

# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 011/2021  
Data: 18/01/2021**

### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
EXPORTAÇÕES AGRÍCOLAS CRESCEM 3,98% NO PARANÁ .....	4
REFORÇAR A LUTA PELO REPORTO .....	4
ILHABELA PODE RECEBER RECIFES ARTIFICIAIS EM PROJETO PARA A COSTA BRASILEIRA .....	5
SEGUNDA FASE DA 'OPERAÇÃO RELÍQUA' FISCALIZARÁ CARGAS PERIGOSAS NO PORTO DE SANTOS .....	7
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>8</b>
AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL Nº17/2020: LINK DE TRANSMISSÃO .....	8
ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA VIRTUAL SOBRE TRANSPORTE DE CARGAS PERIGOSAS .....	9
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>9</b>
QUAL É O IMPACTO DO FIM DO AUXÍLIO EMERGENCIAL PARA OS BRASILEIROS? .....	10
<b>A GAZETA ONLINE - ES</b> .....	<b>12</b>
TECHNIP RENOVA CONTRATO E FICA MAIS TEMPO NO PORTO DE VITÓRIA .....	12
<b>ABTRA – ASSOC. BRAS. DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS</b> .....	<b>13</b>
BRACELL, SANTOS BRASIL E CONPORT SÃO AS MAIS BEM CLASSIFICADAS NA DISPUTA POR CONTRATOS TRANSITÓRIOS NO PORTO DE SANTOS .....	13
NOVA PRESIDÊNCIA... DE NOVO .....	13
<b>GAZETA DO POVO - PR</b> .....	<b>14</b>
PORTO DE PARANAGUÁ INVESTE PESADO PARA CONCORRER COM TERMINAIS DE SANTOS E SC.....	14
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>15</b>
REPRESENTANTES DA FRENTE PARLAMENTAR MISTA DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA VISITAM O PORTO DE ÎMBITUBA ..	15
CAP DO PORTO DE ÎMBITUBA INICIA DEBATE DE PAUTAS 2021 .....	16
PORTUGAL – PROIBIÇÃO DE DESEMBARQUE DE CRUZEIROS PROLONGADA ATÉ 31 DE JANEIRO .....	16
<b>CORREIO BRAZILIENSE - BR</b> .....	<b>17</b>
SEJA BEM-VINDA, FERROGRÃO! .....	17
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>18</b>
MP DE CONTAS DE SP VÊ COMPRA IRREGULAR DE ‘FACE SHIELDS’ PELA SECRETARIA DE SAÚDE.....	18
PETROBRAS LANÇA FATOS E DADOS SOBRE DIESEL PARA EXPLICAR POLÍTICA DE PREÇO .....	19
CONCESSÃO DA CEDAE, NO RIO, DEVE GERAR R\$ 40 BILHÕES EM RECEITAS .....	20
QUEDA DE PREÇO DE EQUIPAMENTOS FAZ PAÍS DOBRAR GERAÇÃO DE ENERGIA SOLAR.....	22
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>24</b>
PETROBRAS AUMENTA GASOLINA E MANTÉM PREÇO DO DIESEL INALTERADO .....	24
PONTO FINAL: ERNESTO ARAÚJO DIZ QUE NADA MUDA NO BRASIL COM GOVERNO BIDEN .....	25
LEILÕES DE ENERGIA NOVA EM CONSULTA PÚBLICA, COM TÉRMICAS INFLEXÍVEIS E APROVEITAMENTO DE RESÍDUOS SÓLIDOS URBANOS .....	26
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>28</b>
PETROBRAS PEDE MAIS PRAZO AO CADE COM ATRASO NA VENDA DE REFINARIAS .....	28
PAÍS TERÁ O MENOR AUMENTO DE CAPACIDADE DE GERAÇÃO DE ENERGIA DESDE 2012.....	29
CRESCIMENTO DE 2,3% DO PIB CHINÊS MASCARA IMPACTO DA PANDEMIA SOBRE O CONSUMO.....	32
COM AVANÇO DE CARROS ELÉTRICOS E HÍBRIDOS, PETROLEIRAS CORREM PARA FAZER COMBUSTÍVEL VERDE .....	33
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>34</b>
INVESTIMENTOS EM SÃO PAULO FORAM PARA TRANSPORTES .....	34
FATURAMENTO REAL DA INDÚSTRIA CAI 1,2% EM NOVEMBRO ANTE OUTUBRO .....	35
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>36</b>
FGV PREVÊ ALTA DA PRODUÇÃO AGROINDUSTRIAL EM 2021 .....	36
APÓS QUEDA EM 2020, INDICADOR DO FGV AGRO PODERÁ SUBIR MAIS DE 3% ESTE ANO.....	36
EXPORTAÇÃO DE ETANOL CRESCE, E DEPENDÊNCIA DOS EUA DIMINUI .....	37
TOTAL CANCELA FILIAÇÃO AO AMERICAN PETROLEUM INSTITUTE, GRUPO DE LOBBY NOS EUA.....	38
<b>FOLHA DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>39</b>
GREVE DOS CAMINHONEIROS DEVE SAIR DO RADAR NESTA SEMANA .....	39



<b>AGÊNCIA BRASIL - DF</b> .....	<b>40</b>
PRODUÇÃO DE AÇO CAIU 4,9% EM 2020, INFORMA O INSTITUTO AÇO BRASIL .....	40
CNI: FATURAMENTO DA INDÚSTRIA CAI PELA PRIMEIRA VEZ EM SETE MESES .....	41
PRODUÇÃO DE AÇO CAIU 4,9% EM 2020, INFORMA O INSTITUTO AÇO BRASIL .....	42
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>43</b>
MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES NOS PORTOS POR CABOTAGEM CRESCERAM 185% DE 2010 A 2019 .....	43
PORTOS PÚBLICOS DO RIO GRANDE DO SUL MOVIMENTARAM MAIS DE 39 MILHÕES DE TONELADAS EM 2020 .....	44
CARGA EM CONTÊINER REGISTRA ALTA DE 6% NO PORTO DE PARANAGUÁ .....	44
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA</b> .....	<b>45</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	45



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## EXPORTAÇÕES AGRÍCOLAS CRESCEM 3,98% NO PARANÁ

Agronegócio é destaque no estado

Por Agência Estadual de Notícias do Paraná



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.138335:1610906700/Operac-o-de-gr-os-em-Paranagua.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=dc9b514&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.138335:1610906700/Operac-o-de-gr-os-em-Paranagua.jpg?f=2x1&$p$f=dc9b514&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

**Operação de grãos em Paranaguá (PR): agronegócio é destaque no estado (Foto: Agência Estadual de Notícias do Paraná/Divulgação)**

As exportações do agronegócio do Paraná, realizadas pelos portos do estado, somaram US\$ 13,29 bilhões no ano passado, valor 3,98% superior ao desempenho de 2019, quando o setor exportou US\$ 12,78 bilhões. Os números, divulgados nesta semana, são da Secretaria de Comércio e Relações Internacionais do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

Com esse resultado, o estado mantém a 3ª posição no ranking nacional das exportações do setor em 2020. O Brasil somou um total de US\$ 100,81 bilhões no ano passado em vendas externas do agro, e o Paraná contribuiu com 13,18% do total. Na primeira colocação está o Mato Grosso (17,73%), seguido de São Paulo (17,09%).

Os números também indicam que o agronegócio ampliou sua participação no comércio exterior do Paraná. Em 2019, correspondia a 77,6% das exportações. No último ano, representou 80,9% do total exportado.

O secretário estadual da Agricultura e do Abastecimento, Norberto Ortigara, destacou que, “no ano mais difícil da história moderna (devido à pandemia da covid-19), o agro irrigou a economia. E, em 2021, há perspectivas de boa produção, tanto de grãos quanto de carnes. O dólar valorizado ajuda a manter bons preços aos produtores”.

Com relação às importações, o agronegócio do estado também ocupa a 3ª posição no ranking nacional, atrás de São Paulo e Santa Catarina. Em 2020, o agro do Paraná importou US\$ 1,7 bilhão.

Entre os produtos exportados pelos portos paranaenses, destaca-se o complexo soja (grãos e farelos), que teve 17,3 milhões de toneladas embarcadas, uma alta de 28,4% com relação ao volume exportado em 2019, e que gerou US\$ 6,05 bilhões.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 18/01/2021

## REFORÇAR A LUTA PELO REPORTO

Luta precisa ser intensificada pois caiu a validade do regime tributário diferenciado de incentivo à modernização e ampliação da estrutura portuária

Por Rosana Valle

Uma das lutas do meu mandato e que teve a participação do saudoso amigo e jornalista Nelson Domingos de Giulio, o Cebola, falecido recentemente, foi pela manutenção do Reporto, um dos mais importantes incentivos para a modernização do setor portuário por meio da aquisição de equipamentos para diversas instalações.

Esta luta agora tem que ser intensificada, pois, no último dia do ano que passou, caiu a validade deste regime tributário diferenciado de incentivo à modernização e ampliação da estrutura portuária, conhecido como Reporto.



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.73810:1572521313/Conteineres-no-Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=0683bb5&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.73810:1572521313/Conteineres-no-Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&$p$f=0683bb5&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

**Reporto prevê isenção fiscal na compra de equipamentos do setor (Carlos Nogueira/AT)**

Este incentivo ajudava o nosso Porto de Santos a ser grande e cada vez mais produtivo, sempre atualizando suas tecnologias e aumentando sua eficiência. Tudo era possível por conta da redução dos custos para a compra de equipamentos importados, que era viabilizada pelo Reporto, criado em 2004.

Vou reforçar a luta que já venho travando junto ao Governo Federal pela retomada deste benefício essencial, que desobrigava o pagamento do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), do PIS e do Cofins quando da compra, no mercado externo, de máquinas, equipamentos e peças que não existem similares no Brasil, para os terminais e portos brasileiros.

O Ministério da Infraestrutura entendeu a importância do Reporto, não da mesma forma que o Ministério da Economia, que alega perda de receita com o incentivo. Mesmo assim, a prorrogação da validade do Reporto, para dezembro de 2021, foi incluída no Projeto de Lei (PL) 4199/2020, que cria o programa de incentivo à navegação de cabotagem, o chamado BR do Mar.

Aprovamos o texto na Câmara dos Deputados, que não passou ainda pelo Senado. Temos esperanças e estamos lutando para que o Reporto volte a vigorar em breve. Esta é a nossa luta para manter o Porto de Santos forte, ativo e até gerando mais empregos na região.

Hoje, o que vemos, por conta do fim do Reporto, é a suspensão de investimentos, conforme mostra reportagem publicada em A Tribuna dia 9 último e também editorial dia 11 deste mês.

Já conversei a respeito com o presidente Jair Bolsonaro, no sentido de que sancione o PL logo que aprovado pelo Senado, pois a economia do País depende dos nossos portos cada vez mais modernos e eficientes.

Entendo que as despesas do Governo cresceram muito com os gastos emergenciais por conta da pandemia. Sabemos que a situação não está fácil. Mas não podemos enfraquecer o setor portuário brasileiro, que tem a missão de manter a economia funcionando e assim garantir a retomada do crescimento e a recuperação do Brasil.

**Fonte : A Tribuna Digital - SP**  
**Data : 18/01/2021**

## **ILHABELA PODE RECEBER RECIFES ARTIFICIAIS EM PROJETO PARA A COSTA BRASILEIRA**

Cidade, no litoral norte do estado, está na mira do Governo Federal para receber a instalação de ao menos cinco, dos 128 que estão no projeto

**Por Matheus Müller**

Ilhabela está na mira do Governo Federal para receber a instalação de ao menos cinco recifes artificiais, dos 128 que são planejados para a costa brasileira. Recém-eleito, o prefeito do município, Antonio Luiz Colucci (PL), que também esteve à frente da prefeitura entre 2009 e 2016, informou não conhecer os projetos da União sobre o tema, mas afirmou ter interesse na pauta, que já o acompanha desde 2015, quando entrou com um pedido de licenciamento junto ao Ibama para a criação de um polígono para afundamentos (de embarcações).



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.138129:1610770286/Recife-Artificial.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=929e8cb&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.138129:1610770286/Recife-Artificial.jpg?f=2x1&$p$f=929e8cb&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

*Recifes artificiais podem também atrair olhares para o turismo de mergulho (Arquivo/Shutterstock)*

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), em 24 de dezembro de 2020, o prefeito alegou não ter informações, e que os primeiros 100 dias de governo são fundamentais para “botar a casa em ordem”.

Apesar de não ter conhecimento sobre a IN28/20, Colucci revela ter recebido o ministro do Meio Ambiente Ricardo Salles, antes de assumir a prefeitura, para uma reunião. “Não falamos desse assunto (instrução normativa), mas disse a ele da nossa intenção, que eu já tinha quando fui prefeito até 2016 (de um licenciamento para o polígono)”.

O chefe do Executivo disse ter ouvido do ministro que “tinha uma normativa” e que “talvez eu (prefeito) nem precise de assessoria (do Ibama) e consiga fazer (o processo) direto pelo site”. O prefeito acrescenta que a cidade tem interesse “de fazer esses recifes artificiais para a gente desenvolver ainda mais o turismo de mergulho”.

Colucci lembra que os estudos em torno do polígono para afundamentos começaram em 2015. A ideia, segundo ele, surgiu quando a prefeitura recebeu o navio Professor Besnard da USP – a ideia era explorar a embarcação para o turismo de mergulho. “(Hoje, está) essa confusão toda. A administração passada doou para uma ONG (Instituto Imar), que agora está mantendo o navio no Porto de Santos”, disse.

### **IN28 polêmica**

A Instrução Normativa nº 28 altera o texto anterior, de 2009, e mantém o viés de estabelecer regras, autorizações, exigências e restrições. Entretanto, o acréscimo de um artigo levantou polêmica, quanto a uma possível facilitação para a instalação de recifes artificiais.

A questão foi levantada por diversas publicações aponta para o seguinte trecho da IN28/20: “Para todos os casos, considera-se inviável o projeto cuja estrutura do recife artificial contenha quantidade excessiva de materiais perigosos e potencialmente poluidores (tais como: explosivos, biocidas, óleos, graxas, combustíveis, amianto, PCBs (Bifenilas Policloradas), tintas anti-incrustantes, metais pesados, radioativos etc.) ou que possam ocasionar riscos de ferimentos ou acidentes (cantos vivos, superfícies cortantes etc.)”.

O texto anterior vedava a possibilidade de poluentes e, dessa vez, nesta IN28/20, a inviabilidade se dará para estruturas que contenham “quantidade excessiva”. É sobre esse termo que se instalou a polêmica.

### **Sem facilidade**

No último domingo (10), ATribuna.com.br publicou matéria sobre o tema e, na ocasião, o professor Frederico Brandini, do Instituto Oceanográfico da USP, rechaçou que a IN28/20 facilita a instalação de recifes artificiais. O docente, vale destacar, participou da elaboração da primeira instrução normativa em 2009 e contribuiu com orientações para esta última, de dezembro do ano passado.

Sobre o trecho que causa polêmica, Brandini explicou à Reportagem que se trata de “um texto um pouco infeliz”. Entretanto, diz que “não é um bicho de sete cabeças” e que não é por isso que a instrução normativa está aceitando tudo e vão acabar com os oceanos. Ele ressaltou que 95% da publicação está dentro do esperado.

O professor apontou que estão politizando o tema e que a instrução normativa é apenas mais um mecanismo para orientar interessados, dar transparência ao processo, afastar projetos aventureiros. “(A IN28/20) é para que o Ibama se manifeste do ponto de vista ambiental”, disse na última publicação, alertando que existem outras autorizações necessárias, como da Marinha.

A crítica feita por Brandini é sobre o número apresentado pelo Governo Federal. Segundo ele, não tem que estipular a instalação de 128 recifes artificiais. “Tem que deixar aberto em qualquer lugar da costa brasileira, desde que o interessado diga o motivo, se a sociedade local quer, se já tem recife natural”, disse.

A Tribuna.com.br procurou o Ministério do Meio Ambiente ao longo da semana, mas, apesar das tentativas, não obteve resposta. O setor de comunicação se limitou a dizer que enviariam a mesma informação da última semana, de que a IN28/20 não facilita a implantação de recifes artificiais.

### **Turismo**

O empresário e mergulhador Cesar Grillo, dono da empresa Aquáticos Ilhabela, acredita que a instalação de recifes artificiais tende a atrair olhares para o turismo de mergulho. Apesar disso, lembrou que o mais importante é o meio ambiente. “Li alguma coisa a respeito (IN28/20), mas não recebemos nenhuma notícia em relação à instalação de recifes artificiais aqui em Ilhabela. Acredito que a instalação seria benéfica em relação ao turismo, porém, em termos de biodiversidade e conservação não seria tão interessante, uma vez que eles podem servir como ‘corredor ecológico’ e auxiliar na introdução de espécies exóticas invasoras e consequente desestabilização do ecossistema”.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*

*Data : 18/01/2021*

## **SEGUNDA FASE DA 'OPERAÇÃO RELÍQUA' FISCALIZARÁ CARGAS PERIGOSAS NO PORTO DE SANTOS**

Ibama diz que segunda parte da ação vai ocorrer no segundo semestre, simultaneamente em todo o país

*Por Fernanda Balbino*

O Instituto Brasileiro de Recursos Naturais Renováveis (Ibama) deve concluir, até o próximo mês, a análise dos dados obtidos durante a operação Relíqua, que mapeou procedimentos de armazenagem, transporte e manuseio de cargas perigosas no Porto de Santos. Mesmo antes do fim dos trabalhos, o órgão garante que a segunda edição da iniciativa será realizada no segundo semestre. Desta vez, a novidade é que as ações serão executadas simultaneamente em todos os portos.

Em agosto do ano passado, uma explosão na zona portuária de Beirute, no Líbano, matou mais de 170 pessoas, além de deixar milhares de feridos. Na ocasião, uma carga de nitrato de amônio causou o acidente e a mesma mercadoria é operada no Porto de Santos. Por isso, o caso chamou a atenção para os riscos envolvendo operações de cargas perigosas no cais santista.

No mês seguinte, todos os terminais do Porto foram vistoriados. Além do Ibama, participaram da operação a Autoridade Portuária de Santos, a Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP), a Receita Federal, as polícias Federal e Militar, o Exército, as agências nacionais de Transportes Aquaviários (Antaq), Transportes Terrestres (ANTT) e Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro) e a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb). O trabalho será concluído e apresentado no mês que vem.

Segundo a agente ambiental federal Ana Angélica Alabarce, responsável pelo Ibama na região, os trabalhos estão na reta final. Mas a conclusão da operação é de que as operações com produtos perigosos são realizadas de acordo com as normas no Porto de Santos. “Tivemos alguns destaques

para a necessidade de adaptações, mas sem grandes perigos. São melhorias que podem garantir ainda mais segurança às operações”, afirmou Ana Angélica.

Agora, técnicos do Ibama querem saber se o mesmo acontece em outros complexos portuários do País. “O perigo é eminente em qualquer porto. A carga depende muito do ser humano, de como ele armazena, transporta e manuseia. É aí que está o risco”, destacou a agente ambiental federal.

Na primeira edição da operação Relíquia, representantes do Ibama de seis estados participaram das ações: Maranhão, Ceará, Pernambuco, Goiás, Mato Grosso e Paraná. Agora, os trabalhos serão realizados nestes locais e também em outros portos do País. “A operação Relíquia virou um plano nacional. O Ibama e o Exército continuarão na coordenação dos trabalhos, que contarão com 12 autoridades no segundo semestre”, afirmou Ana Angélica.

### Em Santos

A movimentação e armazenagem de nitrato de amônio (insumo para fertilizantes) ocorre no Terminal Marítimo do Guarujá (Termag), na Margem Esquerda (Guarujá). Já na Margem Direita (Santos) não há armazenamento e, quando há operação deste produto, ela é feita com descarga direta.

Em 2019, mais de 2,2 milhões de toneladas de fertilizantes foram desembarcadas no cais santista. Os dados do ano passado ainda não foram disponibilizados pela Autoridade Portuária

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*

*Data : 18/01/2021*



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL Nº17/2020: LINK DE TRANSMISSÃO

Audiência Pública nº 17/2020 - Obter contribuições, subsídios e sugestões para a proposta de norma que tem por objeto a 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.

Link de Transmissão: <https://youtu.be/GEFUvhrIUDk>  
<https://www.youtube.com/watch?v=GEFUvhrIUDk&feature=youtu.be>

Início da Transmissão: 15h

Período de Inscrição: 10h - 14h

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

Formas de Contribuição: vídeo, áudio ou via aplicativo “WhatsApp”

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

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



**IMPORTANTE:** Toda a sessão virtual será transmitida via streaming, gravada e disponibilizada no canal do YouTube da ANTAQ

<https://www.youtube.com/channel/UCXil11qX8SF3gvr15ijEsQw>

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](mailto:asc@antaq.gov.br)

Data : 18/01/2021

## ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA VIRTUAL SOBRE TRANSPORTE DE CARGAS PERIGOSAS

Contribuições para a proposta de norma podem ser enviadas até 20 de janeiro

A ANTAQ realizou, nesta segunda-feira (18), audiência virtual para obter contribuições para a proposta de norma que estabelece os critérios e procedimentos para prestação de serviços de transporte de cargas perigosas na navegação interior. O texto normativo prevê a 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.

A reunião virtual é uma das etapas da Audiência Pública Nº 17/2020. Os interessados em contribuir ainda podem enviar suas sugestões até 20 de janeiro de 2021. Saiba como participar clicando aqui. Procure o número da audiência pública e envie suas contribuições por meio de formulário eletrônico.



[https://www.gov.br/antaq/pt-br/assuntos/noticias/AdalbertoTokarskiAPCargasPerigosas.jpg/@\\_images/3d477064-05a6-4ac1-9096-29a489766ad4.jpeg](https://www.gov.br/antaq/pt-br/assuntos/noticias/AdalbertoTokarskiAPCargasPerigosas.jpg/@_images/3d477064-05a6-4ac1-9096-29a489766ad4.jpeg)

**Adalberto Tokarski: participação da sociedade é fundamental para a elaboração de uma norma justa**

Os diretores da ANTAQ, Eduardo Nery (geral) e Adalberto Tokarski, participaram da audiência virtual. Ambos destacaram a relevância da norma, mas afirmaram que a Agência não pretende

burocratizar a prestação do serviço. “Não queremos atrapalhar. A ANTAQ não quer levar burocracia a esse tipo de transporte”, afirmou Tokarski, que foi o relator do processo relativo à proposta de norma. “As contribuições são sempre bem-vindas e ajudam a Agência a elaborar uma norma justa. A ANTAQ trabalha para regular apenas quando e onde é estritamente necessário”, concluiu o diretor.

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](mailto:asc@antaq.gov.br)

Data : 18/01/2021

# Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

## PORTAL PORTO GENTE

Negócios com áreas atrapalham o futuro do Porto de Santos

Editorial Portogente

*Porto marítimo é uma entidade complexa e dinâmica com a interação entre os vários agentes da cadeia logística, disparidades regionais e diferentes modernizações.*

Com alarde, a diretoria do Porto de Santos anuncia iniciativas de arrendamentos realizados de forma descuidada, afoita e sem uma estratégia que aponte uma modernização da gestão portuária. Carente de contexto, limitam o processo de desestatização do principal porto do Hemisfério Sul. Ainda que investimentos sejam necessários para atenuar a crise que sufoca o Brasil, conveniências de ganhos ocasionais não podem matar a galinha dos ovos de ouro.



[https://portogente.com.br/images/Porto\\_de\\_Santos.jpg](https://portogente.com.br/images/Porto_de_Santos.jpg)

**Porto de Santos**

Tratar o porto como boxes comerciais temporários, desconsidera o conceito de modernização da gestão portuária baseada no modelo de governança. A começar por explicar como e para onde ele deverá crescer, levando em conta as características insular e estreita da cidade, que exigem preocupação com aspectos sociais e ambientais. Ao colocar atividade do porto do futuro no já esgarçado projeto do ano de 1892, sem engenharia, obstrui a principal

artéria do Porto de Santos.

Um horizonte estranho ao processo de desestatização, que está anunciado como um caminho para o futuro do porto, tal qual o do Eduardo Guinle, no século XIX, quando venceu a concessão por 90 anos. Construiu um porto estado da arte. Diferente de propor um "patchwork", com retalhos oportunistas. É imperioso o basta do presidente Bolsonaro, que nunca visitou o principal porto brasileiro, mas cancelou agendamento feito, e volta e meia frequenta a região.

O fato do presidente da Autoridade Portuária, Fernando Henrique Passos Biral, estar há pouco tempo no cargo, não ser do ramo e morar fora da cidade, aponta carência nas percepções das linhas estratégicas de expansão do porto. Porto é lugar de muitos fluxos interativos exigentes de harmonia. Em especial, na relação Cidade e Porto. São graves os riscos à cidade, no condomínio onde se armazena granel químico no Porto de Santos.

Diante do quadro desnordeado na gestão do Porto de Santos e ameaçador da vida da cidade, resta à Câmara Municipal de Santos cumprir o seu papel original de bem verear. Afinal, o Porto de Santos é tão porto, quanto cidade.

**Fonte : Portal Porto Gente**

**Data : 18/01/2021**

## **QUAL É O IMPACTO DO FIM DO AUXÍLIO EMERGENCIAL PARA OS BRASILEIROS?**

**Por Red Ventures - Categoria: Notícias Corporativas**

Em declaração dada no fim do ano passado, o presidente Jair Bolsonaro já disse que o Auxílio Emergencial não deve ser renovado para 2021. Mesmo com o fracasso do programa Renda Cidadã, tido como novo programa assistencial do governo, pelo visto o martelo já está batido!

A MP do Auxílio Emergencial está sendo ignorada pela bancada de apoio ao governo no Congresso Nacional. E com isso faltam menos de 15 dias para o fim do auxílio emergencial. Muitas famílias estão recebendo a última parcela referente ao benefício.

Com a crise causada pela pandemia, a diminuição de renda e trabalhos formais é brutal. Isso afeta não só o momento atual, mas o futuro. Ter um plano aposentadoria é importante para tentar se preservar e pensar lá na frente.

### **Auxílio Emergencial interrompeu crescimento da extrema pobreza no país**

Nos últimos cinco anos, o aumento da extrema pobreza no Brasil já era visível. Dados da pesquisa PNAD Contínua, divulgados pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, mostram que em 2019, cerca de 13,88 milhões de brasileiros viviam na extrema pobreza, cerca de 170 mil a mais em comparação com os dados de 2018.

Em 2020, houve uma reversão neste caminho, muito por conta do auxílio emergencial que chegou a alcançar 50,7% das famílias do país, segundo o IBGE. Os dados também apontam que o auxílio chegou a 86,6% dos brasileiros mais pobres.

Um estudo da FGV (Fundação Getúlio Vargas) com base na pesquisa PNAD COVID-19 aponta que, entre maio e agosto, a porcentagem da população em extrema pobreza no país caindo quase pela metade, passando de 4,18% para 2,29%.

Especialistas indicam que o fim do benefício assistencial pode atrasar a recuperação econômica. As previsões com o fim do auxílio emergencial não são nada agradáveis para a economia brasileira. A economista Débora Freire, do Cedeplar (Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional) da UFMG, explica que com o fim do auxílio, as famílias terão menos renda e consumirão menos, por consequência, isso afetará o faturamento das empresas.

No estudo feito por Ian Prates, do Cebrap (Centro Brasileiro de Análise e Planejamento) e de Rogério Barbosa, do Centro de Estudos da Metrópole da USP, aponta que com a interrupção do auxílio emergencial, pode colocar cerca de 30% da população, 63 milhões de pessoas, ganhando menos do que um terço do salário-mínimo per capita.

Banco Central admite que o fim do auxílio deve desacelerar o consumo das famílias mais pobres. O Banco Central (BC) admitiu ainda em setembro que o fim do auxílio emergencial deve provocar uma desaceleração no consumo das famílias. Mesmo com melhores projeções para o PIB em 2020 e 2021, em comparação com os números iniciais da pandemia, o BC aponta que a desaceleração do consumo pode diminuir a velocidade da retomada econômica do país.

Segundo a instituição, o auxílio liberou cerca de R\$ 37 milhões por mês para as famílias de baixa renda no início da pandemia, o que representa cerca de 12% da renda mensal de 2019. O BC afirma que isto ajuda a sustentar o consumo nos primeiros meses da pandemia, diminuindo o impacto das medidas de isolamento social.

FMI recomenda manutenção do teto de gastos, mas sem cortes no Auxílio Emergencial. O relatório do FMI (Fundo Monetário Internacional) de dezembro elogia as medidas econômicas tomadas pelo governo brasileiro para conter o impacto da COVID-19, mas enfatiza a necessidade da manutenção do teto de gastos sem a interrupção do auxílio emergencial.

O órgão aponta que a manutenção do teto de gastos constitucional é uma âncora fiscal para apoiar a confiança do mercado. Porém, o FMI alerta que isto não pode ser feito com o corte abrupto das medidas econômicas de apoio à economia, como o auxílio emergencial.

O FMI recomenda que o país esteja preparado para esticar essas medidas por mais tempo em 2021. A expectativa do órgão é que o Brasil cresça 2,8% em 2021, iniciando uma recuperação econômica após uma contração de 5,8% em 2020.

Para apontar saídas para a manutenção do auxílio emergencial, o FMI aponta a necessidade das reformas estruturais para a realocação das despesas do estado com o intuito de fortalecer a rede de segurança social de forma permanente.

“Novo Bolsa Família” deve ser o principal programa de renda assistencial do país em 2021. Recentemente, o ministro da Cidadania, Onyx Lorenzoni, anunciou a reformulação do programa Bolsa Família. Após a desistência do governo em lançar o Renda Cidadã, ao que parece o Bolsa Família irá concentrar as medidas assistenciais em 2021.

Sem dar detalhes concretos, Lorenzoni afirmou que haverá um aumento no ticket médio pago aos benefícios e que mais famílias devem ser contempladas. O ministro completou dizendo que só está à espera da autorização do presidente Jair Bolsonaro para divulgar as novidades do programa.

A previsão é de que o Bolsa Família custe R\$ 34,8 bilhões em 2021, um aumento de 18,22% em relação aos custos do programa em 2020.

Fonte : *Portal Porto Gente*

Data : 18/01/2021



## A GAZETA ONLINE - ES

### TECHNIP RENOVA CONTRATO E FICA MAIS TEMPO NO PORTO DE VITÓRIA

Por *Beatriz Seixas*

A multinacional franco-americana TechnipFMC renovou junto à Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) o contrato de arrendamento da área onde está atualmente instalada, em um espaço de quase 90 mil metros quadrados no Porto de Vitória. Segundo documento publicado no Diário Oficial da União (DIO) no último dia 15, a vigência do acordo é de 180 dias, ou seja, a empresa ficará no local pelo menos até junho deste ano.

Ainda de acordo com o DIO, a companhia fará o "pagamento de R\$ 13,13 por metro quadrado, acrescido de R\$ 11,46 por cada tonelada movimentada de produto nas embarcações empregadas na navegação de apoio marítimo à exploração de petróleo e gás offshore, além da remuneração pelo uso de serviços, conforme descrito nos itens tarifários da tabela pública".

Considerando apenas a precificação relacionada ao tamanho do espaço, o pagamento mensal à Codesa será da ordem de R\$ 1,17 milhão.

Conforme a coluna já abordou neste espaço, o contrato de uso da área venceu no final de 2019 e, a partir de então, a empresa conseguiu o direito de permanecer no local por meio de uma decisão liminar (provisória) da Justiça. Agora, as partes celebraram um contrato transitório, uma vez que essa foi a alternativa legal encontrada pela Codesa enquanto a Companhia Docas passa pelo processo de desestatização.

A permanência da Technip na área poderá ser renovada por mais seis meses caso a empresa tenha interesse de continuar no Porto de Vitória. Um contrato de médio ou longo prazo, ou seja, que garanta mais estabilidade, só será possível, entretanto, após a mudança de gestão do porto, prevista para 2022.

A companhia se instalou no Porto de Vitória em 1985 para produzir tubos flexíveis voltados para a cadeia de petróleo e gás e, ao longo dos anos, o relacionamento entre ela e a Codesa foi marcado por questionamentos judiciais.

### DECISÃO PELO FIM DA PRODUÇÃO NO ES

Em agosto de 2020, a Technip tornou pública a decisão de finalizar a sua produção de tubos flexíveis na unidade capixaba, conforme a coluna publicou a notícia em primeira mão.

Na ocasião, a multinacional anunciou que iria transferir a fabricação dos equipamentos para o Porto de Açu, no Rio de Janeiro, onde também tem uma planta fabril. A justificativa para a reestruturação dos negócios foi a pandemia da Covid-19 e a redução na demanda do setor de óleo e gás.

À época, a empresa informou que a produção no Porto de Vitória aconteceria até dezembro de 2020, mas que outras atividades da empresa no Espírito Santo permaneceriam inalteradas, não detalhando, porém, quais seriam essas atividades.

A saída, ainda que parcial do Estado, causou grande repercussão, uma vez que a Technip tinha até o momento do anúncio mais de 1.000 empregados. Além disso, existia uma forte preocupação relacionada aos impactos na cadeia de fornecedores e até mesmo na arrecadação de impostos.

Apesar de a multinacional ter optado pelo fim da produção dos tubos flexíveis no Estado, agora, ao renovar o contrato com a Codesa, ela manteve o arrendamento dos mesmos metros quadrados que já ocupava.

O fato chamou a atenção da coluna, que procurou a empresa para saber se o uso do mesmo espaço poderia ser um sinal de que ela pretende postergar o fim da fabricação dos equipamentos ou mesmo mudar a estratégia em relação à produção no Porto de Vitória. A Technip, entretanto, disse que não iria comentar o assunto.

*Fonte: Gazeta On-line (ES)*

*Data : 18/01/2021*



## **ABTRA – ASSOC. BRAS. DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS BRACELL, SANTOS BRASIL E CONPORT SÃO AS MAIS BEM CLASSIFICADAS NA DISPUTA POR CONTRATOS TRANSITÓRIOS NO PORTO DE SANTOS**

As empresas Bracell, Santos Brasil e Conport apresentaram os melhores lances para firmar contratos transitórios pela exploração, respectivamente, de uma área localizada no Paquetá e duas no Saboó, na margem direita do Porto de Santos. Confirmadas as propostas, a Santos Port Authority (SPA) arrecadará pelo menos R\$ 6.480.200,64 a título de remuneração mínima ao longo dos seis meses em que vigerão os contratos. Os arrendamentos transitórios são válidos por 180 dias ou até que se faça a licitação de longo prazo – o que ocorrer primeiro.

As empresas têm de apresentar à SPA os documentos de qualificação em até cinco dias úteis. Caso não o façam, serão chamados os próximos colocados.

Fonte: Informativo dos Portos

*Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados*

*Data : 18/01/2021*

## **NOVA PRESIDÊNCIA... DE NOVO**

O governo do Estado anunciou oficialmente nesta quinta-feira (14), a saída de Leonardo Cerquinho da presidência do Porto de Suape e de Jaime Alheiros do Porto do Recife, confirmando a notícia publicada nesta quarta (13) pelo Blog de Jamildo. Com a saída de Cerquinho, o Complexo de Suape vai trocar de presidente pela sétima vez durante as gestões do governador Paulo Câmara. É como se fosse mais de um indicado por ano, um recorde nas mais de quatro décadas de história de Suape. A nova mudança de comando acontece no dia 1º de fevereiro.

A substituição de Cerquinho será para abrigar a equipe do novo secretário de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco, o ex-prefeito do Recife, Geraldo Julio. A Sdec será uma vitrine para o provável candidato ao governo do Estado em 2022. A mudança de comando também vai acontecer no Porto do Recife, onde o novo presidente Jaime Alheiros mal sentou na cadeira, em dezembro do ano passado. Em Suape, o nome é do ex-presidente da Emlurb, Roberto Gusmão, e no Recife o administrador e mestre em gestão pública, Marconi Muzzio. Antes de Cerquinho, já passaram por Suape no governo de Paulo: Bernardo D'Almeida, Evandro Avelar, Thiago Norões, Marcos Baptista e Carlos Vilar. Com exceção de Vilar (funcionário de carreira do Porto do Recife) e de Cerquinho (com expertise em logística e comércio exterior), nenhum tem experiência no setor portuário. Muitas das trocas foram para angariar apoio político e acomodar aliados. Um dos momentos mais criticados foi a

entrega da presidência do porto ao Partido Progressista (PP), de Eduardo da Fonte. Carlos Vilar foi indicado pelos aliados e assumiu em junho de 2018, mas a pressão do mercado foi forte e Leonardo Cerquinho ganhou o cargo em janeiro de 2019.

CENÁRIO – Geraldo Julio já acumulou a secretaria de Desenvolvimento Econômico e o Porto de Suape, em 2011, mas o cenário econômico de Pernambuco era muito diferente. Naquele ano o PIB cresceu 9,3% em 2010 e 4,5% em 2011. A taxa de desemprego era uma das menores do País, com apenas um dígito (5%), e se falava em pleno emprego. As reuniões do Condic somavam bilhão em projetos e era preciso ordenar a avalanche de empresas que queriam se instalar em Suape. Eram comuns voos de helicóptero para apresentar o complexo a empresários e autoridades de outros Estados e países.

Nos seus anos de gestão, Cerquinho precisou ser criativo, contagiar equipes, apostar em inovar e negociar muito para conseguir fazer “do limão uma limonada”, como ele gosta de dizer. Os grandes empreendimentos industriais não chegaram mais com a mesma velocidade, a economia demorou a se recuperar após a recessão e depois veio a pandemia da covid-19. Mesmo assim, Suape ainda conseguiu bater recordes de movimentação de carga ano a ano.

Para 2020, a previsão da Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas (Condepe/ Fidem) é que o PIB feche com queda entre 1,5% e 2%. A taxa de desemprego no Estado atingiu 18,8% (Pnad Contínua mais recente), a atração de investimentos por meio das reuniões do Condic em 2020 foi a pior dos últimos sete anos. Por tudo isso, Geraldo Julio não terá vida fácil nesse retorno como secretário, embora conheça bem a economia pernambucana e o Porto de Suape.

*Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados*

*Data : 18/01/2021*

# GAZETA DO POVO

## GAZETA DO POVO - PR

### PORTO DE PARANAGUÁ INVESTE PESADO PARA CONCORRER COM TERMINAIS DE SANTOS E SC

*Por Anderson Gonçalves*



[https://media.gazetadopovo.com.br/2021/01/15174622/arquivo\\_1-660x372.jpg](https://media.gazetadopovo.com.br/2021/01/15174622/arquivo_1-660x372.jpg)

*Porto de Paranaguá terá cinco áreas leiloadas em 2021. | Foto: Divulgação/Portos do Paraná*

*Ouçá este conteúdo*

Mesmo em meio a uma pandemia que paralisou diversos setores da economia, os portos paranaenses de Paranaguá e Antonina terminaram 2020 com uma marca inédita. Foram 57 milhões de toneladas movimentadas, o maior volume da história. A safra recorde e o câmbio favorável, aliados a outros fatores, foram os principais responsáveis por esse resultado, que abre perspectivas para um 2021 na mesma toada. A ideia é tornar os terminais cada vez mais competitivos, fazendo frente aos portos de Santos (SP), São Francisco do Sul e Itajaí (SC), principais destinos das cargas movimentadas na região.

“Nossa missão é entregar um porto cada vez mais competitivo”, resume Luiz Fernando Garcia, diretor-presidente da Portos do Paraná, empresa que administra os terminais de Paranaguá e Antonina. Manter ou ampliar a movimentação nesses portos não depende exclusivamente da administração, mas algumas ações fazem a diferença na disputa de um mercado acirrado. A principal aposta são os investimentos em infraestrutura.

Estão previstos para 2021 os leilões de arrendamento de cinco áreas no Porto de Paranaguá. Duas delas já tiveram a consulta aberta, uma para graneis líquidos e outra para carga geral, especialmente

açúcar ensacado. Em abril deve ser aberta a consulta para as outras três, voltadas a graneis sólidos. “São áreas já exploradas, mas que, com os arrendamentos, receberão novos e modernos investimentos. Isso potencializa a ocupação dessas áreas, que ganham uma capacidade instalada muito mais adequada do que têm hoje”, explica Garcia. Somente nas duas primeiras áreas, o investimento estimado é de R\$ 150 milhões.

No campo da infraestrutura própria do porto, o principal projeto é a modernização e remodelação do Corredor de Exportação Leste, que deve dobrar a capacidade operacional do complexo. “Hoje temos nove terminais, cada um com uma entrada como ponto de descarga. Com essa obra, teremos um novo sistema que irá concentrar tudo em um único ponto. Isso evitará perda de tempo com manobras e diminuirá o conflito com a população urbana”, destaca Garcia. O projeto básico da obra já foi contratado.

### **Estado perdeu 2 milhões de toneladas de farelo de soja para Santos**

Em 2021, também será dada continuidade às obras de dragagem, que possibilitarão o recebimento de navios de maior porte. “Essa dragagem vai fazer com que o porto ganhe um metro, o que representa sete mil toneladas a mais, 10% em um navio de graneis. Estaremos dando condições operacionais para que o mercado entenda Paranaguá e Antonina como atrativos”, explica o diretor-presidente, relatando que no ano passado o Paraná perdeu 2 milhões de toneladas de farelo de soja para o Porto de Santos porque o terminal paulista se mostrou financeiramente mais atrativo.

Segundo Garcia, os investimentos visam justamente tornar os portos paranaenses mais interessantes e vantajosos para o mercado, tanto do Paraná quanto de estados vizinhos. “Temos grandes cooperativas no estado, reconhecidamente fortes e que estão próximas de nós. Mas se a conta se mostrar cara ou a opção catarinense for mais vantajosa, eles vão migrar para lá. Por isso, nossa preocupação é entregar um porto competitivo. Temos que estar preparados e criar um ambiente favorável a todos os atores envolvidos”, conclui.

*Fonte : Gazeta do Povo - PR*

*Data : 18/01/2021*



## **O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP**

### **REPRESENTANTES DA FRENTE PARLAMENTAR MISTA DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA VISITAM O PORTO DE IMBITUBA**

*Infortmações: Porto de Imbituba (18 de janeiro de 2021)*

A diretoria executiva da SCPAR Porto de Imbituba recebeu, nesta quinta-feira (14), representantes da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi) do Congresso Nacional, o presidente da Frenlogi, senador Wellington Fagundes (PL/MT), e o ex-deputado federal, Edinho Bez (MDB-SC), diretor de Relações Institucionais da Frenlogi.

Na oportunidade, o diretor-presidente da autoridade portuária, Luís Antonio Braga Martins, fez uma apresentação do Porto de Imbituba, destacando suas características operacionais e de infraestrutura, o desempenho da movimentação de cargas, além dos investimentos, ações e obras previstos e em andamento pela administração do porto. O diretor de Infraestrutura e Logística da SCPAR, Fábio Riera, acompanhou a reunião, que contou ainda com uma visita dos participantes à área de cais e terminais.

“Imbituba é um porto estratégico ao Brasil. Os investimentos feitos em sua melhoria são de pessoas que acreditam no Brasil. No parlamento, vamos seguir trabalhando para aperfeiçoar os regulamentos, sobretudo para melhorar a segurança jurídica tão necessária a quem investe. Importante ressaltar que o bom funcionamento dos portos brasileiros significa um dos maiores indicadores de progresso e prosperidade de uma nação”, destacou o senador Fagundes após a visita.

Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo  
Data : 18/01/2021

### **CAP DO PORTO DE IMBITUBA INICIA DEBATE DE PAUTAS 2021**

*Informações: Porto de Imbituba (18 de janeiro de 2021)*

O Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Imbituba iniciou a agenda mensal de reuniões nesta sexta-feira, 15 de janeiro. O grupo formado por representantes do poder público e das classes empresarial e trabalhadora continua atuando de forma virtual, em função da pandemia.

A pauta de abertura contou com uma apresentação sobre a situação das obras da BR-285, realizada por Jaziel de Aguiar Pereira, coordenador do grupo Pró BR-285. Pereira observou que o trecho catarinense está com 85,8% pavimentado e acredita que deve ser liberado o trânsito entre março e abril deste ano. Do lado gaúcho, as obras dos 8,38 km que faltam devem iniciar em breve. Jaziel destacou que a conclusão da rodovia federal criará um corredor bioceânico (Atlântico e Pacífico) com diversos benefícios sociais e econômicos, dentre eles, a diminuição da rota de exportação para a China, que poderá economizar mais de 3.500km de viagem com o novo trecho e também uma economia em torno de 39 milhões de km, por ano, com o escoamento de produção e fluxo turístico.

Em seguida, o gerente de operações da autoridade portuária, Aristeu Cavalca, apresentou os resultados operacionais do último trimestre de 2020. Também foram debatidas questões como balanças, a operação inédita de cabos de fibra óptica, futuras obras do Cais 3, Gate 4, dentre outros temas, além do compartilhamento do status de assuntos tratados em pautas anteriores. A próxima reunião do Conselho está agendada para o dia 12 de fevereiro.

Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo  
Data : 18/01/2021

### **PORTUGAL – PROIBIÇÃO DE DESEMBARQUE DE CRUZEIROS PROLONGADA ATÉ 31 DE JANEIRO**

*Informações: Portos de Portugal (18 de janeiro de 2021)*

O Governo decidiu manter a proibição para o desembarque de cruzeiros por mais duas semanas, até ao dia 31 de Janeiro. A informação foi publicada esta sexta-feira em despacho no Diário da República.

O despacho prolonga, assim, a proibição do desembarque e licenças para terra de passageiros e tripulações dos navios de cruzeiro nos portos nacionais. As exceções recaem sobre cidadãos portugueses ou titulares de autorização de residência em Portugal.

“O Ministro da Defesa Nacional, o Ministro da Administração Interna, a Ministra da Saúde e o Secretário de Estado Adjunto e das Comunicações determinaram a interdição do desembarque e licenças para terra de passageiros e tripulações dos navios de cruzeiro nos portos nacionais”, lê-se no despacho.

Assim, e tal como acontece desde março de 2020, os cruzeiros só poderão atracar apenas para trabalhos de reparação e manutenção das embarcações.

A interdição já foi várias vezes renovada, desde que foi implementada pela primeira vez. Entra em vigor a partir das 00h do dia 16 até às 23h59 do dia 30 de janeiro, e pode ser “objeto de nova prorrogação, em função da evolução da situação epidemiológica em Portugal”.

No despacho, o Governo justifica a decisão com a necessidade de “medidas de contenção das possíveis linhas de contágio, de modo a controlar a disseminação do vírus SARS-CoV-2 e da doença covid-19, sendo que a situação epidemiológica, quer em Portugal quer noutros países, permanece por controlar”.

Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo  
Data : 18/01/2021



## CORREIO BRAZILIENSE

### CORREIO BRAZILIENSE - BR

#### SEJA BEM-VINDA, FERROGRÃO!

"Maior desafio de infraestrutura de transportes do século, ferrovia potencializa a produção nacional e retira 1 milhão de toneladas de CO2 do céu da Amazônia"

Por **NATÁLIA MARCASSA Secretária de Fomento**

Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura

Inovador. Arrojado. Sustentável. Ambicioso. Esses são só alguns dos adjetivos que sintetizam o desafio da Ferrogrão, uma ferrovia com mais de 900km de extensão, ligando Sinop, no norte do Mato Grosso, aos portos fluviais de Miritituba, na hidrovia do Tapajós, no Pará.

O projeto, elaborado pelo Ministério da Infraestrutura (MInfra), está em análise no Tribunal de Contas da União (TCU) e o leilão está previsto para o segundo semestre de 2021. Será uma esteira de grãos que vai substituir o modo rodoviário e apresentar ao nosso agronegócio o conceito de multimodalidade ferrovia-hidrovia-porto. E tudo isso, reduzindo em 50% a emissão dos gases do efeito estufa e retirando 1 milhão de toneladas de CO2 da atmosfera da Amazônia.

O foco na sustentabilidade também é estratégico. Uma parceria do MInfra com a Climate Bond Initiative trouxe uma classificação inédita: com a substituição de um transporte mais poluente, a utilização de traçado que aproveita a faixa de domínio da BR-163 e a não sobreposição de terras indígenas, quilombolas ou unidades de conservação, a Ferrogrão nasce com "Selo Verde". Isso habilita seus investidores a captar "green bonds" e "green loans", tipos de financiamento específicos para projetos sustentáveis. Ou seja, teremos acesso ao mercado verde para desenvolver a nossa infraestrutura, protegendo a maior floresta do mundo.

A ferrovia ainda funciona como um muro de proteção contra o desmatamento, uma vez que dificulta o acelerado processo de especulação fundiária existente na região e inviabiliza a abertura de acessos ilegais em sua margem. A operação também será importante para trazer governança, já que o concessionário se torna responsável pela gestão de todo o seu traçado. Serão cerca de R\$ 800 milhões obrigatoriamente investidos em programas de proteção ambiental.

A Ferrogrão não é "só" isso. Ela nasce para fazer do Brasil maior e mais competitivo da "porteira pra fora" – para desespero dos que torcem contra. Com a expectativa de movimentar 48,6 milhões de toneladas em 30 anos, criar 160 mil empregos e reduzir em quase R\$ 20 bilhões o custo logístico de nossa produção, sua construção será passo definitivo para a consolidação do Arco Norte.

Delimitado pelo Paralelo 16° S, que divide o Brasil próximo à divisa entre Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, o arco compreende a ideia de que toda produção acima dessa linha tem como saída mais eficiente os eixos de transportes multimodais que levam aos portos das regiões Norte e Nordeste.

Afinal, hoje, cerca de 70% da safra desta região precisa viajar mais de dois mil quilômetros para poder ser escoada pelos portos de Santos (SP) ou Paranaguá (PR). Um custo logístico sem sentido que encarece a produção e tira a competitividade do produto brasileiro no mercado externo. Além disso, o modo ferroviário é o mais adequado para cargas de grande tonelagem e para cobrir longas distâncias. Fundamental para um país de dimensões geográficas tão extensas como o Brasil.

Maior exemplo do sucesso do Arco Norte é o estudo recente da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) sobre a pavimentação da BR-163. Com o asfaltamento da rodovia até Miritituba, concluído em 2019, pela primeira vez o frete brasileiro ficou 12% menor do que o frete americano para escoar a produção de Illinois e Minnesota – menos de US\$ 85 por tonelada contra mais de US\$ 96 por tonelada. Com a implantação da Ferrogrão, a expectativa é que os custos caiam ainda mais: US\$ 66 por tonelada.

Talvez por toda essa grandiosidade, a Ferrogrão deixe os mais conservadores com um pé atrás. Incrédulos. Mas o Mlnfra não tem medo de desafios. Esses são os dados reais, frutos de estudos sérios. São dados matemáticos que não tomam partido nem são influenciados pelo poder econômico de grandes corporações. Ela não nasce em detrimento dessa ou daquela região, mas do Plano Nacional de Logística, ouvindo especialistas, conversando com o mercado e com uma estruturação arrojada, que mitiga riscos, considera a complexidade ambiental da região e garante segurança a longo prazo.

Planejar infraestrutura não é trabalho de governo, mas de Estado. A Ferrovia Norte-Sul foi idealizada por Dom Pedro II. A Ferrovia Oeste-Leste teve seus primeiros rascunhos no início do século 20. Viabilizar a Ferrogrão significa deixar um legado. É honrar os idealizadores do passado e projetar o Brasil do futuro. Fazer valer o nosso destino de ser um país gigante, inovador e vocacionado a ser referência em desenvolvimento sustentável. Seja bem-vinda, Ferrogrão!

*Fonte: Correio Braziliense - BR*

*Data : 18/01/2021*

## ISTOÉ Dinheiro

### ISTOÉ - DINHEIRO

#### MP DE CONTAS DE SP VÊ COMPRA IRREGULAR DE 'FACE SHIELDS' PELA SECRETARIA DE SAÚDE

O Ministério Público de Contas de São Paulo viu 'irregularidade' no âmbito de um procedimento de dispensa de licitação para a compra de face shield pela Secretaria de Saúde do Estado. O procurador Rafael Antonio Baldo aponta suposto sobrepreço na aquisição, alegando que 'o Estado pagou R\$ 32,00 por cada máscara de proteção facial à empresa contratada, que vende, em seu site, exatamente o mesmo produto por R\$ 7,90'.

Em nota, a Secretaria de Saúde de São Paulo classificou a comparação feita pelo procurador como 'inadequada'. "Os faceshields adquiridos são itens específicos para uso em hospitais, sobretudo para os profissionais que atuam na Unidade de Terapia Intensiva", afirmou a pasta.

A indicação consta em parecer emitido pelo MPC-SP no âmbito de controle externo sobre a dispensa de licitação nº 20/2020, fechada com a empresa Bold Participações S/A, pelo valor de R\$ 960.000,00.

No documento, a Procuradoria de Contas aponta, preliminarmente, desenvolvimento 'válido e regular' do processo, mas registra que no mérito 'verificou falhas graves suficientes que comprometem a matéria'.

Um dos primeiros pontos suscitados por Baldo é relativo a uma das empresas que apresentaram propostas para a elaboração do orçamento estimativo. Segundo ele, a companhia em questão tem como atividade principal serviços de escritório e apoio administrativo, o que invalidaria o orçamento.

No entanto, segundo o procurador, o 'fato mais grave' é o sobrepreço, que teria totalizado R\$ 723 mil.

"A tese de sobrepreço é reforçada ao comparar a presente aquisição com as compras de mesmo objeto feitas por outras Secretarias. Nessa linha, em consulta à Bolsa Eletrônica de Compras de São Paulo, de um total de 7 negociações ocorridas entre 13/07/2020 e 14/01/2021, constatou-se que o preço médio praticado foi de R\$ 8,31, enquanto o preço máximo foi de R\$ 14,89", registra ainda Rafael Antonio Baldo.

Nessa linha, o procurador entendeu que 'restou configurada a contratação do objeto por preços acima do mercado, em prejuízo à economicidade e à vantajosidade previstos em lei e aos princípios que norteiam a Administração Pública'.

### COM A PALAVRA, A SECRETARIA DE SAÚDE DE SÃO PAULO

Todas as informações sobre esta compra foram dadas pela própria Secretaria da Saúde em agosto de 2020 à Corregedoria Setorial da Saúde, portanto meses antes da representação do Ministério Público de Contas oferecida ao Tribunal de Contas do Estado na data de hoje. A comparação de preços citada pela reportagem é totalmente inadequada, uma vez que são produtos diferentes. Os facemasks adquiridos são itens específicos para uso em hospitais, sobretudo para os profissionais que atuam na Unidade de Terapia Intensiva (UTI). Os protetores que custam o valor de R\$ 10,00 não são tecnicamente adequados e justamente por isso configurariam risco para as profissionais.

A compra foi feita após pesquisa de preço com três fornecedores que apresentaram propostas, sendo selecionada a empresa que apresentou menor valor e disponibilidade para atender a demanda. A aquisição representa uma economia de R\$ 15 mil considerando o preço médio do produto à época (março de 2020), em que havia escassez de EPIs (Equipamentos de Proteção Individual) no mercado.

Foram respeitados todos os trâmites previstos em lei, que inclusive permite a dispensa de licitação em situações emergenciais ou de calamidade, como este contexto da pandemia de COVID-19. Portanto, a compra está em consonância com os decretos estadual e nacional de calamidade pública.

### COM A PALAVRA, A EMPRESA BOLD PARTICIPAÇÕES

A reportagem busca contato com a empresa. O espaço está aberto para manifestações.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 18/01/2021*

### PETROBRAS LANÇA FATOS E DADOS SOBRE DIESEL PARA EXPLICAR POLÍTICA DE PREÇO

A Petrobras saiu em defesa da sua política de preços em relação ao diesel, combustível que está no topo das insatisfações dos caminhoneiros com o governo Jair Bolsonaro, e listou uma série de respostas para justificar eventuais aumentos concedidos ou que possam vir a ser feitos este ano, diante de preços de petróleo em franca recuperação.

Nesta segunda-feira, a estatal aumentou o preço da gasolina, mas deixou o diesel inalterado. A alta no mercado internacional do petróleo atinge também o diesel e o Gás Natural Liquefeito (GLP), sendo que o último já sofreu reajuste de 6% na primeira semana do ano, impactando o preço do gás de cozinha.

Como se estivesse respondendo a perguntas de usuários de diesel, a coluna Fatos e Dados da Petrobras, no site da companhia, informa que o Brasil não tem o diesel mais caro do mundo, já que 121 países praticam preço do diesel mais alto do que a Petrobras, monopolista em refino no Brasil. "No início de janeiro o preço do diesel na bomba era 27,4% inferior à média mundial", informa a companhia.

O preço que a petrolífera pratica na refinaria corresponde a 48% do valor total nos postos de abastecimento, quando é acrescido da parte de distribuição e revenda (15%); custo do biodiesel (14%); e impostos (23%).

A estatal informa que em 2020 houve queda de 14% no preço do diesel, com o combustível começando o ano em torno de R\$ 2,33 o litro nas refinarias e fechando 2020 em R\$ 2,02/l.

Segundo a Petrobras, é necessário seguir as cotações internacionais do diesel e dos outros combustíveis por causa da limitação das refinarias no Brasil, que não atendem todo o mercado, sendo necessário importar o produto. “Estas importações representam uma competição importante no mercado brasileiro de combustíveis e ajudam a regular o preço oferecido aos consumidores”, afirma a Petrobras, em dissonância com os importadores de combustíveis, que acusam a estatal de não repassar todo aumento do mercado internacional para segurar a inflação, o que é negado pela companhia.

Para a estatal, “o comportamento do preço do diesel não é diferente de outras commodities negociadas no mundo. Quando o preço da carne ou da soja sobe no exterior, pagamos mais por estes itens no supermercado, mesmo que sejam produzidos aqui. É a lógica de um mercado mundial integrado”, explica.

A companhia também descarta praticar um preço nacional, como sugere um dos grupos de caminhoneiros insatisfeito com a política da estatal, justificando que a empresa teve problemas financeiros ao realizar essa prática há alguns anos.

“Se reduzíssemos o preço do diesel nas refinarias independentemente das cotações internacionais, estaríamos repetindo erros do passado, que geraram a maior dívida entre empresas no mundo e quase quebraram a Petrobras”, diz a empresa ao simular uma resposta sobre o motivo de não reduzir o preço nas refinarias. “Nossa contribuição é gerar valor, investindo para produzir mais petróleo, gás natural e combustíveis a custos baixos, sem desviar do foco em segurança e meio ambiente”, conclui.

**Fonte : IstoÉ- Dinheiro**

**Data : 18/01/2021**

## **CONCESSÃO DA CEDAE, NO RIO, DEVE GERAR R\$ 40 BILHÕES EM RECEITAS**

A concessão dos serviços de água e esgoto no Estado do Rio, com leilão marcado para abril, promete mobilizar R\$ 40 bilhões no maior projeto de infraestrutura do País. Com ela, a população brasileira atendida pelo setor privado, hoje em 34,1 milhões, crescerá em 40% de uma vez, segundo a Abcon, a associação das concessionárias. O gigantismo do projeto, porém, traz riscos e desafios, segundo executivos e especialistas. Entre eles está a cobrança da conta de água em regiões com ocupação irregular, muitas delas dominadas pelo crime organizado. Há ainda o relacionamento político com entes públicos e a capacitação da agência reguladora.

O edital da concessão foi lançado entre o Natal e o Ano Novo, após sucessivos adiamentos. Dos 64 municípios atualmente atendidos pela Cedae, a estatal estadual de saneamento, 35 entraram no projeto – que divide a área em quatro blocos. A previsão de investimentos inclui R\$ 30 bilhões em obras e R\$ 10,6 bilhões em taxas de outorga, cobradas pelos governos para conceder os serviços. Leva quem oferecer a maior outorga. Um operador pode levar mais de um bloco, desde que comprove capacidade financeira e técnica.

“O saneamento será uma grande linha de negócios no futuro do País. Quem estiver no Rio vai ter uma posição diferenciada”, afirma o diretor de Infraestrutura, Concessões e PPPs do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Fábio Abrahão.

Contratado pelo governo fluminense, o BNDES trabalhou quatro anos na estruturação da concessão, desde 2016. O modelo desenhado tem sido elogiado por executivos, investidores e consultores. “Os blocos são atrativos, a modelagem foi bastante bem feita”, diz José Guilherme Souza, sócio e head de infraestrutura da gestora de recursos da carioca Vinci Partners. A empresa aposta em competição no leilão e estuda entrar na formação de algum consórcio para disputar a concessão.

### **Riscos**

A existência de blocos atrativos e a modelagem bem feita não significam que não haja riscos. Eles atingem tanto investidores, que podem não alcançar os lucros esperados, quanto os consumidores, que podem continuar com serviços deficientes.

Souza chama atenção para um risco inerente ao setor de saneamento, o de engenharia, com obras que causam “interferências na vida da população, no trânsito”. A particularidade em destaque, porém, é a quantidade de comunidades pobres no Rio. Muitas são dominadas por criminosos, que impedem a cobrança por concessionárias. O problema já ocorre em outros setores.

A Light, distribuidora de eletricidade da região metropolitana, tem historicamente os mais elevados indicadores de perda de energia e inadimplência do País. Para Jerson Kelman, que foi presidente tanto da Light quanto da Sabesp, esse é o principal desafio da concessão fluminense.

“É um problema que existe no Brasil inteiro, mas com muita intensidade na região metropolitana do Rio, onde predomina (em várias favelas) a informalidade, serviços locais prestados por milícias, como ‘gatonet’”, afirmou Kelman, em referência a serviços clandestinos de TV a cabo. Atualmente ele é professor da Coppe, a coordenação da pós-graduação em engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

O edital de concessão prevê investimentos mínimos nas comunidades pobres – de R\$ 1,86 bilhão -, que devem ser aplicados na ampliação do sistema de água e esgoto nas áreas não urbanizadas da capital fluminense. Nas favelas urbanizadas do Rio e em todas as áreas favelizadas dos demais municípios, haverá monitoramento para avaliar as metas de universalização.

A tarefa não será simples. Quadrilhas de traficantes de drogas tradicionalmente impedem a fiscalização de ligações clandestinas. Joisa Dutra, diretora do Centro de Regulação em Infraestrutura (Ceri) da Fundação Getúlio Vargas (FGV), reconhece que esse problema será um desafio para futuros concessionários. “Difícilmente algum dos concessionários vai poder argumentar que a situação não era conhecida”, afirma ela.

### **Baixo risco**

O aparato de regulação e fiscalização ainda em construção no governo estadual é mais um desafio da concessão dos serviços de água e esgoto no Rio. Para defender o projeto, executivos do BNDES vêm ressaltando que os possíveis problemas serão mitigados por mecanismos previstas no edital. Muitas regras foram alteradas no processo, justamente para fazer frente a questionamentos, disse o diretor de Infraestrutura, Concessões e PPPs do BNDES, Fábio Abrahão. Para o executivo, a concessão é de baixo risco.

Para Jerson Kelman, professor da UFRJ e ex-presidente da Sabesp, e Joisa Dutra, diretora do Centro de Regulação em Infraestrutura (Ceri) da FGV, não é factível apostar em resolver no contrato todos os riscos e eventuais problemas que surjam na concessão. Ajustes nas regras serão necessários, com atuação da agência responsável pela regulação dos serviços.

No Rio, o trabalho ficará a cargo da Agência Reguladora de Energia e Saneamento Básico do Estado do Rio de Janeiro (Agenera). No plano nacional, o novo marco regulatório do saneamento deu à Agência Nacional de Águas (ANA) o papel de criar normas para orientar o trabalho dos órgãos estaduais e municipais. Esse trabalho ainda está no início.

“A efetiva regulação é que vai garantir o cumprimento das metas dos contratos”, afirma Joisa, da FGV.

### **Edital**

Pelo modelo de concessão costurado pelo BNDES, a Cedae, a estatal de saneamento do Estado do Rio, não será vendida e seguirá estatal. Sairá da distribuição de água e da coleta e tratamento do esgoto, mas continuará cuidando da captação e do tratamento da água. Menor, fornecerá a água tratada aos operadores privados, responsáveis pelos demais serviços. Eles também vão ficar responsáveis pelas obras para levar água e coleta de esgoto a locais que não são atendidos hoje por esses serviços.

Mesmo modelo foi usado em concessão na região metropolitana de Maceió (AL), leiloadada em setembro. A licitação foi vencida pela BRK Ambiental, maior empresa privada do setor, que desembolsou R\$ 2 bilhões para vencer outras seis propostas.

Tradicionalmente um destaque negativo nos projetos de infraestrutura, os riscos políticos da concessão dos serviços de água e esgoto no Rio passam por uma série de atores públicos e privados envolvidos no modelo desenhado pelo BNDES. A governança inclui dezenas de prefeituras, uma agência reguladora estadual, o governo do Estado e quatro operadores privados. Além disso, tem o relacionamento com a Cedae, que hoje presta os serviços de distribuição de água em 64 cidades do Rio.

Embora não chegue a enfrentar críticas no mercado, a participação de uma estatal no desenho da concessão não deixa de elevar o risco político do projeto, lembrou Joisa Dutra, diretora do Centro de Regulação em Infraestrutura (Ceri) da FGV. “Toda vez que se coloca um concessionário privado dependendo de ente público, se cria um risco, sim. É um problema de desenho.”

Por outro lado, tanto a especialista da FGV quanto Jerson Kelman, professor da UFRJ e ex-presidente da Sabesp, acham pouco provável que a Cedae tenha problemas no futuro. É que, com a concessão, a previsão é que a companhia estadual passe a ter uma operação enxuta, com receita elevada e estável, já que as concessionárias pagarão pela água tratada. Não haverá, assim, inadimplência de consumidores nem perdas na rede de distribuição obsoleta.

Além disso, a provável redução de perdas tende a segurar a demanda por água tratada. Isso reduz a necessidade de investimentos em expansão da capacidade de tratamento. Outro alívio na necessidade de expansão virá dos investimentos em esgoto por parte da concessionária do bloco que abrange a Baixada Fluminense. Eles melhorarão a qualidade da água a ser tratada. Hoje, a estação de tratamento do Rio Guandu, que abastece a maior parte da região metropolitana, torna potável uma água totalmente poluída.

Ao longo da estruturação do projeto, incluindo o período de consulta pública, executivos do BNDES têm destacado que o contrato de concessão define como se dará a relação entre Cedae e as operadoras privadas. Haverá pontos determinados de entrega da água tratada, com medições de qualidade antes e depois da entrada na rede de distribuição sob responsabilidade privada. Só que, do ponto de vista do consumidor, a relação direta será com a concessionária, lembrou Kelman.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 18/01/2021*

## QUEDA DE PREÇO DE EQUIPAMENTOS FAZ PAÍS DOBRAR GERAÇÃO DE ENERGIA SOLAR



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2020/10/57-3-768x432.jpg>

**Desde 2012, quando despontou comercialmente no País, a energia solar teve seu preço reduzido em 80% (Crédito: Divulgação)**

A geração de energia solar dobrou sua capacidade instalada no País em 2020, na esteira de R\$ 13 bilhões em investimentos, e promete repetir o feito agora em 2021. Segundo especialistas, por trás desse quadro está principalmente a redução de preços de equipamentos nos

últimos anos, que têm atraído mais empresas e consumidores para esse mercado, aliada ao fato de o Brasil ter uma das melhores irradiações solares do mundo.

Segundo a Associação Brasileira de Energia Solar (Absolar), em 2020 a capacidade instalada saltou de 4,6 gigawatts (GW) para 7,5 GW, puxada por um aumento de 2,2 GW só da chamada geração distribuída – a partir de sistemas instalados em telhados, fachadas de edifícios e pequenos terrenos,

por exemplo. Essa potência é suficiente para iluminar 3,7 milhões de domicílios. A previsão é que o número alcance 12,6 GW neste ano, também impulsionado pela autogeração.

Em termos de investimentos, o resultado também impressiona. Dos R\$ 13 bilhões desembolsados no ano passado, quase 80% foram bancados por projetos de geração distribuída. O restante ficou por conta da chamada geração centralizada (projetos que são vendidos em leilões de energia do governo). Para 2021, a projeção é que a autogeração atraia mais R\$ 17,2 bilhões, o equivalente a 76% dos R\$ 22,6 bilhões estimados para todo o setor pela Absolar.

Desde 2012, quando despontou comercialmente no País, a energia solar teve seu preço reduzido em 80% – de US\$ 100 o megawatt-hora para cerca de US\$ 20. O preço fica abaixo do custo de todas as outras fontes, com exceção da geração eólica.

“Isso está fazendo com que a classe média baixa também passe a enxergar a energia solar como um bom investimento, não apenas a classe alta, como era no começo”, diz a diretora comercial da Win Energias Renováveis e coordenadora da Absolar no Rio de Janeiro, Camila Nascimento. Segundo ela, o comércio também tem se voltado para a fonte solar para reduzir seus custos fixos, em meio à crise trazida pela pandemia.

No caso da Win, distribuidora de módulos criada em 2019, Camila viu o volume de negócios crescer 200% em plena pandemia. Equipamentos que há dez anos custavam R\$ 30 mil, hoje são encontrados pela metade do preço. Por R\$ 15 mil, uma residência que tenha a conta de luz de R\$ 350 por mês consegue instalar um sistema. Para negócios como um salão de beleza, que consome muita energia, o investimento na compra e instalação dos módulos pode sair R\$ 45 mil.

### **Baterias**

“Hoje em dia, deixou de ter só um apelo ambiental, como era anos atrás, e passa por uma questão financeira. As pessoas instalam realmente para reduzir a conta de luz”, avalia o presidente do Portal Solar, Rodolfo Meyer, a primeira e maior plataforma de energia solar do País.

O Portal tem 20 mil empresas cadastradas e recebe a visita de cerca de 350 mil pessoas por mês, que acessam a plataforma em busca de financiamento, produtos e informação. Para 2021, espera-se que mais 5,4 mil empresas entrem no mercado.

Meyer prevê uma grande evolução do segmento nos próximos anos, principalmente com a chegada das baterias. Elas vão possibilitar independência do consumidor em relação às distribuidoras de energia. Ainda em fase de desenvolvimento, vão funcionar como pilhas para armazenar energia. Estão seguindo a mesma trajetória de queda de preços dos equipamentos de energia solar. Em dois anos, segundo o presidente do Solar, devem ganhar espaço entre os consumidores para utilizar a energia solar à noite ou quando não houver sol.

Roberto Brandão, pesquisador do Grupo de Estudos do Setor Elétrico (Gesel) da Universidade Federal do Rio de Janeiro, avalia que a energia solar tem potencial para liderar a matriz elétrica brasileira no longo prazo, se a questão das baterias for resolvida. Hoje, essa fatia ainda é de 1,6%.

### **Geração**

Após dois anos de “namoro”, o bancário aposentado Abel Fernandes Tavares, 71 anos, decidiu em 2017 instalar placas solares no telhado de sua casa, em São Paulo. O investimento rendeu frutos. Hoje, ele paga metade do que gastava antes com a conta de energia e já planeja dobrar o número de painéis para obter créditos e gastar quando necessário. Pelas regras da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), a energia excedente pode ser utilizada ao longo de cinco anos. “Minha intenção é gerar de 130% a 150% da minha conta. Eu fico com crédito para usar no inverno o que eu gero no verão.”

Quando Tavares instalou seus módulos, existiam no máximo 500 sistemas no País inteiro. Em um ano, já eram 5 mil e, hoje, a Associação Brasileira de Energia Solar contabiliza mais de 360 mil ligados à rede de distribuição. De olho nas mudanças tecnológicas, ele já busca dados sobre

baterias para armazenar a energia. “A Tesla já oferece um armário não muito grande com bateria de lítio, são muito mais fortes e carregam a energia por mais tempo, mas no Brasil ainda não tem, um dia chega.”

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 18/01/2021



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### PETROBRAS AUMENTA GASOLINA E MANTÉM PREÇO DO DIESEL INALTERADO

Por epbr - 18 de janeiro de 2021 - Em Combustíveis

A Petrobras vai elevar a partir de manhã o preço médio do litro da gasolina vendida para distribuidoras em R\$ 0,15, sobre a média vigente de R\$ 1,84, segundo informações da própria companhia, confirmadas nesta segunda (18). A Petrobras também confirmou que vai manter inalterado o preço do diesel, combustível mais consumido no país.

Os preços dos combustíveis praticados pela Petrobras são os mesmos há 21 dias, um período atípico sem reajustes, tendo em vista que a companhia se comprometeu a manter política de paridade entre preços domésticos e internacionais.

O último reajuste foi feito em 29 de dezembro e, de lá para cá, o Brent, preço de referência do petróleo no mercado internacional, valorizou mais de 7% e o dólar está quase estável, com valorização de menos 0,5%, considerando as quedas desta segunda (18).

A falta de reajustes levou a Associação Brasileira de Importadores de Combustíveis (Abicom) a acusar a Petrobras de descumprir o acordo firmado com o Cade para a venda das refinarias, em que a companhia se comprometeu a cumprir a política de preços.

Como a Petrobras detém praticamente toda a capacidade de refino do país, o acordo firmado com o Cade prevê a paridade internacional para permitir a concorrência com importadores.

A Petrobras nega e diz que o cálculo da defasagem feito pela Abicom, consultorias e agentes de mercado não levam em conta custos internos, informação exclusiva da companhia. Os preços praticados refletiriam a eficiência da companhia e não uma disparidade, defendeu Roberto Castello Branco na semana passada.

#### **Ações recuaram 9%**

O preço dos combustíveis é discutido no governo federal, mas analistas de mercado não refletem até o momento um medo de interferência do Planalto na política de preços, provocando prejuízos à Petrobras e aos acionistas.

Em relatório publicado na semana passada, a XP chegou a classificar a precaução de investidores como “exagero”.

“Em primeiro lugar, embora os preços da gasolina e diesel da Petrobras estejam abaixo das referências internacionais, notamos que isso só é aconteceu nos últimos 6 dias, o que não acreditamos ser um período significativo para formar conclusões sobre a política de preços da Petrobras”, afirmou a XP em boletim publicado na quarta (14).

A volatilidade da semana passada, reverteu os ganhos no valor das ações da Petrobras este ano. Em dia de ganhos na B3, PETR3 valoriza 0,76% e PETR4, 0,75%, às 16h desta segunda (18). Com



isso, os preços estão praticamente inalterados nos 18 primeiros dias do ano, após superiores a 9% na semana passada.

### Preços em alta

Bolsonaro, sob ameaça de uma nova greve dos caminhoneiros no dia 1º de fevereiro, confirmou que as reuniões envolvendo o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, e da Economia, Paulo Guedes, na semana passada, trataram dos preços dos combustíveis.

Apesar de grupos de caminhoneiros defenderem a paralisação no dia 1º, a categoria é pulverizada e lideranças envolvidas nas greves de 2018, aliadas do governo Bolsonaro, negam a paralisação vá ocorrer.

Os preços sobem, mesmo sem reajuste da Petrobras. O diesel ficou mais caro pela sétima semana consecutiva, atingindo a média de R\$ 3,685 reais por litro, segundo levantamento publicado pela ANP na sexta.

Gasolina sobe há quatro semanas, chegando a R\$ 4,572 reais o litro, segundo a Reuters.

*Fonte : Agência EPBR de Notícias  
Data : 18/01/2021*

## PONTO FINAL: ERNESTO ARAÚJO DIZ QUE NADA MUDA NO BRASIL COM GOVERNO BIDEN

*Por - Guilherme Serodio - 15 de janeiro de 2021 - Em Ponto Final*

O ministro das Relações Exteriores, Ernesto Araújo, afirmou nesta sexta que o governo brasileiro não vai mudar suas posturas após a eleição de Joe Biden para a presidência dos Estados Unidos.

Em entrevista em Brasília, afirmou que os países têm muitos interesses comuns e não estão em campos opostos em áreas como a preservação ambiental. A despeito de todas as críticas feitas pelo democrata na corrida presidencial dos EUA, o chanceler voltou a falar que as críticas à falta de políticas ambientais de Bolsonaro são exacerbadas pela imprensa brasileira e internacional.

Biden já afirmou que pretende pressionar o governo brasileiro a agir pela preservação da Amazônia e contra os altos índices de queimadas na região, inclusive com sanções econômicas. Pelo lado de cá, o Brasil vinha dialogando com o governo de Donald Trump para aumentar as exportações de açúcar brasileiro em troca de garantir mais espaço pra o etanol dos EUA.

Em audiência no Senado em setembro, Araújo afirmou que os EUA são um parceiro importante para ajudar o Brasil a abrir as portas de mercados internacionais ao etanol e tornar o combustível mais competitivo.

Mesmo afirmando que o Brasil tem compromisso com a promoção da democracia, o chanceler brasileiro criticou as reações à invasão no Congresso americano, na semana passada. Segundo ele, as ações cerceiam a liberdade de expressão e estão virando uma “caça às bruxas”.

“Se as pessoas se sentem sufocadas na sua capacidade de falar e ouvir, qualquer país pode ter problemas sérios”, disse.

### Twitter impõe limite sobre Bolsonaro

Na tarde desta sexta, o Twitter marcou uma postagem do presidente Jair Bolsonaro como violadora das regras da rede social. Na postagem o presidente defendia tratamentos de eficácia comprovadamente negadas para covid-19, o que tem sido chamado pelo presidente e apoiadores de “tratamentos precoces”.

A rede social assinalou que a postagem envolve “publicação de informações enganosas e potencialmente prejudiciais relacionadas à COVID-19” e restringiu sua visibilidade, além de impedir

comentários. É a primeira vez que o Twitter define uma ação tão dura em uma postagem de Bolsonaro.

À noite, Bolsonaro voltou a minimizar a gravidade da pandemia e disse que não vê motivo para “esse trauma todo apenas preocupado com a Covid”. Sem mostrar dados, o presidente afirmou que “esse lockdown, esse isolamento causa muito mais morte, por depressão, por suicídio, por falta de emprego lá na frente do que a própria pandemia em si”.

Com 208.291 mortes pela doença, o Brasil é o segundo país do mundo com mais óbitos causados pela pandemia. No Amazonas, onde o atendimento nos hospitais colapsou, são 226.511 casos confirmados e 6.043 mortes.

### **Doria entra na disputa pela presidência da Câmara contra Bolsonaro**

O governador de São Paulo, João Doria (PSDB), reuniu deputados federais da bancada do estado e caciques de partidos aliados do seu governo para pressionar pelo voto em Baleia Rossi (MDB/SP) na eleição à presidência da Câmara, marcada para a primeira semana de fevereiro. Em almoço com os parlamentares, o governador pediu que não deixem o Congresso virar uma extensão do poder do Palácio do Planalto, o que representaria um risco para o futuro do Brasil.

“Eu sei o que é a dor de uma ditadura militar”, disse, lembrando a cassação do mandato do seu pai como deputado. “Sei o que representa o totalitarismo e o poder concentrado nas mãos de um homem. Imaginem de um homem destemperado, desequilibrado e despreparado como o atual presidente da República”.

O movimento de Doria pode reforçar sua influência sobre a bancada do estado em um ano que deve ser crítico para a definição de uma proposta de reforma tributária. São Paulo tem a maior bancada de deputados federais, com 70 integrantes e teria sua posição fortalecida com a presidência da Casa.

### **Maia pede volta do Congresso e diz que impeachment de Bolsonaro será inevitável no futuro**

Rodrigo Maia (DEM/RJ) também participou do almoço. O atual presidente da Câmara voltou a defender o retorno dos trabalhos do Congresso na próxima semana para cobrar do governo federal uma resposta à crise de saúde provocada pela pandemia da Covid-19. À tarde, ele informou que enviará ao presidente do Senado e do Congresso, Davi Alcolumbre (DEM/AP), um pedido para instalação de uma Comissão Representativa.

Questionado, Maia disse que será inevitável, no futuro, um debate acerca do impeachment de Bolsonaro. O deputado é o principal avalista da candidatura de Rossi à presidência da Casa contra o governista Arthur Lira (PP/AL).

*Fonte : Agência EPBR de Notícias  
Data : 18/01/2021*

## **LEILÕES DE ENERGIA NOVA EM CONSULTA PÚBLICA, COM TÉRMICAS INFLEXÍVEIS E APROVEITAMENTO DE RESÍDUOS SÓLIDOS URBANOS**

*Por epbr - 18 de janeiro de 2021 - Em Newsletter Comece seu Dia, Setor elétrico*

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

### **em jogo**

O MME publica nesta segunda (18) as diretrizes dos leilões A-5 e A-6, previstos para 30 de setembro. As concorrências fazem parte do calendário do ministério, revisado após a pandemia de covid-19.

— Há duas novidades previstas: a contratação de usinas que gerem energia a partir da recuperação energética de resíduos sólidos urbanos, que poderão ser contratadas nos dois leilões, mas exclusivamente na modalidade disponibilidade, com contratos até 2046.

— Além disso, os leilões contam com a retirada dos limites de inflexibilidade das usinas termoelétricas. Medida, que estava prevista, é uma forma de fomentar o uso do gás natural e chegou a ser alvo de discussões no Congresso Nacional, durante a aprovação da Lei do Gás na Câmara (projeto aguarda nova votação).

— Além disso, poderão disputar projetos hidrelétricos (contratos até 2050 e 2051), parques eólicos e usinas fotovoltaicas (2040) e biomassa (2045). Veja a publicação no DOU.

No mercado, a previsibilidade, com o calendário antecipado de leilões, é bem recebida entre geradores, mas a expectativa pela demanda de energia das distribuidoras é baixa.

— Além dos leilões de setembro, MME realiza concorrências para energia existente, nova e para sistemas isolados entre abril e junho e já programou os próximos dois anos. MegaWhat

Preços sobem, mesmo sem reajuste da Petrobras. O diesel ficou mais caro pela sétima semana consecutiva, atingindo a média de R\$ 3,685 reais por litro, segundo levantamento publicado pela ANP na sexta. Gasolina sobe há quatro semanas, chegando a R\$ 4,572 reais o litro. Reuters

— O aumento ocorre mesmo sem reajustes da Petrobras nas refinarias. A companhia atualizou as tabelas de preços do diesel no dia 15, sem alterar valores, que são os mesmos desde 29 de dezembro.

— Nas últimas semanas, parte das associações que representam caminhoneiros autônomos envolvidos na greve de 2018 dizem que vão realizar uma paralisação nacional em 1º de fevereiro. Governo conta que conseguirá desarticular a greve.

— No mercado financeiro, por outro lado, investidores já demonstram incômodos com a ameaça à política de preços da Petrobras, o que a administração da companhia nega.

O MME publica nesta segunda (18) as diretrizes dos leilões A-5 e A-6, previstos para 30 de setembro. As concorrências fazem parte do calendário do ministério, revisado após a pandemia de covid-19.

— Há duas novidades previstas: a contratação de usinas que gerem energia a partir da recuperação energética de resíduos sólidos urbanos, que poderão ser contratadas nos dois leilões, mas exclusivamente na modalidade disponibilidade, com contratos até 2046.

— Além disso, os leilões contam com a retirada dos limites de inflexibilidade das usinas termoelétricas. Medida, que estava prevista, é uma forma de fomentar o uso do gás natural e chegou a ser alvo de discussões no Congresso Nacional, durante a aprovação da Lei do Gás na Câmara (projeto aguarda nova votação).

— Além disso, poderão disputar projetos hidrelétricos (contratos até 2050 e 2051), parques eólicos e usinas fotovoltaicas (2040) e biomassa (2045). Veja a publicação no DOU.

No mercado, a previsibilidade, com o calendário antecipado de leilões, é bem recebida entre geradores, mas a expectativa pela demanda de energia das distribuidoras é baixa.

— Além dos leilões de setembro, MME realiza concorrências para energia existente, nova e para sistemas isolados entre abril e junho e já programou os próximos dois anos. MegaWhat

Preços sobem, mesmo sem reajuste da Petrobras. O diesel ficou mais caro pela sétima semana consecutiva, atingindo a média de R\$ 3,685 reais por litro, segundo levantamento publicado pela ANP na sexta. Gasolina sobe há quatro semanas, chegando a R\$ 4,572 reais o litro. Reuters

— O aumento ocorre mesmo sem reajustes da Petrobras nas refinarias. A companhia atualizou as tabelas de preços do diesel no dia 15, sem alterar valores, que são os mesmos desde 29 de dezembro.

— Nas últimas semanas, parte das associações que representam caminhoneiros autônomos envolvidos na greve de 2018 dizem que vão realizar uma paralisação nacional em 1º de fevereiro. Governo conta que conseguirá desarticular a greve.

— No mercado financeiro, por outro lado, investidores já demonstram incômodos com a ameaça à política de preços da Petrobras, o que a administração da companhia nega.

*Fonte : Agência EPBR de Notícias*

*Data : 18/01/2021*



### JORNAL O GLOBO – RJ

## PETROBRAS PEDE MAIS PRAZO AO CADE COM ATRASO NA VENDA DE REFINARIAS

Estatual disse que órgão que regula a concorrência aprovou a minuta do aditivo com a readequação do prazo de dezembro para o fim de abril

*Por Bruno Rosa*



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24645669-e83-225/FT1086A/652/x89636314\\_BAHIA-14-12-2017-Refinaria-Landulpho-Alves-MataripeRLAM-localizada-no-municipio-deSao-Fra.jpg.pagespeed.ic.7L0DG10HyA.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24645669-e83-225/FT1086A/652/x89636314_BAHIA-14-12-2017-Refinaria-Landulpho-Alves-MataripeRLAM-localizada-no-municipio-deSao-Fra.jpg.pagespeed.ic.7L0DG10HyA.jpg)

*Refinaria Landulpho Alves-Mataripe (RLAM), localizada no município de São Francisco do Conde.*

*Sobrevoo em direção ao poço Candeias 1 da Petrobrás.*

*Foto: Saulo Cruz / MME Foto: Saulo Cruz / Agência O Globo*

RIO - A Petrobras informou na manhã desta segunda-feira que o Cade, que regula a concorrência no Brasil aprovou a minuta do aditivo que prevê a readequação dos prazos de assinatura dos contratos de compra e venda das oito refinarias da estatal para o fim de abril.

Com isso, falta apenas Petrobras e Cade assinarem o aditivo. Em abril de 2019, a estatal iniciou o processo de venda das refinarias, como resultado de um acordo com o Cade para encerrar o processo que apurava abusos da posição de líder de mercado da estatal.

A primeira fase de venda começou em junho de 2019 com as refinarias Abreu e Lima (Rnest), em Pernambuco, a Landulpho Alves (Rlam, na Bahia), a Getulio Vargas (Repar, no Paraná) e Alberto Pasqualini (Refap, no Rio Grande do Sul). Em setembro de 2019, a estatal colocou à venda a Regap (Minas Gerais), Reman (Amazonas), Lubnor (Ceará) e Six (Paraná).

Das oito unidades, a mais avançada é a Rlam. Em dezembro, a estatal havia informado que o Grupo Mubadala, fundo soberano de Abu Dhabi, e outras empresas iriam em janeiro apresentar novos preços pela refinaria na Bahia, que completou 70 anos em 2020. segundo fontes, a unidade está avaliada em US\$ 4,5 bilhões.

A previsão inicial da estatal era vender a unidade até o fim do ano passado, como acordado previamente com o Cade. A estatal disse que a pandemia do coronavírus atrapalhou o cronograma de venda do ativo. No mês passado, a estatal disse ainda já havia recebido propostas pela Lubnor e a Six.

Segundo um especialista, será desafiador para a estatal conseguir vender metade de sua capacidade de refino no país até abril. Entre 2021 e 2025, a estatal tem planos de arrecadar entre US\$ 25 bilhões e US\$ 35 bilhões com a venda de ativos, que incluem ainda campos de petróleo, térmicas e parte da BR, por exemplo.

Além do acordo para readequação dos prazos envolvendo as refinarias, a estatal informou ainda que o cade também aprovou a minuta do aditivo para o mercado de gás natural para readequação dos prazos de assinatura da NTS e de 51% da Gaspetro (holding com participação societária em diversas companhias distribuidoras de gás natural) de dezembro de 2020 para o dia 30 de abril deste ano.

"As assinaturas dos aditivos seguirão os trâmites de governança de aprovação pelos órgãos competentes da Petrobras. A companhia reforça o seu compromisso com a ampla transparência de seus projetos de desinvestimento e de gestão de seu portfólio", disse a estatal em nota.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 18/01/2021*

## PAÍS TERÁ O MENOR AUMENTO DE CAPACIDADE DE GERAÇÃO DE ENERGIA DESDE 2012

Com uma das maiores secas nas regiões das principais hidrelétricas nos últimos 90 anos, estratégia será recorrer a termelétrica e a usinas solar e eólica para ampliar capacidade

*Por Bruno Rosa e Manoel Ventura*



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24029466-c21-d6d/FT1086A/652/xBelo-Monte.jpg.pagespeed.ic.TtCKojB6kc.jpg>

*Vista aérea da usina de Belo Monte, no Pará: país vive uma das maiores secas nas regiões das principais hidrelétricas nos últimos 90 anos Foto: Divulgação/29-1-2016*

RIO e BRASÍLIA - O Brasil terá neste ano o menor aumento de capacidade de geração de energia elétrica registrado desde 2012, enquanto convive com uma das maiores secas nas regiões das principais hidrelétricas nos últimos 90 anos, de acordo com o Ministério de Minas e Energia (MME).

Essa situação, aliada à possibilidade de crescimento econômico nos próximos anos, despertou no governo a necessidade de reformular o planejamento para diversificar a expansão das formas de geração de eletricidade, com maior ênfase em termelétricas.

A falta de chuvas gerou até campanha do governo federal em TV aberta sobre o uso consciente de água neste início de ano. Na próxima década, o governo aposta na construção de oito vezes mais usinas termelétricas e de fontes renováveis, como eólica e solar, em comparação ao crescimento previsto da geração hidrelétrica.

Nas térmicas a gás, o governo planeja a instalação de 16.751 megawatts (MW) de energia — acima da capacidade atual de geração, de 15.199MW. Para energias renováveis, a previsão é instalar 16.363MW de usinas eólicas e 5.332MW de solares.

Para efeito de comparação, o sistema elétrico nacional conta hoje com 3.710MW de energia solar e 18.240MW de geração eólica, que vem batendo recordes, especialmente no Nordeste. Para as hidrelétricas, a previsão é instalar apenas 4.537MW.

Esse cenário vai reduzir a fatia da geração de hidrelétricas na matriz energética do país de 58% em 2021 para 49% em 2030, enquanto as eólicas pularão de 9% para 13%.

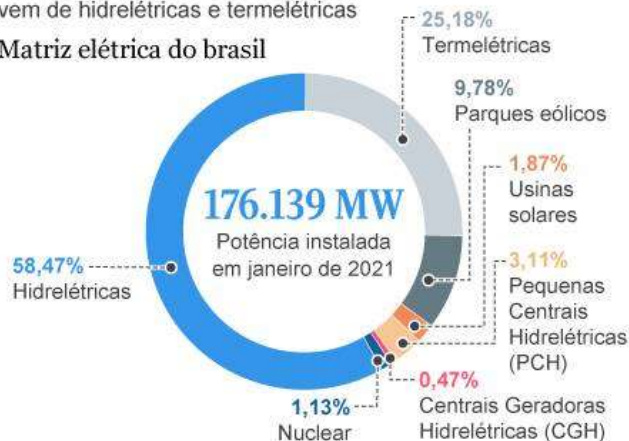
O planejamento também prevê a expansão da chamada geração distribuída, quando a energia é gerada no local de consumo ou próximo a ele, como placas solares em telhados de residência — a modalidade sairá de 7% para 14% da capacidade instalada do país.

Apesar dessas previsões, o ano de 2020 foi marcado pela não realização de leilões de energia nova, adiados por conta da pandemia e da retração da economia, que reduziu o consumo. É por isso que, neste ano, o Ministério de Minas e Energia prevê nove leilões de geração e dois de transmissão.

### Fontes de energia elétrica

No Brasil, mais de 80% da capacidade de geração de energia vem de hidrelétricas e termelétricas

Matriz elétrica do Brasil



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24843441-20b-1e0/FT450A/xinfo-energia-eletrica.jpg.pagespeed.ic.jy7c3nsDRv.jpg>

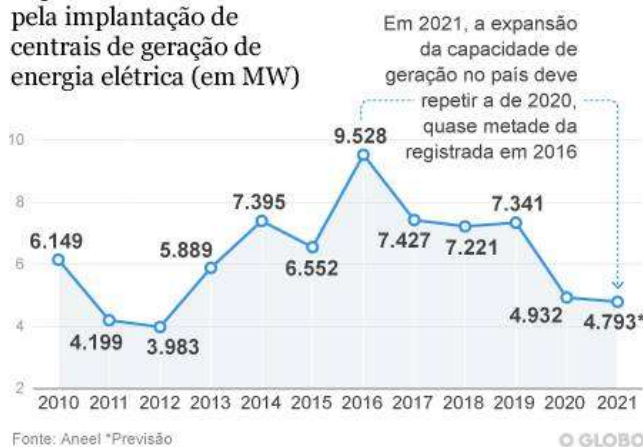
. Foto: Arte/O Globo

— O ano de 2021 será de muito trabalho no planejamento e execução desses leilões — diz o presidente da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), Thiago Barral.

### Custo de transmissão

A previsão, de acordo com dados da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), é que entrem em operação neste ano 4,7 mil MW de eletricidade a partir de termelétricas, usinas eólicas, solares, de biomassa e pequenas hidrelétricas.

Capacidade adicionada pela implantação de centrais de geração de energia elétrica (em MW)



Como base de comparação, 4,9 mil MW correspondem a uma potência suficiente para atender a 6,1 milhões de pessoas, pouco menos que a população da cidade do Rio, de 6,7 milhões.

O cenário é visto com atenção por especialistas do setor elétrico, já que há uma perspectiva de recuperação da economia nos próximos anos, com o início da vacinação contra a Covid-19. O Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) prevê um crescimento médio anual da demanda de 3,6% até 2025.

O coordenador do Grupo de Estudos do Setor Elétrico da UFRJ (Gesel), Nivalde de Castro, descarta risco de faltar energia a curto prazo, mas ressalta que os leilões são necessários para equilibrar o setor:

— É tudo uma questão de planejamento. Além disso, o desafio é continuar tendo chuva para manter as hidrelétricas cheias.

Previsão da consultoria Escopo prevê um aumento de consumo de energia entre 9% e 10% neste ano a depender da evolução da economia.

- Há muita incerteza do lado da demanda por conta da economia e do clima. É certo que o consumo vai subir em 2021 ante 2020. Pode haver avanço entre 9% e 10%, mas ainda o cenário é incerto. Em 2021 não vai faltar energia mesmo com essa recuperação. Mas com a retomada a longo prazo, quando tiver uma recuperação, a sinalização é que precisa de mais projetos - disse Lavinia Hollanda, sócia e diretora executiva da Escopo Energia.

Para o futuro, Luiz Augusto Barroso, ex-presidente da EPE e atual presidente da consultoria PSR, afirma que as fontes renováveis serão protagonistas da expansão da geração no Brasil. Segundo ele, essas fontes hoje são mais baratas que outras alternativas. Esse cenário, por outro lado, irá exigir do setor elétrico alternativas que complementem a matriz, já que essas fontes são intermitentes, pois dependem de sol e vento.

— Historicamente, as hidrelétricas sempre prestaram esse serviço, e isso permitiu ao Brasil ter uma matriz de geração muito renovável. Mas, olhando para frente, não teremos mais hidrelétricas, por razões não só ambientais, mas de competitividade econômica — afirma.

O Brasil ainda tem capacidade disponível para construir hidrelétricas. Mas 77% do potencial pesquisado pelo governo estão em áreas protegidas, como terras indígenas, territórios quilombolas e unidades de conservação. Além disso, são áreas distantes dos grandes centros consumidores, o que encarece o custo da transmissão.

### **Mudanças climáticas**

Barroso diz ainda que o país precisará incluir no planejamento setorial as restrições causadas pelas disputas por usos múltiplos das barragens das hidrelétricas, além das mudanças climáticas:

— O setor elétrico vai precisar fazer um estudo sério sobre a verdadeira disponibilidade hídrica para a geração de energia e entender melhor os efeitos das mudanças climáticas nessa disponibilidade hídrica. Esses fatores podem ser condicionantes para mudar a forma como o sistema brasileiro é gerenciado.

O diretor do Instituto Ilumina, Renato Queiroz, ressalta também a importância da fiscalização das obras. Dados da Aneel apontam que 391 dos 991 projetos de energia previstos para entrar em operação entre 2021 e 2028 estão em atraso. Dos 38.938MW previstos, 15.100MW estão com o cronograma original.

— O governo precisa fiscalizar mais e saber o que de fato vai sair do papel. Os projetos precisam ser monitorados. Há uma demanda reprimida grande no Brasil e, a depender do crescimento econômico, haverá alta no consumo, mas esse cenário é muito incerto, já que não há um ambiente confortável para investimento — lembra Queiroz.

O presidente do Instituto Acende Brasil, Claudio Sales, destaca ainda a necessidade de investir em transmissão de energia e subestações de eletricidade:

— São 37 mil quilômetros, até 2030, de expansão de linhas de transmissão. Atualmente são 157 mil quilômetros, além disso, tem que modernizar o parque atual. O sistema de transmissão tem que se antecipar à geração, mas há um alto grau de incerteza.

Procurado, o MME disse que a expansão da oferta de energia elétrica considera várias fontes e recursos energéticos disponíveis, de forma a contribuir para a segurança energética, a competitividade e a sustentabilidade.

A pasta acrescentou que, nos próximos dez anos, sete novas usinas hidrelétricas podem, eventualmente, entrar em operação. E outras 15 têm condições de se viabilizar após 2030. O órgão reconhece haver dificuldades por conta de processos e prazos envolvidos na obtenção de licenças ambientais.

O MME cita ainda a necessidade de garantir segurança ao sistema, o que virá das termelétricas a gás. Estas, ressalta, ajudarão a enfrentar períodos de estiagem (que prejudicam as hidrelétricas) e a instabilidade inerente às usinas eólicas e solares.

### CRESCIMENTO DE 2,3% DO PIB CHINÊS MASCARA IMPACTO DA PANDEMIA SOBRE O CONSUMO

Desigualdade inibe recuperação do poder de compra. Expansão foi puxada por avanço da indústria e das exportações

*Por Bloomberg*

PEQUIM - A rápida recuperação econômica da China da crise provocada pela pandemia de coronavírus mascara o fato de que a lacuna entre ricos e pobres no país continua grande, impedindo uma recuperação mais forte no consumo.

Embora os dados oficiais desta segunda-feira tenham mostrado um crescimento superior aos níveis pré-pandemia no quarto trimestre, uma análise mais aprofundada dos números mostra que os chineses mais pobres ainda ganham apenas uma fração da renda dos ricos.

Os 20% mais ricos entre os chineses tiveram uma renda média disponível de mais de 80 mil yuans (US\$ 12 mil) no ano passado. Isso foi mais do que o triplo da média e dez vezes o que os 20% mais pobres receberam, de acordo com dados divulgados pelo National Bureau of Statistics.

Milhões de trabalhadores chineses perderam seus empregos no início de 2020, quando a quarentena e os lockdowns para conter o vírus atingiram a demanda em toda a economia e fecharam fábricas, restaurantes e lojas

Os bloqueios iniciais em janeiro e fevereiro também prenderam muitas pessoas em suas cidades natais depois que viajaram para lá para as celebrações do Ano Novo Lunar e não puderam retornar aos seus locais de trabalho em outras cidades.

Quando os lockdowns foram suspensos no final do primeiro semestre e muitas empresas reabriram, milhões de trabalhadores não retornaram - dados oficiais mostraram que o número de trabalhadores migrantes rurais caiu 5,2 milhões em 2020 em relação a 2019.

E, embora o governo afirme que criou quase 12 milhões novos empregos urbanos no ano passado, a taxa oficial de desemprego rastreia apenas as pessoas que residem nas cidades há pelo menos seis meses.

#### **Queda nas vendas do varejo**

Embora a renda nominal dos chineses mais pobres tenha crescido em um ritmo mais rápido do que o dos mais ricos no ano passado, os efeitos da perda de renda e empregos podem ser vistos claramente na queda nos gastos dos consumidores.

As vendas no varejo caíram 3,9% em 2020 em relação ao ano anterior, enquanto o consumo per capita, após ajuste pela inflação, caiu 4%. A queda de quase 17% nos gastos com restaurantes no ano passado prejudicou não apenas a renda dos empresários, mas também a remuneração de seus funcionários e entregadores.

Em contraste, a economia industrial da China bateu novos recordes em 2020. A produção de aço bruto cresceu acima de 1 bilhão de toneladas, e a produção de aço laminado, ferro-gusa e alumínio também atingiu novos máximos à medida que as exportações e os investimentos em infraestrutura e imobiliário aumentaram, estimulando a demanda por metais.

A recuperação liderada por exportações e investimentos provavelmente tornará possível para o governo atingir sua meta de dobrar o tamanho da economia em 2021 em relação ao nível de 2010. No entanto, para muitos trabalhadores chineses, isso não significa que terão mais dinheiro.

**Fonte : O Globo - RJ**

**Data : 18/01/2021**



### COM AVANÇO DE CARROS ELÉTRICOS E HÍBRIDOS, PETROLEIRAS CORREM PARA FAZER COMBUSTÍVEL VERDE

Transição para um novo modelo no setor automotivo é um dos fatores para o fim da fabricação de automóveis da Ford no Brasil

*Por Bruno Rosa*

Rio - O crescente cerco às emissões de carbono dos automóveis tradicionais tem levado petroleiras a aumentarem os investimentos em combustíveis verdes, com uma combinação de óleos vegetais e petróleo durante o processo de refino. O movimento, acelerado pela pandemia do coronavírus, ocorre ao mesmo tempo em que diversos países desenvolvem políticas para eliminar carros movidos a gasolina e diesel ao longo desta década.

No Brasil, a Petrobras está à frente dessa tendência. A companhia pretende investir US\$ 1 bilhão, nos próximos cinco anos, em uma área de combustíveis verdes. A estatal já desenvolveu o chamado diesel renovável e só espera regulamentação do governo para vender o novo combustível ao setor de transporte de carga.

A expectativa do mercado é que o governo defina as regras de uso ainda neste semestre, já que o diesel renovável não demanda mudança no motor dos veículos.

A Petrobras ainda pretende produzir querosene de aviação renovável (bioQav), além de, no futuro, desenvolver gasolina de nafta renovável com etanol. Para isso, a estatal estuda construir biorrefinarias no país e atualizar algumas refinarias para os novos combustíveis.

Para Márcio Felix, presidente da EnP Energy, os combustíveis verdes podem ajudar no processo de transição dos carros com motor a combustão para veículos híbridos e elétricos. Os combustíveis verdes podem ser, para o Brasil, uma oportunidade em uma área na qual já tem experiência e competitividade.

— Vivemos hoje uma disputa sobre qual modelo vamos ter no futuro, se serão os carros elétricos, os híbridos ou aqueles com combustíveis verdes. Ainda não sabemos qual será o modelo vencedor — afirma Felix, que foi secretário executivo do Ministério de Minas e Energia no governo Michel Temer.

#### **Planos para biorrefinarias**

O diesel renovável da Petrobras tem como matérias-primas óleos vegetais e gorduras animais, que, no refino, são combinadas com o diesel comum. É a mesma matéria-prima do biodiesel, que é misturado ao diesel vendido nos postos. A diferença é que o diesel renovável usa uma reação com hidrogênio que permite, dizem estudos, reduzir a emissão de gases em 15% em relação ao biodiesel.

— O diesel renovável veio para ficar e vai concorrer com o biodiesel — diz Ricardo Pinto, consultor sênior da Petrobras.

A estatal está vendendo parte de suas refinarias, o que vai acabar com a concentração de mercado e pode abrir espaço para que outras companhias do setor invistam em combustíveis verdes no país. O diesel renovável é o que mais cresce no mundo em termos percentuais, embora, em vendas, esteja atrás do etanol e do biodiesel.

Na Europa, entre 2010 e 2019, o uso do diesel renovável avançou 31%, segundo dados da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva. Nos Estados Unidos, a previsão é que a produção de diesel renovável aumente 49% só neste ano, frente a 2020.

Para Valéria Lima, diretora do Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP), o Brasil, apesar de ter gasolina com 27% de etanol e diesel com 12% de biodiesel, ainda está atrasado na agenda ambiental do setor:

— Esses movimentos buscam a descarbonização da matriz de transporte. O diesel renovável é uma evolução tecnológica. Não podemos ficar reféns só de uma tecnologia.

### **Petroleiras ampliam portfólio**

O movimento da Petrobras é seguido por outras petroleiras no mundo. A britânica BP tem a ambição de ter 20% do mercado global de biocombustível de aviação até 2030. A italiana Eni está transformando em biorrefinaria sua unidade no Porto Marghera, em Veneza, na Itália.

Na França, a Total — que pediu para se desligar da American Petroleum Institute (API), associação de petroleiras que faz lobby junto ao governo americano, por divergências em relação às políticas climáticas do grupo — já conta com uma biorrefinaria desde 2019.

No interior de São Paulo, a Raízen, controlada por Shell e Cosan, inaugurou recentemente sua primeira planta de biogás, que usa resíduos de cana para gerar energia e gás biometano, usado para substituir o diesel em frotas pesadas:

— Investimos no etanol de segunda geração, um biocombustível produzido por meio da biomassa da cana. Este produto é fundamental para a evolução da matriz energética e para a economia global de baixo carbono — diz Claudio Oliveira, vice-presidente de Relações Institucionais da Raízen.

Ele ressalta, porém, que são necessárias políticas públicas para incentivar essa descarbonização dos transportes. Em nota, a Agência Nacional do Petróleo (ANP) informou que o Comitê Nacional de Política Energética (CNPE) instituiu grupo de trabalho para analisar e opinar sobre a inserção de biocombustíveis no ciclo diesel no âmbito da Política Energética Nacional.

Segundo o MME, assim que a ANP finalizar o processo de regulamentação, o diesel verde poderá ser usado.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 18/01/2021*

## **O ESTADO DE S. PAULO**

### **O ESTADO DE SÃO PAULO - SP**

#### **INVESTIMENTOS EM SÃO PAULO FORAM PARA TRANSPORTES**

Os dois maiores empreendimentos que tiveram investimentos anunciados no ano passado destinam-se a melhorar o fluxo de mercadorias por diferentes modais de transportes e a reduzir custos de logística.

*Notas & Informações, O Estado de S.Paulo*

Não fossem os leilões de concessão de obras e serviços públicos no setor de transportes realizados nos dois primeiros trimestres do ano pelos governos estadual e federal, os investimentos anunciados no Estado de São Paulo registrariam uma queda notável em 2020. Além de incertezas sobre a evolução da economia que naturalmente balizam as decisões de investimentos, o surgimento dos primeiros casos no País de contaminação pelo novo coronavírus e, em seguida, a declaração da pandemia pela Organização Mundial da Saúde (OMS) tornaram o empresariado ainda mais cauteloso a partir de março.

Assim, os anúncios de investimentos no Estado despencaram ao longo do ano, como mostra pesquisa da Fundação Seade. No primeiro trimestre, os investimentos anunciados em infraestrutura alcançaram cerca de R\$ 15 bilhões; no segundo, reduziram-se pela metade, para cerca de R\$ 7,5 bilhões; e, no terceiro, baixaram para cerca de R\$ 2 bilhões.

O resultado dos três trimestres de 2020, de cerca de R\$ 25 bilhões, é bem inferior ao do mesmo período do ano anterior, de cerca de R\$ 35 bilhões, uma queda de quase 30%.

O total acumulado do ano passado deve apresentar queda proporcionalmente ainda maior, pois o último trimestre de 2019 foi o que apresentou o maior volume de investimentos no ano, de quase R\$ 20 bilhões. Entre os subsetores, o que recebeu a maior parte dos recursos anunciados nos últimos meses de 2019 foi o de transporte aéreo.

É praticamente certo que isso não terá acontecido nos últimos três meses de 2020. Foi um período ainda marcado pela crise econômica provocada pela pandemia.

Os dois maiores empreendimentos que tiveram investimentos anunciados no ano passado destinam-se a melhorar o fluxo de mercadorias por diferentes modais de transportes e a reduzir custos de logística. Ambos praticamente cruzam o Estado de leste a oeste. O primeiro, anunciado em janeiro, envolve investimentos de R\$ 14 bilhões no lote rodoviário Piracicaba-Panorama, abrangendo 12 rodovias, no total de 1.273 quilômetros.

Em maio, foi anunciado um programa de R\$ 6 bilhões para reestruturar a malha rodoviária Paulista, entre Santa Fé do Sul e o Porto de Santos. O projeto inclui duplicação e reativação de trechos e obras variadas, inclusive de modernização de via, além de compra de vagões e locomotivas.

**Fonte : O Estado de São Paulo - SP**

**Data : 18/01/2021**

## **FATURAMENTO REAL DA INDÚSTRIA CAI 1,2% EM NOVEMBRO ANTE OUTUBRO**

**E-INVESTIDOR - [einvestidor@estadao.com](mailto:einvestidor@estadao.com)**

(Estadão Conteúdo) – O faturamento real da indústria caiu 1,2% em novembro ante outubro, informou a Confederação Nacional da Indústria (CNI). O percentual já leva em conta ajustes sazonais e desconta o efeito de preços. A queda interrompe uma sequência de seis meses de aumentos consecutivos.

Apesar disso, a entidade argumenta que o resultado “não permite concluir que o ciclo de crescimento tenha se encerrado”. “O resultado pode ser um ajuste em razão do ritmo acelerado da recuperação”, argumenta a CNI. No acumulado do ano ante igual período de 2019, o faturamento real caiu 0,4%, mas a CNI espera que o dado final de 2020 seja positivo, embora com crescimento próximo de zero.

Na comparação entre novembro de 2020 e igual mês de 2019, o faturamento real da indústria subiu 6,8%. A CNI informou ainda que as horas trabalhadas na produção subiram 0,8% em novembro ante outubro, na série com ajuste sazonal, abaixo do desempenho registrado em meses anteriores. Na comparação com novembro de 2019, o avanço foi de 3,4%. “O resultado ilustra a perda de ritmo no crescimento da atividade industrial, o que não surpreende dado que o indicador já ultrapassou o patamar pré-pandemia e o grau de incerteza na economia continua elevado”, disse a CNI.

### **Emprego**

O nível de emprego na indústria teve o quarto mês seguido de alta, com crescimento de 0,4% em novembro ante outubro. Mesmo assim, o desempenho ficou 0,2% abaixo de igual mês de 2019. No acumulado do ano, a queda é de 2,2%. Segundo a CNI, o indicador deve fechar 2020 no vermelho. A massa salarial real (descontada a inflação pelo INPC) teve quedas de 0,1% em novembro ante outubro e de 3,9% ante novembro de 2019. Já o rendimento médio real do trabalhador da indústria caiu 0,9% na passagem de outubro para novembro e recuou 3,6% ante novembro de 2019.

### **Capacidade instalada**

A Utilização da Capacidade Instalada (UCI) da indústria caiu em novembro, após ter superado os 80% em outubro, conforme os dados da CNI. Na passagem do mês, o indicador recuou de 80,1% para 79,9%. “O recuo registrado em novembro não significa uma reversão do crescimento industrial, mas reforça a conclusão de redução do ritmo de crescimento”, ponderou a CNI.

**Fonte : O Estado de São Paulo - SP**

**Data : 18/01/2021**

## VALOR ECONÔMICO (SP)

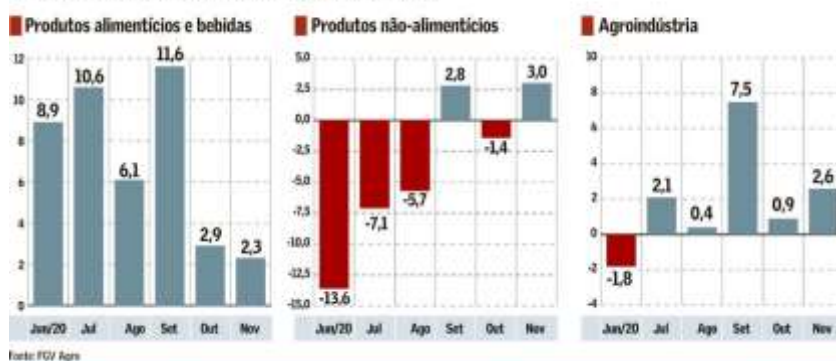
### FGV PREVÊ ALTA DA PRODUÇÃO AGROINDUSTRIAL EM 2021

### APÓS QUEDA EM 2020, INDICADOR DO FGV AGRO PODERÁ SUBIR MAIS DE 3% ESTE ANO

Por Fernando Lopes — De São Paulo

#### PIMAgro

Índice de Produção Agroindustrial da FGV Agro (% a.a.)



[https://s2.glbimg.com/aeTPoxtiEnBCeenGk9OB3uDRtRc=/1000x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2021/C/P/oZXOCHQ3qci744Zxh4kg/arte18agr-301-pimagro-b8.jpg](https://s2.glbimg.com/aeTPoxtiEnBCeenGk9OB3uDRtRc=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/C/P/oZXOCHQ3qci744Zxh4kg/arte18agr-301-pimagro-b8.jpg)

Embora tenha voltado a subir em novembro, o resultado final do Índice de Produção Agroindustrial Brasileira (PIMAgro) calculado pelo Centro de Estudos em Agronegócios da Fundação Getúlio

Vargas (FGV Agro) em 2020 tende a ser negativo. O desempenho de dezembro será divulgado no mês que vem, mas a previsão do centro é que o balanço anual aponte uma queda de 1,3%. Para 2021, contudo, a estimativa é de recuperação, com alta de 3,7%.

O PIMAgro é baseado em dados da Pesquisa Industrial Mensal (PIM-PF) do IBGE e nas variações do Índice de Atividade Econômica do Banco Central (IBC-BR), da taxa de câmbio e do Índice de confiança do Empresário da Indústria de Transformação (ICI) da FGV.

Em novembro, o indicador subiu 2,6% em relação ao mesmo mês de 2019. Segundo o FGV Agro, foi a maior expansão para o mês desde 2012. A alta foi impulsionada pelas duas categorias pesquisadas. No grupo formado por alimentos e bebidas, a produção cresceu 2,3% na comparação com novembro de 2019, puxada pelo ramo de bebidas (11,2%) – na área de produtos alimentícios houve uma queda de 0,3%. Entre os não-alimentícios, a alta foi de 3%, garantida por fumo (11,3%), produtos florestais (6,1%), têxteis (5%), borracha (2,7%) e insumos (1,5%), enquanto os biocombustíveis voltaram a recuar (17,5%).

Apesar de ter continuado a reagir, o índice acumulou queda de 1,7% nos primeiros 11 meses de 2020, e mesmo que o resultado de dezembro sinalize um avanço de 3,6%, que pode ser considerado forte, fechará o ano com a baixa de 1,7% prevista neste momento.

“Se não houver grandes surpresas, como uma segunda onda de covid-19 ainda mais intensa, o fracasso do controle da pandemia via vacina ou algum evento político adverso, espera-se que a produção agroindustrial termine 2021 em campo positivo”, informou o FGV Agro. A variação positiva de 3,7% projetada no momento leva em conta um cenário que combina a alta de 4,4% do PIB do país, menor depreciação da moeda nacional e manutenção da confiança do empresário industrial, além de quadro favorável às exportações de alimentos e bebidas e de aumento das importações de produtos não-alimentícios.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 18/01/2021

## EXPORTAÇÃO DE ETANOL CRESCE, E DEPENDÊNCIA DOS EUA DIMINUI

Em 2020, participação americana nas vendas recuou para 36%

Por Camila Souza Ramos — De São Paulo

### Novos destinos para o etanol

Principais mercados atendidos pelo produto brasileiro



Fonte: Ministério da Agricultura. \*Entrada das exportações à União Europeia

[https://s2.glbimg.com/YHKHIDGeJru700wZRjkCf-GgKGc=/1000x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2021/0/X/71bSVAQNazwGq0JIBA3Q/arte18agr-101-etanol-b8.jpg](https://s2.glbimg.com/YHKHIDGeJru700wZRjkCf-GgKGc=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/0/X/71bSVAQNazwGq0JIBA3Q/arte18agr-101-etanol-b8.jpg)

Enquanto as vendas de etanol no mercado interno desabaram em 2020 por causa do cumprimento, ainda que longe do necessário, das medidas de isolamento para evitar a propagação do coronavírus, as exportações decolaram. No crescimento, o Brasil redistribuiu os destinos dos embarques e, com isso, reduziu sua dependência dos Estados Unidos, que historicamente é o principal destino do produto brasileiro.

destinos dos embarques e, com isso, reduziu sua dependência dos Estados Unidos, que historicamente é o principal destino do produto brasileiro.

Nos últimos cinco anos, os EUA representaram entre 50% e 60% do volume de etanol que o Brasil vendeu ao mercado externo. No ano passado, porém, essa fatia caiu para 36%, de acordo com dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), compilados pelo Ministério da Agricultura.

A Coreia do Sul, por exemplo, que há anos é o segundo maior destino do etanol brasileiro, elevou suas importações em 84% no ano passado. O país – que utiliza o produto apenas para fins industriais, e não como combustível – adquiriu um volume bem próximo do importado pelos americanos, alcançando uma participação de 35% nas exportações brasileiras. Os EUA foram o destino de 984 milhões de litros de etanol do Brasil, e a Coreia do Sul, de 963 milhões de litros.

Outros mercados também aumentaram as importações do etanol brasileiro. Em 2020, o volume de etanol do Brasil que chegou aos portos dos Países Baixos – que servem de porta de entrada das importações feitas pela Europa – quadruplicou em milhões de litros. Reino Unido e Turquia também aumentaram as compras do combustível brasileiro 22 e 220 vezes, para 58 milhões de litros e 54 milhões de litros, respectivamente.

O número de destinos também cresceu. No ano passado, 37 países importaram mais de 1 milhão de litros de etanol brasileiro, quase o dobro dos 19 países de 2019.

Alguns desses mercados reapareceram entre os principais destinos do etanol brasileiro depois de muito tempo fora da rota das exportações nacionais. Foram o caso de China e Arábia Saudita, para onde o Brasil embarcou 15 milhões e 11,6 milhões de litros de etanol, respectivamente. A Venezuela, que importou 6,9 milhões de litros, foi um destino inédito.

Para Lígia Heise, analista da consultoria StoneX, o aumento da capilaridade do etanol brasileiro em 2020 reflete principalmente a desvalorização do real, que tornou o produto mais competitivo do que o dos Estados Unidos, líderes globais em exportações. “Como o câmbio saiu de patamares de R\$ 4 para R\$ 5,50, nossa competitividade ficou maior”, afirmou.

Os embarques americanos perderam força em 2020. No acumulado em 12 meses até outubro, as vendas de etanol dos EUA ao exterior estavam 9% abaixo do patamar de um ano antes. Brasil, Canadá, Filipinas, Peru e Reino Unido, entre outros, reduziram suas importações.

Além disso, surgiu outro mercado para o etanol brasileiro: o de álcool para produzir itens sanitários utilizados na prevenção ao coronavírus. “A relevância do álcool sanitizante para a balança é menor, mas cresceu”, diz a analista.

No ano passado, o Brasil ocupou ainda uma parte do espaço que o Paquistão deixou no mercado – o excedente exportável paquistanês encolheu depois de uma quebra na sua safra de cana do país. No caso do aumento das vendas à Coreia do Sul, o etanol brasileiro encontrou algumas janelas em meio a problemas de certificação enfrentados pelo produto americano.

Para 2021, a perspectiva ainda não está clara, mas não deve ser tão favorável aos embarques brasileiros como foi em 2020, acredita Heise. Ela observou que, neste ano, com a expectativa de quebra de safra de cana, de crescimento da demanda e de mix ainda açucareiro nas usinas, a oferta do combustível no mercado doméstico deve ficar mais apertada. Co isso, haverá menos “gordura” para ser exportada.

“A questão cambial tende a ser mais favorável ao Brasil, mas nosso mercado tem muitas variáveis – e os elementos sugerem que nosso produto será um pouco menos competitivo”, disse.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data : 18/01/2021*

### **TOTAL CANCELA FILIAÇÃO AO AMERICAN PETROLEUM INSTITUTE, GRUPO DE LOBBY NOS EUA**

Francesa citou como justificativa a posição do instituto sobre as mudanças climáticas e seu apoio a políticos que se opuseram ao Acordo de Paris

*Por Derek Brower e Anjli Raval, Financial Times — Londres*

A empresa de energia francesa Total se tornou a primeira das grandes companhias de petróleo a cancelar sua filiação ao American Petroleum Institute (API), o poderoso grupo de lobby das gigantes petrolíferas em Washington, e citou como justificativa a posição do instituto sobre as mudanças climáticas e seu apoio a políticos que se opuseram ao Acordo de Paris, que prevê a redução de emissões de gases que provocam efeito estufa.

A iniciativa expõe o fosso cada vez maior entre as principais empresas de petróleo dos Estados Unidos e da Europa com relação às políticas sobre mudanças climáticas e foi adotada poucos dias antes de o presidente eleito dos EUA, Joe Biden, entrar na Casa Branca, com a promessa de voltar a integrar o Acordo de Paris, reprimir a poluição da indústria do petróleo e começar uma revolução na oferta de energia limpa.

Ao anunciar a decisão, a Total também citou a oposição do API aos subsídios para veículos elétricos e seu apoio no ano passado às medidas do governo Donald Trump que reverteram as regulamentações para limitar as emissões de metano, um potente gás de efeito estufa.

A Total está “empenhada em garantir, de forma transparente, que as associações do setor das quais faz parte adotem posições e mensagens alinhadas com as do grupo na luta contra as alterações climáticas”, afirmou seu presidente-executivo, Patrick Pouyanné.

Sua posição foi tomada na sequência de uma conferência do API nesta semana, na qual o grupo de lobby expôs as áreas de desacordo com o futuro governo Biden. Entre elas, as propostas do presidente eleito para restringir novas perfurações em terras de propriedade federal nos EUA.

Além de seu polêmico apoio à reversão das regulamentações para o metano adotadas durante o mandato do ex-presidente Barack Obama, o API foi favorável às iniciativas do governo Trump para abrir áreas sob proteção ambiental no Alasca para a perfuração de petróleo.



Grandes acionistas e ativistas ambientais, especialmente na Europa, têm criticado as grandes empresas petrolíferas, como a BP e a Royal Dutch Shell, por serem membros de organizações que têm posições de lobby que se contrapõem às promessas dessas empresas de reduzir emissões.

O principal fundo de pensão norueguês, o KLP, que administra US\$ 80 bilhões, avaliou que a decisão da Total aumentaria a pressão sobre a Equinor, a Shell e a BP para que sigam seu exemplo. “Simplesmente não há nenhuma justificativa para qualquer associação com grupos de lobby que são a favor de reverter a regulamentação sobre emissões e minam as ações urgentes contras as mudanças climáticas”, disse Jeanett Bergan, chefe de investimento responsável do KLP.

O executivo-chefe da BP, Bernard Looney, defendeu a adesão de sua empresa ao API em uma entrevista ao Financial Times no ano passado, e disse que a empresa petrolífera do Reino Unido ajudara a mudar a posição do grupo de lobby sobre algumas políticas.

“Embora você possa achar que eles não têm a política climática mais progressista do mundo, ela é muito mais progressista do que era”, disse Looney. “E isso é parte de nosso papel lá, ajudando e pressionando.”

Mas a decisão da Total dará ímpeto ao chamamento de ativistas para que outras empresas de petróleo europeias saiam do API. Juntamente com a BP e a Royal Dutch Shell, a Total já tinha abandonado sua filiação à American Fuel & Petrochemical Manufacturers, um grupo de lobby de refinarias.

Os negócios da Total nos EUA incluem operações de refino no Texas e de exploração e produção de petróleo bruto e gás natural no Golfo do México e em alguns campos de xisto. A empresa anunciou uma joint-venture esta semana com a 174 Power Global, uma unidade do grupo sul-coreano Hanwha, para instalar mais capacidade de armazenamento de energia solar e baterias nos EUA, como parte de sua tentativa de desenvolver uma empresa mundial de energia renovável.

O API defende já faz muito tempo os interesses das gigantes petrolíferas em Washington. Como no ano passado, por exemplo, quando o presidente Trump procurou proteger os produtores domésticos de petróleo de um colapso nos preços do petróleo bruto.

O instituto alega ter mais de 600 membros, que vão da ExxonMobil e da Chevron para baixo, e também define padrões de segurança para o setor. O API declarou que a saída da Total reflete a “diversidade” de pontos de vista no setor, mas ressaltou que não sustenta o que descreveu como “subsidiar energia”.

Em uma mensagem um pouco suavizada em face do novo governo Biden, o grupo também informou esta semana que estava “aberto à possibilidade” de mais regulamentações e de trabalhar com o novo administrador da Agência de Proteção Ambiental dos EUA (EPA, de Environmental Protection Agency) e o futuro presidente “sobre como é possível fazer isso da maneira certa”.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data : 18/01/2021*

## FOLHA DE S.PAULO

### FOLHA DE SÃO PAULO - SP

#### GREVE DOS CAMINHONEIROS DEVE SAIR DO RADAR NESTA SEMANA

Apesar do barulho feito na semana passada sobre uma nova ameaça de greve dos caminhoneiros marcada para o dia 1º de fevereiro, no Ministério da Infraestrutura, a avaliação é a de que nesta semana que começa o assunto já deve sair de cena porque não tem a menor chance de a paralisação acontecer.

Quem acompanha o tema na pasta diz que a movimentação atual só reverberou em um grupo muito pequeno e desconhecido. Depois do grande protesto que parou o país em 2018, houve nove indicativos de greve em 2019 e três em 2020, todos sem sucesso

*Fonte: Folha de São Paulo - SP*

*Data : 18/01/2021*



## AGÊNCIA BRASIL - DF

### PRODUÇÃO DE AÇO CAIU 4,9% EM 2020, INFORMA O INSTITUTO AÇO BRASIL

Redução se deve a crise ocasionada pela pandemia de covid-19

*Por Alana Gandra - Repórter da Agência Brasil - Rio de Janeiro*

A produção siderúrgica nacional totalizou 31 milhões de toneladas no ano passado, queda de 4,9% comparativamente ao volume produzido em 2019, de acordo com balanço divulgado hoje (18) pelo Instituto Aço Brasil. Na avaliação do presidente executivo da entidade, Marco Polo de Mello Lopes, a redução foi devido "à parada de equipamentos ocorrida no momento mais agudo da grave crise de demanda enfrentada pela indústria em abril do ano passado".

A produção de laminados no mesmo período foi de 21,7 milhões de toneladas, queda de 3,7% em relação ao registrado no acumulado de 2019. A produção de semiacabados para vendas totalizou 7,8 milhões de toneladas de janeiro a dezembro de 2020, apresentando retração de 11,6% na mesma base de comparação.

As vendas internas atingiram 19,2 milhões de toneladas, mostrando expansão de 2,4% em relação ao ano anterior. Para Marco Polo Lopes, isso confirma a recuperação do mercado interno a partir do segundo semestre.

Já as exportações somaram 10,7 milhões de toneladas, ou US\$ 5,4 bilhões em valor, ficando 16,1% e 26,6% abaixo do resultado de 2019, respectivamente. Do mesmo modo, as importações alcançaram 2 milhões de toneladas no acumulado até dezembro de 2020, retração de 14,3% frente ao mesmo período do ano anterior. Em valor, as importações atingiram US\$ 2,1 bilhões, com diminuição de 13% no período.

O consumo aparente nacional de produtos siderúrgicos foi de 21,2 milhões de toneladas no acumulado de janeiro até dezembro do ano passado. Esse resultado representa alta de 1,2% frente ao registrado no mesmo período de 2019.

#### Dezembro

De acordo com o Instituto Aço Brasil, no último mês de 2020, a produção brasileira de aço bruto foi de 2,9 milhões de toneladas, revelando aumento de 17,2% frente ao apurado no mesmo mês de 2019. Já a produção de laminados, de 2,1 milhões de toneladas, ficou 41% acima da registrada em dezembro do ano anterior. A produção de semiacabados para vendas foi de 616 mil toneladas, com queda de 29,4% em relação ao ocorrido no mesmo mês de 2019.

As vendas internas subiram 28% em relação a dezembro de 2019 e atingiram 1,8 milhão de toneladas. O consumo aparente de produtos siderúrgicos foi de 2 milhões de toneladas, 30,2% superior ao apurado no mesmo período de 2019.

As exportações de dezembro alcançaram 766 mil toneladas, ou US\$ 434 milhões, o que resultou em quedas de 24,1% e 13,5%, respectivamente, na comparação com o mesmo mês de 2019. Em contrapartida, as importações de dezembro de 2020 foram de 204 mil toneladas e US\$ 205 milhões,



sinalizando alta de 53% em quantum (volume) e 38,5% em valor na comparação com o registrado em dezembro de 2019.

### Confiança

O Instituto Aço Brasil divulgou também hoje (18) o Índice de Confiança da Indústria do Aço (ICIA) referente a janeiro de 2021. "Neste mês, o ICIA ficou estável na comparação com o mês anterior, em 78,9 pontos. A estabilidade frente ao mês de dezembro, após duas quedas consecutivas, ainda mantém o ICIA em patamares historicamente elevados", destacou Marco Polo Lopes.

O indicador de situação atual ficou em 83,2 pontos, recuando 3,3 pontos frente ao registrado no mês anterior. Já o indicador de expectativas para os próximos seis meses evoluiu 1,6 ponto na mesma comparação, passando para 76,7 pontos. Os valores acima de 50 pontos indicam confiança, enquanto valores abaixo de 50 pontos apontam falta de confiança.

O índice que mede as condições atuais da economia brasileira cresceu 4,7 pontos, atingindo 78 pontos. Já o índice que mede a confiança dos entrevistados sobre as condições atuais da empresa caiu 7,3 pontos, indo para 85,8 pontos. O indicador de expectativas sobre a economia brasileira para os próximos seis meses retrocedeu 6,2 pontos, ficando em 67,1 pontos. O indicador de expectativas sobre a própria empresa para os próximos seis meses aumentou 5,6 pontos e atingiu 81,6 pontos.

*Fonte: Agência Brasil - DF*

*Data : 18/01/2021*

### CNI: FATURAMENTO DA INDÚSTRIA CAI PELA PRIMEIRA VEZ EM SETE MESES

Emprego e uso da capacidade instalada continuaram a crescer

Pela primeira vez em sete meses, a indústria faturou menos. Segundo a pesquisa Indicadores Industriais, divulgada hoje (18) pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), o faturamento real do setor caiu 1,2% em novembro na comparação com outubro, descontando a inflação.

Em relação a novembro de 2019, o indicador, que registra o valor vendido pela indústria, cresceu 6,8%. No acumulado de janeiro a novembro de 2020, no entanto, o faturamento passou a recuar, registrando queda de 0,4% em relação ao mesmo período do ano anterior.

Desde maio, o faturamento da indústria vinha crescendo, após registrar queda recorde em abril por causa do início da pandemia de covid-19. Apesar do recuo em novembro, a CNI informou que o setor passa por uma desaceleração e que o resultado de apenas um mês é insuficiente para indicar se o ciclo de crescimento acabou.

A própria pesquisa apontou que, apesar do recuo no faturamento, outros indicadores continuaram a crescer, como o nível de emprego, que subiu 0,4% em novembro em relação a outubro. Esse foi o quarto mês seguido de crescimento do emprego no setor. O número de horas trabalhadas aumentou 0,8% na mesma comparação.

"Os indicadores mostram que a indústria continua crescendo, mas em um ritmo muito menor. Podemos dizer que isso era esperado. Houve uma recuperação muito rápida da pandemia e o nível de produção já está maior do que antes da crise. Praticamente voltamos ao início do ano passado, quando o crescimento não era muito elevado e ainda temos um nível de incerteza muito mais elevado", destacou, em nota, o gerente-executivo de Economia da CNI, Renato da Fonseca.

### Capacidade instalada

Outro indicador, a utilização da capacidade instalada (UCI), também recuou, de 80,1% em outubro para 79,9% em novembro. Assim como no caso do faturamento, essa foi a primeira retração desde maio. Apesar da queda, a CNI informou que a UCI continua acima do registrado em novembro de 2019 (78,3%).



A CNI informou que o recuo da utilização da capacidade instalada não indica fim do crescimento, mas desaceleração. "O recuo registrado em novembro não significa uma reversão do crescimento industrial, mas reforça a conclusão de redução do ritmo de crescimento", escreveu a entidade em comunicado.

*Fonte: Agência Brasil - DF  
Data : 18/01/2021*

## **PRODUÇÃO DE AÇO CAIU 4,9% EM 2020, INFORMA O INSTITUTO AÇO BRASIL**

Redução se deve a crise ocasionada pela pandemia de covid-19

A produção siderúrgica nacional totalizou 31 milhões de toneladas no ano passado, queda de 4,9% comparativamente ao volume produzido em 2019, de acordo com balanço divulgado hoje (18) pelo Instituto Aço Brasil. Na avaliação do presidente executivo da entidade, Marco Polo de Mello Lopes, a redução foi devido "à parada de equipamentos ocorrida no momento mais agudo da grave crise de demanda enfrentada pela indústria em abril do ano passado".

A produção de laminados no mesmo período foi de 21,7 milhões de toneladas, queda de 3,7% em relação ao registrado no acumulado de 2019. A produção de semiacabados para vendas totalizou 7,8 milhões de toneladas de janeiro a dezembro de 2020, apresentando retração de 11,6% na mesma base de comparação.

As vendas internas atingiram 19,2 milhões de toneladas, mostrando expansão de 2,4% em relação ao ano anterior. Para Marco Polo Lopes, isso confirma a recuperação do mercado interno a partir do segundo semestre.

Já as exportações somaram 10,7 milhões de toneladas, ou US\$ 5,4 bilhões em valor, ficando 16,1% e 26,6% abaixo do resultado de 2019, respectivamente. Do mesmo modo, as importações alcançaram 2 milhões de toneladas no acumulado até dezembro de 2020, retração de 14,3% frente ao mesmo período do ano anterior. Em valor, as importações atingiram US\$ 2,1 bilhões, com diminuição de 13% no período.

O consumo aparente nacional de produtos siderúrgicos foi de 21,2 milhões de toneladas no acumulado de janeiro até dezembro do ano passado. Esse resultado representa alta de 1,2% frente ao registrado no mesmo período de 2019.

### **Dezembro**

De acordo com o Instituto Aço Brasil, no último mês de 2020, a produção brasileira de aço bruto foi de 2,9 milhões de toneladas, revelando aumento de 17,2% frente ao apurado no mesmo mês de 2019. Já a produção de laminados, de 2,1 milhões de toneladas, ficou 41% acima da registrada em dezembro do ano anterior. A produção de semiacabados para vendas foi de 616 mil toneladas, com queda de 29,4% em relação ao ocorrido no mesmo mês de 2019.

As vendas internas subiram 28% em relação a dezembro de 2019 e atingiram 1,8 milhão de toneladas. O consumo aparente de produtos siderúrgicos foi de 2 milhões de toneladas, 30,2% superior ao apurado no mesmo período de 2019.

As exportações de dezembro alcançaram 766 mil toneladas, ou US\$ 434 milhões, o que resultou em quedas de 24,1% e 13,5%, respectivamente, na comparação com o mesmo mês de 2019. Em contrapartida, as importações de dezembro de 2020 foram de 204 mil toneladas e US\$ 205 milhões, sinalizando alta de 53% em quantum (volume) e 38,5% em valor na comparação com o registrado em dezembro de 2019.

### **Confiança**

O Instituto Aço Brasil divulgou também hoje (18) o Índice de Confiança da Indústria do Aço (ICIA) referente a janeiro de 2021. "Neste mês, o ICIA ficou estável na comparação com o mês anterior, em

78,9 pontos. A estabilidade frente ao mês de dezembro, após duas quedas consecutivas, ainda mantém o ICIA em patamares historicamente elevados", destacou Marco Polo Lopes.

O indicador de situação atual ficou em 83,2 pontos, recuando 3,3 pontos frente ao registrado no mês anterior. Já o indicador de expectativas para os próximos seis meses evoluiu 1,6 ponto na mesma comparação, passando para 76,7 pontos. Os valores acima de 50 pontos indicam confiança, enquanto valores abaixo de 50 pontos apontam falta de confiança.

O índice que mede as condições atuais da economia brasileira cresceu 4,7 pontos, atingindo 78 pontos. Já o índice que mede a confiança dos entrevistados sobre as condições atuais da empresa caiu 7,3 pontos, indo para 85,8 pontos. O indicador de expectativas sobre a economia brasileira para os próximos seis meses retrocedeu 6,2 pontos, ficando em 67,1 pontos. O indicador de expectativas sobre a própria empresa para os próximos seis meses aumentou 5,6 pontos e atingiu 81,6 pontos.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data : 18/01/2021

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES NOS PORTOS POR CABOTAGEM CRESCOU 185% DE 2010 A 2019

Por Dérika Virgíno PORTOS E LOGÍSTICA 18 Janeiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/180329-navio-porta-container-cabotagem.jpg>

Arquivo

De acordo com a Antaq, houve um acréscimo médio anual em contêineres de 12,3%.

A navegação de cabotagem tem estado na ordem do dia no Brasil devido ao Projeto de Lei (PL 4199/2020), BR do Mar, previsto para ser apreciado no Senado Federal em fevereiro deste ano. O objetivo do PL é acelerar o crescimento da cabotagem no país, especialmente para longas distâncias. Isso porque a navegação entre portos de dentro do território nacional já vem crescendo em média 13% ao ano. A previsão do governo federal é que o projeto possibilite um crescimento de 40% na movimentação de cabotagem no país.

Conforme dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), de 2010 a 2019, o crescimento da cabotagem brasileira, especificamente na movimentação de contêineres – carro chefe desta navegação – foi de 185%. Em 2010 embarcaram ou desembarcaram por cabotagem nos portos do país pouco mais de 1,1 milhão de TEUs. Já em 2019, esse número alcançou a ordem dos 3,1 milhões de TEUs. Isso significa um crescimento médio anual (CAGR) em contêineres de 12,3%.

Ainda segundo dados da agência, de janeiro a outubro de 2020 houve um crescimento de 1,25% na movimentação de contêineres por cabotagem, em relação ao mesmo período de 2019. Foram movimentados um total de pouco mais de 2,6 TEUs, considerando tanto o embarque quanto o desembarque.

Entre as principais medidas propostas pela PL está o aumento imediato da frota de cabotagem, com a criação de novas possibilidades de afretamento a tempo e a desvinculação do afretamento a casco nu, com a existência de lastro em embarcações de bandeira brasileira após período de transição.

De acordo com a Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac), a frota atual de embarcações de propriedade das associadas é de 34 embarcações. Porém, conforme permite a

legislação vigente, outras 12 são afretadas a casco nu baseada na tonelage de frota das Empresas Brasileiras de Navegação (EBN). Outras embarcações são afretadas a tempo para uma viagem de acordo com a demanda dos usuários.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 18/01/2021*

## PORTOS PÚBLICOS DO RIO GRANDE DO SUL MOVIMENTARAM MAIS DE 39 MILHÕES DE TONELADAS EM 2020

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 18 Janeiro 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200720-superporto-porto-de-rio-grande.jpg>

A Superintendência dos Portos do Rio Grande do Sul (Portos RS) divulgou nesta segunda-feira (18) o resultado do ano de 2020 dos três portos públicos do estado sob sua administração: o Porto do Rio Grande, de Pelotas e Porto Alegre.

Ao longo do ano de 2020 o porto rio-grandino movimentou mais de 38 milhões de toneladas de carga no complexo público. Um dos destaques do ano foi o mês de junho, período em que foram movimentadas 4.401.716 toneladas, batendo o recorde que havia sido verificado no mês de setembro de 2018, quando haviam sido movimentadas 4.340.915 toneladas.

A movimentação dos três portos públicos, que vem operando durante a pandemia com todos os protocolos indicados pelas autoridades sanitárias internacionais, soma 39.917.286 de toneladas.

O Porto de Pelotas mostrou no fechamento de 2020 um incremento da movimentação de toras de madeira de 23 mil toneladas a mais em relação ao ano de 2019, uma diferença positiva de 2,60%. Atualmente a movimentação de toras de madeira responde por mais de 90% da movimentação do porto pelotense.

Em relação aos principais destinos e origens das exportações e importações do Porto do Rio Grande notam-se poucas diferenças percentuais em relação ao share dos países com o fechamento do ano de 2019. A China, que detinha o primeiro lugar das exportações, com 58,38% das cargas embarcadas, manteve-se estável no primeiro lugar em 2020 com 52,77%. Já na partilha das importações a Argélia perdeu o posto de primeiro lugar para o Marrocos, que aumentou de 7,82% de participação nas importações para 9,27%. Em 2020 verificou-se um incremento de 5,86% nas importações no terminal rio-grandino, representando uma diferença de aproximadamente 483 mil toneladas importadas a mais. Os maiores destaques quantitativos das exportações no período foram a soja, a celulose e o arroz.

Os carros chefes da movimentação do Complexo Portuário do Rio Grande ainda são a soja (grãos e farelos), representando mais de 32% do complexo, e a celulose, que representa quase 9%. Algumas das mercadorias movimentadas que se destacaram no incremento da movimentação em 2020 foram o arroz, cujo volume dos embarques aumentou em 21,74%, e os desembarques de fertilizantes, que aumentaram mais de 15% em relação a 2019.

Os dados referentes aos demais Terminais de Uso Privado (TUPs) do Estado ainda não foram divulgados pela superintendência, pois estes números aguardam a homologação pela Antaq e deverão estar disponíveis em meados de fevereiro.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 18/01/2021*

## CARGA EM CONTÊNER REGISTRA ALTA DE 6% NO PORTO DE PARANAGUÁ

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 18 Janeiro 2021*

O volume de cargas importadas e exportadas em contêineres em 2020, pela TCP, no Porto de Paranaguá, aumentou 6% em relação a 2019. Foram 8.541.091 toneladas, 508.664 toneladas a mais que no ano anterior. Os produtos em contêineres representam 14,9% da movimentação geral dos portos do Paraná.

“A movimentação do Paraná foi na contramão de portos do mundo inteiro. Mesmo com os efeitos da pandemia, que prejudicou o fluxo de transporte por contêineres na Ásia e Europa, o Porto de Paranaguá registrou alta, tanto em volume quanto em unidades de contêineres”, afirma o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Em unidades específicas de contêineres, equivalentes a um contentor de 20 pés (TEUs), o aumento registrado foi em 5%. Em 2020 foram 906.504 TEUs. Em 2019, 867.185 TEUs.

Segundo Garcia, a forte demanda por alimentos, no mundo, contribuiu para a alta verificada entre as cargas de contêineres, já que o Porto de Paranaguá segue sendo o maior exportador de frango do Brasil. Em 2020, foram exportadas 1.805.011 toneladas de carne de aves. O produto congelado é o mais movimentado em contêineres pelo terminal paranaense.

PRODUTOS – Estão também entre os principais produtos que chegam ou saem pelo terminal de contêineres do Porto de Paranaguá, arrendado e operado pela empresa TCP, a madeira, o papel, a celulose e a carne bovina, na exportação; e os fertilizantes na importação.

De madeira, foram exportadas 905.294 toneladas, em 2020. O volume representa alta de 3,67% em relação às 873.227 toneladas registradas em 2019.

O papel exportado em contêiner somou 407.290 toneladas. A alta foi de 15,78%, comparado às 351.792 toneladas do ano anterior. O aumento observado nas exportações de celulose foi ainda maior na comparação dos dois últimos anos: 30,4%. Em 2020, 373.981 toneladas; em 2019, 286.720 toneladas.

As exportações de carne bovina congelada, em 2020, somaram 348.356 toneladas. Comparado às 280.276 toneladas de 2019, o aumento registrado foi de 24,29%.

IMPORTAÇÃO – Entre as importações, o principal destaque é o volume de fertilizantes importados em contêineres pelo Porto de Paranaguá. Foram 526.085 toneladas importadas em 2020 - 34,63% a mais que em 2019 - com 390.769 toneladas.

NAVIOS – Segundo o registro DataLiner, o número de escalas de navios contêineres no terminal paranaense também está maior, na comparação entre os dois últimos anos: passou de 771 (2019) para 796 (2020). A alta é de 3%. O Porto de Paranaguá está entre os únicos cinco do Brasil a registrar crescimento nas atracações do segmento.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 18/01/2021*



**MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA**

**MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMATIVO 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.



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 011/2021  
Página 46 de 46  
Data: 18/01/2021  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

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](http://www.mercoshipping.com.br)).

Fonte : InforMS  
Data : 20/04/2006