fertilizantes e novos produtos como madeira, cavaco, grãos orgânicos e cargas de projeto.

A expectativa se deve ao cenário favorável que inclui o dólar elevado, o preço das commodities em alta e a demanda crescente por alimentos em todo o mundo.

Em 2020, os Terminais Portuários da Ponta do Félix (TPPF), empresa responsável pela concessão do Porto de Antonina, movimentou quase um milhão de toneladas, mesmo em um ano atípico de pandemia. O total, de 950.626 toneladas de produtos movimentados em 2020 - entre granel, fertilizante, farelo de soja, cargas geral e açúcar - representa um acréscimo de 5% se comparado ao ano de 2019, quando a movimentação atingiu a marca de 908 mil toneladas.

O diretor-presidente do TPPF, Gilberto Birkhan, explica que a conjuntura econômica para 2021 é favorável ao agronegócio brasileiro, bem como o avanço nos investimentos em melhorias da estrutura marítima. Para ele, o desafio para o próximo ano está em atingir a meta de crescimento - consolidando o Porto de Antonina no cenário nacional - bem como manter as atuais condições de trabalho com segurança.

"Para o próximo ano já não podemos mais levar em conta a pandemia, tendo em vista que as condições de trabalho já mudaram. Crescemos este ano e o Porto não parou. Devemos isso a confiança e determinação dos nossos colaboradores", destacou Birkhan.

Entre as vantagens da exportação e importação pelo Porto de Antonina estão a capacidade de trabalhar com cargas diferenciadas, menor tempo de espera com a gestão do lineup dos navios - otimizando a capacidade do porto e permitindo atendimento de navios com prioridades gerenciais de acordo com a necessidade do cliente - bem como o terminal alfandegado com entreposto aduaneiro - que permitiu um crescimento de 47% de fertilizantes entrepostado.

O TPPF conta, atualmente, com 60 mil metros quadrados de infraestrutura de armazenagem, com capacidade estimada de 200 mil toneladas estática e está com as obras de expansão em andamento. O projeto de expansão prevê a construção de silos para cereais e um novo armazém para fertilizantes - em área 17 mil metros quadrados - com capacidade para 120 mil toneladas de produto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/12/2020



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006