

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 014/2021
Data: 25/01/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	3
GOVERNO REVISA NORMA DE PESAGEM DE CAMINHÕES	3
TRIPULANTE É ENCONTRADO MORTO EM NAVIO ATRACADO NO PORTO DE SANTOS	3
MAR VIRA REFÚGIO DURANTE A PANDEMIA	4
PRIMEIRA MULHER A ATUAR NA PRATICAGEM DE SP É CONDECORADA PELA MARINHA.....	6
FREDERICO BUSSINGER: ARRANJO ASSOCIATIVO: POR QUE RESTRITO À FERROVIA DO PORTO DE SANTOS?.....	6
PORTAL PORTO GENTE	7
ESTRATÉGIAS PARA UM CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA EFICAZ	8
VALE AFIRMA QUE INCIDENTE EM TERMINAL NÃO PREJUDICARÁ EMBARQUE DE MINÉRIO DE FERRO	8
ISTOÉ - DINHEIRO	9
NOVO PRESIDENTE DA ELETROBRAS DEVE DAR PRIORIDADE À PRIVATIZAÇÃO, DIZ CAIO MEGALE	9
DAVOS: CEO DA VW DEFENDE PRODUÇÃO EM VÁRIOS PAÍSES PARA AUMENTAR COMPETITIVIDADE.....	10
RESULTADO DA ARRECAÇÃO 2020 PODE SER CONSIDERADO EXCELENTE, DIZ TOSTES NETO.....	11
ELETROBRAS: PRESIDENTE DO CONSELHO CRITICA 'CONCLUSÕES' SOBRE SAÍDA DE WILSON JR.....	11
EXTRA ONLINE	12
VACINAÇÃO EM MASSA CONTRA A COVID-19 VAI GARANTIR RETOMADA DA ECONOMIA, DIZ GUEDES.....	12
GOVERNO DEFENDE PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS, APÓS PRESIDENTE PEDIR DEMISSÃO.....	12
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	13
FALTA DE PRIORIDADE NO CONGRESSO FOI DECISIVA PARA RENÚNCIA, DIZ PRESIDENTE DA ELETROBRAS.....	13
PRIVATIZAÇÃO JUSTIFICOU PERMANÊNCIA NO GOVERNO BOLSONARO	14
PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS É ESSENCIAL, AFIRMA GOVERNO APÓS RENÚNCIA DE WILSON FERREIRA JÚNIOR.....	15
GOVERNO	15
RAFAEL GRISOLIA DEIXARÁ BR DISTRIBUIDORA E WILSON FERREIRA JÚNIOR PODE ASSUMIR	16
JORNAL O GLOBO – RJ	17
BOLSONARO DIZ QUE CHINA LIBEROU INSUMOS PARA CORONA VAC E AGRADECE 'SENSIBILIDADE' DO PAÍS.....	17
EX-PRESIDENTE DA ELETROBRAS VAI COMANDAR A BR DISTRIBUIDORA	18
PRESIDENTE DA CHINA ALERTA PARA 'NOVA GUERRA FRIA' E DEFENDE MULTILATERALISMO	18
ELETROBRAS: APÓS PEDIR DEMISSÃO, PRESIDENTE DA ESTATAL COBRA ENVOLVIMENTO DE BOLSONARO NA PRIVATIZAÇÃO 20	
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	22
'NOVO PRESIDENTE DA ELETROBRAS DEVE INDICAR QUE PRIVATIZAÇÃO SEGUE COMO PRIORIDADE', DIZ CAIO MEGALE	22
LIRA DIZ QUE DISCUSSÃO SOBRE NOVO IMPOSTO SOBRE TRANSAÇÕES 'NÃO FAZ PARTE DO CONTEXTO ATUAL'	23
BNDES APROVA EMPRÉSTIMO DE R\$ 450 MILHÕES PARA AMERICANA SKYWEST AIRLINES COMPRAR AVIÕES DA EMBRAER 24	
VALOR ECONÔMICO (SP)	25
CHEGADA DE WILSON FERREIRA JUNIOR PAVIMENTA CAMINHO PARA PETROBRAS SAIR DA BR.....	25
NOVOS OPERADORES DO REFINO DEVEM DESPONTAR NO PAÍS A PARTIR DE 2021	27
PORTAL PORTOS E NAVIOS	29
CABOTAGEM PODE FICAR DEPENDENTE DO MERCADO INTERNACIONAL COM BR DO MAR, DIZEM ESPECIALISTAS	29
BID E PPI PUBLICAM ESTUDO COM CAMINHOS PARA LICENCIAMENTO AMBIENTAL DE PETRÓLEO E GÁS	30
PORTO DO RIO DE JANEIRO ATIVA TRANSCETORES DAS BOIAS DE SINALIZAÇÃO DO CANAL DE COTUNDUBA.....	31
AEB DESTACA IMPORTÂNCIA DE INTEGRAR MAIS SISTEMAS AO JANELA ÚNICA AQUAVIÁRIA.....	31
COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ E NAVEGANTES ULTRAPASSA MARCA DE 1,4 MILHÃO DE TEUS MOVIMENTADOS EM 202032	
CODESA TEM LUCRO DE R\$ 30 MILHÕES EM 2020.....	33
SENADORA PROPÕE FIM DE LIMITAÇÃO A AFRETEAMENTO POR TEMPO	34
BAÍA DE TODOS OS SANTOS IMPLANTA OPERAÇÕES SHIP-TO-SHIP	35
NAVIOS MAIORES, PROBLEMAS MAIORES	36
TERMINAIS SECOS E MOLHADOS DIVERGEM DE ITEM SOBRE CONCORRÊNCIA EM NORMA DE AIR.....	38
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	39
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	39



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

GOVERNO REVISAR NORMA DE PESAGEM DE CAMINHÕES

A norma também deve ampliar a tolerância de peso das cargas

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, afirmou que o governo está finalizando a revisão da norma de pesagem para caminhões, com uma nova metodologia. Uma das mudanças é a substituição do cálculo de peso por eixo por peso bruto, válido para algumas categorias. A norma também deve ampliar a tolerância de peso das cargas.

O objetivo, segundo o ministro, é baratear os custos do transporte rodoviário de carga. “Estamos revisando a norma de pesagem, pra ela onerar menos o caminhoneiro, pra gente ter menos multa em função disso e ser mais fácil”, afirmou na última quinta-feira, durante a live semanal do presidente Jair Bolsonaro, transmitida nas redes sociais.

Freitas ainda comentou a decisão do governo federal de eliminar a tarifa de importação de pneus para o transporte de cargas. A medida foi definida na quarta-feira pelo Comitê Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior (Camex).

“A partir do momento que a gente subtrai essa taxa, a gente tem mais pneus importados, que vão competir e a tendência é forçar uma redução de preço. A gente quer diminuir o custo do transporte”, disse Tarcísio.

O ministro também prometeu lançar “em breve” documento de transporte eletrônico para caminhoneiros

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 25/01/2021

TRIPULANTE É ENCONTRADO MORTO EM NAVIO ATRACADO NO PORTO DE SANTOS

Ainda não se sabe a causa da morte. Corpo foi levado por ambulância ao Instituto Médico Legal

Por ATribuna.com.br



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.9649:1547250798/Navio-Rook-atracado-no-Porto-de-Santos-e-suspeito-de-ter-tido-os-por-es-lavados-e-residuos-de-produtos-quimicos-despejados-no-mar.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=c9f152e&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.9649:1547250798/Navio-Rook-atracado-no-Porto-de-Santos-e-suspeito-de-ter-tido-os-por-es-lavados-e-residuos-de-produtos-quimicos-despejados-no-mar.JPG?f=2x1&pf=c9f152e&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

A vítima estava no navio George H, que se encontra na barra de Santos (Carlos Nogueira/AT)

Um tripulante foi encontrado morto em um navio atracado no Porto de Santos na manhã deste domingo (24). O corpo foi trazido até o cais por uma lancha. Ainda não se sabe a causa da morte.

A Guarda Portuária da Santos Port Authority (SPA) informou que o tripulante foi encontrado ao lado do Armazém 35. Uma ambulância transportou o corpo para o Instituto Médico Legal (IML).

A vítima estava no navio George H, que se encontra na barra de Santos. A embarcação é agenciada pela Hellenic Shipping Agenciamento Marítimo Ltda. Ainda segundo a SPA, foi dado conhecimento da ocorrência à Polícia Federal, Capitania dos Portos de São Paulo e Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa)

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 25/01/2021

MAR VIRA REFÚGIO DURANTE A PANDEMIA

Atividades náuticas são alternativa aos que buscam relaxar longe de aglomerações e evitar o contágio pela covid-19 na região

Por Matheus Müller - Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.139561:1611438248/late-Clube-de-Santos.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=9c198bd&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.139561:1611438248/late-Clube-de-Santos.JPG?f=2x1&pf=9c198bd&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

O late Clube de Santos informou ter se surpreendido com o crescimento de 20% na venda de embarcações (Foto: Rogério Soares)

O mar tem servido de refúgio para muitos que buscam relaxar longe de aglomerações e evitar os riscos de contágio por covid-19. Este é o motivo para o crescimento na procura por atividades náuticas durante a pandemia. Mesmo com a falta de números para exemplificar o momento, a Capitania dos Portos, a Prefeitura de Guarujá, marinas e empresas de locação de embarcações afirmam: o aumento é relevante.

Quem observa de perto esse cenário é o empresário e capitão amador Herman Junior, fundador do portal INavigate, que atua com informações meteorológicas, dicas e orientações sobre navegação, além de agregar 40 grupos de WhatsApp com a marca Mayday, para troca de experiências, pedidos de socorro e alertas.

“Até pouco antes da pandemia, o cara que tem o veleiro ou uma lancha num final de semana ia para o mar, no outro para o interior, para o shopping ou para uma festa dos amigos. Hoje não, estão saindo muito mais para o mar, e as pessoas que não têm embarcação procuram (alugar) para poder sair”, afirmou.

Para os próximos anos, ele prevê um crescimento de até 500% na locação de lanchas e veleiros e de 70% para a venda.

O late Clube de Santos (ICS) informou, em nota, ter se surpreendido com o crescimento na venda de embarcações novas e seminovas – aponta um aumento de 20%, com base nos dados das empresas que vendem e alugam lanchas no local.

“Esse fenômeno se acentuou quando as pessoas perceberam que a pandemia não teria solução rapidamente. Acredito que o setor náutico tem hoje um comportamento similar ao mercado imobiliário, que está aquecido na compra e aluguel de casas de praias e no interior. As pessoas estão procurando passar a pandemia da melhor maneira possível”, diz o late Clube.

Com o maior movimento de embarcações, a entidade revela que o aumento na venda de combustível é a primeira consequência, assim como os serviços correlatados. “São boas notícias para uma rede de fornecedores e prestadores de serviços instalados em torno do clube”.

Cultura náutica

Herman explica que o INavigate e grupos Mayday têm como objetivo, também, difundir a atividade náutica que, segundo ele, não é explorada em Santos, apesar das muitas opções de passeio e áreas de lazer na região. “Santos não tem cultura náutica e não entendemos por quê”.

O capitão armador aponta que o impacto da pandemia nas atividades náuticas surpreende. Herman afirma que não tem como mensurar o crescimento, mas revela que os pedidos para a emissão da carteira de arrais (habilitação da Marinha, que dá o direito de pilotar embarcações) criaram uma fila de espera. “Em novembro, liguei para um amigo despachante (náutico) e ele disse que só tem vaga para fazer arrais em março”.

Restrições são empecilho, dizem marinhas

Dois são os fatores que motivam o crescimento da atividade náutica, segundo empresas de locação de lanchas procuradas pela Reportagem: a pandemia e a temporada de verão. Ao mesmo tempo em que a demanda está alta, as restrições a 40% da capacidade das embarcações se tornam um empecilho.

Pablo Rey Charles, dono da Sea Boat Aluguel de Lanchas, revela que uma embarcação para 10 pessoas sai com quatro clientes e o marinheiro, por exemplo, o que reduz o rateio entre os interessados e, naturalmente, eleva os custos. Apesar disso, ele conta que não tem o que reclamar. “Aumentou bastante a locação, na área náutica em geral desde o começo da pandemia”.

Thalia Raquel Maltempi é dona de uma embarcação e trabalha em uma marina. Assim como Pablo, ela revela que o interesse é bom, mas poderia ser ainda melhor, se não fossem as restrições de capacidade.

Ela revela que a cidade de Guarujá tem realizado diversas fiscalizações, o que tem motivado os donos de lanchas a levarem para outras marinas, em cidades vizinhas, como para Bertioaga.

Guarujá tem aumento de movimentação

A Prefeitura de Guarujá também confirmou o aumento na atividade náutica, assim como das vistorias. O município informa que o decreto 13.435 regulamenta a locação e prática do lazer náutico na Cidade.

“Desde 2018, a Prefeitura tem um convênio com a Marinha para fiscalização náutica. No acordo, as competências passaram a ser compartilhadas, cabendo aos agentes municipais a fiscalização, ainda na faixa arenosa, da documentação das embarcações e dos condutores”.

Em dezembro do ano passado foram realizadas 1.134 vistorias às embarcações, destas 38 tiveram que retornar. Já neste ano, até o último dia 10, foram 864 vistorias e 40 retornos. Para esta temporada, o município conta com uma embarcação que faz o patrulhamento em uma área de 200 metros antes da arrebentação.

“No mar, você sente maior liberdade”

O advogado tributário, Thiago Aló, conseguiu recentemente a carteira de arrais – pouco antes de a demanda ter aumentado -, e alugou uma lancha no último sábado de 2020. “Acho que a pandemia e esse período trancado em casa ajudou (nesse interesse). No mar, você sente maior liberdade”.

Ele conta que alguns membros da família são ligados ao mundo náutico, porém, antes, não havia despertado o interesse, que dessa vez, segundo ele, surgiu naturalmente. “Conheci o (capitão armador) Herman e outras pessoas que vão muito para o mar e tive essa vontade”.

Agora que teve a primeira experiência sob o comando de uma embarcação, o advogado garantiu que a intenção é repetir a dose. Aló também acredita que o setor tem muito a evoluir. “Acho que tende a crescer (a atividade náutica), especialmente nessa questão de poder alugar em vez de comprar, de ter a experiência sem ser dono”, diz.

Ainda de acordo com ele, algo que pode melhorar é a divulgação desses serviços. “Não conheço intermediadores nesse negócio, como corretores de imóveis. (Mas) acredito que seja uma tendência, pois Santos é uma cidade em que a população tem um poder aquisitivo bom”.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 25/01/2021

PRIMEIRA MULHER A ATUAR NA PRATICAGEM DE SP É CONDECORADA PELA MARINHA

Fernanda Letícia da Silva foi condecorada com a Ordem do Mérito Naval
Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.139341:1611337312/Primeira-mulher-a-atuar-na-Praticagem-de-S-o-Paulo-Fernanda-Leticia-da-Silva-foi-condecorada-com-a-Ordem-do-Merito-Naval.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=1dd6a71&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.139341:1611337312/Primeira-mulher-a-atuar-na-Praticagem-de-S-o-Paulo-Fernanda-Leticia-da-Silva-foi-condecorada-com-a-Ordem-do-Merito-Naval.jpg?f=2x1&pf=1dd6a71&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Fernanda atua na Praticagem de São Paulo desde 2009 (Divulgação/Portal da Navegação)

Primeira mulher a atuar na Praticagem de São Paulo, Fernanda Letícia da Silva foi condecorada, pela Marinha do Brasil, com a Ordem do Mérito Naval. Além disso, em evento na sede da entidade, em Santos, ontem, a prática recebeu a Ordem Grau de Cavaleiro do Quadro Suplementar, por seus serviços prestados à comunidade marítima e portuária.

Esta não é a primeira homenagem que Fernanda recebe. Em 2006, ela foi agraciada com a Medalha Mérito Tamandaré. Formada no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), exerceu atividades do Ensino Profissional Marítimo (EPM), que é uma das atribuições da Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha do Brasil.

A profissional atua na Praticagem de São Paulo desde 2009. “O nosso trabalho é sempre assessorar os comandantes da melhor maneira possível nas manobras em função das várias características do navio, condições atmosféricas e oceanográficas e movimentação portuária do momento. Não há uma manobra igual à outra e o desafio constante é sempre salvaguardar a vida humana no mar, preservar a segurança da navegação e prevenir a poluição hídrica”, destacou Fernanda Letícia da Silva.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP
Data : 25/01/2021*

FREDERICO BUSSINGER: ARRANJO ASSOCIATIVO: POR QUE RESTRITO À FERROVIA DO PORTO DE SANTOS?

O desafio à frente é proporcional ao imbróglio ferroviário da Baixada Santista
Por Frederico Bussinger



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.139316:1611331504/Coluna-Porto-Mar-Arte-Ilustrac-o-Padron.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=087a88d&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.139316:1611331504/Coluna-Porto-Mar-Arte-Ilustrac-o-Padron.jpg?f=2x1&pf=087a88d&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Frederico Bussinger: Arranjo associativo: por que restrito à ferrovia do Porto de Santos? (Ilustração: Padron)

Em duas semanas (6/FEV), vence o prazo para as “contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento ... da modelagem ... para gestão, operação, manutenção e expansão da Ferrovia Interna do Porto de Santos - FIPS” (item 1.1 do aviso).

Lembrar que “a SPA (Santos Port Authority, a Autoridade Portuária de Santos) considerará somente as ... que tenham por objeto os documentos ... submetidos à consulta pública” (3.1), condição que

praticamente elimina discussões estratégicas, restringindo manifestações a aspectos secundários de um modelo bem detalhado em três documentos e oito anexos.

O desafio à frente é proporcional ao imbróglio ferroviário da Baixada Santista: elevar até 2040 a capacidade da FIPS (fg.3, pg. 6 do Ato Justificatório), dos atuais 50 para 115 Mt/ano (+ 130%!), de forma a compatibilizá-la aos aumentos de capacidade das concessionárias “Serra Acima” (3.11 e 3.12): Rumo (de 35 para 75, quiçá 100 Mt/ano) e MRS (de 10 para 15 Mt/ano).

Do ato, chama atenção também: i) o termo “ferradura”, tradicionalmente usado para toda envoltória ferroviária do Porto, agora designa, apenas, a malha da MRS na Baixada (fg.1; pg.3). ii) a MRS “funciona como uma ‘porta de entrada’ da FIPS, já que para acessarem o Porto de Santos, todas as outras operadoras ferroviárias pagam direito de passagem à MRS” (3.5). iii) por este, ela “cobra atualmente R\$ 240,15/mil TKU ... superiores aos valores da Malha Paulista (R\$ 22,29) e da Ferrovia Norte Sul (R\$ 13,24)”: 11 e 18 vezes mais (4.27)!

Socraticamente, a SPA enunciou duas alternativas para, a seguir, descartá-las: a prorrogação do contrato da Portofer (vetada pelo TCU - 4.7ss) e a concessão a um “terceiro completamente dissociado das concessões ferroviárias que acessam o Porto”, argumentando “entraves intransponíveis para adoção dessa alternativa regulatória, na medida em que, para além de potencialmente aumentar os custos logísticos do País, inviabilizam a gestão integrada da FIPS e a autorregulação entre as operadoras ferroviárias” (4.36).

Restou, então, a outorga dos “ativos ferroviários” por “dispensa de processo competitivo” (licitação ou leilão), fundada em “oportunidade de negócio” (Lei nº 13.303/16, art. 28, § 3º, II; e § 4º).

Estrategicamente, dado ser a MRS “porta de entrada da FIPS”, duas curiosidades: i) qual o instrumento, o “driver” para garantir que ela faça tais investimentos na sua malha, visto que, das 70 Mt/ano de aumento “Serra Acima”, só 5 são próprias? ii) os valores de direito de passagem serão reduzidos? Isso estará previsto na renovação antecipada?

O conteúdo do modelo é explicado, detalhado e defendido nas sete últimas páginas do ato: além da legalidade, ficam claras suas razoabilidade e legitimidade, portanto, defensável em termos jurídicos e de governança. Aliás, outra curiosidade: os argumentos utilizados para fundamentar e defender o modelo da FIPS não seriam perfeitamente aplicáveis à própria Autoridade-Administradora, caso seja levado adiante o processo de sua desestatização?

Já em termos operacionais e de compliance, algo mais delicado, considerando-se que a concessão da MRS, ao que consta, não será abrangida pela SPE (sociedade de propósito específico) em consulta pública: há/haverá compatibilidade entre os aumentos de capacidades da FIPS e da MRS? Alinhamento de cronogramas?

Muitas dúvidas! Muitos riscos!

Não seria, então, mais prudente ampliar-se o escopo do “arranjo associativo” (4.58)? Ou seja: adotar-se para todas as malhas ferroviárias da Baixada Santista o ora proposto para a FIPS? Na linha do modelo proposto pelo CAP (Conselho de Autoridade Portuária) nos anos 90?

Há questões a serem resolvidas, é certo. Mas não intransponíveis.,

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 25/01/2021

ESTRATÉGIAS PARA UM CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA EFICAZ

Editorial Portogente

Os portos devem procurar compreender e exercer com mestria a competição.

Há uma unanimidade nas comunidades portuárias de que os problemas da gestão dos complexos portuários brasileiros decorrem da falta de autonomia. Portanto, sem poder de decisão, os portos brasileiros jamais atingirão o patamar dos portos asiáticos, como foi compromisso do candidato a presidente Jair Bolsonaro. Se os projetos de desestatização sinalizam algum avanço, eles serão ineptos sem a efetiva participação das comunidades portuárias.



https://portogente.com.br/images/Dad_24JAN2021.jpg

Quando foi implantada, a Lei nº 8.630/93 instituiu o Conselho de Autoridade Portuária - CAP, como um passo adiante na descentralização da tomada de decisão dos portos. Entre as suas atribuições, aprovava o plano de desenvolvimento dos portos – PDZ. Aprovada numa seção desonrosa, sob a direção do presidente do Congresso Eduardo Cunha, a Lei 12.815/13 reduziu o CAP a um órgão consultivo da administração do porto. Um declínio.

Desse absurdo desmonte do CAP, que é uma rede de diálogo da comunidade portuária, resultou um conselho mal conceituado e impotente para desenvolver estratégias competitivas. Fruto de uma lei sem espírito, despreza as razões do sucesso dos principais complexos portuários do mundo. E não fomenta a produtividade crescente no uso dos recursos, como persiste sem solução a polêmica dragagem na manutenção das profundidades de acesso.

Por esses motivos está se formando um consenso, até mesmo dentro do governo, de que essa situação tem que ser revertida. Quando se aproxima a solução do problema através da descentralização, os tempos são reduzidos, gera produtividade e atinge resultados melhores. Considerando a especificidade de cada região e tipo de porto. Trata-se de uma atividade essencial ao progresso e o Brasil precisa buscar o tempo perdido.

O tema ESTRATÉGIA PARA UM CAP EFICAZ irá nortear um debate do conselho editorial do Portogente, a partir do dia 28 próximo, quando se comemora a Abertura dos Portos às Nações Amigas. Com o propósito de elaborar propostas concretas, irá reunir competências e experiências na missão de fomentar produtividade e competitividade nos portos do Brasil.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 25/01/2021

VALE AFIRMA QUE INCIDENTE EM TERMINAL NÃO PREJUDICARÁ EMBARQUE DE MINÉRIO DE FERRO

Redação Portogente

A Vale informa sobre um incêndio ocorrido no dia 14 de janeiro em um dos oito carregadores de navio do Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (PDM), em São Luís, no Maranhão. O incêndio foi contido sem vítimas e sem danos ambientais. O local afetado passa por avaliação e as causas do incidente estão sendo apuradas.

Figuras - Terminal Marítimo de Ponta da Madeira



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

Terminal Vale

PDM possui capacidade nominal de embarque de 230 Mtpa e conta com um total de três píeres, cinco berços e oito carregadores de navios. O incidente ocorreu no carregador de navio 6 (CN6), localizado no berço Sul do Píer IV (P4S). O P4S conta com um segundo carregador de navio (CN7) que não foi impactado. A Companhia espera nos próximos dias retomar o embarque no P4S com o CN7.

Não haverá impacto na programação mensal de embarques de minério de ferro no Porto de Ponta da Madeira, em função (a) da tradicional sazonalidade de produção no Sistema Norte, em decorrência do período chuvoso no Norte do Brasil, e (b) de uma produção esperada para 2021 no Sistema Norte abaixo dos 230 Mtpa de capacidade de embarque.

A Vale espera concluir as atividades de manutenção do CN6 ainda no 1º semestre de 2021, não impactando, portanto, os embarques e produção de 2021.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 22/01/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

NOVO PRESIDENTE DA ELETROBRAS DEVE DAR PRIORIDADE À PRIVATIZAÇÃO, DIZ CAIO MEGALE

O escolhido pelo governo de Jair Bolsonaro para substituir Wilson Ferreira Júnior no comando da Eletrobras deverá indicar, rapidamente, que a privatização da estatal segue como prioridade, afirma o economista-chefe da XP, Caio Megale, ex-integrante da equipe do ministro da Economia, Paulo Guedes.

“O programa de privatizações é um dos pilares importantes do programa de Paulo Guedes e de Bolsonaro quando foi eleito. A privatização da Eletrobras tem sua importância pela sua situação atual e pelo seu grau de maturidade (para ser privatizada)”, comenta. Segundo ele, Ferreira Júnior é um símbolo desse processo e, por isso, o anúncio de sua saída, em 5 de março, causou preocupações no mercado.

Ferreira Júnior estava desde 2016 na Eletrobras e era o grande defensor de sua privatização. O executivo irá para a presidência da BR Distribuidora, maior rede de distribuição de combustíveis do País, privatizada há dois anos. A seguir, os principais trechos da entrevista:

Como foi entendido pelo mercado a saída de Wilson Ferreira Júnior da Eletrobras?

O programa de privatizações é um dos pilares importantes do programa de Paulo Guedes e de Bolsonaro quando foi eleito. A privatização da Eletrobras tem sua importância por sua situação atual

e pelo seu grau de maturidade. A privatização é discutida desde o governo de Michel Temer. A Eletrobras é uma das líderes nesse processo. Das privatizações que devem vir, essa é a mais importante. Wilson é um executivo de mão cheia, fez um trabalho muito bom e é um símbolo desse processo. O governo precisa indicar um novo CEO que sinalize que a privatização da Eletrobras segue como uma prioridade.

Como fica a posição do ministro Paulo Guedes com a saída de Wilson Ferreira Júnior?

O ministro, em suas manifestações públicas, tem reforçado os pilares do seu programa, e esse tema de privatizações é importante. Recentemente, ele tem falado menos, por conta do processo eleitoral na Câmara, mas no geral, quando ele se pronuncia, se mostra confiante no processo.

Por que, neste momento, o assunto privatizações ganhou tanta importância para o mercado?

A pandemia evidenciou a necessidade de o governo estar presente em setores muito importantes, como saúde. E também aumentou muito o endividamento, trazendo a necessidade de rebalço patrimonial.

Qual será a leitura do mercado se o governo estender o auxílio emergencial?

Se eventualmente for algo necessário, o governo precisa sinalizar um compromisso de longo prazo de ajuste, como um gatilho do teto, a PEC Emergencial, uma contrapartida para garantir a sustentabilidade das contas públicas. O Brasil gastou mais do que outros países na pandemia e, ao contrário de muitos, está com uma relação dívida/PIB muito elevada. O Brasil entrou na pandemia com um nível de dívida relativamente alto e agora está mais alto ainda. É importante um critério rigoroso de sinalizações de longo prazo a cada medida que for tomada.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 25/01/2021

DAVOS: CEO DA VW DEFENDE PRODUÇÃO EM VÁRIOS PAÍSES PARA AUMENTAR COMPETITIVIDADE

O diretor executivo da Volkswagen AG, Herbert Diess, avaliou nesta segunda-feira (25) que a estratégia de uma indústria de produzir em vários países é uma forma de aumentar a competitividade e ganhar espaço da concorrência. Ele fez a afirmação ao ser questionado se teria planos de troca de fornecedores ou locais de atividade, com a crise gerada pela pandemia de coronavírus. A concorrente americana Ford anunciou no último dia 11 de janeiro o fechamento de unidades de produção brasileiras.

“Não vamos mudar a cadeia de suplementos por questões específicas. Temos que ter a ideia de que os mercados estão abertos. A maior vantagem para a produção de diferentes localidades é a competitividade”, afirmou Diess durante o painel “Restaurando o crescimento econômico”, promovido pelo Fórum Econômico Mundial, que este ano trocou o encontro presencial em Davos por um evento online devido à pandemia de coronavírus. Uma edição in loco está prevista para ocorrer em maio, em Cingapura.

O executivo da Volkswagen disse que a crise forçou as companhias a reduzirem suas metas de 2020, mas que o foco existente nas mudanças climáticas deve ser visto como um estímulo para o setor. Em maio do ano passado, a Volkswagen anunciou que estava aumentando sua participação na joint venture com a chinesa JAC para ampliar sua atuação em carros elétricos. “A China está mudando na direção correta. Dependemos da China e temos que aproveitar também seus benefícios. A China é uma oportunidade boa, tem desenvolvimento tecnológico, engenheiros e estão se desenvolvendo mais”, considerou.

O debate do qual Diess participou ocorreu a partir da previsão do Banco Mundial de que a maioria dos países entrou em recessão em 2020, com o Produto Interno Bruto (PIB) global se contraindo em mais de 5%. Os participantes examinam como restaurar o crescimento, com recomendações sobre

como empresas e governos podem colaborar de forma mais eficaz em uma nova agenda econômica que aumenta a produtividade, sustentabilidade e prosperidade compartilhada em 2021.

Além do CEO, também fizeram parte do painel a presidente do Banco Central Europeu (BCE), Christine Lagarde, o ministro das Finanças da França, Bruno Le Maire, o presidente e CEO do Goldman Sachs, David Solomon, e o ministro da Economia e Energia da Alemanha, Peter Altmaier.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 25/01/2021

RESULTADO DA ARRECADAÇÃO 2020 PODE SER CONSIDERADO EXCELENTE, DIZ TOSTES NETO

O secretário especial da Receita Federal, José Barroso Tostes Neto, afirmou nesta segunda, 25, que houve uma “crescente recuperação” da arrecadação a partir de agosto de 2020, na esteira da retomada econômica. Segundo ele, isso ocorreu após a forte queda observada no início da pandemia do novo coronavírus.

De acordo com Tostes, o resultado da arrecadação de 2020 – de queda nominal de 3,75% em relação ao observado em 2019, quando não havia a pandemia – pode ser considerado “excelente”.

Tostes concede nesta tarde entrevista coletiva de imprensa sobre os dados de arrecadação de 2020.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 25/01/2021

ELETOBRAS: PRESIDENTE DO CONSELHO CRITICA ‘CONCLUSÕES’ SOBRE SAÍDA DE WILSON JR.

O presidente do conselho de administração da Eletrobras, Ruy Schneider, criticou a repercussão que o anúncio da saída de Wilson Ferreira Júnior da presidência da estatal causou no mercado. Para analistas, a demissão está vinculada a resistências no governo para que a companhia elétrica seja privatizada. O desafio de vender a empresa foi o que motivou Ferreira Júnior a aceitar o cargo.

Em teleconferência com analistas, Schneider chamou de “conclusões precipitadas” afirmações feitas neste sentido desde que foi divulgado fato relevante na noite de ontem informando sobre a saída do executivo, que assumirá a presidência da BR Distribuidora, no lugar de Rafael Grisolia.

O presidente do conselho de administração da Eletrobras ressaltou que o colegiado, do qual Ferreira Júnior fará parte, “aprovou o plano de desenvolvimento de negócios e está comprometido com a sua implementação”. Apesar de não ter falado explicitamente da intenção de dar continuidade à privatização, essa afirmação pode ser compreendida como uma indicação que o processo de venda será mantido.

“Há continuidade em curso que se reflete na adesão ao plano de desenvolvimento de negócios. Temos o compromisso de tornar a empresa mais forte e competitiva”, disse Schneider, acrescentando que “potenciais substitutos de Ferreira Júnior estão sendo analisados, num processo que envolverá uma empresa especializada”.

Reunião

O ministro-chefe da Casa Civil, Walter Braga Netto, tem uma reunião na tarde desta segunda-feira, com um grupo de ministros, entre eles Paulo Guedes (Economia) e Bento Albuquerque (Minas e Energia). A reunião estava marcada para as 15h no Palácio do Planalto e ocorre após a saída do presidente da Eletrobras, Wilson Ferreira Junior, do cargo. Também participam da reunião os ministros Ricardo Salles (Meio Ambiente) e José Levi Mello do Amaral Júnior (Advocacia-Geral da União). A pauta da conversa não foi divulgada. Às 16h, Braga Netto tem uma reunião separada com o presidente Jair Bolsonaro, também no Planalto, de acordo com a agenda oficial.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 25/01/2021



EXTRA ONLINE

VACINAÇÃO EM MASSA CONTRA A COVID-19 VAI GARANTIR RETOMADA DA ECONOMIA, DIZ GUEDES

Por Manoel Ventura



https://extra.globo.com/incoming/24854223-384-ca3/w640h360-PROP/x90624340_pa-sao-paulo-sp-25-11-2020-presidente-jair-bolsonaro-e-o-ministro-paulo-guedes-durante.jpg.pagespeed.ic.JbYGjF5jcO.jpg

O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirma que governo está 'tentando comprar todas as vacinas'
Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

O ministro da Economia, Paulo Guedes, defendeu nesta segunda-feira a vacinação em massa da população contra a Covid-19 como necessária para a recuperação da atividade econômica neste ano.

— A volta segura ao trabalho é importante, e a vacinação em massa é decisiva. A vacinação em massa é um fator crítico de sucesso para o bom desempenho da economia logo à frente — disse Guedes, em entrevista à imprensa sobre o resultado da arrecadação de impostos de 2020.

Até agora, o governo iniciou a distribuição de 2 milhões de doses produzidas pelo laboratório Astrazeneca em parceria com a universidade de Oxford importadas da Índia. Essa vacina também será produzida pela Fiocruz no Brasil.

Também estão sendo aplicadas pouco mais de 10 milhões de doses produzidas pelo laboratório chinês Sinovac em parceria com o Instituto Butantan.

— Estamos começando a vacinação em massa, que vai garantir o retorno seguro ao trabalho. A economia e a saúde andam juntas. O Brasil está tentando comprar todas as vacinas. Estamos tentando adquirir todas as vacinas — disse Guedes, parabenizando a Fiocruz, o Butantan, a Anvisa, as Forças Armadas e os profissionais de saúde.

Para o ministro, saúde e economia “andam juntas”. Por isso, afirma, a vacinação em massa, o retorno seguro ao trabalho e a votação de propostas econômicas pelo Congresso são necessários para destravar a economia.

— Limpar a pauta logo na volta no Congresso, destravar o horizonte de investimentos, transformar esse empurrão na economia à base do consumo numa retomada sustentável de crescimento pela reformulação dos marcos regulatórios é crítico. A nossa agenda é clara. Nós temos que acelerar as privatizações, reduzir as alíquotas de impostos — disse Guedes.

Guedes aproveitou também para pedir a aprovação de projetos e reformas pelo Congresso após a volta ao trabalho dos parlamentares, a partir da semana que vem

Fonte : Extra Online
Data : 25/01/2021

GOVERNO DEFENDE PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS, APÓS PRESIDENTE PEDIR DEMISSÃO

Por Manoel Ventura

BRASÍLIA — Após o presidente da Eletrobras, Wilson Ferreira Junior, pedir demissão do cargo, o Ministério de Minas e Energia divulgou uma nota, nesta segunda-feira, na qual defende a privatização da estatal. Ferreira alegou questões pessoais para deixar o posto, mas a saída dele levantou dúvidas sobre o plano de privatização da estatal, que o governo chama de “capitalização”.

“O governo federal entende que a capitalização da Eletrobras é essencial e necessária para a recuperação de sua capacidade de investimento”, diz a nota do ministério.

O processo de privatização proposto pelo governo prevê a capitalização da empresa de forma a diluir o controle da União sobre a Eletrobras. É uma forma de arrecadar recursos tanto para o governo quanto para a própria empresa investir.

“Com a capitalização, a Eletrobras se tornará uma corporação brasileira de classe mundial, com capital pulverizado, focada em geração, comercialização e transmissão de energia elétrica, tornando-se uma das maiores empresas de geração renovável do mundo”, acrescenta a nota.

A privatização da estatal foi proposta inicialmente em 2017, ainda durante a gestão do ex-presidente Michel Temer, e foi mantida pelo governo Jair Bolsonaro. Mesmo assim, o projeto enviado ao Congresso não avançou por forte resistências políticas dos parlamentares, incluindo aliados do governo.

Ferreira deixará a empresa em março, mas seu substituto ainda não foi escolhido. A renúncia vem após candidatos à presidência da Câmara e do Senado sinalizarem que privatização da empresa não será prioridade neste ano. O executivo vinha dizendo a pessoas próximas que deixaria a empresa se percebesse que o governo não encamparia mais a venda da estatal.

Na nota, o MME agradeceu os trabalhos feitos por Ferreira Junior:

“Durante os quatro anos e meio em que presidiu a empresa, Wilson liderou um processo de melhoria da eficiência operacional, a qual será mantida. Desta forma, será dado prosseguimento às ações de redução de custos e de aprimoramento da estratégia de sustentabilidade da Eletrobras”, diz o texto.

Segundo o ministério, Ferreira permanecerá como membro do Conselho de Administração da estatal:

“O Ministério de Minas e Energia reafirma seu compromisso para tornar a Eletrobras mais forte, mais eficiente e mais competitiva, contribuindo, desta forma, para fomentar o desenvolvimento do setor elétrico e proporcionar maiores investimentos, gerando emprego e renda para a população brasileira, com menores custos para o consumidor de energia”.

Fonte : Extra Online
Data : 25/01/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

FALTA DE PRIORIDADE NO CONGRESSO FOI DECISIVA PARA RENÚNCIA, DIZ PRESIDENTE DA ELETROBRAS

Por Larissa Fafá - 25 de janeiro de 2021 - Em Congresso, Política energética, Setor elétrico

BRASÍLIA – O presidente da Eletrobras, Wilson Ferreira Júnior, admitiu que a falta de prioridade do Congresso Nacional com o projeto de capitalização da Eletrobras foi importante para a sua decisão de renunciar ao cargo.

O executivo, que foi convidado para assumir a presidência da BR Distribuidora, falou em teleconferência nesta segunda (25).

Houve uma “quebra de perspectiva da prioridade” com a capitalização da empresa por parte dos parlamentares, diz Ferreira Júnior. O projeto não é prioridade dos candidatos para a presidir a Câmara e o Senado, ne sequer dos apoiados pelo próprio presidente Bolsonaro.

Na semana passada, Rodrigo Pacheco (DEM/MG) se disse favorável a privatizações no geral, mas não a um “entreguismo sem critério” no caso da estatal do setor elétrico. O senador é o candidato de Bolsonaro e de Davi Alcolumbre (DEM/AP) para ser o próximo presidente do Senado

“Tenho confiança de que [a privatização] é uma prioridade para o Ministério de Minas e Energia e da Economia. É uma condição necessária, mas, aparentemente, não é suficiente. Não me cabe questionar, mas certamente a falta de prioridade prolonga o debate desse tema mais para frente”, disse.

O executivo compartilha da cisão que o momento mais favorável para a venda do controle da Eletrobras já passou e o govern o deveria ter aproveitado o maior capital político dos primeiros dois anos.

Agora, a política tende cada vez mais a se voltar para as próximas eleições e as privatizações ainda são vistas como um tabu, com grande resistência na opinião pública, avaliou o executivo.

PRIVATIZAÇÃO JUSTIFICOU PERMANÊNCIA NO GOVERNO BOLSONARO

O projeto de capitalização da empresa, que permite à Eletrobras maior capacidade de investimento com a “descotização” dos contratos de geradores, foi o principal motivo, segundo Ferreira Júnior, para que ele continuasse à frente da empresa no governo Bolsonaro.

O presidente da Eletrobras reforçou ainda que sua saída não significa um abandono da empresa.

Ele permanece no cargo por mais 45 dias para fazer a transição para a nova gestão e deve continuar no Conselho de Administração da estatal.

A empresa comunicou na noite deste domingo (24) o fato relevante aos acionistas.

Ele confirmou a jornalistas que aguarda o aval da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) para assumir o comando da BR Distribuidora no lugar de Rafael Grisolia.

O executivo deixa a Eletrobras após mais de quatro anos à frente da estatal.

Eletrobras é prioridade, garante MME

O Ministério de Minas e Energia reafirmou nesta segunda (25), em nota, que a capitalização da Eletrobras é essencial para a recuperação de sua capacidade de investimento.

Na semana passada, o ministro Bento Albuquerque garantiu que não há prejuízo para a capitalização da empresa se a aprovação do projeto ficar apenas para o segundo semestre deste ano.

O projeto de lei que possibilita a privatização da estatal segue parado na Câmara dos Deputados desde o final de 2019.

A capitalização da empresa foi anunciada em dezembro do ano passado como uma das nove privatizações do governo federal – e considerada por integrantes do governo como a principal, já que tinha o processo mais avançado.

Fonte : Agência EPBR de Notícias
Data : 25/01/2021

PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS É ESSENCIAL, AFIRMA GOVERNO APÓS RENÚNCIA DE WILSON FERREIRA JÚNIOR

GOVERNO

Por Gustavo Gaudarde - 25 de janeiro de 2021 - Em Política energética, Setor elétrico

O novo presidente da Eletrobras deverá dar continuidade “às ações de redução de custos” promovidas por Wilson Ferreira Júnior nos quatro anos e meio em que o executivo foi presidente da estatal, afirmou o Ministério de Minas e Energia (MME), nesta segunda (25). “O governo federal entende que a capitalização da Eletrobras é essencial e necessária para a recuperação de sua capacidade de investimento”, diz a pasta.

O comunicado foi feito após Wilson Ferreira Júnior renunciar ao cargo de presidente da Eletrobras, para assumir o comando da BR Distribuidora no lugar de Rafael Grisolia. O convite ainda precisa ser aprovado e Ferreira Júnior deve permanecer no cargo até março.

“Wilson liderou um processo de melhoria da eficiência operacional, a qual será mantida. Desta forma, será dado prosseguimento às ações de redução de custos e de aprimoramento da estratégia de sustentabilidade da Eletrobras”, diz o MME.

Sucessão de Ferreira Júnior

O Ferreira Júnior continua no Conselho de Administração (CA) da Eletrobras, “no qual continuará dando a sua contribuição”, diz o MME.

O executivo é um dos conselheiros eleitos pela União, ao lado de Ruy Flaks Schneider, que preside o CA e é cotado para assumir a vaga deixada por Wilson Ferreira Júnior, segundo o jornal Valor Econômico.

Ruy Schneider afirmou que “potenciais substitutos de Ferreira Júnior estão sendo analisados, num processo que envolverá uma empresa especializada”. Avalia também que as conclusões sobre o efeito da saída do executivo foram precipitadas.

Ele é oficial da reserva da Marinha e conhecido de longa data do ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, que é almirante de esquadra.

Com a saída de Ferreira Júnior, principal defensor da privatização da Eletrobras dentro da estrutura da estatal, o mercado reage como se o plano estivesse perdendo força.

O executivo renuncia dias após o candidato de Bolsonaro à presidência do Senado Federal, Rodrigo Pacheco, do DEM de Minas Gerais, diminuir a urgência à privatização da companhia.

Além de ter sido eleito por Minas Gerais, estado tradicionalmente influente na Eletrobras pela presença de Furnas no estado, Pacheco conta com apoio da oposição ao governo Bolsonaro, inclusive do PT, para suceder seu também aliado Davi Alcolumbre (DEM/AP), como presidente do Senado.

Apesar da proximidade com o governo Bolsonaro, Davi Alcolumbre foi porta-voz da insatisfação dos senadores com o plano de capitalização – e pouco fez para reverter esse quadro. Se o governo for bem sucedido, o controle da Eletrobras será pulverizado no mercado de ações, saindo das mãos da União.

A entrevista de Rodrigo Pacheco foi publicada na quinta (21) pelo Broadcast. O senador defendeu que o país precisa de reformas econômicas e privatizações, mas minimizou a priorização da Eletrobras, como defende o governo federal.

Na semana passada, as ações da Eletrobras recuaram cerca de 11% e voltaram a cair nesta segunda (25).

O comunicado do governo busca desfazer a sensação que a vontade de privatizar a Eletrobras perdeu força.

“Com a capitalização, a Eletrobras se tornará uma corporação brasileira de classe mundial, com capital pulverizado, focada em geração, comercialização e transmissão de energia elétrica, tornando-se uma das maiores empresas de geração renovável do mundo”, defendeu o MME nesta segunda (25).

“O Ministério de Minas e Energia reafirma seu compromisso para tornar a Eletrobras mais forte, mais eficiente e mais competitiva, contribuindo, desta forma, para fomentar o desenvolvimento do setor elétrico e proporcionar maiores investimentos, gerando emprego e renda para a população brasileira, com menores custos para o consumidor de energia”, diz a nota.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 25/01/2021

RAFAEL GRISOLIA DEIXARÁ BR DISTRIBUIDORA E WILSON FERREIRA JÚNIOR PODE ASSUMIR

Por epbr - 25 de janeiro de 2021- Em Combustíveis, Mercado, Política energética, Setor elétrico

A BR Distribuidora informou ao mercado nesta segunda (25) que seu atual presidente, Rafael Grisolia, deixará a companhia em 31 de janeiro. Wilson Ferreira Júnior, que renunciou ontem ao cargo de presidente da Eletrobras foi convidado para assumir o posto na BR, maior distribuidora de combustíveis do país.

Wilson Ferreira Júnior deixa a Eletrobras em um monte de descrédito do projeto de privatização da estatal, mas em sua carta de demissão, cita apenas razões pessoais.

Segundo a Eletrobras, Ferreira Júnior deixará a companhia em 5 de março.

Para aceitar o convite para a presidência da BR Distribuidora, a Comissão de Ética Pública (CEP) da Presidência da República precisa analisar eventual necessidade de cumprimento de quarentena por parte do executivo. A consulta já foi formulada.

“O executivo possui quase 30 anos de experiência no setor de energia. Entre os diversos cargos de liderança que ocupou, foi presidente da CPFL entre 2002 e 2016 e, desde então, preside a Eletrobras”, destacou o comunicado da BR Distribuidora.

Grisolia conduziu RI durante privatização

Grisolia ingressou na BR Distribuidora em 2017, como diretor executivo Financeiro e de Relações com Investidores para a condução do IPO da companhia e, desde 2019, ocupava o posto de presidente.

“Grisolia teve papel fundamental no processo de privatização da companhia, um caso pioneiro de privatização via mercado de capitais. Sob sua gestão, a BR se reorganizou, teve ganhos significativos em rentabilidade, voltou a ganhar participação de mercado e teve avanços importantes em todos os compromissos assumidos durante a privatização”, disse a BR, em nota.

BR Distribuidora mantém a aposta no mercado de GNL

“No período compreendido entre 1 de fevereiro e o início das atividades de Ferreira Júnior como presidente da BR, a companhia será liderada interinamente pelo Diretor Executivo de Operações e Logística, Marcelo Bragança, que será apoiado por um comitê de transição, composto por quatro membros do conselho: Mateus Bandeira, Carolina Lacerda, Ricardo Maia e Alex Carneiro”.

Grisolia fez um balanço das operações da companhia durante a crise de 2020 em entrevista ao vivo à ebr, na semana passada. O executivo afirma que a tendência é a empresa, cada vez mais, buscar novas soluções de suprimento de energia e não apenas combustíveis derivados de petróleo e biodiesel.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 25/01/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

BOLSONARO DIZ QUE CHINA LIBEROU INSUMOS PARA CORONAVAC E AGRADECE 'SENSIBILIDADE' DO PAÍS

Segundo o ministro da Saúde, Eduardo Pazuello, os produtos devem chegar até o fim da semana

Por Daniel Gullino e Ivan Martinez-Vargas

BRASÍLIA E SÃO PAULO — O presidente Jair Bolsonaro afirmou nesta segunda-feira que insumos para a CoronaVac chegarão "nos próximos dias" ao Brasil. Bolsonaro relatou ter recebido a informação da embaixada da China, que teria informado que 5.400 litros de insumos já estariam prontos para serem enviados ao Brasil. Segundo o ministro da Saúde, Eduardo Pazuello, os produtos devem chegar até o fim da semana.

O governador de São Paulo, João Doria (PSDB) se irritou com o anúncio e, nas redes sociais, relacionou o presidente a "negacionistas e oportunistas". Segundo Doria, o feito não deve ser creditado ao governo federal, pois "os frequentes ataques" feitos por Bolsonaro ao imunizante "dificultaram o processo". "Se não fosse o esforço de São Paulo e a excelente relação de respeito que mantemos com a China, não teríamos iniciado ainda a vacinação dos brasileiros", escreveu Doria numa rede social.

Em resposta, a Secretaria de Comunicação da Presidência da República afirmou que uma carta do embaixador da China, Yang Wanming, deixa claro que sempre houve interlocução entre os dois governos nacionais. Ainda segundo a pasta, "não há nem jamais houve qualquer obstáculo político à liberação dos insumos pela China". A nota diz que os dois países "mantém relações estratégicas e de excelente qualidade".

No início da tarde, em publicação em redes sociais, Bolsonaro acrescentou que insumos para vacina da Universidade de Oxford e da AstraZeneca estão "com liberação sendo acelerada". Ele agradeceu a "sensibilidade" do governo chinês. A publicação é acompanhada de uma foto de Bolsonaro com o presidente da China, Xi Jinping, durante visita do brasileiro ao país asiático, em 2019.

No ano passado, Bolsonaro fez diversas críticas à CoronaVac e chegou a dizer que o governo brasileiro não compraria o imunizante porque a China teria um "descrédito muito grande".

"A Embaixada da China nos informou, pela manhã, que a exportação dos 5400 litros de insumos para a vacina Coronavac foi aprovada e já estão em área aeroportuária para pronto envio ao Brasil, chegando nos próximos dias. Assim também os insumos da vacina Astra-Zeneca que estão com liberação sendo acelerada.- Agradeço a sensibilidade do Governo chinês, bem como o empenho dos Ministros Ernesto Araújo, Eduardo Pazuello e Tereza Cristina", escreveu o presidente nesta segunda-feira.

Em resposta, o embaixador da China no Brasil, Yang Wanming, afirmou, também na rede social, que a "China está junto com o Brasil na luta contra a pandemia e continuará a ajudar o Brasil neste combate dentro do seu alcance". Ele acrescentou que a "união e a solidariedade são os caminhos corretos para vencer a pandemia".

Já o ministro das Relações Exteriores, Ernesto Araújo, ao comentar o assunto no Twitter, disse que a "atenção do Governo chinês no sentido de autorizar a exportação de insumos para as vacinas, sem qualquer condição extra-contratual, mostra o quanto é construtiva a nossa relação com a China".

Os 5.400 litros de insumos seriam suficientes para produzir cerca de 5 milhões de vacinas. De acordo com o Instituto Butantan, após a chegada da matéria-prima, são necessários cerca de 20 dias para que o fármaco fique pronto. Se o prazo anunciado por Pazuello se mantiver, as novas vacinas estariam prontas na terceira semana de fevereiro, em tese.

Esse novo lote se juntaria às cerca de 10 milhões de doses de Coronavac que a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) liberou para uso emergencial na semana passada.

Já no fim da tarde, foi a vez de Doria ir às redes sociais para rebater a publicação de Bolsonaro. Segundo Doria, a importação do material não se deve ao trabalho do governo federal. "Todo o processo de negociação com a China para liberação de insumos para a vacina do Butantan foi realizado pelo Instituto e pelo Gov. de SP".

O tucano disse ainda que pretende anunciar, nesta terça-feira (26) detalhes da importação da matéria-prima para o imunizante, feito no Instituto Butantan, em São Paulo. "Sem parasitismo dos negociacionistas e oportunistas. Até aqui só atrapalharam nosso trabalho em prol da ciência e da vida. São engenheiros de obra pronta. Vergonha!", escreveu Doria.

De acordo com o governo paulista, os insumos estão nas instalações da Sinovac, em Pequim, e não no aeroporto da cidade, como chegaram a dizer alguns bolsonaristas.

Os dois institutos produtores de vacina no Brasil, a Fiocruz e o Instituto Butantan, enfrentam dificuldades pela falta do ingrediente farmacêutico ativo (IFA), necessário para a fabricação das vacinas. O IFA é comprado da China.

Na última semana, a Fiocruz anunciou ter adiado de fevereiro para março a entrega das primeiras doses da vacina da AstraZeneca a serem produzidas no Brasil, devido ao atraso na chegada do IFA. Da mesma forma, o Butantan informou que teria que interromper sua produção sem a chegada de novos insumos.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 25/01/2021

EX-PRESIDENTE DA ELETROBRAS VAI COMANDAR A BR DISTRIBUIDORA

Por Lauro Jardim

Wilson Ferreira Junior, que ontem surpreendeu o mercado renunciando à presidência da Eletrobras, não ficará no sereno por muito tempo.

Será o novo presidente da BR Distribuidora. Vai substituir Rafael Grisolia, que desde abril de 2019 comanda a empresa. Os acionistas da BR tinham críticas à sua gestão na hoje privatizada BR.

Em seu pedido de demissão, que ficou público ontem à noite, Ferreira alegou "motivos pessoais".

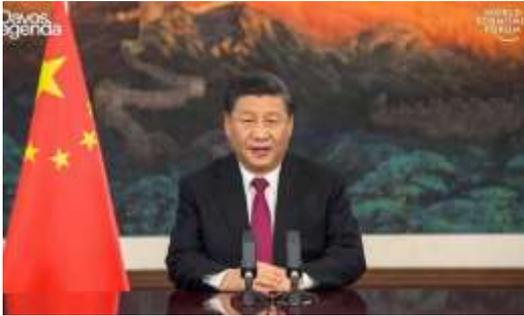
O mercado imaginou que suas razões eram apenas a frustração e o desânimo em relação ao processo de privatização da Eletrobras, emperrado há anos. Era isso, sim. Mas não só, como se vê agora.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 25/01/2021

PRESIDENTE DA CHINA ALERTA PARA 'NOVA GUERRA FRIA' E DEFENDE MULTILATERALISMO

Em sessão virtual no Fórum Econômico Mundial, Xi Jinping fala em maior coordenação da política macroeconômica para reduzir o abismo entre países ricos e pobres
O Globo, com agências



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24853778-5f3-123/FT1086A/652/xxi.jpg.pagespeed.ic.zjythiqDvU.jpg>

Xi Jinping, presidente da China, no pronunciamento para o Fórum Econômico Mundial Foto: - / AFP

RIO - "Só há uma Terra e um futuro compartilhado pela humanidade. Precisamos ficar juntos, dar as mãos e deixar o multilateralismo nos guiar". Assim o presidente da China, Xi Jinping, concluiu o primeiro pronunciamento especial entre os líderes de nações na versão virtual do Fórum

Econômico Mundial. A edição on-line está sendo chamada de Agenda Davos 2021.

Segundo Xi, o mundo deve fortalecer a coordenação da política macroeconômica e remover as barreiras ao comércio, investimento e intercâmbio tecnológico, apoiando o multilateralismo como a saída para os desafios atuais.

Ele alertou, sem mencionar os Estados Unidos, que as disputas comerciais contínuas podem levar a uma nova Guerra Fria.

Pior recessão desde a Segunda Guerra

O líder chinês abriu seu discurso enfatizando que, com a pandemia, "que está longe de acabar", o planeta vive uma das piores recessões de sua história, raramente vista, e a mais grave desde o fim da Segunda Guerra Mundial.

Pressão: Embaixador dos EUA alerta que se Brasil permitir chinesa Huawei no 5G enfrentará 'consequências'

— Mesmo com trilhões de dólares em programas de alívio, a recuperação é incerta — afirmou.

Mas disse acreditar que, no fim, a humanidade prevalecerá contra o vírus, saindo mais forte da jornada:

— Devemos construir uma economia mundial aberta, descartar padrões, regras e sistemas discriminatórios e excludentes.

Segundo Xi, quatro pontos são cruciais para trazer a economia global de volta à estabilidade. O primeiro é melhorar a coordenação e organização da política macroeconômica. O segundo, deixar de lado os preconceitos ideológicos que levam ao isolamento dos países:

— Cada país tem sua própria história, sistemas e características, e nenhum é superior ao outro.

Abismo entre Norte e Sul

Ele continuou:

— Não há civilização humana sem diversidade e diferenças históricas. Em vez do ódio e do preconceito, que causam alarme, a escolha certa é a coexistência pacífica, deixando de lado as diferenças.

Alibaba: Jack Ma reaparece após sumiço de quase três meses. É o fim do mistério?

A terceira solução é trabalhar para fechar o abismo entre o Norte e o Sul, entre os países desenvolvidos e aqueles em desenvolvimento.

— Esse abismo aumentou com a pandemia, e temos que reconhecer que avanços no desenvolvimento dos países mais pobres vão tornar mais sólido o terreno para a melhora econômica global — sentenciou Xi.

A quarta medida seria a construção de um futuro conjunto para evitar novas emergências de saúde como a Covid-19, reforçando os órgãos internacionais de saúde e os tratados para fazer face às mudanças climáticas, como o Acordo de Paris, mantendo as metas de neutralidade de emissões de carbono.

— Nenhum país sozinho pode fazer tudo isso. É preciso que todos tenhamos um compromisso com o multilateralismo e façamos consultas mútuas — disse Xi. — Criar conflitos e fomentar uma nova Guerra Fria nos empurrarão para o confronto e só levarão a um beco sem saída. Não devemos retomar os caminhos do passado e sim apostar em igualdade, paz, justiça e liberdade.

Leis internacionais

Para conseguir a cooperação e coordenação macroeconômicas, declarou o presidente chinês, é preciso obedecer à lei internacional, representada por organismos como as Nações Unidas e o G20, em vez de cada país tentar ganhar vantagens para si, numa competição desigual.

— As relações entre os países devem ser mediadas por entidades internacionais, em vez de guiadas por altos unilaterais de força. Dessa forma, voltaremos à lei da selva — disse Xi. — Antagonismo com guerras comerciais vai afetar a todos, é preciso mais confiança mútua entre os países. Queremos resolver disputas com negociações e cooperação.

Ele também reafirmou que a China continuará ajudando a comunidade internacional no combate ao coronavírus, com insumos, vacinas e especialistas. Também reforçará investimentos em pesquisa e desenvolvimento e avanços em ciência e tecnologia e aumento da proteção à propriedade intelectual.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 25/01/2021

ELETOBRAS: APÓS PEDIR DEMISSÃO, PRESIDENTE DA ESTATAL COBRA ENVOLVIMENTO DE BOLSONARO NA PRIVATIZAÇÃO

De saída do comando da companhia, Wilson Ferreira Jr. disse que venda depende de 'grande capital político' e lembrou que candidatos à presidência da Câmara e do Senado também não priorizam projeto

Por Bruno Rosa



https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/20219132-13b-e2e/FT1086A/652/x201609301306576803.jpg.pagespeed.ic.MMi3x0_qVw.jpg

Presidente da Eletrobras, Wilson Ferreira Jr. Foto: Edilson Dantas /Agência O Globo

RIO - Após o anúncio do seu pedido de demissão e, o presidente da Eletrobras, Wilson Ferreira Jr. cobrou nesta segunda-feira o envolvimento do presidente Jair Bolsonaro na privatização da estatal, cujo projeto aguarda votação no Congresso.

Em entrevista coletiva, o executivo mencionou o apoio dos ministros de Minas e Energia, Bento Albuquerque, e da Economia, Paulo Guedes, ao plano de privatização da Eletrobras. No entanto, afirmou que é importante o posicionamento do presidente Jair Bolsonaro sobre o tema.

— Para o reforço dessa mensagem é importante que ele se envolva também. Na época, em novembro de 2019, ele reafirmou essa prioridade — afirmou.

Ferreira Jr. disse que sua decisão tem motivação pessoal, mas não escondeu sua frustração com a privatização da empresa, que depende de aprovação do Congresso.

Ele ressaltou a incerteza sobre o projeto já enviado ao Legislativo, citando as campanhas dos parlamentares que disputam as presidências da Câmara e do Senado na próxima segunda-feira:

— Esse projeto tem que ser prioridade no Congresso, tem de ser debatido e aprovado. E essa certeza (de que isso vai acontecer) eu não tenho. É uma percepção pessoal com base nas manifestações no último mês com os candidatos que lideram (a eleição para a presidência da Câmara e do Senado). Se não for uma prioridade agora, fica mais difícil passar depois. Essa é uma percepção pessoal.

Privatização exige 'grande capital político'

Mais cedo, em teleconferência com analistas, afirmou que a privatização da estatal exige "grande capital político", e indicou não ver entusiasmo no governo e no Congresso sobre o tema.

— Mesmo com o empenho do ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, não consegui ver a atração que esse processo deveria ter. Isso é uma percepção pessoal. E é em cima dela que tomei essa decisão — afirmou.

Ferreira lembrou o desconforto da bancada do Norte e do Nordeste no Congresso com a privatização da Eletrobras. Mas considerou natural a perda de prioridade do projeto na pauta do Legislativo com a pandemia:

— Infelizmente fomos ainda pegos pela pandemia e houve mudança de prioridades. Mas era esperado que houvesse uma retomada.

Executivo investe em ações da estatal

Como revelou o colunista do GLOBO Lauro Jardim, Wilson Ferreira Júnior deixará a Eletrobras para comandar a BR Distribuidora, que foi privatizada em 2019. No entanto, ele vai manter uma cadeira no Conselho de Administração da Eletrobras. Segundo ele, foi um convite que recebeu do ministro de Minas e Energia.

Ferreira lembrou ainda que preside os conselhos de mais de três controladas da Eletrobras. Fica até sair o balanço das subsidiárias e da Eletrobras, em meados de março.

— Vou concluir os trabalhos até março. Implantamos meritocracia na empresa, com mudança de 90% dos gestores. E, por força de lei, temos um comitê de auditoria. É uma empresa fadada ao sucesso. É uma empresa de classe mundial. Há muitos investidores que acreditam na empresa. E eu sou um deles.

Ferreira Jr. disse que já comprou ações da empresa — que tem quase 90 mil acionistas — e vai continuar comprando "como prova de confiança", mas sem informar quantas ações já possui.

— Tenho confiança na empresa. Por isso, vou botar meu próprio dinheiro. Apesar de ela perder participação no setor, temos investido de R\$ 4 bi a R\$ 5 bi por ano. É um dos maiores investidores do país — disse ele, destacando que a empresa tem patrimônio líquido de R\$ 70 bilhões e seu valor de mercado está abaixo de R\$ 50 bilhões.

Ferreira Jr. nega suspeita de 'insider'

Ferreira disse duvidar que tenham sido feitas negociações das ações na Bolsa por conta de um possível vazamento de informações sobre sua saída na semana passada:

— Duvido que tenha tido insider trading (crime de manipulação do preço de ações com informação privilegiada). A queda nas ações foi com base nas declarações sobre a privatização de um dos candidatos (à presidência das Casas do Congresso).

Durante a call com os analistas do mercado, que lamentaram sua saída da estatal, Ferreira, afirmou que não vê o futuro da Eletrobras com preocupação. Disse ainda que a capitalização "pode ocorrer mais à frente", sem falar sobre datas.

Ferreira Jr. mandou uma mensagem para quem for assumir a companhia:

— É preciso ter perseverança para que as coisas aconteçam. (Para comandar a empresa, é preciso um perfil de um executivo de energia elétrica, que tenha a capacidade de entender o negócio e capacidade de governança.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 25/01/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

'NOVO PRESIDENTE DA ELETROBRÁS DEVE INDICAR QUE PRIVATIZAÇÃO SEGUE COMO PRIORIDADE', DIZ CAIO MEGALE

Para o economista-chefe da XP, das desestatizações prometidas pelo governo Bolsonaro, a da Eletrobras é a mais importante

Por Fernanda Guimarães, O Estado de S.Paulo

Entrevista com

Caio Megale, economista-chefe da XP

O escolhido pelo governo de Jair Bolsonaro para substituir Wilson Ferreira Júnior no comando da Eletrobras deverá indicar, rapidamente, que a privatização da estatal segue como prioridade, afirma o economista-chefe da XP, Caio Megale, ex-integrante da equipe do ministro da Economia, Paulo Guedes.

"O programa de privatizações é um dos pilares importantes do programa de Paulo Guedes e de Bolsonaro quando foi eleito. A privatização da Eletrobras tem sua importância pela sua situação atual e pelo seu grau de maturidade (para ser privatizada)", comenta. Segundo ele, Ferreira Júnior é um símbolo desse processo e, por isso, o anúncio de sua saída, em 5 de março, causou preocupações no mercado.

Ferreira Júnior estava desde 2016 na Eletrobras e era o grande defensor de sua privatização. O executivo irá para a presidência da BR Distribuidora, maior rede de distribuição de combustíveis do País, privatizada há dois anos. A seguir, os principais trechos da entrevista:



https://img.estadao.com.br/resources/jpg/8/4/160069_0854248.jpg

Das desestatizações prometidas pelo governo Bolsonaro, a da Eletrobras é a mais importante, segundo Megale. Foto: Tiago Queiroz/Estadão

Como foi entendido pelo mercado a saída de Wilson Ferreira Júnior da Eletrobras?

O programa de privatizações é um dos pilares importantes do programa de Paulo Guedes e de Bolsonaro quando foi eleito. A privatização da

Eletrobrás tem sua importância por sua situação atual e pelo seu grau de maturidade. A privatização é discutida desde o governo de Michel Temer. A Eletrobrás é uma das líderes nesse processo. Das privatizações que devem vir, essa é a mais importante. Wilson é um executivo de mão cheia, fez um trabalho muito bom e é um símbolo desse processo. O governo precisa indicar um novo CEO que sinalize que a privatização da Eletrobrás segue como uma prioridade.

Como fica a posição do ministro Paulo Guedes com a saída de Wilson Ferreira Júnior? O ministro, em suas manifestações públicas, tem reforçado os pilares do seu programa, e esse tema de privatizações é importante. Recentemente, ele tem falado menos, por conta do processo eleitoral na Câmara, mas no geral, quando ele se pronuncia, se mostra confiante no processo.

Por que, neste momento, o assunto privatizações ganhou tanta importância para o mercado? A pandemia evidenciou a necessidade de o governo estar presente em setores muito importantes, como saúde. E também aumentou muito o endividamento, trazendo a necessidade de rebalço patrimonial.

Qual será a leitura do mercado se o governo estender o auxílio emergencial? Se eventualmente for algo necessário, o governo precisa sinalizar um compromisso de longo prazo de ajuste, como um gatilho do teto, a PEC Emergencial, uma contrapartida para garantir a sustentabilidade das contas públicas. O Brasil gastou mais do que outros países na pandemia e, ao contrário de muitos, está com uma relação dívida/PIB muito elevada. O Brasil entrou na pandemia com um nível de dívida relativamente alto e agora está mais alto ainda. É importante um critério rigoroso de sinalizações de longo prazo a cada medida que for tomada.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 25/01/2021*

LIRA DIZ QUE DISCUSSÃO SOBRE NOVO IMPOSTO SOBRE TRANSAÇÕES 'NÃO FAZ PARTE DO CONTEXTO ATUAL'

Declaração pode frustrar os planos do ministro Paulo Guedes, que aposta na vitória do candidato do Planalto à presidência da Câmara para reapresentar proposta de criação de um tributo nos moldes da antiga CPMF

Por Idiana Tomazelli e Camila Turtelli, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O deputado Arthur Lira (PP-AL), candidato apoiado pelo Palácio do Planalto ao comando da Câmara dos Deputados, disse nesta segunda-feira, 25, que a discussão sobre um novo imposto sobre transações financeiras "não faz parte do contexto atual". A declaração pode frustrar os planos do ministro da Economia, Paulo Guedes, que aposta na vitória de Lira para reapresentar sua proposta de criação de um tributo nos moldes da antiga CPMF para compensar a desoneração da folha de salários.

Como mostrou o Estadão, a expectativa da equipe econômica era grande porque Lira já se manifestou no passado de forma favorável ao novo tributo. Em julho de 2020, o deputado do PP disse ao jornal Valor Econômico que uma alíquota menor que a da antiga CPMF (0,38%) poderia destravar as discussões. "Se falamos de criar um imposto que não seja só virtual, mas também sobre operações financeiras de 0,2%, 0,1%, especialmente para esse fim social, quem iria ficar contra?", declarou à época.

Nesta segunda, em entrevista coletiva, Lira disse que a defesa do imposto no ano passado buscava maior justiça na cobrança de tributos de empresas multimilionárias do setor digital.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/4/6/1611585441364.jpg>

O deputado Arthur Lira (PP- AL), candidato do Planalto à presidência da Câmara. Foto: Dida Sampaio/Estadão - 11/1/2021

“Você tem hoje um novo mundo. Tem internet, tem os Alibabas da vida, que estão fora da linha (de tributação). Você acha justo que você pague imposto em cima do seu contracheque e empresas milionárias não sejam alcançadas? O que estávamos propondo naquela época, para você (ao jornalista) não colocar nada diferente, naquela época era uma alíquota bem pequenininha para ter um parâmetro nacional, podia ser discutido. Mas isso não faz parte do contexto atual. Não faz parte do contexto atual”, afirmou.

Os países do G-20 discutem a tributação dos lucros das gigantes de tecnologia, como Google, Amazon, Facebook e Apple, mas uma definição política para um acordo ficou para este ano. O Brasil, que negocia uma reforma tributária no Congresso, está de olho nessa discussão para ampliar os impostos cobrados sobre a economia digital.

O tema acabou se confundido, no entanto, com a proposta de criação de uma nova CPMF para a tributação das transações, ou seja, sobre o consumo e não sobre a renda das empresas. O novo tributo é defendido por Paulo Guedes para a desoneração da folha de salários (reduzir os encargos que as empresas pagam sobre os salários dos funcionários).

Lira ainda negou que tenha discutido o tema com o ministro. “Nunca ninguém da Economia conversou comigo sobre CPMF”, disse. Apesar disso, ele afirmou que um presidente da Câmara não é a favor ou contra uma matéria, mas apenas coloca na pauta - desde que tenha maioria no colégio de líderes. “A posição do presidente da Câmara é irrelevante, minha vontade não terá mais importância.”

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 25/01/2021*

BNDES APROVA EMPRÉSTIMO DE R\$ 450 MILHÕES PARA AMERICANA SKYWEST AIRLINES COMPRAR AVIÕES DA EMBRAER

É a primeira operação da Embraer com garantia de um consórcio de seguradoras privadas que nasceu nos EUA para atender à demanda do mercado por financiamento às aeronaves da Boeing. Por Vinicius Neder, O Estado de S.Paulo

RIO - O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou empréstimo de R\$ 450 milhões para financiar a compra de jatos da Embraer pela companhia aérea americana SkyWest Airlines, informou nesta segunda-feira, 25, a instituição de fomento. O empréstimo financiará a entrega de quatro aeronaves E175 para a SkyWest.

Foi a primeira operação do tipo garantida por seguro de crédito denominado Aircraft Non-Payment Insurance (ANPI), fornecido pelo consórcio de seguradoras privadas Aircraft Finance Insurance Consortium (AFIC), informaram tanto o BNDES quanto a Embraer.

"É a primeira vez que o BNDES faz uma operação desta natureza com seguro privado de crédito e a primeira operação da Embraer a contar com a garantia ANPI/AFIC. Trata-se de um marco para a fabricante brasileira e um importante instrumento na diversificação de garantias disponíveis para o apoio do BNDES às exportações do setor", diz a nota do BNDES.

Segundo o banco de fomento, a AFIC, consórcio de seguradoras privadas que oferece seguro de crédito ANPI, tem origem em 2017, nos Estados Unidos, a partir de uma parceria entre a Boeing e a Marsh Ltd., "com objetivo inicial de atender à demanda do mercado por financiamento às aeronaves de fabricação Boeing, ocupando um espaço deixado pelo US Exim Bank".

"Desde o lançamento do produto ANPI/AFIC até meados de 2020, foram realizadas operações com 10 empresas aéreas, 2 empresas de arrendamento mercantil e 21 instituições financeiras privadas, num total de 63 aeronaves Boeing financiadas, em montante aproximado de US\$ 5 bilhões", diz a nota do BNDES.

Conforme a nota do banco de fomento, desde 2017, a Embraer iniciou negociações com a Marsh Ltd. para incluir seus produtos no rol dos ativos passíveis de serem financiados com cobertura do AFIC. No fim de 2018, a Marsh Ltd. aprovou o apoio aos financiamentos para a aquisição de aeronaves da fabricante brasileira.

Em parte por causa do financiamento aos clientes que adquirem as aeronaves, a Embraer é uma das principais clientes do BNDES. Em dezembro, o banco de fomento já havia aprovado dois empréstimos do tipo, no valor total de R\$ 3 bilhões, em encomendas feitas pela companhia aérea americana United Airlines e pela arrendadora de aeronaves holandesa AerCap Holdings N.V.

Nesse tipo de operação, os recursos são desembolsados no Brasil, em reais, para a empresa exportadora, a Embraer. O financiamento é pago em dólares pela empresa estrangeira compradora dos bens.

O financiamento das exportações é praxe no mercado de aviação. As grandes fabricantes globais costumam vender suas aeronaves para companhias aéreas ou forças armadas já com o pacote de financiamento incluído, geralmente oferecido, ou pelo menos garantido, por uma agência nacional de crédito às exportações. No Brasil, desde a década de 1990, o BNDES vem atuando como agência de crédito à exportação da indústria.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 25/01/2021



VALOR ECONÔMICO (SP)

CHEGADA DE WILSON FERREIRA JUNIOR PAVIMENTA CAMINHO PARA PETROBRAS SAIR DA BR

Para três analistas ouvidos pelo Valor, troca de comando pode trazer a tão esperada valorização dos papéis da distribuidora, tornando a oferta das ações da Petrobras na companhia mais rentável

Por André Ramalho, Valor — Rio

A troca do comando da BR Distribuidora, com a chegada de Wilson Ferreira Junior para a presidência da companhia, pavimenta caminho para a saída definitiva da Petrobras do capital da distribuidora no curto prazo.

O conselho da petroleira estatal havia aprovado, em agosto do ano passado, a oferta de sua participação remanescente de 37,5% na BR, mas não conseguiu até o momento uma janela aberta para sacramentar o negócio.

A expectativa, segundo três analistas de mercado consultados pelo Valor, é que a chegada de Wilson Ferreira Junior na BR traga a tão esperada valorização dos papéis da distribuidora, tornando a oferta das ações da Petrobras na companhia mais rentável. Depois de cair para R\$ 13, em abril de 2020, no auge da crise econômica desencadeada pela pandemia de covid-19, os papéis ON da BR estão, hoje, cotados em cerca de R\$ 20, abaixo dos patamares de um ano atrás, anteriores à eclosão da pandemia, quando atingiu a casa dos R\$ 28.

“O Wilson caiu como uma luva [para a valorização das ações da BR]”, um analista de um grande banco de investimentos que acompanha o dia a dia da BR.

Apesar de reconhecer a importância do trabalho do atual presidente Rafael Grisolia no processo de preparação da abertura de capital e da privatização da BR nos últimos anos, parte dos investidores vinha alimentando uma certa insatisfação em relação à estratégia da empresa para o futuro.

O mercado global de combustíveis está num momento de transformação, diante do movimento de transição energética para uma economia de baixo carbono, e a percepção dos analistas é de que a BR ainda não conseguiu entregar ao mercado uma estratégia mais clara sobre essa transição.

Sob o comando de Grisolia, a BR chegou a dar os primeiros passos nesse sentido, com a criação de uma comercializadora de gás natural e negociação com a Golar Power (recém-adquirida pela New Fortress Energy) para formação de uma parceria na área de distribuição de gás natural liquefeito (GNL). No setor elétrico, a companhia entrou recentemente no segmento de comercialização, por meio da compra, em novembro, de 70% da comercializadora Targus Energia, por R\$ 62,1 milhões.

“Mas foi um movimento tímido. A BR é uma empresa pouco alavancada, pode ter uma agressividade maior em aquisições no setor. O Wilson, agora, traz uma expertise muito grande do setor de energia para a distribuidora”, comentou a fonte.

Em suas aparições públicas, Grisolia tem repetido com frequência que a vocação da BR é entregar a energia que o consumidor escolhe, já num sinal de que a companhia está de olho na transição energética. Hoje, os negócios da distribuidora ainda são muito dependentes do tradicional segmento de redes de postos – que responde por metade do Ebitda (Lucros antes de juros, impostos, depreciação e amortização) da empresa. A outra metade vem praticamente da comercialização de combustíveis fósseis, como diesel e querosene de aviação (QAV) para indústrias, termelétricas e setor de aviação.

Um segundo analista lembra que a gestão atual da BR também ainda não conseguiu andar conforme o esperado com os planos de atrair um parceiro para investir na área de conveniência. Apesar de ter feito movimentos interessantes de aproximação com a AME Digital, para novos meios de pagamento, e avançado em negociações com a Lojas Americanas, a BR não cumpriu ainda, entre idas e vindas, a promessa de arranjar um parceiro estratégico para acelerar os esforços no segmento. Até meados do ano passado, a taxa de penetração da conveniência na rede de postos da companhia era de 16%, ante os 30% da Ipiranga, maior concorrente.

De acordo com um terceiro analista, por ser uma empresa de forte capacidade de geração de caixa, a BR poderia ser mais agressiva na sua estratégia. “A empresa tem feito o que os competidores estavam fazendo”, disse, também sob a condição de anonimato.

“Apesar de bom trabalho [da gestão], havia uma percepção no mercado de pouca agressividade da companhia em não ser a primeira do setor. O discurso sempre foi de fechar o gap [distância] para as concorrentes em termos de rentabilidade”, afirmou outro analista.

Entre 2018 e 2019, a BR conseguiu reduzir de R\$ 45 o metro cúbico para R\$ 25/m³ a distância da rentabilidade da empresa em relação à Raízen, referência do mercado nesse aspecto.

Sob a gestão de Grisolia, a BR lançou, em meio ao processo de privatização, em 2019, um pacote de dez iniciativas para melhorar a sua rentabilidade. Entre as medidas já alcançadas, a companhia reduziu o seu quadro pessoal (de 5,4 mil colaboradores, entre próprios e terceiros, em outubro de 2019 para 3,9 mil em agosto 2020). A empresa também reforçou sua presença na área de trading, para melhorar sua base de fontes de suprimento; vendeu ativos (como a CDGN e a Stratura Asfaltos); e reduziu de 144 para 57 o número de transportadoras sob contrato. As despesas operacionais da BR caíram, por sua vez, 52% no acumulado dos nove primeiros meses de 2020, em relação a igual período de 2019.

Grisolia teve duas passagens pela BR: uma como diretor financeiro, entre 2017 e 2018, e a segunda como presidente, desde 2019. Nesse meio tempo, foi diretor financeiro da Petrobras. Durante essa trajetória, esteve envolvido na abertura de capital e na privatização da companhia.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 25/01/2021

NOVOS OPERADORES DO REFINO DEVEM DESPONTAR NO PAÍS A PARTIR DE 2021

Empresas avaliam ativos da Petrobras, mas também projetos de novas refinarias
 Por André Ramalho — Do Rio

Nova era
 Venda de refinarias da Petrobras dá largada na abertura do segmento de refino no Brasil

Parque de refino brasileiro, classificado por tamanho da capacidade autorizada

Refinaria	Localização	Operador	Capacidade autorizada (mil barris/dia)	Estágio da venda
Refinaria de Paulínia (Refap)	Paulínia (SP)	Petrobras	434	
Refinaria Landulpho Alves (Rlam)	São Francisco do Conde (BA)	Petrobras	377	Apresentação das ofertas finais
Refinaria Duque de Caxias (Rduca)	Duque de Caxias (RJ)	Petrobras	252	
Refinaria Henrique Lage (Revag)	São José dos Campos (SP)	Petrobras	252	
Refinaria Alberto Pasqualini (Refap)	Caruaru (PE)	Petrobras	229	Em negociação com a Ultrapar Participações
Refinaria Presidente Getúlio Vargas (Rgvarg)	Aracaju (SE)	Petrobras	213	Avaliação das propostas vinculantes recebidas
Refinaria Presidente Bernardes (RPNB)	Cubatão (SP)	Petrobras	179	
Refinaria Gabriel Passos (Rogap)	Betim (MG)	Petrobras	166	Recolhimento de ofertas vinculantes no 1º trimestre
Refinaria Ademar Lima (Rdelm)	Itapicuru (PE)	Petrobras	115	Recolhimento de ofertas vinculantes no 1º trimestre
Refinaria de Capangas (Recap)	Macaé (RJ)	Petrobras	67	
Refinaria Isaac Sabido (Rensab)	Macau (AM)	Petrobras	46	Propostas vinculantes apresentadas, em negociação
Refinaria Potiguar Clara Camarão (RPNCC)	Guaraná (RN)	Petrobras	38	Fase de ofertas vinculantes
Refinaria de Petróleo Recombinada Marquês	Rio Grande (RS)	Recombinada	17	
Refinaria Libertador do Nordeste (Llibnor)	Rio de Janeiro (RJ)	Reffil	10	
Refinaria Lubrificantes do Nordeste (Llubnor)	Fortaleza (CE)	Petrobras	10	Propostas vinculantes apresentadas, em negociação
Unidade de Industrialização do Xisto (SDX)	São Mateus do Sul (PR)	Petrobras	6	Propostas vinculantes apresentadas, em negociação
Univen Refinaria de Petróleo	Itapicuru (PE)	Univen	5	
Dura Oil	Caracará (BA)	Dura Oil	2	

Fonte: ANP/Petrobras

[https://s2.glbimg.com/Z8O5nstz6bVnI3IGIGoGNhBRR84=/1008x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/interna_photos/bs/2021/G/8/G35UZJSeCDgqvqFlpbwvA/arte25emp-101-refino-b1.jpg](https://s2.glbimg.com/Z8O5nstz6bVnI3IGIGoGNhBRR84=/1008x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/interna_photos/bs/2021/G/8/G35UZJSeCDgqvqFlpbwvA/arte25emp-101-refino-b1.jpg)

Novos nomes devem começar a despontar no refino brasileiro em 2021, à medida em que a Petrobras avance com seus desinvestimentos. A chegada de novos agentes no setor, no

entanto, pode ocorrer não só pelas aquisições de ativos da estatal. Na esteira do fim do monopólio do setor, empresas vivem a expectativa de tirar do papel projetos de pequenas e médias refinarias, voltadas para mercados locais. A ideia dos empreendedores é concluir este ano o licenciamento e conseguir fechar, mesmo num momento adverso da economia, a equação financeira dos projetos - que, embora de menor escala, devem exigir bilhões de reais.

Oil Group, Energy Platform (EnP) e Noxis Energy têm em carteira projetos do tipo, modulares, que podem atingir ao menos 400 mil barris/dia - 16% da capacidade autorizada do parque nacional. As empresas apostam num ambiente de negócios mais favorável à atração de investidores, conforme o monopólio se quebre.

A expectativa é que o tabuleiro do refino, no Brasil, comece a ser povoado por novos atores a partir deste ano. Dentre os candidatos a protagonistas, nessa abertura, está a Ultrapar, que negocia a compra da Refinaria Alberto Pasqualini (Refap/RS), num negócio que pode movimentar de US\$ 1,2 bilhão a US\$ 1,4 bilhão, segundo fontes do mercado - a Petrobras nega os valores. Já o fundo Mubadala, dos Emirados Árabes, é favorito à aquisição da Landulpho Alves (Rlam/BA). A chinesa Sinopec, a indiana Essar e a Raízen também miram os ativos à venda pela estatal.

“O mercado brasileiro de refino tem espaços vazios para ocupar”, diz Félix, ex-secretário do MME e fundador da EnP

Seja por meio dos desinvestimentos da Petrobras, seja por meio de projetos construídos do zero, a abertura do setor tenta avançar depois de um 2020 turbulento. Em meio à retração forte da demanda global por derivados frente à pandemia de covid-19, os negócios da estatal atrasaram. A petroleira tem compromisso com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) para concluir, até o fim do ano, a alienação das oito refinarias do programa - uma nona, Clara Camarão (RN), foi colocada à venda junto com campos terrestres no Polo Potiguar.

Assim como a Petrobras atrasou seus negócios, as pequenas novas refinarias também não avançaram muito em 2020. Oil Group, EnP e Noxis apostam no conceito de unidades modulares - refinarias de pequeno porte construídas em fases, de acordo com o avanço da demanda. Os projetos devem abastecer mercados locais.

Este é o caso do projeto da Oil Group no Porto do Açú, em São João da Barra (RJ). Enquanto a maioria dos ativos colocados à venda pela Petrobras têm capacidade para processar mais de 100 mil barris/dia, a Oil Group, de origem texana, tem planos para uma unidade de 20 mil barris/dia e que

pode chegar a 50 mil barris/dia no futuro. O investimento na primeira fase é estimado entre US\$ 300 milhões e US\$ 350 milhões.

O diretor de downstream (abastecimento) da Oil Group, Luiz Massa, conta que a pandemia “deu uma travada” no desenvolvimento dos projetos do tipo no país, mas que os empreendimentos são “o futuro do refino” no Brasil e devem avançar com o fim do monopólio. A lógica é fornecer derivados para mercados locais, sobretudo aqueles próximos ao porto. No Açu, a unidade focará na produção de gasolina e diesel para Campos dos Goytacazes (RJ), que está a mais de 300 quilômetros da refinaria de Duque de Caxias (RJ). “O Brasil tem carência de meios logísticos. O refino vai virar um mercado de nichos. Se processo o petróleo e vendo [o derivado] próximo à refinaria, meus preços serão mais competitivos, pelo ganho logístico. E o mercado se abrirá para quem for competitivo”, diz Massa.

Previsto para 2024, o projeto do Açu está sendo concebido para processar o óleo do pré-sal - segundo Massa, a Oil Group tem conversas para compra de cargas da Shell. A ideia é que em 2021 o licenciamento da refinaria seja concluído, depois de atrasos em meio à pandemia, e que as obras civis, como a terraplenagem, comecem no segundo semestre. Massa conta que a ideia é financiar o projeto com instituições de fomento da França e da China, de onde virá a maior parte dos equipamentos. A empresa também busca sócios.

O diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), Adriano Pires, vê com ressalvas a atratividade dessas pequenas refinarias. Ele lembra que o projetos do tipo existem há anos, no Brasil, sem nunca terem saído do papel. “Sem subsídios é difícil viabilizar”, disse.

Também pesa contra os projetos o cenário de transição energética para fontes de baixo carbono e os efeitos da crise econômica. Mesmo assim, a perspectiva é de expansão para o mercado. A Empresa de Pesquisa Energética (EPE) projeta alta de 28% no consumo de derivados de petróleo até 2030.

O sócio-diretor da consultoria Leggio, Marcus D’Elia, acredita que os projetos de pequenas refinarias tendem a ganhar força com a abertura do refino. Segundo ele, é natural que investidores sejam mais cautelosos neste momento de transição. “A abertura do mercado vai mexer muito na precificação dos derivados, isso influencia na viabilidade dos projetos. Mas vejo esse tipo de projeto com potencial para atrair investidores, se houver um modelo de negócios bem estruturado”, explicou.

A Oil Group também negocia com a EnP duas refinarias no Espírito Santo. O presidente da EnP, Márcio Félix, conta que a mais adiantada delas é a RelubES, voltada para produção de lubrificantes e derivados como gasolina e bunker para navios. A unidade foi desenhada para ter 20 mil barris/dia, podendo chegar a 50 mil barris/dia. O projeto, estimado entre US\$ 200 milhões e US\$ 250 milhões, aguarda o desfecho da venda dos campos maduros da Petrobras na região, a fonte de suprimento prevista para a unidade.

“O petróleo capixaba é vendido bruto para outros Estados, enquanto os navios que atracam no Espírito Santo têm demanda suficiente para atrair investimentos. O mercado de refino brasileiro tem espaços vazios a ocupar”, disse.

Segundo Félix, a ideia é que em 2021 a empresa consiga fechar a equação para tirar o projeto do papel. “Com a conclusão dos desinvestimentos dos campos da Petrobras teremos uma definição mais clara do quadro geral de produtores do Estado. Aí vamos amarrar a garantia de fornecimento [de óleo] e avançar com a comercialização para nos financiarmos”.

Félix disse que conversa com “tradings”, bancos e fundos de private equity para tentar financiar o projeto. EnP e Oil Group também estudam uma unidade de 50 mil barris/dia (30 mil barris/dia na primeira fase), para processar o óleo do pré-sal, no futuro Porto Central, em Presidente Kennedy (ES).

Já a Noxis estuda uma unidade de 50 mil barris/dia em Sergipe, orçada em US\$ 600 milhões e que produzirá a partir de 2025 bunker com baixo teor de enxofre para navios. O presidente, Gabriel

Debellian, conta que, para 2021, a ideia é obter a licença de instalação da unidade e iniciar a terraplenagem da área. A empresa também quer iniciar este ano o licenciamento de um segundo projeto, maior (de US\$ 900 milhões e capacidade para 100 mil barris/dia) no Porto de Pecém (CE). A empresa negocia o financiamento com o Exim Bank e busca “private equity” para a refinaria, prevista para 2024. A Noxis planeja ainda uma unidade de 100 mil barris/dia no Espírito Santo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 25/01/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CABOTAGEM PODE FICAR DEPENDENTE DO MERCADO INTERNACIONAL COM BR DO MAR, DIZEM ESPECIALISTAS

Por Dérika Virgulino NAVEGAÇÃO 25 Janeiro 2021



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

Arquivo

A dependência do mercado internacional, segundo a Abac, pode fazer com que a cabotagem perca espaço para outros modais.

Embora o Projeto de Lei (PL 4199/2020), BR do Mar, já tenha sido aprovado na Câmara dos Deputados e aguarde apreciação no Senado Federal, ainda vem sendo alvo de muitas discussões e críticas dentro setor de navegação. Um dos aspectos mais controversos trata-se da maior flexibilização para o afretamento de embarcações estrangeiras. De acordo com entidades e especialistas no tema, o texto do projeto não estimula investimentos em navegação no Brasil, fazendo com que a cabotagem brasileira corra o risco de se tornar dependente do mercado internacional.

De acordo com a Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac), por não privilegiar investimentos no Brasil, o PL pode gerar insegurança para as empresas investidas no Brasil, além de não atrair novas empresas. Além disso, a associação alerta que a possibilidade de serem constituídas Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) sem propriedade de nenhuma embarcação em condições de operar é uma abertura perigosa. Isso porque, segundo a Abac, em médio prazo as empresas de navegação serão meros afretadores de embarcações para operar na cabotagem, o que pode por em risco a segurança e soberania nacional.

Portanto, para a associação o país estaria caminhando para ser aquele com embarcações onde ser arvora bandeira brasileira, mas sem que estas empresas tenham qualquer controle do patrimônio, pois são embarcações pertencentes a outras empresas estrangeiras. A Abac entende que as alterações feitas pelo BR do Mar são desnecessárias e, ao invés de atrair empresas de navegação para o país atrairá empresas afretadoras de embarcações que não fazem investimentos.

“O uso apenas de embarcações afretadas faz com que a frota brasileira seja totalmente dependente do mercado internacional que é altamente volátil e dependente de fatores fora do controle do país. Isto não é tolerado para a cabotagem e nestas variações o modal perde espaço para o modal terrestre”, pontuou a associação.

Para o consultor na área de transporte e logística, Nelson Carlini parece ser esta a intenção do projeto, tornar o país dependente do mercado internacional. Isso porque não é exigido contrapartida de investimentos no país a não ser criar “subsidiárias de papel”. Ele afirmou que esta abertura não impõe obrigatoriedade de compra de embarcações no país nem contempla preferência nos afretamentos, sob mesmas condições ao navio feito no Brasil.

Ele também destacou a questão do mercado de aliviadores (shuttle tankers), pois a plataforma continental do Brasil representa o maior mercado atual no mundo. Segundo ele, com o BR do Mar tal mercado será imediatamente ocupado pelos operadores europeus e japoneses, pois nenhuma vantagem é oferecida a quem investir nesses navios e fabricá-los no Brasil. “A indústria naval é uma indústria de bens de capital de longo ciclo de produção sob encomenda, nunca virá a receber este tipo de encomenda”, frisou.

Além do aspecto do afretamento, a Abac ressalta que caso o texto do projeto seja mantido como está, não reduzirá o custo da cabotagem. E isso não gera atratividade para as empresas fazerem afretamento a tempo, permanecendo os afretamentos para atender demandas específicas que são as circularizações. Outro ponto que para a associação também merece revisão no texto é a obrigatoriedade do uso de mão de obra em navios estrangeiros, pois, ao invés de gerar alguns postos de trabalho poderá não produzir nenhum.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/01/2021

BID E PPI PUBLICAM ESTUDO COM CAMINHOS PARA LICENCIAMENTO AMBIENTAL DE PETRÓLEO E GÁS

Da Redação OFFSHORE 25 Janeiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/171211-plataforma.jpg>

Para aprimorar o licenciamento ambiental de petróleo e gás (P&G) offshore no país, foi publicado um estudo de sistematização de informações e avaliação da evolução dos processos realizados no Brasil. A publicação é um dos resultados de uma cooperação entre o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) com o objetivo de apoiar o desenho de estratégias e instrumentos para a estruturação de projetos de

infraestrutura com participação privada no Brasil.

A exploração e a produção de petróleo e gás natural offshore no Brasil têm relevância histórica no país, sendo uma atividade de destaque na matriz energética nacional. As principais bacias marítimas produtoras de P&G são a Bacia de Santos – a maior do país – e a Bacia de Campos. Merece destaque também, por ser considerada uma nova fronteira tecnológica e de conhecimento para o setor, a Margem Equatorial Brasileira (MEQ), que abrange as bacias da Foz do Amazonas, Pará-Maranhão, Barreiras, Ceará e Potiguar.

A produção de P&G offshore depende de prévio licenciamento ambiental, a cargo do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). A etapa se faz necessária não apenas pela natureza da atividade, mas também pelos importantes atributos naturais e elevada sensibilidade ambiental observada nas regiões marinhas e costeiras.

Nesse contexto, o estudo conduzido propõe a promoção de um cenário mais equilibrado, tanto para a produção de conhecimento, quanto para a preservação ambiental e para o planejamento e execução dos empreendimentos. “A partir desses estudos, será possível aprimorar o processo de licenciamento ambiental brasileiro e as etapas que o antecedem, direcionando esforços para informações e medidas que aumentam a efetividade da gestão ambiental”, destaca a Secretária de Apoio ao Licenciamento Ambiental e à Desapropriação do PPI, Rose Hofmann.

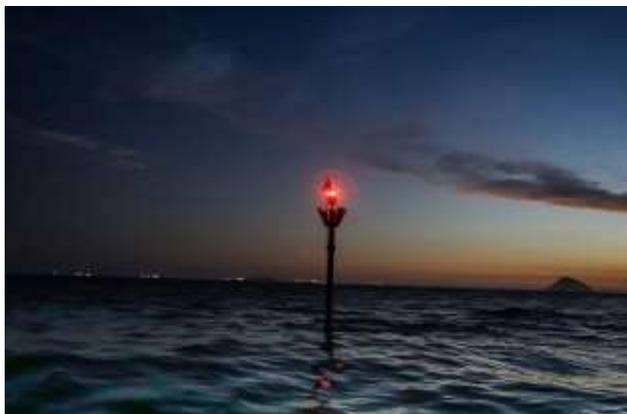
As discussões e análises, promovidas pela Arcadis, consultoria especializada contratada para os estudos, possibilitaram, ainda, traçar recomendações para o aperfeiçoamento do licenciamento ambiental do setor e ajudar o país a avançar na chamada “economia azul” – o setor que reúne as riquezas que vêm do mar.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/01/2021

PORTO DO RIO DE JANEIRO ATIVA TRANSCETORES DAS BOIAS DE SINALIZAÇÃO DO CANAL DE COTUNDUBA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 25 Janeiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210125-boia-sinalizacao-porto-do-rio-canal-do-cotunduba.jpg>

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) ativou, na última quinta-feira (21), os transceptores do Sistema de Identificação Automática de Embarcações com Auxílios à Navegação (AIS AtoN) das três boias articuladas submersíveis (BAS) do Canal de Cotunduba, produzidas pela empresa capixaba UMI SAN Serviços de Apoio à Navegação e Engenharia e fundeadas no principal acesso aquaviário para navios de grande porte ao

Porto do Rio de Janeiro.

Com os dispositivos de AIS AtoN ativados e com os códigos atribuídos pela Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), a moderna sinalização náutica passou a integrar o Serviço Móvel Marítimo, gerando maior segurança para a navegação.

Concluída esta etapa, toda a implantação do projeto do novo balizamento do Canal de Cotunduba foi finalizada.

O gestor do Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações (VTMIS) dos Portos do Rio de Janeiro administrados pela companhia explicou que os transceptores transmitem marcadores virtuais que indicam aos navios o exato posicionamento das BAS, com uma delimitação precisa do canal, facilitando suas manobras e reduzindo o risco de acidentes.

As boias da nova sinalização náutica foram instaladas em março do ano passado, no intuito de permitir a navegação noturna mais eficiente e segura de navios de grande porte, com destino ao Porto do Rio de Janeiro, viabilizando assim um incremento de janelas das operações de embarque e desembarque, o que gerou um maior dinamismo e rentabilidade para os terminais contêineres. De abril até o final de 2020, foram realizadas as duas primeiras fases do 'ramp-up' de manobras experimentais noturnas. No presente momento, está em curso a 3ª fase, com manobras de navios porta-contêineres de 306 a 335m de comprimento (LOA).

O projeto, desenvolvido pela empresa Precursore Consultoria Portuária LTDA, por meio de uma parceria da CDRJ com a Marinha do Brasil (MB), a Praticagem-RJ e as empresas arrendatárias dos terminais portuários MultiRio, ICTSI-Rio e Triunfo Logística, faz parte de um conjunto de medidas que estão sendo executadas por esse Grupo de Trabalho (GT) que estuda melhorias para o acesso aquaviário ao Porto do Rio de Janeiro. Para a condução da faina de ativação dos Maritime Mobile Service Identities (MMSI), as equipes da UMI SAN e da SABIK contaram com apoio logístico da empresa Rio Interport.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/01/2021



AEB DESTACA IMPORTÂNCIA DE INTEGRAR MAIS SISTEMAS AO JANELA ÚNICA AQUAVIÁRIA

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 25 Janeiro 2021

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210113-porto-de-imituba-5.jpg>

Arquivo

Programa propõe integrar o Porto Sem Papel e o Porto Único do Comércio Exterior.

O governo federal, na última semana, aprovou a implantação do Programa Janela Única Aquaviária, que tem como objetivo integrar os sistemas Porto Sem Papel, administrado pela Ministério da Infraestrutura, e o Portal Único do Comércio Exterior (Pucomex), gerido pela Receita Federal e Secretaria Especial do Comércio Exterior (Secex). A integração visa otimizar os processos de desembaraço de carga e logística nos portos brasileiros.

Foi autorizada também a criação de um grupo de trabalho para decidir como será a implementação do projeto e também como vai ser a participação de cada entidade envolvida com o tema.

De acordo com o coordenador da Câmara de Logística Integrada (CLI), da Associação do Comércio Exterior (AEB), Jovelino de Gomes Pires, o foco de ambos os programas - agora integrados pelo Janela Única Aquaviária - é reduzir os tempos de cada operação, resguardando a segurança. Ele explicou que navio parado, aguardando a saída e as cargas, por exemplo, pode ter custos diários elevados e implicar não apenas na perda do lucro, mas também do mercado.

Portanto, o sistema Porto Sem Papel busca a integração dos diversos exames que ficam a cargo das entidades oficiais nas operações do comércio exterior. O Pucomex também visa à redução da burocracia por meio da simplificação dos processos de exportação e importação.

No entanto, Pires afirma que outros sistemas poderiam também ser agregados ao Janela Única. Isso porque as operações não se isolam apenas dentro do porto, ou seja, começam desde a fabricação de determinado bem até a movimentação para o local de embarque, o que significa que cada atividade precisa ter tempos e custos controlados e melhorados. Além disso, ele lembrou que não existe apenas a problemática da logística, mas também as legislações externas, compromissos legais e formais, etc. Assim, ele avalia que o país deve organizar esses aspectos, buscando sempre revisar constantemente as normas e decisões do governo e dos setores produtivos.

A AEB não participou diretamente na concepção do novo programa, mas afirmou que mantém, por meio da CLI, contatos constantes com o Ministério da Infraestrutura. “Isso não impede que participemos intensamente dos diálogos que são levados aos Grupos de Trabalho internos do governo federal. E o governo está acelerando a modernização de sua estrutura”, frisou Pires.

Ele destacou ainda que o país precisa enfrentar outros desafios para melhorar o comércio exterior. O primeiro passo, segundo ele, é a reforma do sistema interno de transporte, e frisou a importância do programa BR dos Rios para abrir opções voltadas ao Pacífico, agregando cargas do Peru, Paraguai.

Outra proposta de melhoria são os chamados centros concentradores de cargas. A AEB/CLI vem atuando junto às unidades governamentais como Agência Nacional de Transporte Aquaviários (Antaq), com o objetivo de buscar concentrar em portos públicos exportações e importações, atendendo demandas e reduzindo custos. A ideia é favorecer o crescimento da competitividade no mercado internacional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/01/2021

COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ E NAVEGANTES ULTRAPASSA MARCA DE 1,4 MILHÃO DE TEUS MOVIMENTADOS EM 2020

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 25 Janeiro 2021

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/181125-heachstacker-apm-terminals-porto-de-itajai-caminhao-container.jpg>



Porto de Itajaí registra crescimento de 194% em toneladas nos últimos quatro anos.

O Complexo portuário de Itajaí e Navegantes encerrou 2020 com recorde na movimentação, aumento de 15% em TEUs e crescimento de 14% na tonelagem. De janeiro a dezembro foram movimentados 1.419.082 TEUs e 15.655.812 toneladas, contra 1.230.467 TEUs e 13.724.748 toneladas em 2019.

A exportação foi responsável por 61% das cargas. O frango, as carnes – com destaque para a carne suína e madeiras e derivados foram os principais produtos exportados em 2020.

Os produtos mecânicos e eletrônicos, os produtos químicos e os têxteis diversos foram os principais itens importados. A importação respondeu por 39% das cargas que passaram pelo complexo.

Em dezembro, o complexo registrou crescimento de 21% na movimentação de TEUs e 20% na tonelagem em comparação com dezembro de 2019.

No Porto de Itajaí (berços públicos e APM Terminals) o ano de 2020 encerrou com crescimento de 11% na movimentação de contêineres, com 545.338 TEUs movimentados contra 489.202 TEUs em 2019. Na tonelagem a movimentação registrada foi de 6.054.049 contra 5.422.002 toneladas do ano anterior, o que representa um crescimento de 12%.

A Portonave, que registrou em novembro sua melhor marca operacional, encerrou o ano com crescimento de 18% nos contêineres e na tonelagem. Em 2020 o terminal movimentou 873.744 TEUs e 9.476.118.00 toneladas, contra 741.265 TEUs e 8.064.145.00 toneladas em 2019.

O Teporti registrou 19 escalas com movimentação de 64.931 toneladas, com queda de 58% nas cargas em relação a 2019.

A Poly Terminais registrou crescimento de 3% na movimentação de cargas, totalizando 10 escalas com 46.556 toneladas em 2020.

A Barra do Rio movimentou 9 escalas com 13.558 toneladas, representando queda de 31% em relação ao ano anterior.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/01/2021

CODESA TEM LUCRO DE R\$ 30 MILHÕES EM 2020

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 25 Janeiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201215-codesa-porto-de-vitoria.jpg>

Após três anos com déficit, a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) fecha 2020 com superávit. A empresa obteve seu maior lucro na série histórica: um recorde de R\$ 30 milhões, devido a implementação de medidas administrativas e operacionais adotadas desde meados do ano anterior. Até então, o melhor resultado havia sido contabilizado em 2014 quando a empresa lucrou R\$ 15,2 milhões.

Desde que a atual diretoria assumiu, a gestão adotou rigorosas medidas de saneamento como: corte de quase 30% com serviços terceiros; suspensão e renegociação de contratos; e, enxugamento no quadro funcional. “No ano de 2020, portanto, colhemos os frutos das decisões tomadas”, disse o diretor-presidente da CODESA, Julio Castiglioni.

Balanço

Apesar do superávit financeiro, o desempenho operacional em 2020 praticamente empatou com o do ano anterior. Foram movimentadas 6,94 milhões de toneladas, 0,62% a menos que em 2019. Apesar disso, o presidente da CODESA considera o resultado positivo se levarmos em consideração a paralisação da economia mundial diante do ainda atual cenário de pandemia do coronavírus.

Os resultados, segundo Castiglioni, são motivos de comemoração: "Primeiro porque o Porto de Vitória não está no corredor de exportação das commodities agrícolas do Centro-Oeste brasileiro. Não tivemos nenhum benefício da safra recorde de 2020 e da variação cambial favorável à exportação. Segundo, porque se repete o melhor resultado em termos de movimentação, desde o fim do Fundap, em 2012".

Otimismo

Sobre os resultados contábeis, Castiglioni informa que a CODESA alavancou sua performance, com o acréscimo de recursos próprios. Destaca o crescimento de 50% no caixa empresarial e avalia que o sucesso é fruto da formação de uma boa equipe técnica, composta por profissionais concursados, além dos escolhidos por meio de processo seletivo. "Seja como for, temos que nos orgulhar. O que os colaboradores fizeram com esta empresa nos últimos meses, é digno de comemoração. Meu reconhecimento é de coração", declara.

Para 2021, a expectativa é otimista. O novo sistema de controle do tráfego marítimo, o VTMS, teve um up grade de tecnologia; as portarias automatizadas estão em fase de conclusão; o Cais de Atalaia, recém-inaugurado, funciona com grande rotatividade; em breve serão realizadas obras de manutenção da dragagem, em virtude do acentuado assoreamento que vem ocorrendo em alguns pontos no Canal de Vitória; serão retomadas as manobras testes; e a empresa vem melhorando, a cada dia, sua performance na governança corporativa. O Porto está preparado para crescer.

*As informações e dados estatísticos dessa reportagem ainda serão validadas pela auditoria independente, conforme as exigências legais.

Fonte: Codesa

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/01/2021

SENADORA PROPÕE FIM DE LIMITAÇÃO A AFRETAMENTO POR TEMPO

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 25 Janeiro 2021

Emenda apresentada pela senadora Kátia Abreu (PP-TO) alega que procedimentos de consulta ao mercado tornam atividade menos competitiva e reduzem capacidade de oferta de embarcações por meio das viagens para atender aos embarcadores.

A senadora Kátia Abreu (PP-TO) solicitou a inclusão de um dispositivo no projeto de lei da cabotagem (4.199/2020) para que a regulamentação do afretamento por tempo não limite o número de viagens a serem realizadas. A proposta da parlamentar é para os casos em que forem verificados inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte pretendido. A emenda propõe alteração na Lei 9.432/1997, atual marco regulatório da navegação, que prevê que o afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na cabotagem e outras modalidades de navegação, depende de autorização do órgão competente. O entendimento da parlamentar é que a limitação de viagens a serem realizadas no afretamento por tempo impõe a necessidade de se realizar um maior número de consultas ao mercado acerca da existência e/ou disponibilidade da embarcação brasileira, a chamada circularização.

"Esses procedimentos ampliam a capacidade de bloqueio nos processos de circularização e tornam o mercado menos competitivo, reduzindo a capacidade de oferta de embarcações por meio das viagens para atender aos embarcadores", justificou a senadora em sua proposta. O texto da emenda salienta que um dos principais objetivos do programa BR do Mar, que engloba o PL 4.199, é a redução do número de circularizações realizadas atualmente. De acordo com a emenda, a restrição de apenas uma viagem por afretamento foi imposta de modo indevido na resolução 1/2015 da

Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), extrapolando à época o poder de regulamentação da autarquia. A avaliação é que a mudança sugerida permite que os usuários da navegação sejam beneficiados com a ampliação das possibilidades do afretamento a tempo. "De modo a tornar sem efeito essa restrição e convergir para um modelo de estímulo ao uso da navegação de cabotagem é que coibimos a imposição dessa restrição no âmbito da Lei 9.432/1997", argumentou a senadora em sua proposta.

A senadora pediu a retirada do PL de duas restrições presentes no PL 4199. A primeira correlaciona o afretamento com a proporção de tonelage das embarcações próprias, dando supostamente uma vantagem competitiva em relação às empresas de pequeno e médio porte. A outra aponta um efeito concentrador de mercado através da utilização de embarcações estrangeiras afretadas por tempo como instrumento de deslocamento de outras empresas que desejam alugar outras embarcações, por meio da possibilidade de oposição de "bloqueios" com tais embarcações estrangeiras.

O entendimento é que o aumento da oferta de embarcações disponíveis para os embarcadores com o intuito de ampliar a utilização da cabotagem pressupõe maior nível de concorrência na modalidade do afretamento a tempo. A senadora vê o bloqueio como medida anticoncorrencial que somente se justificava em razão de uma política de incentivo à indústria naval do país. A avaliação é que, sem qualquer justificativa para que se possibilite o seu manejo por meio de embarcações estrangeiras, sob pena de o país adotar, por via transversa, uma proteção às indústrias estrangeiras, em detrimento de um mercado que necessita de concorrência, como a cabotagem brasileira, e às custas dos embarcadores e consumidores nacionais. "Com essas supressões tornaremos mais efetiva para os usuários desse modal os benefícios da ampliação das possibilidades do afretamento a tempo", concluiu.

O projeto de lei 4199/2020 foi aprovado pela Câmara dos Deputados em dezembro e seguiu para tramitação no Senado. O relator é o senador Nelsinho Trad (PSD/MS).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/01/2021

BAÍA DE TODOS OS SANTOS IMPLANTA OPERAÇÕES SHIP-TO-SHIP

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 25 Janeiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210125-sts-baia-de-todos-os-santos-ship-to-ship.jpg>

A Baía de Todos os Santos passa a operar a transferência de petróleo e seus derivados, gases liquefeitos e químicos via ship-to-ship, após aprovação da Capitania dos Portos da Bahia, o instituto ambiental Inema e a Receita Federal.

A primeira operação foi realizada pelos navios "Zumbi dos Palmares" e "Carlos Drumond de Andrade", da Transpetro.

A autorização é para realizar as operações tanto atracados no Terminal de Regaseificação da Bahia como também na modalidade fundeados em uma área localizada na Baía de Todos os Santos.

As condições ambientais locais favoráveis em águas abrigadas proporcionaram a implantação do ship-to-ship, depois de mais de três anos de estudos, avaliações, simulações e operações piloto realizadas pela Petrobras e sua subsidiária Transpetro.

Com isso, a Baía de Todos os Santos passa a ser o único local do país em que é possível realizar operações STS em duas modalidades — fundeado e atracado — potencializando o surgimento de novos operadores e novos negócios.

A Área de Operações STS fundeada na BTS comporta até três operações de forma independente, com navios de até 320 mil toneladas de porte bruto (VLCC) e 23 metros de calado, conforme estudos realizados na Universidade de São Paulo (USP).

Além das facilidades naturais (profundidade, regime de maré e dimensões) e climáticas, disponibilidade operacional superior a 95%, a Baía de Todos os Santos conta com um conjunto de equipamentos para monitoramento das condições hidrográficas (seis estações para medição de corrente, altura de maré, altura de onda), meteorológicas (três estações para medição de vento, pressão, temperatura, umidade etc.), seis câmeras para o acompanhamento visual das manobras e o emprego de boias virtuais, cujas informações proporcionam maior segurança e previsibilidade no planejamento dessas operações.

A Baía de Todos os Santos possui ainda fundeadouros internos que viabilizam outras operações logísticas administrativas, como bunker, troca de tripulação, pequenos reparos, para a facilidade rotineira das embarcações.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/01/2021

NAVIOS MAIORES, PROBLEMAS MAIORES

Por Robert Grantham OPINIÃO 25 Janeiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/150603-maersk.jpg>

No último dia 16 de janeiro foi noticiado que o navio "Maersk Essen", com capacidade nominal de 13.100 TEUs quando em rota da Ásia para Los Angeles, em pleno Oceano Pacífico, perdeu cerca de 750 contêineres, varridos pelo mar tempestuoso. Além desses, outros que lograram não cair ficaram danificados e terão de ser removidos no porto de destino.

Esse foi apenas o último incidente de uma série de eventos similares ocorridos nos últimos meses. No começo de janeiro o navio "E.R.Tianping", com 334m de comprimento e capacidade nominal de 8.200 TEUs, quando em rota da Ásia para o porto canadense de Vancouver, por mau tempo, perdeu 76 contêineres e teve de retornar a Busan, para avaliação dos danos. Já no último dia do ano de 2020, navegando ao largo do Japão, rumo a Los Angeles, o navio "Ever Liberal", com capacidade de 8.452 TEUs, perdeu 36x40 e teve avarias a bordo em 21x40. O navio teve de retornar a Taipei para reparos e avaliação de danos, antes de prosseguir viagem.

O maior acidente desse tipo porem, se deu com o navio "One Apus", que ao deparar-se com uma célula de tempestade no dia 30 de novembro de 2020, quando em rota para a costa oeste dos EUA, perdeu nada menos de 1.816 contêineres, além de muitos contêineres danificados a bordo. Trata-se de um navio de 364 m de comprimento e com capacidade de 14.000 TEUs.

Os maiores incidentes desse tipo anteriormente registrados foram o "Svendborg Maersk" que perdeu 517 unidades na baía de Biscaia, na Europa, em 2014 e o "MSC Zoe" com perda de 342 unidades no Mar do Norte em 2019. Na área doméstica, registramos um incidente com o navio "Log In Pantanal", que no dia 11 de agosto de 2017 perdeu na baía de Santos, quando fundeado, cerca de 45 contêineres.

Desde o início da containerização, quando se começaram a carregar contêineres nos conveses dos navios, vez por outra registravam-se perdas, em virtude de mau tempo, mas essas perdas eram contadas em um dígito. Agora as perdas são na casa das dezenas ou mesmo centenas.

Algumas questões começam a ser perguntadas, em busca de resposta e de solução para minimizar tais acidentes, que além de prejuízos para todas as partes ainda geram graves riscos para a navegação, pelas unidades que ficam flutuando no mar, oferecendo risco de colisão com outras embarcações, além de potencial poluição. Os números são engrandecidos pelas próprias dimensões que os navios tomaram e respectiva capacidade de carga. Além disso, os últimos incidentes se deram no contexto de uma forte demanda por carga oriunda da China, com navios saindo totalmente lotados. Então fica o questionamento se o dimensionamento dos navios está adequado para levar carga máxima, principalmente no inverno do hemisfério Norte. As empresas de classificação de navios e as seguradoras estão levantando esses dados para eventualmente emitir novas recomendações quanto aos procedimentos de estivagem de contêineres no convés e limitações de altura de empilhamento.

Outro aspecto que deve ser questionado é se os procedimentos de apeação dos contêineres está adequado e sendo bem feito e devidamente supervisionado pelo pessoal de bordo. Aí vem uma questão importante. Um navio do porte do "One Apus" não deve ter mais do que 24 tripulantes. Considerando que parte deles são do departamento de máquina, quantos tripulantes de convés restam para acompanhar a operação de embarque? Considere-se também que os navios escalam num continente vários portos, em curto espaço de tempo, indo de um porto ao outro em travessias relativamente curtas, colocando muita pressão de trabalho nos tripulantes.

Destacamos abaixo uma imagem do navio "Ever Liberal", em que se percebe que as avarias e perdas de contêineres se deram numa fileira específica, enquanto as demais ficaram, aparentemente, intactas. O que nos leva a suspeitar de que tenha havido problemas na apeação da carga.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210125-mv-ever-liberal-acidente.jpg>

Imagem postada online mostrando contêineres desmoronados no convés do "MV Ever Liberal".

Resta ainda mencionar os acidentes com incêndios a bordo, que se têm multiplicado, boa parte deles em contêineres contendo substâncias inflamáveis ou explosivas, mal ou erroneamente declaradas, que induzem os "ship planners" a estivá-los em lugar inadequado.

Uma estatística preocupante é que, em média, há um incêndio a bordo de um navio de contêineres todas as semanas, com um grande incêndio de contêineres ocorrendo em média a cada 60 dias. Nove grandes incêndios em navios de contêineres foram relatados em 2019. Até a primeira metade de 2020, porém, foram reportados 10 incêndios.

Estima-se que dos aproximadamente 54 milhões de contêineres embarcados anualmente, 10% deles contenham carga perigosa e dos quais algo em torno de 1,3 milhão de unidades tenham cargas mal embaladas ou incorretamente identificadas.

Em alguns desses acidentes marítimos os armadores declaram "avaria grossa", uma figura de direito pela qual chamam-se todos os participantes da chamada "aventura marítima" a contribuir com os custos de salvamento da carga e do navio. Essa condição está expressa naquelas cláusulas em letrinhas miúdas do conhecimento de embarque, na sua função de contrato de transporte. Os donos da carga serão então solicitados a oferecer uma garantia em dinheiro para assegurar sua contribuição no rateio final dos custos, sem o que não poderão ter sua carga liberada. Aqueles que têm seguro da carga não terão problema, pois a seguradora oferecerá as garantias em nome do cliente.

É importante, portanto, que o usuário do transporte marítimo faça seguro de sua carga. Certa ocasião, atuando num caso de avaria grossa, fiquei perplexo pelo número de

embarcadores/recebedores que não tinham seguro e que ficavam surpresos quando solicitados a fazer o depósito em garantia para terem sua carga liberada no porto de descarga. Protejam-se dos riscos, portanto.

Robert Grantham Robert Grantham é sócio da Solve Shipping Intelligence

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/01/2021

TERMINAIS SECOS E MOLHADOS DIVERGEM DE ITEM SOBRE CONCORRÊNCIA EM NORMA DE AIR

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 22 Janeiro 2021

Retroportuários de Itajaí pedem que Antaq inclua definição sobre questões anticoncorrenciais. ATP considera definição de conduta concorrencial 'impertinente' para esta regulamentação. Contribuições sobre análise de impacto regulatório serão recebidas até 3 de fevereiro.

A defesa do Sindicato das Empresas Operadoras de Terminais Retroportuários de Itajaí e Região (Sinter) vai manifestar à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) a importância da definição de questões anticoncorrenciais e da conceituação do serviço mais adequado na norma das análises de impacto regulatório (AIR) e de resultado regulatório (ARR). O argumento é que a Antaq precisa considerar os impactos do texto em discussão para as atividades na zona secundária dos portos.

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) sugeriu a exclusão de um dispositivo sobre aspectos concorrenciais por considerá-lo 'impertinente'. Para a associação, como a norma trata de AIR, a definição de conduta concorrencial, além de ser uma análise específica, em nada se relaciona com uma norma sobre procedimentos de AIR. "Se a ideia for no sentido de que existe uma falha de mercado, será justamente a AIR que apontará a melhor alternativa regulatória para o problema", justificou a associação em sua contribuição.

O advogado Osvaldo Agripino, que representa o Sinter, disse que a agência acatou o pedido de associações de terminais molhados de retirar da minuta da norma da AIR ponto sobre conduta anticoncorrencial. Ele questiona como a Antaq identificará condutas anticoncorrenciais no momento da elaboração da AIR. Segundo o advogado, a Lei Geral das Agências Reguladoras, que criou AIR e ARR, cita pelo menos 13 vezes a questão concorrencial, enquanto o guia orientativo da Casa Civil trata da conduta anticoncorrencial e o impacto a pequenas e médias empresas.

Ele citou a instrução normativa 97/2020 da Secretaria de Advocacia da Concorrência do Ministério da Economia, que elenca uma série de questões concorrenciais que devem ser consideradas. Agripino observa que a Antaq vem se aproximando do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e da Secretaria de Advocacia da Concorrência do Ministério da Economia para melhorar a questão concorrencial, mas entende que ainda há um longo caminho de amadurecimento. Essas consultas foram utilizadas em casos de processos sobre supostos abusos de cobrança do serviço de segregação e entrega de contêineres (SSE), também chamado de THC-2.

Durante a audiência pública realizada na última quinta-feira (21), o diretor Adalberto Tokarski, defendeu a existência de uma norma de AIR e destacou que a agência está normatizando uma metodologia que já vinha sendo aplicada. Ele chamou atenção para a necessidade de a agência tomar cuidado grande para normatizar. "Devemos saber o que devemos regular e o que não devemos, para saber onde intervém e se intervém. Às vezes, se põe mão forte em algo em que não deve atuar", comentou. Tokarski acrescentou que AIR é instrumento para definir se a Antaq deve atuar e os motivos.

Agripino considera que a AIR é uma ferramenta usada por agências dos Estados Unidos e por países da União Europeia para melhorar o nível técnico dos processos. Para o advogado do Sinter, essa é possivelmente a norma mais relevante para aumentar a tecnicidade dos normativos da agência. "Temos exigido isso há uns oito anos na Antaq, que sustenta que faz, mas não tem



apresentado. Vamos reiterar o argumento da relevância da análise da questão concorrencial na norma final”, disse Agripino.

Ele acrescentou que a pressão sobre órgãos como Tribunal de Contas da União (TCU), Cade, Ministério Público Federal (MPF) e na própria Antaq, exigindo AIR, foi determinante para a audiência pública realizada nesta semana, bem como a Lei Geral das Agências. Agripino identifica mais de 25 cobranças extra-frete existentes que exigem uma postura mais atuante dos usuários, inclusive no acompanhamento da AIR e da ARR, que podem apontar para uma revisão do modelo ex-post adotado pela Antaq.

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) elogiou a proposta de norma apresentada na consulta pública por se tratar de uma adequação da lei 13.848, com o guia orientativo da Casa Civil e com regimento interno da Antaq. Para a associação, o texto proposto simplifica o procedimento da AIR, que antes continha divisão de níveis 1 e 2, além de viabilizar a participação social em contribuição das novas normativas. “Precisamos evoluir nesse sentido e ter cautela no momento de se elaborar uma nova norma”, disse a assessora jurídica, técnica e regulatória da ABTP, Carla Pecora, durante a audiência.

A ABTP apontou que, na proposta de norma atual, não está prevista a possibilidade de participação da sociedade civil para o procedimento de ARR. O entendimento é que, como a AIR já faz análise de custo-efetividade e custo-benefício, dependendo do enfoque, existem alguns pontos que a Antaq não tem acesso por falta de denúncia ou falta de discussão ou falta de anúncio da efetividade ou de algum custo a mais que algum terminal possa ter sofrido. Segundo Carla, abrir a possibilidade de contribuição da sociedade via tomada de subsídio ou nova audiência pública no ARR possibilitaria trazer elementos do efeito positivo ou negativo da norma ou, eventualmente, não ter efeito prático até o momento da elaboração.

O superintendente de regulação da Antaq e presidente da audiência, Bruno Pinheiro, disse que a norma institucionaliza na agência, para as próximas gestões, que a AIR não pode ser feita sem tomada de subsídio e audiência pública. Ele acrescentou que não se consegue fazer ARR sem a contribuição social. "Fazer uma 'circularização' entre regulados e usuários pode ser forma benéfica para conseguirmos colocar todo mundo numa mesma página", avaliou Pinheiro. O período de contribuições da AP 18/2020, iniciado em dezembro, termina no próximo dia 3 de fevereiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/01/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006