

# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 019/2021  
Data: 01/02/2021**

### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
LEILÕES DE ÁREAS DA ALEMOA DEVEM ATRAIR NOVOS OPERADORES AO PORTO DE SANTOS .....	4
OPERAÇÃO VERÃO 2021: CAPITANIA DOS PORTOS APREENDE 46 EMBARCAÇÕES .....	5
DEPUTADA QUER TRANSFORMAR ÁREAS DA UNIÃO EM ESTACIONAMENTOS DE CAMINHÕES DO PORTO DE SANTOS .....	6
DOCAS DO RIO DE JANEIRO TEM FATURAMENTO RECORDE .....	7
ENTIDADES EMPRESARIAIS PORTUÁRIAS ARTICULAM REUNIÕES COM LIDERANÇAS DA CASA PARA DEFENDER PROJETO DE LEI7	
FREDERICO BUSSINGER: ANP X ANTAQ: RISCOS AO ABASTECIMENTO? À LOGÍSTICA? .....	9
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>10</b>
ANTAQ REALIZARÁ CONSULTAS PÚBLICAS SOBRE DOIS ARRENDAMENTOS NO PORTO DE MACEIÓ .....	10
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>10</b>
ESPECIALISTA MEDIA DEBATE ENTRE PORTO DE SANTOS E PORTOGENTE .....	10
<b>DIÁRIO DO LITORAL - SP</b> .....	<b>12</b>
TERMINAIS EM GUARUJÁ MOVIMENTARAM 55 MILHÕES DE TONELADAS EM 2020 .....	12
NAVIO PROFESSOR WLADIMIR BESNARD DEVE VIRAR MUSEU .....	13
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>15</b>
UM ANO ATÉ À DATA: AS MUDANÇAS E O QUE SE MANTEVE NOS 365 DIAS DA COVID NO TRANSPORTE MARÍTIMO .....	15
COVID-19: AS PEQUENAS MUDANÇAS QUE CAUSARAM GRANDES EFEITOS NO TRANSPORTE DE CONTÊINERES .....	17
PORTOS RS PROMOVE PRIMEIRA ATIVIDADE DE FORMAÇÃO DA AGENDA AMBIENTAL INSTITUCIONAL EM PARCERIA COM O	
MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA NESTA SEXTA-FEIRA .....	18
PORTO DE LISBOA LIDERA CARGA AGROALIMENTAR: MOVIMENTAÇÃO DE SOJA ATINGE UM MILHÃO DE TONELADAS .....	18
CHINA REALIZARÁ EXERCÍCIOS MILITARES NO MAR DA CHINA MERIDIONAL NESTA SEMANA .....	19
<b>O MARANHENSE - MA</b> .....	<b>20</b>
EMAP CELEBRA 20 ANOS E DEVE FECHAR JANEIRO COM CRESCIMENTO DE 21% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS .....	20
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>21</b>
PMI INDUSTRIAL DO BRASIL DESACELERA A 56,5 PONTOS EM JANEIRO, APÓS 61,5 DEZEMBRO.....	21
PROJEÇÃO PARA SELIC NO FIM DE 2021 PERMANECE EM 3,50%, AFIRMA FOCUS.....	22
EXTERIOR POSITIVO E EXPECTATIVA DE AVANÇO EM REFORMAS NO BRASIL ANIMAM IBOVESPA .....	22
<b>GAZETA DO POVO - PR</b> .....	<b>23</b>
TARCÍSIO NEGA CONFLITOS COM CAMINHONEIROS E DIZ QUE MOVIMENTO DE GREVE SERÁ MÍNIMO .....	23
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>24</b>
CONEXÃO DE NOVOS SISTEMAS DE GERAÇÃO DISTRIBUÍDA CAI PELA METADE EM JANEIRO .....	24
PETROBRAS REABRE LICITAÇÃO PARA ARRENDAMENTO DE TERMINAL DE GNL .....	25
INCERTEZA SOBRE GREVE DOS CAMINHONEIROS .....	26
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>29</b>
ANATEL ADIA APROVAÇÃO DE EDITAL DO LEILÃO DO 5G .....	29
BNDES VAI DEVOLVER R\$ 38 BI AO TESOUREIRO, MAS ESPECIALISTAS AFIRMAM QUE EFEITO NAS CONTAS PÚBLICAS É	
LIMITADO.....	30
APÓS PIX, BC INICIA OPEN BANKING NESTA SEGUNDA-FEIRA COM PROMESSA DE VANTAGENS AOS CLIENTES .....	32
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>34</b>
TARCÍSIO NEGA CONFLITOS COM CAMINHONEIROS E DIZ QUE MOVIMENTO DE GREVE SERÁ 'MÍNIMO' .....	34
BRASKEM ESTIMA PROVISÃO TOTAL DE R\$10,1 BI COM FENÔMENO DE AFUNDAMENTO EM MACEIÓ.....	35
EFEITOS DA COVID-19 FAZEM CUSTO DE FRETE PARA A CHINA DISPARAR.....	36
GOVERNO DIVULGA BENEFÍCIOS DE ESTATAIS, COMO SALÁRIO DE R\$ 106 MIL; VEJA .....	38
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>39</b>
CHINESA SPIC ENTRA NO COMPLEXO TERMELÉTRICO DO PORTO DO AÇU .....	39
‘PANDEMIA VAI DEIXAR BRASIL COM ENORME VULNERABILIDADE FISCAL .....	41
BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM DÉFICIT DE US\$ 1,125 BILHÃO EM JANEIRO .....	44
GREVE DE CAMINHONEIROS É PONTUAL, MAS REIVINDICAÇÕES NÃO ATENDIDAS AUMENTAM TENSÃO .....	45



<b>FOLHA DE SÃO PAULO - SP .....</b>	<b>46</b>
JUSTIÇA SUSPENDE OBRAS DE AERÓDROMO DO AÇU POR RISCO AMBIENTAL .....	46
SETOR PORTUÁRIO DOBRA INVESTIMENTO EM ANO DE PANDEMIA, SEGUNDO ASSOCIAÇÃO .....	47
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS .....</b>	<b>48</b>
SPA MARCA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS .....	48
MOVIMENTAÇÃO NOS PORTOS PÚBLICOS CRESCE 5,68% EM 2020 .....	48
ARRECAÇÃO DE RECURSOS PARA FMM CRESCE 10,7% EM 2020 .....	50
EXXON, CEOs DA CHEVRON DISCUTIRAM FUSÃO NO INÍCIO DE 2020 .....	51
CBO FECHA CONTRATOS DE LOGÍSTICA INTEGRADA COM A PETROBRAS .....	52
PETROBRAS DESCOBRE HIDROCARBONETO EM POÇO NO PRÉ-SAL DA BACIA DE CAMPOS .....	54
PORTO DE PARANAGUÁ SE PREPARA PARA NOVAS OPERAÇÕES COM FERTILIZANTES .....	54
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>55</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	55



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## LEILÕES DE ÁREAS DA ALEMOA DEVEM ATRAIR NOVOS OPERADORES AO PORTO DE SANTOS

Licitações para o arrendamento dos lotes STS08 e STS08A serão “bastante” disputadas, projetam consultores

*Por Fernanda Balbino - Da Redação*



[https://www.atribuna.com.br/image/content/d/policy:1.140797:1612097829/Alemoa-Porto.png?f=2x1&\\$p\\$f=5327c9b&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/content/d/policy:1.140797:1612097829/Alemoa-Porto.png?f=2x1&$p$f=5327c9b&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

*Região portuária da Alemoa, na Margem Direita do complexo santista (Foto: Carlos Nogueira/AT)*

Os dois próximos leilões de terminais do Porto de Santos devem ser “bastante disputados”, segundo especialistas no setor. Porém, ainda há pontos que merecem atenção na proposta do Governo Federal.

O impacto das novas operações no trânsito, na região da Alemoa, é uma das preocupações, tendo em vista que a logística deverá ser realizada por caminhões.

Os lotes STS08 e STS08A, queterão foco na operação de granéis líquidos, devem ir a leilão no segundo trimestre do ano. Os estudos estão em análise no Tribunal de Contas da União (TCU). Segundo o Governo, o arrendamento das áreas deve motivar investimentos de R\$ 1,06 bilhão, sendo R\$ 265,5 milhões no STS08 e R\$ 791,8 milhões no STS08A.

De acordo com a Autoridade Portuária de Santos, os recursos serão destinados à modernização, ao aumento de capacidade dos terminais e à construção de um novo píer com dois berços de atracação. As áreas são contíguas (hoje, nelas, está o terminal da Transpetro, da Petrobras) e somam 443 mil metros quadrados, mas serão licitadas separadamente, com 137,3 mil metros quadrados do STS08 e 305,6 mil metros quadrados do STS08A.

“Eu entendo que o STS08 deve ser o mais disputado, por estar mais próximo do modelo de prestador de serviço dos terminais já existentes e por ter menos obrigações de investimentos. O STS08A, eu acredito ser menos interessante ao mercado pelo volume de investimentos obrigatórios”, destacou o economista Fabrizio Pierdomenico, consultor portuário.

A mesma opinião tem o engenheiro Marcos Vendramini. Para ele, o STS08A deve arrecadar os maiores valores de outorga. E deverá despertar o interesse de empresas do setor de gás. “A área permitirá a implantação de uma capacidade de tancagem muito grande, com a consequente necessidade de movimentação em um cenário onde todos os players locais ainda têm muito espaço para crescer com os recursos existentes”, afirmou.

Por outro lado, o lote mais disputado será o STS08. “Mas, dificilmente, no meu entender, algum player já estabelecido em Santos (excetuando a Petrobras e suas subsidiárias) participará do certame, dado que todas ou já possuem áreas suficientes para expandir, acabaram de construir novas instalações ou sagraram-se vencedoras em leilões recentes”, explicou Vendramini.

Para Pierdomenico, a empresa que opera a área dos dois lotes atualmente – a Transpetro – deve entrar na disputa. “Devem vir novosplayers (no leilão). E acredito que a Transpetro, atual arrendatária, seja uma das empresas a participar. O otimismo (em relação a essas duas licitações) é

justificável pois qualquer ativo no Porto de Santos sempre atrai o interesse dos investidores, pois é o mais importante e o mais estratégico porto do País”, destacou.

### Compartilhamento

Para Vendramini, o compartilhamento de áreas entre a Transpetro e o novo arrendatário, durante a fase de implantação dos terminais, pode causar conflitos. Para o consultor, este é um ponto que deve ser avaliado antes da publicação do edital, o que deve ocorrer até o final de março.

“Quais as normas de trabalho e execução de serviços que prevalecerão? Sabe-se que a Petrobras, por exemplo, possui normas e horários típicos de estatais, cujo emprego pode tornar mais dispendioso o desenvolvimento de trabalhos quando comparado à empresas privadas que igualmente utilizam normas e boas práticas internacionais de segurança”, disse o engenheiro.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*

*Data : 31/01/2021*

### OPERAÇÃO VERÃO 2021: CAPITANIA DOS PORTOS APREENDE 46 EMBARCAÇÕES

Na região, cerca de mil embarcações foram abordadas pela Marinha do Brasil

*Da Redação*



[https://www.tribuna.com.br/image/content/id/policy:1.140587:1612007377/Capitania-dos-Portos.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=ed20b3a&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/content/id/policy:1.140587:1612007377/Capitania-dos-Portos.JPG?f=2x1&$p$f=ed20b3a&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

*Em pouco mais de um mês da Operação Verão, 964 barcos e motos aquáticas foram vistoriadas na região (Matheus Tagé/AT)*

Quase mil embarcações foram abordadas pela Marinha do Brasil na região, em pouco mais de um mês da Operação

Verão 2021. No total, após 964 vistorias, foram emitidas 145 notificações de infração, que resultaram na apreensão de 46 barcos ou motos aquáticas.

Os dados fazem parte de um levantamento da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP). A autoridade marítima iniciou a operação no dia 16 de dezembro. A intensificação da fiscalização segue até 16 de março.

Um total de 190 homens foi destacado para atuar nas fiscalizações, principalmente de embarcações de recreio. O objetivo é avaliar a documentação, a velocidade de condução, a manutenção preventiva dos barcos, assim como a quantidade de pessoas a bordo (se está de acordo com a capacidade), a distância da praia e se houve consumo de álcool pelos condutores.

No total, 97.072 embarcações estão inscritas na CPSP, sendo 60.198 de esporte e recreio e 22.706 motos aquáticas. Além disso, na delegacia da autoridade marítima em São Sebastião, há 26.679 barcos, sendo, 18.826 de esporte e recreio e 4.450 motos aquáticas.

Segundo a CPSP, entre as principais infrações relativas à navegação, estão falta de documentação, que incluem a habilitação de condutores e registros de embarcações, e a falta de equipamentos de segurança e salvatagem (coletes, boias, extintores de incêndio).

Segundo a Marinha, ações de conscientização também são realizadas em entidades náuticas, clubes, marinas e colônias de pescadores, com palestras educativas e dicas sobre as principais normas de segurança da navegação, além da preservação ambiental.

### Denúncias

A CPSP alerta que todos podem contribuir para a segurança no mar através de denúncias. Os telefones são: (13) 3221-3456 e (13) 3221-3459. Há ainda a opção do 185 (emergências náuticas).

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 30/01/2021

### DEPUTADA QUER TRANSFORMAR ÁREAS DA UNIÃO EM ESTACIONAMENTOS DE CAMINHÕES DO PORTO DE SANTOS

Rosana Valle pediu reunião com SPU e autoridade portuárias para equalizar problema que afeta mais de 3 mil profissionais por dia

Por [ATribuna.com.br](http://ATribuna.com.br)



[https://www.tribuna.com.br/image/conten tid/policy:1.4327:1543053553/Caminh-o-Acucar-Porto-Santos.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=39513f6&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/conten tid/policy:1.4327:1543053553/Caminh-o-Acucar-Porto-Santos.JPG?f=2x1&$p$f=39513f6&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

*Espaços ociosos próximos ao Porto podem ser transformados em estacionamentos para caminhões (Carlos Nogueira / AT)*

Transformar áreas ociosas do governo Federal em estacionamento para caminhões com destino ao cais santista.

A pauta será defendida pela deputada federal Rosana Valle (PSB/SP), que solicitou reunião com os técnicos do Serviço de Patrimônio da União (SPU) e com a Santos Port Authority (SPA).

A medida é apontada como solução de um antigo e crônico problema nos terminais portuários, que afeta mais de 3 mil caminhoneiros que carregam e descarregam todos os dias no Porto de Santos sem a menor infraestrutura. Pela proposta, áreas pertencentes à União serão destinadas na criação de estacionamento, sanitários e refeitório para os caminhoneiros.

“É preciso olhar para esta categoria que está sofrendo muito por falta de apoio e infraestrutura. Não dá mais para aceitar que o maior porto da América do Sul não ofereça estrutura mínima de estacionamento para aqueles que transportam as riquezas do País para os mercados mundiais”, afirmou a parlamentar, que fará a reunião na primeira semana de fevereiro.

A deputada identificou três áreas, sendo duas ao longo da margem direita e, outra, um pouco mais afastada, que têm condições de serem aproveitadas para dar mais condições aos que trabalham com caminhões.

“O que vemos hoje são os caminhões parados ao longo da Avenida Portuária, a Avenida Governador Márcio Covas (Portuária), de forma improvisada, com os caminhoneiros esperando horas e até dias para descarregar ou carregar seus veículos. São trabalhadores que não contam com as mínimas condições de higiene e segurança”, ressaltou a deputada.

A parlamentar já iniciou conversas a respeito com a Autoridade Portuária, a Santos Port Authority (SPA), e com os dirigentes do Serviço de Patrimônio da União (SPU) na região. “Tanto a SPA como o SPU demonstraram interesse e concordaram em buscar uma solução e a definição de uma área para o estacionamento dos caminhoneiros que atuam no Porto de Santos”.

“A atuação do Patrimônio da União será essencial para solucionar esta causa justa e humanitária. É uma questão de respeito e segurança para uma categoria que carrega diariamente as riquezas produzidas no Brasil”, concluiu Rosana.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 30/01/2021

### DOCAS DO RIO DE JANEIRO TEM FATURAMENTO RECORDE

Em 2020, a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) registrou um faturamento de R\$639,1 milhões

*Da Redação*



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.140591:1612008989/Porto-do-Rio-de-Janeiro.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=40884bf&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.140591:1612008989/Porto-do-Rio-de-Janeiro.jpg?f=2x1&$p$f=40884bf&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

**Complexos da CDRJ operaram 54 milhões de toneladas (Tânia Rego/Agência Brasil)**

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) registrou, no ano passado, um faturamento de R\$ 639,1 milhões, valor recorde na história da empresa portuária. A cifra é 30% maior do que a obtida em 2019. Para 2021, a receita total estimada é de R\$ 742 milhões, uma previsão 18% superior a 2020.

Autoridade Portuária responsável pelos complexos do Rio de Janeiro, de Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, a CDRJ também contabilizou 54,765 milhões de toneladas de cargas movimentadas, alta de 8,6% em relação a 2019.

Os dados constam do balanço anual de 2020 da companhia, divulgado na última quinta-feira. No mesmo dia, também foi anunciado o Plano de Negócios para o triênio 2021-2023.

Segundo o diretor de Relações com o Mercado e Planejamento da Docas do Rio, Jean Paulo Castro e Silva, o desempenho de 2020 representa a maior variação anual do período 2015-2020, tanto na movimentação de cargas quanto no faturamento.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*

*Data : 30/01/2021*

### ENTIDADES EMPRESARIAIS PORTUÁRIAS ARTICULAM REUNIÕES COM LIDERANÇAS DA CASA PARA DEFENDER PROJETO DE LEI

*Da Redação Fernanda Balbino*



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.140584:1612006026/Alianca-Navio.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=e5de76e&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.140584:1612006026/Alianca-Navio.JPG?f=2x1&$p$f=e5de76e&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

**Programa BR do Mar, do Governo Federal, incentivará a navegação de cabotagem (Carlos Nogueira/AT)**

O Senado vai começar a discutir o projeto de lei que institui o programa BR do Mar, de incentivo à cabotagem, a partir da segunda semana do próximo mês, após a eleição da presidência da Casa e a composição da mesa diretora. Mas não há prazo para que o assunto seja pautado. Em paralelo, entidades que compõem a coalizão de apoio à cabotagem buscam se reunir com o relator da matéria, o senador Nelsinho Trad (PSD-MS), para demonstrar a importância do tema.

O Projeto de Lei nº 4.199/ 2020, aprovado pela Câmara dos Deputados, institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, a BR do Mar. Agora, o texto precisa ser apreciado pelos senadores e, depois, segue para a sanção do presidente Jair Bolsonaro.

Trad é o relator da matéria desde dezembro do ano passado, quando o projeto deixou a Câmara dos Deputados para análise no Senado. Ele é médico e não tem grande proximidade com o setor

portuário. Mas, por ser do Mato Grosso do Sul, é ligado ao agronegócio, que pode ser um dos beneficiados pela expansão da cabotagem.

“Ele é envolvido com a área de logística por causa do agronegócio, que percebeu há algum tempo que o negócio deles depende da logística. Estão atuando forte nessa área”, destacou o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino.

Segundo o executivo, a iniciativa privada aguarda a marcação de uma reunião com o relator. Em paralelo, a coalizão de entidades portuárias já recorreu aos representantes de partidos da casa.

“Elaboramos ofício para todas as lideranças no Senado. Salientamos a importância de votar (o texto) com urgência, tendo em vista o Reporto (Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária)”, destacou Aquino.

O Reporto é um programa de benefícios fiscais criado para incentivar o investimento em modernização e na ampliação do setor portuário. Ele perdeu a validade em 31 de dezembro, mas um artigo do PL nº 4.199/ 2020 prorroga o regime por mais um ano.

O problema é que o texto precisa ser apreciado rapidamente no Senado, já que corre com urgência constitucional. Isto significa que o tempo entre o protocolo do projeto e a sua votação deve ser de 45 dias. Caso contrário, ele tranca a pauta do Senado.

Segundo Aquino, desde quando o texto deu entrada no Senado, já foram contados nove dias – neste prazo, o recesso não é levado em conta. “A partir do dia 3, recomeça a contagem dos 45 dias e três emendas já foram protocoladas. Agora, elas deverão ser analisadas pelo relator”, explicou o presidente da Fenop.

De acordo com Sérgio Aquino, caso haja alguma alteração no texto durante as discussões no Senado, ele volta à Câmara. Se as mudanças não forem avaliadas, a pauta voltará a ser travada pelo projeto.

Procurado, o Ministério da Infraestrutura informou que, considerando já ter ocorrido um amplo debate sobre o tema na Câmara e a importância do desenvolvimento da cabotagem para a logística nacional, a perspectiva é boa. “Acreditamos que o Senado dará a celeridade necessária à tramitação da matéria”, informou a pasta.

Durante sua participação no Webinar Porto & Mar 2021 realizado nesta quinta-feira (28), o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, afirmou que o texto deve ser aprovado no Senado e o programa BR do Mar, instituído neste semestre.

O vídeo do webinar, realizado pelo Grupo Tribuna e transmitido em suas redes sociais, está disponível no canal do jornal A Tribuna no Youtube e na página do grupo no Facebook.

### **Projeto de Lei**

O Projeto de Lei nº 4.199/2020, que institui o programa BR do Mar e já foi aprovado na Câmara, prevê que as empresas poderão afretar embarcações a casco nu, o que significa alugar um navio vazio para uso na navegação costeira.

A matéria também libera progressivamente o uso de navios estrangeiros entre portos brasileiros, mesmo que os cargueiros tenham sido construídos fora do País. O texto ampliou de três para quatro anos o tempo de transição para o afretamento de navios estrangeiros. E após um ano de vigência da lei, as empresas poderão afretar duas em

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*  
*Data : 30/01/2021*



### FREDERICO BUSSINGER: ANP X ANTAQ: RISCOS AO ABASTECIMENTO? À LOGÍSTICA?

Os argumentos utilizados, pró e contra, são similares e conhecidos dos clássicos debates do mundo portuário

*Por Frederico Bussinger*



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.140478:1611945208/Coluna-Porto-Mar-Arte-Illustrac-o-Padron.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=087a88d&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.140478:1611945208/Coluna-Porto-Mar-Arte-Illustrac-o-Padron.jpg?f=2x1&$p$f=087a88d&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

*Frederico Bussinger: ANP X Antaq: riscos ao abastecimento? À logística? (Ilustração: Padron)*

*“Duas cabeças pensam melhor que uma, se ambas estiverem no mesmo propósito” – Kabral Araújo.*

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realizou (9/jun/20) audiência pública (adiada) para arrendamento de dois terminais de granéis líquidos no Porto de Santos: STS-08 e STS-08A – hoje o terminal da Petrobras. A seguir aprovou os editais.

Pouco depois, a Agência Nacional do Petróleo (ANP) retomou processo, interrompido, visando rever a Portaria ANP nº 251/2000: “Regulamentação do acesso não discriminatório, por terceiros interessados, aos terminais aquaviários, existentes ou a serem construídos, para movimentação de petróleo e derivados, derivados de gás natural e biocombustíveis”. O § 1º da minuta esclarece que se aplica a terminais “situados dentro ou fora da área do porto organizado, quer oceânicos, marítimos, lacustres ou fluviais”.

A modelagem da Antaq prevê investimentos de cerca de R\$ 1,4 bilhão, navios até 60% maiores, capacidade plena de 12 Mt/ano e regras de transição: três etapas, com oito medidas, a começar por exigência de pranchas médias, MME (movimentação mínima exigida) e estabelecimento de “price-cap”. O PPI (Programa de Parceria de Investimentos) prevê leilões para este 1º trimestre.

A audiência pública da ANP acabou sendo realizada em 12/nov/20, tendo sido recebidas cerca de 30 contribuições, algumas delas bem densas e abrangendo diversos aspectos do modelo. Uma das principais questões a dividir opiniões é o tal do “acesso não discriminatório”, ou “livre acesso” (art. 3ºss). Os argumentos utilizados, pró e contra, são similares e conhecidos dos clássicos debates do mundo portuário, inclusive objeto de auditoria do Tribunal de Contas da União (TCU): terminais secos x molhados (incidentalmente, com norma sob audiência da Antaq até 3/fev próximo) e TUP (Terminal de Uso Privado) X arrendamento. Ou seja, riscos e/ou desincentivos aos investimentos (já feitos e a serem feitos), riscos de dumping, heteronomia competitiva e a sempre presente insegurança jurídica.

Em termos objetivos, o desenlace do processo de revisão da Portaria ANP nº 251/2000 pode impactar o modelo concebido pela Antaq para os terminais da Alemoa, incluindo sua equação econômico-financeira: p.ex, caso a Petrobras, não vitoriosa, resolva deslocar suas movimentações para o Porto de São Sebastião. Por outro lado, dependendo das regras que prosperarem, aventa-se a possibilidade de que haja “desequilíbrio na cadeia de suprimentos de combustíveis do Brasil, o que pode até comprometer o atendimento ao mercado brasileiro”.

Um potencial investidor estrangeiro certamente teria dificuldades de entender nossos mecanismos de planejamento e regulação. E, principalmente, nosso processo decisório. Na prática, é como se os terminais de granéis líquidos fossem um território independente no ambiente portuário; dentro ou fora dos portos organizados: eles regulados pela ANP, os demais pela Antaq; eles sob a égide do Ministério das Minas e Energia, os demais do Ministério da Infraestrutura.

É claro que se pode alegar, como justificativa dessa intrigante disfuncionalidade, a arquitetura organizacional de governos. Mas certamente foi procurando mitigá-las que a recente Lei das Agências (Lei nº 13.848/19) previu um capítulo inteiro (IV) para “articulação entre agências reguladoras”. Seu primeiro artigo (29) dispõe: “No exercício de suas competências definidas em lei, duas ou mais agências reguladoras poderão editar atos normativos conjuntos dispondo sobre matéria cuja disciplina envolva agentes econômicos sujeitos a mais de uma regulação setorial”.

Não é justamente o caso? Não caberia, sobre o tema, uma resolução conjunta Antaq-ANP? E, claro, antes dos leilões dos STS-08 e STS-08!

Previsibilidade e segurança jurídica precisam ir além de críticas, reivindicações ou discursos.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*

*Data : 29/01/2021*



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## **ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS**

### **ANTAQ REALIZARÁ CONSULTAS PÚBLICAS SOBRE DOIS ARRENDAMENTOS NO PORTO DE MACEIÓ**

Interessados poderão enviar as contribuições a partir de 8 de fevereiro

AANTAQ realizará, entre os dias 8 de fevereiro e 24 de março, duas consultas públicas para obter contribuições visando ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos voltados à realização de licitação referente ao arrendamento de instalações portuárias para movimentação e armazenagem de grãos líquidos, especialmente combustíveis, localizadas no Porto de Maceió. Trata-se das áreas denominadas MAC 11 e MAC 12. As referidas consultas públicas são as de Nº 1/2021 e de Nº2/2021.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos estarão disponíveis no seguinte endereço eletrônico: <https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/participacao-social/>.

As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 24 de março de 2021, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site <https://www.gov.br/antag/pt-br>, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

#### **Audiência Presencial**

Com o objetivo de fomentar a discussão e esclarecer eventuais dúvidas sobre os documentos jurídicos e técnicos, será realizada audiência pública presencial, na forma presencial ou telepresencial a depender das condições de saúde pública vigentes, em data, horário e local a serem definidos e comunicados oportunamente.

*Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ*

*Fone: (61) 2029-6520*

*FAX: (61) 2029-6517*

*E-mail: [asc@antag.gov.br](mailto:asc@antag.gov.br)*

*Data : 01/02/2021*



Fazendo o mundo mais ágil.

## **PORTAL PORTO GENTE**

### **ESPECIALISTA MEDIA DEBATE ENTRE PORTO DE SANTOS E PORTOGENTE**

*Editorial Portogente*

*O papel mais forte do porto é a geração de emprego e renda*

Só o tempo poderá dizer se um projeto para arrendamentos temporários é a prioridade hoje para o Porto de Santos, ainda, o principal porto do Brasil. Quando a mesma gestão fecha um terminal de contêineres em plena atividade e gera muitos desempregos. Portogente continua firme no seu propósito de defender um planejamento integrado de longo prazo, para evitar que soluções casuísticas atravessem o futuro.



[https://portogente.com.br/images/Dad\\_01FEV2021.jpg](https://portogente.com.br/images/Dad_01FEV2021.jpg)  
**Porto de Shenzhen, China.**

Fiel aos seus valores, como a imparcialidade, apartidarismo e espírito crítico, para que seu público elabore e destaque suas próprias opiniões, Portogente, como sempre, abriu espaço para o engenheiro Carlos Eduardo Bueno Magano manifestar seus argumentos contrários ao editorial do dia 28 de janeiro último, “Negócios com áreas atrapalham o futuro do Porto de Santos”.

Convém destacar que Magano é uma das grandes competências mundiais para realizar um projeto exitoso para o Porto de Santos. Seu denso currículo inclui uma vida profissional brilhante dedicada ao complexo portuário santista. Estivesse ele acertadamente na condução dessa reforma portuária, sem sombra de dúvida, o projeto em curso teria maior grandeza. E o Brasil poderia sonhar com patamares de portos asiáticos.

O porto é um potencial de desenvolvimento, cujo grau resulta da qualidade de projetos e gestão. Seu papel maior é dar produtividade máxima ao capital, no sentido amplo e abrangente à mão de obra. O baixo nível de investimento do governo em infraestrutura em proporção ao PIB reflete a baixa atração de investimentos privados. Falta planejamento para além da obsessão pelo curtíssimo prazo, atrelada aos interesses políticos míopes.

### **Menor da história**

#### **Evolução do investimento do governo central em proporção do PIB – em %**



[https://portogente.com.br/images/Quadro\\_dad\\_02FEV2021.jpg](https://portogente.com.br/images/Quadro_dad_02FEV2021.jpg)  
**1.jpg**

**Fonte: Observatório de Política Fiscal (Ibre/FGV – 2020 e 2021)**

Apesar dos argumentos e gráficos espelharem fluxos de menor impacto proporcional ao crescimento da movimentação do porto, pela modalidade de transporte e avanços tecnológicos, os espaços permanecem demarcados pelo passado longínquo. Utilizados sem projetos grandiosos e engenharia inovadora, ameaçam vidas e geram baixa produtividade do capital portuário.

Na sua missão de expor fatos, comentários e análises esclarecedoras sobre os assuntos relevantes da logística portuária, Portogente promove hoje, às 15h, o webinar Ferrovia Interna do Porto de Santos – FIPS.

**Fonte : Portal Porto Gente**

**Data : 01/02/2021**

**Data : 01/02/2021**



### DIÁRIO DO LITORAL - SP

## TERMINAIS EM GUARUJÁ MOVIMENTARAM 55 MILHÕES DE TONELADAS EM 2020

Número corresponde a 35% de toda a movimentação do complexo portuário da Baixada Santista, com arrecadação de R\$ 95 milhões

*Por Da Reportagem08h00*



[https://cdn.diariodolitoral.com.br/img/c/300/200/dn\\_arquivo/2021/01/porto-guaruja.jpg](https://cdn.diariodolitoral.com.br/img/c/300/200/dn_arquivo/2021/01/porto-guaruja.jpg)

*Prefeitura de Guarujá planeja ações para impulsionar ainda mais o setor*

**Foto: DIVULGAÇÃO**

Classificada como serviço essencial, a atividade portuária não parou durante a pandemia do novo coronavírus. Em um ano conturbado, que tinha tudo para afetar drasticamente o setor, a margem esquerda do complexo portuário da Baixada Santista, em Guarujá, movimentou

cerca de 55 milhões de toneladas em 2020, correspondendo a 35% da movimentação de todo o Porto – que completa 129 anos no próximo dia 2.

Segundo a Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Portuário (Sedep), foram arrecadados R\$ 95 milhões com serviços portuários, representando 65% de todo o Imposto Sobre Serviços (ISS) recolhido no Município, o que é motivo de comemoração. E a expectativa é que a marca seja superada neste ano.

O tributo é utilizado para suprir carências em diferentes segmentos da Administração, como, por exemplo, em obras de infraestrutura viária. "Essa taxa se tornou ainda mais importante frente às incertezas despontadas pela pandemia na esfera econômica", pontua o diretor municipal de Desenvolvimento Portuário e Logístico, Jairo de Almeida Lima Neto.

Na Cidade, há nove terminais portuários e 13 terminais retroportuários em plena operação. Segundo o diretor, os terminais de grãos (milho, soja, açúcar) e os contêineres foram o que mais movimentaram durante o último ano.

"Guarujá faz parte dessa história. Cerca de 3.500 empregos são gerados por meio das atividades portuárias. Por aqui também passa o Brasil, daí a nossa expectativa com a expansão do complexo. Temos espaços significativos que, dentro de um projeto conjunto entre a habitação e a iniciativa privada, vão melhorar a qualidade de vida de pessoas que vivem em condições subnormais", afirma o prefeito de Guarujá, Válter Suman.

### Expansão portuária

As obras de ampliação do cais da empresa Santos Brasil, maior operadora de contêineres da América Latina, vão potencializar a capacidade operacional do terminal. Serão mais 220 metros de cais agregados aos atuais 980 do Tecon e 310 metros do Terminal de Veículos (TEV). Com isso, a operadora poderá receber, simultaneamente, até três navios da nova geração Panamax, construídos com 366 de comprimento.

Outra etapa deste processo será efetivada após a Prefeitura firmar convênio com a Autoridade Portuária de Santos (APS), para viabilizar a remoção de aproximadamente 1.600 famílias que vivem



na Comunidade Prainha, em Vicente de Carvalho. Conforme consta no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto, esta área já está destinada para a expansão.

"Estamos com 70% do acordo definido, faltando alguns detalhes. As intervenções vão estimular significativamente a movimentação de carga geral no Município, o que afeta positivamente nossa arrecadação", conclui o diretor.

Desde o ano passado, a Prefeitura vem trabalhando na remoção das moradias. Pouco mais de 280 famílias, que estavam próximas a linha férrea, já foram removidas. A retirada aconteceu graças a uma parceria entre a MRS Logística e o Município, que agilizou a construção de moradias no Conjunto Habitacional Parque da Montanha, na Vila Edna.

### **Operações retroportuárias**

Nos planos da Administração também está a amplificação da operação nos terminais retroportuários. Uma área de 4,5 milhões de metros quadrados de propriedade privada, localizada em Vicente de Carvalho, foi mapeada para essa finalidade. Para sair do papel, a Prefeitura vai trabalhar na intermediação entre investidores e proprietários.

Novas oportunidades de emprego serão geradas com o retorno das atividades no terminal retroportuário S. Magalhães & Essemaga, que fica às margens da Rodovia Cônego Domênico Rangoni. A previsão é que as operações sejam iniciadas ainda este ano.

Com as instalações da Lechman Terminais, em 2019, mais de 110 colaboradores diretos foram admitidos. De acordo com o diretor da empresa, Altamir José Nahn Lechman, 91% dos funcionários são moradores locais. "Adotamos uma política de empregar quem mora em Guarujá. São 113 colaboradores diretos, fora os terceirizados e motoristas agregados", frisa.

O diretor comenta ainda que, ao contrário do que se esperava, as operações da empresa se mantiveram em nível regular no último ano. "Tivemos uma média de 9 mil contêineres movimentados por mês. Fechamos com 100 mil movimentações e esperamos que em 2021 aumentemos em 20 mil", finaliza.

Lechman celebra também a aquisição de uma área de 30 mil metros quadrados, que vai começar a operar em março. Com isso, a empresa terá 115 mil metros quadrados para executar suas atividades, possibilitando a oferta de novas vagas.

### **Avenida Perimetral**

A retomada da 2ª fase das obras da Avenida Perimetral está entre as prioridades da Administração. As intervenções vão melhorar o trânsito, segregando definitivamente o fluxo portuário do urbano. Estima-se que 3 mil caminhões circulem diariamente na Cidade.

O projeto, financiado pela APS, abrange a própria avenida, viadutos sobre a rodovia e a Avenida Santos Dumont; além de novas calçadas, passarelas para pedestres e ciclovia. De acordo com a Sedep, esta fase envolve, em sua totalidade, 30 mil metros quadrados de construção.

### **Pátio de caminhões**

Atualmente, o Município está em tratativas com a APS para atender uma antiga reivindicação de moradores que trabalham com transporte de carga, que é a criação de um estacionamento para caminhões. As negociações indicam que a APS disponibilize uma área que fica nas proximidades do Sítio Conceiçãozinha. "Em Guarujá, cidade e porto andam, cada vez mais, de mãos dadas. É nossa meta melhor cada vez mais essa relação", finaliza o prefeito Válter Suman.

*Fonte : Diário do Litoral - SP*

*Data : 01/02/2021*

## **NAVIO PROFESSOR WLADIMIR BESNARD DEVE VIRAR MUSEU**

Proposta já se encontra encaminhada pelas mãos da Santos Port Authority (SPA) e existe até um protocolo de intenções

Por **Carlos Ratton07h02**



[https://cdn.diariodolitoral.com.br/img/c/300/200/dn\\_arquivo/2021/01/navio1-717270.jpg](https://cdn.diariodolitoral.com.br/img/c/300/200/dn_arquivo/2021/01/navio1-717270.jpg)

*O objetivo é restaurar o navio e deslocá-lo para a região da Ponta da Praia, próximo ao Museu de Pesca.*

*Foto: DIVULGAÇÃO*

"Uma luz no final do túnel, ou melhor, do convés". Trocadilho à parte, parece que a ideia de tornar o velho navio Professor Wladimir Besnard em um museu flutuante deve vingar. Pelo menos, a proposta já se encontra encaminhada pelas mãos da Santos Port Authority (SPA) e existe até um protocolo de intenções em estudo

envolvendo a Prefeitura de Santos; no Governo do Estado, na Universidade de São Paulo (USP) e Instituto do Mar (Imar).

"O objetivo é restaurar o navio e deslocá-lo para a região da Ponta da Praia, próximo ao Museu da Pesca, transformado em museu marítimo, ficando aberto à visitação pública", ratificou em nota, a SPA, na última sexta-feira (29)

O navio Professor W. Besnard está inoperante e não tem condições de navegabilidade. Ele está atracado no Armazém Quatro por ser uma área sem operações portuárias e próxima do Armazém Oito, cedido à USP.

Atualmente a posse é da Organização Não Governamental (ONG) Instituto do Mar, que não tem recurso para restaurá-lo e mantê-lo. Em meados do ano passado, verificou-se situação de adernamento. Foi constatada a presença de grande quantidade de água na casa de máquinas, com risco de agravamento e naufrágio.

A SPA autou o Instituto do Mar (Imar), proprietário da embarcação, determinando a adoção de providências imediatas para garantia de condições seguras de fluabilidade da embarcação, bem como inspeção e fortalecimento da amarração.

Diante da declaração do Imar de que não tinha condições de executar as ações, a SPA realizou uma operação para retirada de água do interior da embarcação, que resultou na estabilização e afastamento do risco iminente de afundamento.

### **AMBIENTE**

A SPA afirma que se o navio afundar, haverá danos ao meio ambiente estuarino e à segurança à navegação do Porto de Santos. Além disso, a perda histórica do navio, de fabricação norueguesa, que foi um dos recursos utilizados pelo Brasil em operações na Antártica.

A SPA monitora constantemente as condições do navio e está avaliando as opções para que ele seja deslocado para manutenção e recuperação do casco, o que é necessário para evitar a repetição do problema de entrada de água.

Atualmente a SPA está em tratativas com a ONG Imar para adquirir a posse ao Governo do Estado, que ficará responsável pela gestão definitiva da embarcação.

O navio, de pesquisa oceanográfica da USP está desde 2015 (seis anos) encostado no Porto. Ele havia sido doado à Prefeitura de Ilhabela, que pretendia afundá-lo e transformá-lo em um recife artificial. No entanto, em 2019, Ilhabela decidiu transferi-lo para o Instituto, que não possui condições financeiras manter sua manutenção.

O navio é protagonista de um grande número de expedições e responsável direto por quase tudo que o Brasil sabe sobre seu território marinho. Porém, houve até uma proposta de desmontá-lo e vendê-lo como sucata.

O nome do navio é do cientista Wladimir Besnard, pioneiro da oceanografia brasileira e fundador do Instituto Oceanográfico da USP. Ele foi adaptado de um barco de pesca e, tecnicamente, seria inadequado para ser uma embarcação de pesquisa. No entanto, as primeiras equipes de pesquisa brasileiras chegaram nele à Antártica. Um grande incêndio, em 2008, o deixou inoperante.

Fonte : *Diário do Litoral - SP*

Data : 01/02/2021



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

### UM ANO ATÉ À DATA: AS MUDANÇAS E O QUE SE MANTEVE NOS 365 DIAS DA COVID NO TRANSPORTE MARÍTIMO

Informações: *Mundo Marítimo (1 de fevereiro de 2021)*



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/02/798-2-300x225.jpeg>

*Vacinação, Ano Novo Lunar, BCOs, NVOCCs, companhias de navegação, portos e navegações*

O especialista na indústria do transporte marítimo Jon Monroe na sua análise semanal, a que o MundoMaritimo teve acesso, inclui uma nota pessoal na sua entrega mais recente: “Hoje, exatamente um ano atrás, eu estava em Xangai e quando entrei em um Starbucks eles me pediram para usar uma máscara. Como muitas pessoas, eu estava em negação, não precisava de uma; mas logo cheguei à conclusão de que todos precisaríamos deles. Nesse

mesmo dia combinei com alguns amigos para sair para jantar e conversamos sobre se íamos ou não nos encontrar. Combinamos nos encontrar pessoalmente no distrito turístico de Xintiandi e fomos a um restaurante de comida ocidental. Tanto o setor quanto o restaurante estavam vazios, assim como o trem do metrô que peguei para viajar, vazio! Estamos falando de uma cidade com 31 milhões de habitantes, e não havia viva alma no trem. Mas esta é a China, um país onde as pessoas levam a sério as sugestões de suas autoridades. O início de uma época perigosa. As próximas 5 semanas serão a época mais perigosa deste ano, não apenas para a China, mas para o resto do mundo, enquanto os asiáticos se preparam para a migração mais volumosa para celebrar o Ano Novo Lunar. As preocupações não estarão em encher e despachar contêineres”, diz o analista.

E é que o 1T21 será marcado por dois fatores importantes: a força que arrasta o 4T20 e o que a migração do Ano Novo Lunar deixa como consequência das quarentenas subsequentes que inevitavelmente se seguirão após as famílias chinesas se reunirem para sua festa mais importante. Alguém pode se perguntar: como um festival popular na China nos afeta do outro lado do globo? Pois é, é o ponto de origem do efeito dominó que em breve vai gerar uma segunda onda, muito parecida com a experimentada no 1T20, quando o coronavírus nos pegou de surpresa no Ocidente ... pelo menos dessa vez estamos preparados.

#### Vacinas

Alguns mais organizados do que outros e, em termos percentuais, alguns mais avançados do que outros, mas quase todos os países iniciaram planos de vacinação para inocular sua população, priorizando o pessoal médico, idosos e trabalhadores essenciais entre os primeiros a receber anti-doses. -COVID. Uma das questões mais comentadas no setor de transporte marítimo e logística é

que os trabalhadores dessa área – de tripulantes a estivadores e motoristas terrestres – são considerados nesta categoria, já que em um contexto de confinamento da população, a Demanda por produtos substituiu a indústria de serviços. Os Estados Unidos, como comenta o analista, estão atrasados ??em seu plano de vacinação em cerca de 8 milhões de doses. Felizmente, os estados mais populosos começaram a observar ligeiros declínios nas infecções, o que é um bom presságio para o plano reajustado de 100 milhões de doses em 100 dias. Monroe reitera sua mensagem para todos: “Fique seguro, evite multidões, use uma máscara e lave as mãos .”

### **Ano Novo Lunar e COVID**

Ou ‘como uma decisão pessoal de um trabalhador na China tem seu impacto no Ocidente’. Já nesta semana, as autoridades chinesas decidiram se vão ficar onde estão ou se vão para outra cidade para se reunir com suas famílias e, de acordo com o relatório Monroe, a maioria dos caminhoneiros optou por retornar às suas cidades natais para comemorar a chegada do ano do boi. A mobilização de pessoas não é menor: quase 3 bilhões em poucas semanas, considerando que as celebrações incluem 7 dias de festa mais o tempo antes e depois das festividades ... e as quarentenas de 14 dias para os viajantes. Tudo isso é tempo de caminhões estacionados, fábricas fechadas, contêineres parados e sem embarques, somando-se à situação crítica de estagnação de contêineres principalmente entre os portos dos Estados Unidos e da China.

### **BCOs, NVOCCs e empresas de transporte**

As tarifas são desiguais em rotas diferentes, Monroe nos diz. Na rota Ásia-Europa, eles estão tendendo para baixo, enquanto na rota Transpacífico eles estão aumentando. Portanto, a questão gira em torno de se os Beneficiários de Carga (BCOs) preferirão os NVOCCs para lidar com sua carga em vez de contratos ‘tradicionais’ com companhias de navegação. Uma das questões que Monroe avalia como fundamental para uma tomada de decisão desse tipo é que durante 2021 os BCOs estariam mais preocupados em obter consistência e sustentação do serviço em relação a tarifas baratas, principalmente considerando que o modelo de importação está passando por uma mudança, com foco mais em compras impulsionadas por e-commerce em vez da sazonalidade tradicional. A todo esse contexto se soma a escassez de contêineres disponíveis para carga, preso na estagnação terrestre e portuária de uma cadeia logística completamente paralisada. Um exemplo disso é o caso Los Angeles-Long Beach LA-LB, onde o nó costeiro da Califórnia é um dos mais afetados pela obstrução de contêineres, o que forçou muitos BCOs a buscar transportes alternativos e desembarques para seus produtos adicionando mais NVOCCs para suas operações para maior fluidez na realocação. Mas, as empresas de navegação não estão apenas perdendo espaço com os BCOs de pequeno e médio porte por causa de uma questão de fluidez no serviço, mas porque as altas taxas cobradas dos BCOs no pico da demanda em 2020 estavam bem acima dos acordos de contratos e do produto dessa jogada é que agora eles estão perdendo esses clientes.

Por sua vez, os NVOCCs estão capitalizando nessa incompatibilidade sempre que podem. Pelo menos suas taxas são estáveis, embora altas: US \$ 6.500 para a costa oeste e US \$ 7.700 para a costa leste por contêiner High Cube de 40 pés, prêmio incluído. Apesar das taxas elevadas, esse não é o problema mais grave, o que importa é a movimentação dos produtos e para isso são necessários contentores e face à escassez de caixas, a única alternativa é o transporte aéreo, que face aos fretes marítimos actuais equiparam-se ao frete aéreo, que passou a contar com um maior número de aeronaves disponíveis para transporte, após a diminuição do tráfego de passageiros forçar a reconversão de aeronaves. Além disso, Monroe ressalta a importância de conhecer as condições das taxas de garantia de espaço nos navios porta-contêineres.

No que diz respeito às companhias marítimas, os serviços expresso perderam a sua velocidade característica face a atrasos nos portos que variam de 7 a 10 dias no mínimo! A título de exemplo, o bay LA-LB tem um congestionamento de aproximadamente 40 navios esperando para fazer escala no porto soma-se a isso o atraso no desembarque e o conseqüente transporte terrestre.

### **Portas e navegações canceladas**

Parece que a raiz de todos os problemas está nos portos, principalmente os chineses que representam 75% dos 20 maiores do mundo. Há um aumento na taxa de rolagem, onde 40% -50% dos contêineres programados para um navio não estão sendo carregados nas embarcações



correspondentes, sendo mantidos no porto para o navio da semana seguinte que, por sua vez, já vem com um atraso. Soma-se a essa falta de coordenação intencional a escassez de estivadores infectados com COVID, congestionamento de contêineres nos terminais, falta de capacidade de caminhões e armazéns cheios. Entretanto, pela primeira vez não há cancelamentos de navegação mas, pelo contrário, um aumento das mesmas, o que aumenta o problema de congestionamento portuário.

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

**Data : 01/02/2021**

## COVID-19: AS PEQUENAS MUDANÇAS QUE CAUSARAM GRANDES EFEITOS NO TRANSPORTE DE CONTÊINERES

**Informações: Mundo Marítimo (1 de fevereiro de 2021 )**



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/02/798-1-768x576.jpeg>

**É necessário pensar mais em resiliência do que em eficiência**

O pesquisador e escritor David Dodwell referiu-se em uma coluna de opinião publicada no South China Morning Post sobre os efeitos que a pandemia teve no transporte de contêineres. Ele classifica o Covid-19 como um evento de baixa probabilidade e alto impacto “que nunca deveria ter sido visto como tal, porque a certeza das pandemias é reconhecida há décadas”.

Dodwell argumenta que existem poucos exemplos melhores do “efeito borboleta”, que postula que pequenos eventos podem ter um impacto “não linear” surpreendentemente grande em sistemas complexos. E que a menor variação nas influências pode mudar muito os resultados.

O transporte marítimo não difere do anterior. Quando os pequenos fabricantes de componentes eletrônicos da Coreia do Sul, por exemplo, foram forçados a fechar, as cadeias de suprimentos congelaram, paralisando fabricantes de automóveis e grandes grupos globais de eletrônicos.

Quando as fronteiras foram fechadas para os trabalhadores agrícolas migrantes, os agricultores viram as safras não colhidas apodrecendo nos campos. E quando as mineradoras de minério de ferro ou cobre foram forçadas a interromper as operações, as fábricas na China e em outros países foram pressionadas pela escassez que elevou os preços das matérias-primas em todo o mundo.

O mesmo vale para contêineres. “Sempre houve um problema de desequilíbrio nos fluxos comerciais entre a Ásia (o principal ponto de partida) e a Europa e os Estados Unidos (onde a maioria dos consumidores está localizada). A pandemia Covid-19 simplesmente injetou esteróides”, disse o escritor.

No início da pandemia, contêineres totalmente carregados da Ásia ficaram presos na Europa quando fábricas e lojas fecharam. À medida que os fechamentos alcançavam os portos e as companhias de navegação cancelavam as viagens, o problema piorava progressivamente.

Os prazos de entrega nos portos passaram dos normais 40 dias para cerca de 100 dias e o desafio de levar contêineres vazios à Ásia para reabastecê-los piorou. O Drewry World Container Index mostrou que o custo de um contêiner de 1 FEU aumentou de cerca de US \$ 1.800 há um ano para US \$ 4.800 no final de dezembro.

As rotas europeias foram as mais afetadas. O custo de um contêiner de Xangai a Rotterdam passou de US \$ 1.800 para US \$ 8.900 no mesmo período, com efeitos devastadores para os exportadores.

“Espera-se que o fechamento das fábricas chinesas por ocasião do feriado do Ano Novo Lunar iminente dê espaço para que mais contêineres sejam trazidos da Europa. Mas quem sabe quais desafios esses flaps de asa de borboleta trarão nos próximos meses.” Dodwell adicionado.

Ele também postulou que as interrupções na cadeia de suprimentos do ano pandêmico passado terão, sem dúvida, efeitos profundos e possivelmente de longo prazo. “Cadeias de suprimentos longas e complexas serão encurtadas e simplificadas. Coisas que podem ser feitas localmente, serão feitas localmente”, disse ele.

Além disso, ele disse que mais atenção prática será dada à força e segurança dos suprimentos essenciais. “Hoje é uma história de instabilidade e imprevisibilidade (...) trata-se de como pequenas mudanças podem ter grandes efeitos e a necessidade de pensar mais em resiliência do que em eficiência”, finalizou.

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

*Data : 01/02/2021*

### **PORTOS RS PROMOVE PRIMEIRA ATIVIDADE DE FORMAÇÃO DA AGENDA AMBIENTAL INSTITUCIONAL EM PARCERIA COM O MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA NESTA SEXTA-FEIRA**

*Informações: Portos RS (1 de fevereiro de 2021 )*

Nesta sexta-feira, 29, aconteceu de forma online a primeira atividade de formação da Agenda Ambiental Institucional da Portos RS. O tema escolhido para discussão foi ?As diretrizes e o planejamento estratégico do Minfra para a sustentabilidade portuária no Brasil? apresentado pelo Coordenador da Subsecretaria de Sustentabilidade do Ministério da Infraestrutura (SGAD/MINFRA), Rodrigo Godoi.

A atividade contou com a presença de mais de 40 participante de vários órgãos e empresas atuantes na estrutura portuária do Porto do Rio Grande, como o IBAMA, empresas operadoras de carga, gestores ambientais, Armadores, Terminais, Estaleiros e consultorias. A formação foi aberta pelo Superintendente dos Portos do Rio Grande do Sul, Fernando Estima, e pelo Diretor de Qualidade, Saúde, Meio Ambiente e Segurança da autarquia, Henrique Ilha.

Durante a apresentação o gestor Rodrigo Godoi relatou como a equipe do Ministério da Infraestrutura vem desenvolvendo suas atividades pensando sempre na sustentabilidade nos portos brasileiros. Ele reforçou em suas explanações a necessidade do trabalho conjunto e integrado entre os órgãos gestores dos portos, das autarquias responsáveis pela fiscalização e pelas autoridades do poder executivo junto à iniciativa privada que opera na área.

Seguindo a Agenda Ambiental Institucional da Portos RS, elaborada pela Diretoria de Qualidade, Saúde, Meio Ambiente e Segurança, estão previstas ao todo um total de 12 formações em formato semelhante nos próximos meses, atividades previstas no Plano de Formação e Capacitação em Gestão Ambiental Portuária.

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

*Data : 01/02/2021*

### **PORTO DE LISBOA LIDERA CARGA AGROALIMENTAR: MOVIMENTAÇÃO DE SOJA ATINGE UM MILHÃO DE TONELADAS**

*Informações: Portos de Portugal (1 de fevereiro de 2021 )*

O Porto de Lisboa registou em 2020 um total de 4.656.555 toneladas (3.496.261 em descarga e 1.169.294 em carga) na movimentação de Granéis Sólidos, destacando-se entre estes os produtos destinados à produção agroalimentar, posicionando Lisboa como o porto nacional líder neste segmento.

Lídia Sequeira (na foto), Presidente do Porto de Lisboa, afirma que “durante a pandemia, este desempenho na movimentação de granéis sólidos, com impacto decisivo no abastecimento alimentar

dos portugueses, revela a importância estratégica do Porto de Lisboa e a sua liderança no panorama dos portos nacionais no setor agroalimentar.”

Não obstante a ligeira quebra de 5% nos Granéis Sólidos, face ao período homólogo de 2019, algumas tipologias de granéis, no setor agroalimentar, como a cevada, o malte e a soja cresceram significativamente, com esta última a atingir valores nunca atingidos nos últimos 10 anos.

- O tráfego de Soja, à importação, verificou um incremento de 10% face a 2019, sendo o quinto melhor registo dos últimos 21 anos e o melhor da última década. A soja é importada, na sua maioria dos Brasil e Estados Unidos e tem como destino a utilização em óleo de soja para alimentação humana, farinhas e bagaços para rações de animais e produção de Biodiesel, em duas instalações localizadas no porto de Lisboa em Palença e em Alhandra.

- Destacam-se igualmente as boas prestações, na importação, na movimentação de Cevada (+33%) e, na exportação, de Malte (+125%) sendo a Cevada utilizada, na fabricação da cerveja e ainda utilizada em alimentação animal como forragem, enquanto o Malte tem como principal destino a fábrica da Central de Cervejas na Nigéria. A Cevada tem o Reino Unido e França como os países de origem.

- Em 2020 a Colza registrou igualmente um crescimento de +19% face a 2019. As principais utilizações de Colza são para produção de biodiesel e de rações animais, tendo a mesma como país de origem a Ucrânia.

- O Clínquer, usado para obter cimento, foi outro dos produtos que, no segmento dos Granéis Sólidos, e na exportação, registou uma evolução positiva de +22%, sendo os seus principais destinos a Colômbia e países da costa ocidental africana.

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

*Data : 01/02/2021*

## **CHINA REALIZARÁ EXERCÍCIOS MILITARES NO MAR DA CHINA MERIDIONAL NESTA SEMANA**

*Informações: Poder Naval (1 de fevereiro de 2021)*

A China deve realizar exercícios militares nas disputadas águas do Mar da China Meridional esta semana.

Os exercícios estão previstos para acontecer nas águas do Golfo de Tonkin entre 27 e 30 de janeiro. A informação é baseada em detalhes de um aviso emitido pela Administração de Segurança Marítima da China (MSA).

O aviso buscava suspender a entrada em uma parte das águas do Golfo de Tonkin, a oeste da península de Leizhou, no sudoeste da China, informou a Reuters.

No entanto, não divulgou detalhes exatos sobre quando os exercícios seriam realizados e nem sua escala.

As últimas notícias chegam poucos dias após o Theodore Roosevelt Carrier Strike Group (TRCSG) da Marinha dos Estados Unidos realizar operações de rotina nas águas disputadas.

De acordo com os militares dos EUA, o USS Theodore Roosevelt entrou no Mar da China Meridional através do Canal de Bashi em 23 de janeiro para promover a “liberdade dos mares”.

Além disso, aeronaves de reconhecimento e aeronaves de alerta antecipado dos EUA também voaram perto da região de Taiwan.

Durante uma coletiva de imprensa regular em 25 de janeiro, o porta-voz do Ministério das Relações Exteriores da China, Zhao Lijian, foi solicitado a responder sobre a entrada do porta-aviões no Mar do Sul da China.

Lijian disse que “não é bom para a paz e estabilidade regional os Estados Unidos enviarem frequentemente navios e aeronaves militares ao Mar do Sul da China para exibir músculos”.

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

*Data : 01/02/2021*



## O MARANHENSE - MA

### EMAP CELEBRA 20 ANOS E DEVE FECHAR JANEIRO COM CRESCIMENTO DE 21% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

A Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), gestora do Porto do Itaqui, completa 20 anos nesta segunda-feira, 1º de fevereiro, e celebra a data compartilhando resultados que vêm tornando-a cada vez mais uma referência em gestão portuária no país.

“É uma honra fazer parte da história da EMAP e contribuir com os resultados que estamos construindo juntos, nossa equipe e todos os parceiros, sob a liderança do governador Flávio Dino. Vamos guardar as comemorações e os abraços para um momento mais seguro”, afirma o presidente da EMAP, Ted Lago.

O dia do aniversário da empresa marca o fechamento da movimentação de janeiro no Porto do Itaqui, que registra um total de 1,4 milhão de toneladas de cargas movimentadas, volume 16% maior do que foi registrado no mesmo período de 2020 e 24% acima do planejado.

As cargas de grãos líquidos devem fechar o mês com mais de 700 mil toneladas movimentadas, uma alta de 12% sobre janeiro passado e de 35% em relação ao planejado para o período. Também houve crescimento nas operações com celulose (40%), fertilizante (34%), trigo e carga geral (23% cada). A movimentação de contêineres subiu 50% em relação a janeiro de 2020, ano em que foi retomada a linha regular, com escala semanal.

“Nos próximos meses o volume de cargas no Porto do Itaqui deve ficar ainda mais robusto, com o início do escoamento da produção de grãos, a partir de março. Nos preparamos para a super safra, com três berços dedicados, dois operados pelo Tegram e outro pela VLI”, informa Ted Lago.

A nova safra deve superar a marca de 2020, com mais de 260 milhões de toneladas, de acordo com o Levantamento Sistemático da Produção Agrícola (LSPA), divulgado neste mês pelo IBGE. Caso esse número se confirme, este será um novo recorde na série histórica iniciada em 1975, com crescimento de 2,5% sobre o ano passado. A estimativa final para a produção de cereais, leguminosas e oleaginosas de 2020 é de 254,1 milhões de toneladas.

Para a soja, a estimativa inicial do IBGE neste ano é de 129,7 milhões de toneladas, um aumento da produção em 6,8% sobre o que foi colhido no ano passado.

#### Referência

Em 2020, a EMAP conquistou o selo da Norma ISO 27.001, da Segurança da Informação, alcançando tripla certificação ISO: com os selos ISO 9.001 e 14.001, que conferem, respectivamente, a excelência na gestão da qualidade e do meio ambiente, obtidos anteriormente.

Também no último ano, a EMAP foi reconhecida no Prêmio Portos + Brasil, instituído pelo Ministério da Infraestrutura (MInfra), que coloca o Itaqui no top 3 dos portos brasileiros, em IGAP (Índice de Gestão das Autoridades Portuárias) e Execução dos Investimentos Planejados. O porto público do Maranhão também integra o top 3 no ranking de desempenho ambiental da ANTAQ.

Esse trabalho de gestão vem sendo reconhecido por outros portos e empresas públicas e privadas que, ao longo do ano que passou, buscaram informações, principalmente, sobre planejamento estratégico e gestão portuária, compliance, gestão ambiental, saúde e segurança do trabalho.

Em ações de benchmarking – compartilhamento de melhores práticas – a EMAP recebeu equipes dos portos do Espírito Santo, Paraná, Bahia e Pernambuco, e também da Secretaria da Fazenda do Estado, das empresas CAEMA (Companhia de Saneamento Ambiental do Maranhão), EMSERH (Empresa Maranhense de Serviços Hospitalares), Maranhão Parcerias e EPL – Empresa de Planejamento e Logística, com sede em Brasília.

“É um prazer para nós esse intercâmbio, aprendemos muito e estamos sempre de portas abertas para compartilhar nossas boas práticas de gestão e governança com parceiros tanto do setor público quanto da iniciativa privada”, diz Ted Lago. “O benchmarking é uma excelente forma de fazer circular o conhecimento, levando ganho a todos os envolvidos”, destaca gerente de Compliance da EMAP, Rodrigo Desterro.

A EMAP integra diversos fóruns locais e nacionais de estudo e relacionamento profissional, a exemplo da ABEPH, Pacto Global das Nações Unidas, Hub de Inovação do MA, Comitê de responsabilidade Social da área Itaqui Bacanga, grupos de profissionais de comunicação e recursos humanos dos portos públicos, proteção de dados, dentre outros.

*Fonte : O Maranhense - MA*

*Data : 01/02/2021*

## ISTOÉ Dinheiro

### ISTOÉ - DINHEIRO

#### PMI INDUSTRIAL DO BRASIL DESACELERA A 56,5 PONTOS EM JANEIRO, APÓS 61,5 DEZEMBRO

O Índice de Gentes de Compras (PMI, na sigla em inglês) do setor industrial do Brasil desacelerou em janeiro (56,5 pontos) na comparação com dezembro (61,5 pontos), informou nesta segunda-feira, 1, a IHS Markit. Apesar da redução, a leitura acima de 50 ainda indica expansão em relação ao mês anterior.

A IHS Markit afirmou, em relatório, que “o volume de novos pedidos e a produção aumentaram a taxas acentuadas, embora as mais fracas desde meados de 2020, ao passo que o crescimento das vendas internacionais estagnou”. A desaceleração no índice ocorre mês a mês desde outubro de 2020, e o dado de janeiro atingiu o ponto mais baixo desde junho. Segundo a IHS Markit, “evidências sugerem que o crescimento foi contido por restrições à capacidade, escassez de matéria-prima e a crise da covid-19”.

O índice de novos pedidos, de maior peso no PMI, continuou no terreno da expansão, “mas as empresas indicaram crescimento mais fraco nas vendas nos últimos meses”. “Embora algumas empresas tenham vinculado um aumento no volume de novos pedidos ao fato de clientes terem antecipado compras por conta de anúncios de faturas altas nos preços, outras sugeriram que o crescimento foi contido pela pandemia e uma demanda mais fraca pelos produtos”, diz a nota.

Depois de quatro meses de expansão, o índice de novos pedidos para exportação ficou estagnado em relação a dezembro de 2020, sendo que o segmento de bens de produção foi o único a crescer.

Os estoques de compras diminuíram em janeiro, e os prazos médios de entrega subiram em ritmo inédito desde antes de agosto.

De acordo com a IHS Markit, os fabricantes brasileiros ainda mantêm “uma visão otimista de que a produção expandirá nos próximos 12 meses”, sentimento baseado na confiança com a vacinação contra a covid-19, no lançamento de novos produtos e esforços de marketing.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 01/02/2021*

### **PROJEÇÃO PARA SELIC NO FIM DE 2021 PERMANECE EM 3,50%, AFIRMA FOCUS**

Os economistas do mercado financeiro mantiveram suas projeções para a Selic (a taxa básica da economia) no fim de 2021. O Relatório de Mercado Focus trouxe nesta segunda-feira que a mediana das previsões para a Selic neste ano seguiu em 3,50% ao ano. Há um mês, estava em 3,00%.

No caso de 2022, a projeção permaneceu em 5,00% ao ano, ante 4,50% de mês antes. Para 2023, seguiu em 6,00%, mesmo patamar de quatro semanas atrás. Para 2024, permaneceu em 6,00%, igual a um mês atrás.

Em janeiro, ao manter a Selic em 2,00% ao ano, o Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central preparou o terreno para possível elevação dos juros em 2021. Isso porque a instituição deu fim ao chamado “forward guidance” (ou prescrição futura, na tradução do inglês).

Adotado em agosto de 2020, o “forward guidance” era uma indicação técnica do BC de que não pretendia elevar os juros se a inflação seguisse sob controle e o risco fiscal não se alterasse. O problema é que, nos últimos meses, a inflação ao consumidor está mais salgada, puxada por aumentos de preços em itens como alimentos e energia.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 01/02/2021*

### **EXTERIOR POSITIVO E EXPECTATIVA DE AVANÇO EM REFORMAS NO BRASIL ANIMAM IBOVESPA**

A melhora nos mercados internacionais e a expectativa com a eleição para o comando do Congresso brasileiro devem possibilitar alta do Ibovespa, após as perdas de 3,32% em janeiro. O bom humor externo mais uma vez é puxado por movimentos especulativos de investidores de varejo, no caso agora envolvendo a prata. No Brasil, a possibilidade de vitória dos candidatos apoiados pelo governo na Câmara e no Senado anima, pois há o entendimento no mercado de que os vencedores destravarão a pauta econômica. Arthur Lira (PP-AL) e Rodrigo Pacheco (DEM-MG) têm o apoio do presidente Jair Bolsonaro na eleição para Câmara e Senado, respectivamente.

A definição no Congresso pode trazer um pouco de calma, mas sem afastar a volatilidade, observa André Szasz, gestor de renda variável da Grimper Capital. “Se todo mundo debandar para o lado do Lira, podemos ter um janela aberta para reformas, mas não deve ser nada fantástico. Porém, qualquer medida mínima que avance e com o cenário externo favorável, deve ser bom para o País, para a Bolsa”, avalia.

A possível vitória dos candidatos governistas tende a ser comemorada com mais discrição pela área econômica, alerta o economista Silvio Campos Neto, sócio da Tendências Consultoria. “As pressões para a retomada do auxílio e flexibilização do teto devem crescer, o que sempre traz preocupação aos mercados”, cita em nota.

A alta nos mercados de ações do exterior supera 1% em sua maioria, depois da forte volatilidade da semana passada, provocada por movimentos especulativos e pelo avanço da pandemia de covid-19. O Ibovespa futuro também vai nessa toada esta manhã, que ainda tem amparo da elevação firme do petróleo em Nova York e em Londres, apesar do recuo 0,93% do minério de ferro negociado no porto chinês de Qingdao.

Na China, novos indicadores de atividade informados entre ontem e hoje vieram mais fracos do que o esperado, por causa de novas medidas de restrição social no país para conter o coronavírus. Além disso, há o temor de que o feriado chinês este mês, do Ano Novo Lunar, prejudique a demanda.

Às 10h50, o Ibovespa subia 1,80%, aos 117.152,61 pontos, após cair 3,21% na sexta-feira, aos 115.067,55 pontos.

Apesar desse risco, Szasz acredita que o cenário para as commodities deve continuar positivo, o que também tende a ser benéfico para o Ibovespa. “Só se houver um avanço expressivo nas cotações internacionais do petróleo e, com isso, ter aumento nos preços dos combustíveis no Brasil e um repasse rápido no momento em que a inflação já está acelerando, gerando novas pressões dos caminhoneiros”, afirma.

A despeito das promessas de algumas associações da categoria de parar o Brasil hoje, o movimento é pontual em estradas brasileiras, mas deve ser acompanhado com afinco pelo mercado, bem como a ameaça do presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM -RJ), de aceitar um pedido de impeachment contra Bolsonaro, após a decisão da Executiva do DEM de desembarcar do bloco de apoio à candidatura do deputado Baleia Rossi (MDB-SP) e a disposição do PSDB e do Solidariedade de seguir o mesmo caminho.

Na seara corporativa, o investidor local espera o início da safra de balanços de bancos, com o Itaú começando, divulgando seus dados do quarto trimestre após o fechamento da B3. O banco deve apresentar queda de 24% em seu lucro líquido recorrente no período ante o quarto trimestre de 2019, mas alta de 10% ante o terceiro trimestre de 2020.

Ainda ficam no radar relatos de Ruy Schneider é o favorito para assumir a presidência da Eletrobras em fevereiro. As ações da empresa lideram a lista de maiores altas do Ibovespa, com ganhos de 7,17% (PNB) e 6,52% (ON) às 10h52.

A XP informou que chegou a acordos com Itaú e Itaúsa sobre spinoff da Xpart. Às 10h53 as ações do banco subiam 2,54%, enquanto as da Itaúsa avançavam 2,82%, puxando os demais papéis do setor financeiro.

**Fonte : IstoÉ- Dinheiro**

**Data : 01/02/2021**

## GAZETA DO POVO

GAZETA DO POVO - PR

**TARCÍSIO NEGA CONFLITOS COM CAMINHONEIROS E DIZ QUE MOVIMENTO DE GREVE SERÁ MÍNIMO**

*Por Gazeta do Povo - Brasília*



[https://media.gazetadopovo.com.br/2021/01/31201235/07-10-2020\\_voo\\_simples1-10-660x372.jpg](https://media.gazetadopovo.com.br/2021/01/31201235/07-10-2020_voo_simples1-10-660x372.jpg)

*O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes. | Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil*

**Ouçá este conteúdo**

Após vir à tona um áudio afirmando que não negociará com grevistas, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, negou conflitos com caminhoneiros e disse que a paralisação convocada por parte da categoria será mínima. A greve está prevista para esta

segunda-feira (1º). As declarações foram feitas em entrevista ao jornal O Estado de S. Paulo neste domingo (20).

“Vai ser um movimento fraco, não vai ter adesão. As empresas de transporte não vão parar, os principais sindicatos não vão parar. Tenho recebido mensagens de apoio de diversos líderes de caminhoneiros. Eles não querem parar, querem trabalhar. Esse é o sentimento geral”, disse o ministro.

Fonte : *Gazeta do Povo-PR*  
 Data : 01/02/2021



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### CONEXÃO DE NOVOS SISTEMAS DE GERAÇÃO DISTRIBUÍDA CAI PELA METADE EM JANEIRO

Por *Nayara Machado - 1 de fevereiro de 2021 - Em Setor elétrico, Solar*

A geração distribuída fechou janeiro de 2021 com 8.282 novos projetos, distribuídos por 1,6 mil municípios brasileiros e 81.469 kW de potência instalada. A queda foi de 56% em relação a janeiro do ano passado, que contabilizou 18.881 projetos, e 219.012 kW de potência instalada.

Os dados são da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL).

CLASSE	QTD GD	UCs REC CRÉDITOS	POT INSTALADA (kW)
Residencial	6.607	7.595	38.469,71
Comercial	878	1.234	22.240,17
Rural	663	880	12.072,21
Industrial	112	140	7.635,19
Poder Público	22	38	1.051,78
<b>Total</b>	<b>8.282</b>	<b>9.887</b>	<b>81.469,06</b>

<https://846928.smushcdn.com/1787860/wp-content/uploads/2021/02/GD-janeiro-de-2021-classe.png?lossy=1&strip=1&webp=1>

**Números da geração distribuída em janeiro de 2021 – conexões por classe (Aneel, em 1/2)**

Em relação ao mês anterior, a queda foi ainda maior: 61%. Em dezembro, a geração distribuída fechou o mês com 21.577 projetos, e 225.690,5 kW de potência instalada.

Com solar fotovoltaica dominando o tipo de geração, a região Sudeste lidera o ranking, com mais de 4,7 mil projetos e 39.416 kW de potência, concentrados principalmente entre Minas Gerais e São Paulo.

UF2	QTD GD	UCs REC CRÉDITOS	POT INSTALADA (kW)
MG	2.119	2.564	17.439,44
SP	1.801	1.989	13.539,78
RS	1.168	1.518	11.228,58
MT	846	846	9.162,34
RJ	551	652	4.631,98
PE	309	500	3.965,24
PA	249	318	2.987,46
MS	235	280	6.889,64
ES	232	236	3.805,22
PB	182	298	1.867,44
PI	170	218	1.448,14
SC	166	199	1.505,55
TO	47	47	469,49
RO	42	47	410,41
AC	33	33	407,66
AM	31	31	313,72
AP	24	26	496,74
DF	22	26	133,86
PR	22	22	333,42
AL	14	15	243,46
GO	12	13	144,29
SE	6	8	40,20
BA	1	1	5,00
<b>Total</b>	<b>8.282</b>	<b>9.887</b>	<b>81.469,06</b>

Isoladamente, o município com maior número de projetos e potência instalada foi a capital de Mato Grosso, Cuiabá, na região Centro-Oeste, com 220 projetos e 1.951 kW de potência instalada.

A classe de consumo que mais cresceu foi a residencial, com mais de 6,6 mil projetos e 38.469 kW de potência. Em seguida veio o uso comercial, com 878 novas instalações e 22.240 kW de potência, e o rural, 663 instalações e 12.072 kW de potência.

Além de solar, houve a adição de um projeto de eólica, em Três Lagoas no Mato Grosso do Sul, com 2,2 kW de potência instalada na categoria residencial, operado pela Elektro.



<https://846928.smushcdn.com/1787860/wp-content/uploads/2021/02/GD-janeiro-de-2021-estados.png?lossy=1&strip=1&webp=1>

*Números da geração distribuída em janeiro de 2021 – conexões por estados (Aneel, em 1/2)*

### Preços dos kits fotovoltaicos subiram

Segundo um estudo da Greener, em 2020, o aumento médio das instalações residenciais foi de 2,5% e das comerciais de 8,9%, sendo sentido com maior intensidade no 1º semestre. Ainda de acordo com a consultoria, esse comportamento refletiu a elevação dos custos de equipamentos fotovoltaicos.

Geração distribuída solar deve atrair mais de R\$ 17 bilhões em 2021

Em média, os preços dos kits fotovoltaicos subiram 10% no último semestre e 20% ao longo do ano, com impactos da desvalorização do real frente ao dólar e os altos custos logísticos, indica o levantamento.

*Fonte : Agência EPBR de Notícias*

*Data : 01/02/2021*

### PETROBRAS REABRE LICITAÇÃO PARA ARRENDAMENTO DE TERMINAL DE GNL

*Por epbr - 1 de fevereiro de 2021 - Em Notícias*

A Petrobras publicou nesta segunda-feira (1/2) aviso de licitação com nova data limite para credenciamento de empresas para manifestarem interesse em participar da nova licitação para arrendamento do Terminal de GNL da Bahia. Poderão participar as empresas pré-qualificadas, respeitando as condições apresentadas na Convocação de Pré-Qualificação de 09 de dezembro de 2019.

O edital de convocação prevê que não poderão participar da concorrência empresas que possuam Grau de Risco de Integridade (GRI) Alto.

A Petrobras decidiu desclassificar a Golar Power Comercializadora da licitação por conta do alto Grau de Risco de Integridade (GRI). A decisão foi tomada depois que o presidente licenciado da empresa no Brasil, Eduardo Antonello, virou alvo da operação Lava Jato por conta de sua atuação na Seadrill, empresa que afreta sondas para perfuração em águas profundas para a Petrobras.

A Golar Power informou que ofereceu R\$ 130 milhões pelo arrendamento do Terminal de GNL da Petrobras na Bahia, até 31 de dezembro de 2023. Foi a única empresa que apresentou proposta válida na concorrência.

Eduardo Antonello se afastou do cargo para cuidar da defesa, mas a medida não foi suficiente para que a análise de risco da Petrobras fosse reduzida.

### Empresas pré-qualificadas sem a Golar

- Gás Natural do Brasil S.A.
- Companhia de Gás da Bahia (BahiaGás)
- Repsol LNG Holding S.A
- BP Energy do Brasil Ltda.
- Compass Gás e Energia S.A.
- Total Gás & Eletricidade do Brasil Ltda.
- Eneva S.A
- Shell Brasil Petróleo Ltda
- Excelerate Energy L.P
- BG do Brasil Ltda.

No último dia 13, a New Fortress Energy (NFE), com sede em Nova York, fechou acordos para comprar a Hygo Energy (Golar Power), joint venture 50-50 entre a Golar LNG e a Stonepeak Infrastructure Partners, em uma operação de US\$ 5 bilhões, que inclui a compra da Golar Partners.

A NFE vai assumir o controle do principal player do mercado brasileiro para infraestrutura e comercialização de gás natural liquefeito (GNL), em projetos integrados com geração de energia (gas-to-power).

### **TR-BA tem capacidade para 20 milhões de m<sup>3</sup>/dia**

Iniciado em dezembro de 2019, o arrendamento do Terminal de GNL da Bahia faz parte do acordo firmado com o Cade (o TCC) que prevê a saída da Petrobras de diversos elos do mercado de gás, como transporte e distribuição.

O Terminal da Bahia (TR-BA) pode regaseificar até 20 milhões de m<sup>3</sup>/dia de GNL. Consiste em um píer tipo ilha equipado para a atracação de um FRSU (Floating Storage and Regasification Unit), que é a unidade flutuante de regaseificação, e um navio supridor do qual é feita a transferência do GNL – o FSRU não faz parte do processo de arrendamento do TR-BA e uma unidade precisará ser afretada pelo novo operador.

O gasoduto integrante do terminal possui 45 km de extensão, o, interligando o TR-BA a dois pontos de entrega: a Estação Redutora de Pressão de São Francisco do Conde (ERP SFC) e a Estação de Controle de Vazão de São Sebastião do Passé (ECV SSP).

*Fonte : Agência EPBR de Notícias*

*Data : 01/02/2021*

### **INCERTEZA SOBRE GREVE DOS CAMINHONEIROS**

*Por epbr - 1 de fevereiro de 2021 - Em Newsletter Comece seu Dia*

**Quem faz** *Editada por Gustavo Gaudarde*  
[gustavo.gaudarde@epbr.com.br](mailto:gustavo.gaudarde@epbr.com.br)

#### **em jogo**

O dia começou com incertezas sobre os rumos da greve convocada por caminhoneiros para esta segunda (1/2). A categoria reivindica, entre outros pontos, a mudança na política de reajustes dos preços do diesel pela Petrobras.

— Entidades representativas prepararam atos em rodovias brasileiras. Embora não haja consenso em toda a categoria, ao menos 13 agremiações de diversos setores apoiam o movimento grevista, que é encabeçado pelo Conselho Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas (CNTRC). R7

— Caminhoneiros interromperam o fluxo de duas pistas da Rodovia Castello Branco, na altura de Barueri (SP), e protestaram contra o governador de São Paulo, João Doria (PSDB). Pedem o fim de medidas de restrição para conter a covid-19 e redução do ICMS. UOL

— No domingo, circulou pelos grupos de WhatsApp dos caminhoneiros um áudio do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, em que ele aparece dizendo que não vai atender a nenhum item da pauta dos motoristas que anunciaram greve para amanhã. A fala atribuída ao representante do governo foi muito criticada e inflamou ainda mais o movimento. UOL

— Para alguns analistas, a greve pode ser ainda mais grave e complexa do que a paralisação de maio de 2018. No contexto da pandemia, o movimento pode afetar a distribuição de vacinas, interromper a logística de cargas de exportação e prejudicar ainda mais a renda de milhares de famílias, que já não podem contar com o auxílio emergencial. CNN

Petróleo com valores díspares. Os preços do petróleo encerraram díspares uma semana relativamente calma no mercado da commodity, com ganhos limitados pelas perspectivas da fragilidade da demanda.

— O Brent para entrega em março subiu 0,6%, a US\$ 55,88 o barril, em seu último dia como contrato de referência do mercado. O WTI para entrega no mesmo mês fechou em baixa de 0,3%, a US\$ 52,00 o barril.

— Considerando todo o mês de janeiro, o barril do Brent mostrou recuperação e terminou o período com alta de 6,2%. Valor

Novo “pré-sal” em Pará-Maranhão. Um estudo indica a possibilidade de existência de 20 bilhões a 30 bilhões de barris de óleo em recursos prospectivos recuperáveis riscados, um potencial do porte de um “novo pré-sal” na Bacia do Pará-Maranhão. Indica também que, depois do pré-sal, a região tem a maior probabilidade de descobertas de petróleo de boa qualidade.

— O trabalho foi realizado pelo ex-diretor da ANP, Allan Kardec Duailibe, professor da Universidade Federal do Maranhão (UFMA), em conjunto com o geólogo e consultor Pedro Zalán (ZAG, ex-Petrobras) e Ronaldo Gomes Carmona, professor de geopolítica da Escola Superior de Guerra.

— Os pesquisadores explicam que esse “novo pré-sal” na Bacia do Pará-Maranhão diz respeito ao volume das reservas que podem ser descobertas. “Por óbvio, dadas as características geológicas da franja marítima norte do Brasil, não se trata de exploração abaixo da camada de sal, inexistente naquela região. Tampouco há confirmações – só possíveis por meio de campanhas exploratórias – dos volumes recuperáveis”. epbr

Descoberta no pré-sal de Campos A Petrobras informou na sexta (29/1) a descoberta de hidrocarbonetos em um poço pioneiro do bloco C-M-411, localizado no pré-sal da Bacia de Campos. O poço 1-BRSA-1377-RJS, chamado de Urissanê, está localizado a aproximadamente 200 km da costa do Rio de Janeiro, em lâmina d’água de 2.950 metros.

— O C-M-411 foi adquirido em setembro de 2017. A Petrobras atua como operadora e detém 50% de participação, em parceria com a ExxonMobil (50%). Valor

Gás natural para Fafens. A Petrobras e a Proquigel Química, do Grupo Unigel, assinaram contrato de fornecimento de gás natural a unidades de fertilizantes na Bahia e Sergipe, arrendadas pela petroleira à companhia do setor petroquímico, informou a Unigel na sexta (29). epbr

3R e DBO compram Peroá. A OP Energia e a DBO Energia assinaram contratos para a aquisição de 50% dos campos de Peroá e Congoá e do bloco BM-ES-21, onde foi feita a descoberta de Malombe – os ativos do Polo Peroá, na Bacia do Espírito Santo.

— Atualmente a Petrobras é operadora do ativo com 100% de participação e, após a conclusão da transação, a OP Energia será a operadora dos campos em consórcio com a DBO Energia.

— A OP Energia é uma subsidiária integral da 3R Petroleum. A DBO Energia é uma empresa de E&P com foco em aumento de fator de recuperação e eficiência de ativos maduros no Brasil, com experiência no Mar do Norte.

Por um marco legal para o biogás, escrevem Aurélio Amaral e Anderson Marques: “as vantagens do incentivo ao uso do biogás trazem benefícios ambientais e econômicos comprovados que devem ser consideradas pelos reguladores como forma de orientar a transição para uma economia de baixo carbono. Daí a necessidade de um marco legal que teria por objetivo principal de atrair investidores privados.” Leia o artigo

Raízen quer comprar Biosev. A Raízen Energia submeteu ao Conselho Administrativo de Defesa da Concorrência (Cade) a potencial aquisição da Biosev, braço de açúcar e etanol do grupo Louis Dreyfus e uma das maiores processadoras de cana-de-açúcar do Brasil.

— “Apesar de referidos contratos não terem sido ainda assinados, a companhia e a Biosev optaram por desde já submeter a potencial transação ao Cade, o que foi realizado na data de hoje (28/1)”, afirmou a empresa. Money Times, com Reuters

Belo Monte sob ameaça. A Norte Energia, dona da hidrelétrica Belo Monte, encaminhou ofício ao Ibama informando que a determinação de execução da vazão máxima de 10.900 m<sup>3</sup> de água por segundo o rio Xingu inviabilizará a operação da usina.

— O documento foi entregue ao órgão ambiental no início da noite de sexta (29/1), após a concessionária ser informada de sobre a decisão do Ibama para o período entre 1º e 7 de fevereiro.

— Além do Ibama, o ofício foi encaminhado para os Ministérios de Minas e Energia e do Meio Ambiente, Casa Civil, Agência Nacional de Águas (ANA) e Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS).

— Segundo documento visto pelo Broadcast Energia, a Norte Energia afirma que, além da paralisação da geração de energia na usina, a vazão estipulada pelo Ibama pode ocasionar redução brusca na geração do sítio Pimental, devido à redução da queda líquida na casa de força da usina. IstoÉ Dinheiro, com Estadão Conteúdo

Térmicas por solar. Até 2025, a Energisa vai concluir um programa de desligamento de térmicas no Acre e em Rondônia, áreas de concessão da empresa, com as unidades sendo substituídas por linhas de transmissão e subestações, onde for possível, ou por sistemas de geração solar distribuída nas comunidades ribeirinhas, pelo Mais luz para a Amazônia.

— O programa, que soma investimentos de R\$ 1,2 bilhão, começou em 2019 e prevê tirar do sistema 19 termelétricas a diesel, ou 169 MW, evitando emissões de 502 mil toneladas de CO<sub>2</sub> por ano na atmosfera.

— Este ano serão investidos R\$ 950 milhões nas duas distribuidoras, sendo que cerca da metade virá do programa do governo. Mais de 400 mil pessoas serão beneficiadas em 16 municípios.

— Ao fim do programa, quando a última térmica for desligada, as contas de luz dos brasileiros terão uma economia anual de R\$ 665 milhões, referentes à suspensão dos subsídios concedidos à operação das térmicas dos sistemas isolados. Estadão

AES Tietê. Foi aprovada a incorporação das ações da empresa pela AES Brasil Energia, em assembleia geral extraordinária realizada na sexta (29/1).

— Em dezembro passado, o conselho de administração da AES Tietê aprovou proposta de reorganização societária que incluía a criação da holding AES Brasil Energia e a migração da base da AES Tietê para a nova estrutura.

— A empresa informou que a reorganização ensejará direito de retirada aos titulares de ações ordinárias da AES Tietê, com posições entre o dia 18 de dezembro de 2020 até hoje. O acionista que optar pela retirada terá o prazo de 30 dias a partir da data da publicação da ata assembleia.

— Os acionistas dissidentes poderão fazer jus ao direito do valor do patrimônio líquido por ação da AES Tietê, que corresponde a R\$ 0,67836260429 por ação. Valor

Carga de energia avança. A carga de energia do Sistema Interligado Nacional (SIN) deve fechar fevereiro com alta de 1,9% ante igual mês do ano passado, projetou o Operador Nacional do Sistema

Elétrico (ONS) na sexta (29/1), mantendo tendência de recuperação da demanda após fortes impactos iniciais da pandemia de coronavírus.

— O Sudeste/Centro-Oeste deve ter o maior aumento de carga, com avanço de 2,7% em base anual, enquanto o Nordeste deve ver o menor crescimento, de 0,5%, segundo boletim do ONS.

— O órgão ainda projetou que as chuvas nas hidrelétricas do Sudeste/Centro-Oeste, que concentram os maiores reservatórios, devem seguir abaixo da média no próximo mês, mesmo em pleno chamado “período úmido” para a região das usinas.

— As precipitações nessas regiões foram estimadas pelo ONS em 68% da média histórica para o mês de fevereiro. No Sul, elas foram previstas em 194% da média, mas a região tem baixa capacidade de armazenamento. Money Times, com Reuters

*Fonte : Agência EPBR de Notícias*

*Data : 01/02/2021*



## JORNAL O GLOBO – RJ

### ANATEL ADIA APROVAÇÃO DE EDITAL DO LEILÃO DO 5G

Presidente da agência pediu mais tempo para analisar documento. Órgão não tratou de restrições à Huawei

*Por Manoel Ventura*

BRASÍLIA — A Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) adiou a definição sobre o edital para o leilão do 5G. A aprovação do documento estava prevista para esta segunda-feira, mas o presidente do órgão, Leonardo Euler de Moraes, pediu vista do processo.

Apesar do pedido de vista, o relator do processo, Carlos Baigorri, apresentou seu voto, que foi seguido por outros dois conselheiros. Com isso, já são três votos favoráveis à proposta apresentada nesta segunda, formando maioria para a aprovação. Mas os conselheiros podem mudar o voto ao longo da análise.

A reunião da Anatel ocorreu três dias após o governo publicar portaria com as regras que as vencedoras do leilão devem seguir. O texto libera a chinesa Huawei no fornecimento da tecnologia para o 5G no Brasil, mas obriga as companhias a criarem uma rede privativa para atender ao governo federal.

Para essa rede, as empresas fornecedoras dos equipamentos “observem padrões de governança corporativa compatíveis com os exigidos no mercado acionário brasileiro”. O governo não explicou quais são essas exigências. Nenhuma empresa fornecedora de equipamento para o 5G tem ações negociadas na Bolsa do Brasil.

Possíveis restrições à Huawei não foram tratadas na reunião da Anatel.

#### **Atendimento a municípios pequenos**

O leilão é apenas o primeiro passo para a implementação do 5G no Brasil, que ainda dependerá da expansão da infraestrutura das operadoras de telefonia. No leilão, as teles vão disputar o direito de operar as bandas de frequência nas cidades e começar a oferecer a tecnologia no Brasil.

As faixas de frequência são como “rodovias” por onde circulam os dados do 5G. Como esse espaço é limitado, o governo faz um leilão para decidir quem irá operar cada faixa.

O governo irá licitar quatro blocos de espectro para a tecnologia 5G no Brasil: 700 megahertz (MHz); 2,3 gigahertz (GHz); 3,5 GHz; e 26 GHz. A quantidade de blocos e faixas fará do leilão do 5G o maior já realizado no Brasil e uma das maiores licitações de espectro do mundo.

A Anatel elegeu a faixa de 3,5 GHz como a banda pioneira para o 5G no Brasil. Ele é considerado o mais importante para implementar a tecnologia porque exige menos investimentos iniciais com antenas e outras infraestruturas de rede. Já a faixa de 26 GHz é a que irá exigir o maior investimento, diante da necessidade de instalação de mais antenas que no 4G.

O edital apresentado nesta segunda prevê a oferta de quatro licenças nacionais e oito regionais em 3,5 GHz. Caso não haja vencedor em algum desses blocos, será feita uma segunda rodada, com largura menor de banda.

O documento apresenta ainda uma divisão do país para definir os lotes regionais. O desenho será feito por meio de sete grandes áreas: as cinco regiões do país, excluindo o mercado paulista; o Estado de São Paulo; e um bloco com o Triângulo Mineiro e cidades do interior de São Paulo, Goiás e Mato Grosso do Sul.

O texto prevê como compromissos dos blocos nacionais a instalação de fibra em municípios sem essa infraestrutura e instalação de 4G para todos os municípios com mais de 30 mil habitantes. Para os blocos regionais, o compromisso é o atendimento a municípios abaixo de 30 mil habitantes e de municípios ainda sem a tecnologia 4G.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 01/02/2021*

## **BNDES VAI DEVOLVER R\$ 38 BI AO TESOURO, MAS ESPECIALISTAS AFIRMAM QUE EFEITO NAS CONTAS PÚBLICAS É LIMITADO**

Desde 2016 o banco vem antecipando o retorno à União de recursos que foram usados para ampliar sua capacidade de conceder empréstimos na década passada

*O Globo*

RIO - O Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES) anunciou nesta segunda-feira que fará a devolução antecipada de R\$ 38 bilhões ao Tesouro Nacional.

O pagamento ainda não tem data para ser feito. Fontes avaliam que isso só será definido no fim de março, enquanto são feitos os trâmites legais necessários.

Em comunicado, o BNDES diz que a decisão mantém a sequência de amortizações antecipadas de dívidas com a União que vêm sendo feitas, "levando em consideração o planejamento financeiro e a governança do banco, fundamentada em análises de liquidez, fluxo de caixa, riscos e jurídica".

A antecipação tem como objetivo ajudar o governo a reduzir a dívida pública, que disparou com a pandemia e terminou o ano perto de 90% do PIB, e não amplia os recursos disponíveis para gastos do Tesouro. Por isso, a operação divide especialistas.

### **'Momento de guerra', diz Velloso**

O economista especializado em contas públicas Raul Velloso, criticou a medida diante da crise econômica gerada pela pandemia. Para ele, o momento é de ampliar gastos, como vários países estão fazendo no mundo, em vez de priorizar a agenda fiscal:

— O ajuste fiscal neste momento, em que se fala sobre a prorrogação ou não do auxílio emergencial, é um discurso desnecessário. A última coisa que a gente precisa se preocupar agora neste momento de guerra é com as contas do governo.

Para Velloso, o BNDES precisa dar mais detalhes sobre como a devolução antecipada desses recursos pode afetar a capacidade do banco de oferecer crédito para estimular investimentos:

— Não há muita clareza sobre esses valores, se eles seriam usados para algum tipo de operação que acabou não sendo mais necessária. Esses recursos deveriam estar sendo direcionados para ativar a economia.

### **'Grave risco fiscal', observa Kasznar**

Já o economista Istvan Kasznar, professor da Ebape/FGV, avalia que essa antecipação é uma medida financeira necessária mediante o tamanho do déficit do governo, que deve ficar entre 3,5% e 4% do PIB este ano.

Ele, no entanto, ressaltou que R\$ 38 bilhões não vão resolver as contas públicas, já que a dívida do país ultrapassou R\$ 5 trilhões em 2020 e o déficit fiscal no ano ficou em R\$ 703 bilhões (9,49% do PIB), muito acima do patamar de outros anos.

Ainda assim, pode ajudar composição com a antecipação de pagamentos de outros bancos públicos ao Tesouro, avalia.

— Cabe ao BNDES entregar ao Tesouro os resultados de seu superávit e sinalizar a capacidade de pagamento. Estamos em uma grave crise fiscal, reflexo da pandemia. Espera-se que outros bancos sigam o BNDES. Esse é o indicativo correto — afirmou Kasznar.

Covid: Com aval de Bolsonaro, pesos pesados da indústria 'caçam' vacinas para acelerar retomada da economia

Para o economista, somente um país com as contas equilibradas pode pensar em elevar investimentos com recursos públicos:

— Isso é essencial para facilitar políticas em saúde, na área educacional e em infraestrutura — destacou ele.

### **Dívida remanescente de R\$ 160 bi**

De acordo com a nota, o saldo remanescente das dívidas (antes do atual pagamento) entre o BNDES e o Tesouro é de aproximadamente R\$ 160 bilhões, "além do instrumento especial de capital próprio (IECP) no montante de R\$ 36 bilhões".

Desde 2016, o BNDES vem fazendo devoluções antecipadas de contratos de empréstimos fechados entre o banco e a União.

Esses recursos foram usados, ao longo dos governos Lula e Dilma, para reforçar a estrutura de capital do banco e ampliar sua capacidade de oferecer crédito subsidiado.

Os contratos de longo prazo tinham como objetivo garantir ao banco recursos para conceder empréstimos longos em condições especiais para incentivar investimentos ou reforçar empresas de setores considerados estratégicos por meio da compra de participações societárias.

Essa ação ficou conhecida como destinada a criar "campeões nacionais". Com o fim do governo Dilma e a crise fiscal do país, esses montantes começaram a ser devolvidos antecipadamente no governo de Michel Temer, quando o BNDES foi assumido por Maria Sílvia Bastos Marques.

### **Irregularidades apontadas pelo TCU**

O BNDES também afirmou na nota que recebeu um ofício do Tribunal de Contas da União (TCU) afirmando haver irregularidade nos empréstimos concedidos pelo Tesouro a instituições financeiras controladas, inclusive o BNDES, por meio da emissão direta de títulos públicos.

O tribunal deu prazo de 60 dias para que o Ministério da Economia, junto com as instituições financeiras federais, lhe envie um cronograma detalhado de devolução dos valores à União.

"Análises adicionais acerca do cronograma solicitado pela recente decisão do TCU serão efetuadas ao longo das próximas semanas, e eventuais informações relevantes serão divulgadas tão logo aprovadas nas alçadas competentes do banco", afirmou a nota do BNDES.

### **Total devolvido já supera R\$ 400 bi**

No total, já foram devolvidos R\$ 409 bilhões. Só em 2019, foram retornados R\$ 123 bilhões ao Tesouro, sendo R\$ 100 bilhões em empréstimos antecipados.

Em 2020, com a pandemia, o BNDES suspendeu esses repasses, justificando que concentraria esforços em medidas para combater efeitos da Covid-19.

Em paralelo, ao longo de 2020, o BNDES também se desfez de parte das ações que detinha em empresas privadas. Levantou R\$ 47 bilhões com vendas de ações que detinha em grandes companhias, como Petrobras e Vale, por meio do BNDESPar, seu braço de participações.

É o equivalente a mais da metade da meta estipulada pela instituição para ser cumprida até o fim de 2022.

*Fonte : O Globo - RJ  
Data : 01/02/2021*

### **APÓS PIX, BC INICIA OPEN BANKING NESTA SEGUNDA-FEIRA COM PROMESSA DE VANTAGENS AOS CLIENTES**

Na primeira fase, bancos e fintechs concorrentes vão compartilhar dados públicos. Consumidor poderá comparar taxas entre instituições

*Por Gabriel Shinohara*

BRASÍLIA — O Banco Central começou a tirar do papel o Open Banking, sistema que, na prática, permitirá que clientes de bancos compartilhem dados para obter ofertas mais vantajosas de outras instituições.

A primeira fase, que entra em vigor nesta segunda-feira, consiste na autorização para que dados públicos, como condições de contratos e taxas de juros, sejam compartilhados entre concorrentes.

Ao longo do ano, mais três etapas serão cumpridas. A expectativa é que, a partir de agosto, já seja possível que entidades participantes ofereçam propostas a clientes de competidores, o que deve beneficiar consumidores.

Após o sucesso do Pix, o Open Banking é a próxima aposta na agenda de inovações do BC. O diretor de Regulação da autoridade monetária, Otávio Damaso, diz que o sistema de compartilhamento de dados é seguro.

O início do processo servirá como uma espécie de "teste". A ideia do BC é preparar o terreno para uma série de medidas que prometem aumentar a competição e diminuir os juros no setor bancário.

No planejamento inicial, o programa começaria a ser implementado em 30 de novembro do ano passado. Mas, a pedido de algumas instituições financeiras que consideravam o prazo apertado, o BC adiou para agora.

Na prática, entre outras alterações, o Open Banking deve ajudar o consumidor na tomada de empréstimo, quando estiver totalmente implantado.

Um exemplo: o cliente tem uma conta no banco X que oferece empréstimo com juros de 2% ao mês e 24 meses para pagar. Ele pode verificar se outra instituição tem condições melhores sem sair de casa.



Pelo aplicativo desse outro banco, o cliente permitiria o compartilhamento de seus dados, como o histórico de crédito e de pagamentos, a fim de receber uma oferta com condições melhores.

O objetivo do BC é estimular a concorrência. A expectativa é abrir espaço para inovações, com produtos mais diversificados e personalizados.

### **Produtos mais baratos**

O compartilhamento de dados depende totalmente da decisão do cliente. Nenhuma instituição poderá visualizar essas informações sem o consentimento do consumidor.

Por enquanto, clientes não precisarão tomar nenhuma ação, já que só dados públicos serão compartilhados na primeira fase.

Mas Patrícia Thomazelli, sócia da Rennó Penteado Sampaio Advogados e especialista em direito bancário, avalia que consumidores já poderão se beneficiar:

— Se você, por exemplo, está na dúvida de onde contratar um crédito pessoal e quer saber quais são as maiores e menores taxas praticadas pelos cinco maiores bancos, ou pelas fintechs, será mais fácil comparar.

Quando for a hora de decidir sobre o compartilhamento, a especialista ressalta que a regulação do BC garante a segurança dos dados, mas recomenda atenção:

— O grande ponto para os clientes, antes de solicitar essa portabilidade de dados, é ter certeza de que tem uma relação de confiança com a empresa que vai recebê-los.

Outra mudança diz respeito à diferença de informações entre grandes bancos e fintechs, por exemplo. Os bancos lidam com um volume muito grande de dados por estarem há mais tempo no mercado e terem uma ampla base de clientes.

No Open Banking, eles serão obrigados a compartilhar informações dos clientes, caso haja autorização, com fintechs e outros bancos, que com isso poderão oferecer produtos melhores ou mais baratos.

Thiago Alvarez, fundador e diretor executivo do Guiabolso, faz parte do conselho deliberativo do BC para a implementação do Open Banking.

Segundo ele, a mudança é “gigante”, com mais facilidade para abrir contas, contratar produtos e obter taxas menores, com análise de risco personalizada:

— É igual à internet em 1993 ou 1994, quando começou a ir para o consumidor. Foi o momento que mudou o mundo? Não, o que vai mudando são as aplicações que você vai fazendo em cima. Aqui é a mesma coisa, não é da noite para o dia mudou tudo, mas vai mudar as possibilidades que você tem de construção.

Alvarez lembra que o próprio Guiabolso, que é um aplicativo que reúne e organiza as informações financeiras dos clientes, deve ser afetado pelo Open Banking.

### **'Arena de rouba-monte'**

Carla Sarkis, gerente executiva de Negócios Digitais do Banco do Brasil, acredita que o Open Banking vai fazer as instituições financeiras brigarem pelos clientes:

— Vai haver um bombardeio de “traga seu dado para eu comparar, deixa eu ver se te entrego alguma coisa melhor”. Será uma arena aberta de rouba-monte — diz, ressaltando que o novo sistema deve ainda estimular parcerias.

Guilherme Assis, diretor executivo da fintech de gestão de investimentos Gorila, ressalta que a mudança será estrutural, de longo prazo. Ele aponta como benefícios ao consumidor “maior competição, melhor experiência e melhores preços”.

Assis acredita que os brasileiros vão se adaptar rapidamente ao Open Banking, que pode ajudar a expandir a base de pessoas que têm conta em banco porque estimula que as instituições procurem novos mercados:

— Não acho que terá resistência. Do ponto de vista educacional, o aumento da competição vai estimular a educação do consumidor, porque a instituição que oferece o melhor produto e o melhor preço vai querer que o consumidor entenda como tomar a decisão para poder ir naquele produto que é melhor e mais barato.

A segunda fase do Open Banking está marcada para julho. É quando as instituições poderão acessar informações de cadastro dos clientes, além de dados de transações e operações de crédito.

Na fase três, que deve começar em agosto, será disponibilizado o serviço de iniciação de pagamento entre instituições participantes. O cliente poderá movimentar a conta em uma instituição A por meio de um aplicativo da instituição B, por exemplo. Além disso, os participantes poderão encaminhar propostas de operações de crédito.

A ser implementada em dezembro de 2021, a quarta e última fase abrange os dados que poderão ser compartilhados para operações de câmbio, seguros, investimentos e previdência, por exemplo.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 01/02/2021

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### TARCÍSIO NEGA CONFLITOS COM CAMINHONEIROS E DIZ QUE MOVIMENTO DE GREVE SERÁ 'MÍNIMO'

Ministro da Infraestrutura diz estar dialogando com as lideranças do setor e afirma que movimento deverá ter adesão limitada

Por André Borges, O Estado de S. Paulo

BRASÍLIA – O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, minimizou o movimento grevista de caminhoneiros que promete fazer paralisações nesta segunda-feira, 1.º. Em entrevista ao Estadão, Freitas disse que tem dialogado com as principais lideranças do setor e que não haverá adesão da maior parte dos trabalhadores.

“Vai ser um movimento fraco, não vai ter adesão. As empresas de transporte não vão parar, os principais sindicatos não vão parar. Tenho recebido mensagens de apoio de diversos líderes de caminhoneiros. Eles não querem parar, querem trabalhar. Esse é o sentimento geral”, disse o ministro.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/0/2/1612120020120.jpg>

Freitas: "Greve não vai ter adesão" Foto: Adriano Machado/Reuters

Neste domingo, 31, o áudio de uma conversa entre Freitas e uma liderança local de caminhoneiros circulou em grupos de WhatsApp, no qual o ministro afirma não ter possibilidade de atender alguns dos principais pedidos do segmento. Tarcísio de Freitas confirmou a



autenticidade do áudio e confirmou que a conversa ocorreu ontem, mas disse que se tratava, apenas, de esclarecer o papel do governo em cada demanda, o que é possível fazer e o que não é.

Os dois principais pedidos da categoria dizem respeito à redução de cobrança de PIS e Cofins sobre o óleo diesel, pra reduzir o preço do combustível na bomba, e o aumento da tabela de fretes de transporte que cobram na prestação de serviços.

“Sobre o PIS/Cofins, por exemplo, se você tira R\$ 0,01, são R\$ 800 milhões a menos na arrecadação. E o governo federal já zerou a Cide (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico). O PIS/Cofins, que era R\$ 0,46, hoje está R\$ 0,33. Então, estamos fazendo o que é possível fazer e que está ao alcance do Ministério da Infraestrutura. Se isso ocorre, é preciso ter fonte compensatória, e isso vai significar onerar alguém. Estamos na iminência de uma reforma tributária. É isso que eu falo no áudio”, disse o ministro.

### Barulho político

Na última semana, o presidente Jair Bolsonaro disse que foi “em cima da Petrobrás” para tentar reduzir o preço, “mas não é fácil”. Bolsonaro disse que ouviu do presidente da empresa, Roberto Castello Branco, que a cotação acompanha o valor internacional e que a gasolina interna é mais barata dos Brics (Brasil, Rússia, Índia e China). “Fui em cima da Petrobrás, mas não interferimos (na política de preços)”, disse, acrescentando que, em seguida, pediu redução de PIS/Cofins à Receita, mas que entendeu que não tem como.

Tarcísio de Freitas reafirmou o posicionamento. “O PPI (Preço de Paridade de Importação) da Petrobrás, por exemplo, não podemos atender isso. Tem como acabar com essa paridade de preço internacional da Petrobrás? Não tem. Seria interferir na vida da empresa. A Petrobrás tem uma governança e isso já custou muito caro para nós. Então, nós não vamos mexer”, disse ao Estadão.

O ministro também comentou a ineficiência da tabela de frete, a qual passou a existir desde a paralisação nacional de 2018. A tabela foi uma imposição do setor, que queria estabelecer preços mínimos para prestação dos serviços. “Sobre a tabela de frete, a gente já fiscalizou. Isso foi efetivo? Não, porque nunca uma tabela de frete vai funcionar. Precisam entender que há coisas no transporte que são relações entre entes privados. Não dá para jogar a responsabilidade de tudo no governo.”, questionou. “O governo não tem culpa. Estamos fazendo nosso papel. A solução para o transporte é a economia crescer. Tabela de frete não é solução. Isso é mercado que se regula. A tabela está posta, a gente fiscaliza e multa, mas não adianta um caminhoneiro negar o serviço, se o outro ao lado dele pega o serviço.”

### Medidas

O ministro destacou algumas ações que a pasta tem tomado, na tentativa de melhorar as condições de trabalho e reduzir os custos dos caminhoneiros. “Estamos revisando normas de pesagem, por exemplo. Estamos criando postos de parada. As novas concessões de rodovias terão obrigação de ter postos de parada operados pelas empresas e isso será incluído nos preços de tarifa de pedágio”, disse. “O que digo no áudio não tem nada de mais, só explico as coisas com elas são. Nós temos uma agenda, eu explico no que dá para avançar e no que não temos como. Não adianta fazer um movimento para cobrar uma coisa que sabem que é impossível atender.”

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 01/02/2021*

## BRASKEM ESTIMA PROVISÃO TOTAL DE R\$10,1 BI COM FENÔMENO DE AFUNDAMENTO EM MACEIÓ

*Por Alberto Alerigi Jr*



[https://conteudo.imguol.com.br/c/parceiros/23/2019/07/31/braskem-vagas-estagio-1564584085270\\_v2\\_900x506.jpg](https://conteudo.imguol.com.br/c/parceiros/23/2019/07/31/braskem-vagas-estagio-1564584085270_v2_900x506.jpg)

**Braskem estima provisão total de R\$10,1 bi com fenômeno de afundamento em Maceió**  
*Imagem: Por Alberto Alerigi Jr.*

SÃO PAULO (Reuters) - A Braskem informou nesta segunda-feira que calculou em 10,1 bilhões de reais as provisões totais sobre o fenômeno de afundamento do solo em Maceió que causou a realocação de milhares de famílias na capital

alagoana.

Em apresentação a analistas, a companhia afirmou que já desembolsou 1,2 bilhão de reais do total da provisão e que em 2021 os trabalhos vão consumir 4,1 bilhões de reais. Outros 4,8 bilhões deverão ser desembolsados entre 2022 e 2025.

Segundo a empresa, o desembolso previsto para este ano não vai afetar a geração de caixa operacional da companhia uma vez que a petroquímica possui recursos que incluem 1 bilhão de reais em créditos de PIS/Cofins que espera monetizar neste ano e 1,7 bilhão de reais em reparação a ser recebida de companhias de seguro. Os recursos em caixa da empresa somam cerca de 8,5 bilhões de reais.

As ações da Braskem exibiam alta de 5,1% por volta das 16h, enquanto o Ibovespa subia 1,7%.

A companhia afirmou que até o fim de 2020 realocou 9.200 famílias de um total de cerca de 15 mil afetadas pelo fenômeno, atribuído por autoridades à atividade de mineração de sal em poços de extração da companhia em atividade na cidade.

Segundo executivos da companhia, a fábrica de cloro-soda de Maceió, que foi paralisada em 2019, deve retomar operação "nos próximos dias", após investimentos de 60 milhões de reais na unidade.

O fenômeno disparou três processos bilionários de autoridades brasileiras, incluindo o Ministério Público Federal, contra a Braskem, que foram encerrados no ano passado após acordos com a empresa. Os acordos incluíam uma série de obrigações da companhia para com o fechamento dos poços de extração e reparação das vítimas, além de um estudo de impacto ambiental que deverá ser concluído "no segundo semestre deste ano", afirmaram executivos da companhia durante a apresentação.

Este estudo, a ser realizado por uma consultoria independente, terá como objetivo determinar se as atividades de extração de sal da Braskem na região de Maceió criaram impactos ambientais. A partir das conclusões deste levantamento, as autoridades e a empresa poderão fechar um acordo sobre eventuais valores adicionais a serem desembolsados pela petroquímica.

Os executivos explicaram que a Braskem também enfrenta um número não revelado de processos individuais e que uma das prioridades da companhia neste ano é conseguir que estes queixosos aceitem os termos de reparação propostos pela companhia nos acordos com as autoridades.

Questionados se o mapa da área de moradias sob risco, que passou por uma série de ampliações nos últimos meses, poderá ser novamente expandido no futuro, executivos da Braskem afirmaram que o levantamento da área afetada "é amplo e conservador, incluindo regiões que podem ser impactadas no longo prazo".

**Fonte : O Estado de São Paulo - SP**  
**Data : 01/02/2021**

### EFEITOS DA COVID-19 FAZEM CUSTO DE FRETE PARA A CHINA DISPARAR

Preço para trazer um contêiner de Xangai está 4,5 vezes superior ao do início de 2020  
*Por Vinicius Neder, O Estado de S.Paulo*

RIO – A desorganização da economia mundial provocada pela covid-19 fez explodir o custo de frete marítimo no comércio com a China. O preço médio para trazer um contêiner de Xangai para a costa leste da América do Sul, cujo principal porto é o de Santos, chegou à terceira semana deste ano quatro vezes e meia acima do registrado no início de 2020 e 18 vezes mais caro do que em meados do ano passado, quando a pandemia quase paralisou o transporte marítimo. Isso deverá provocar reajustes no preço dos produtos, dizem setores da indústria.



As margens de lucro estão apertadas, sem espaço para novas elevações de custos. Ainda ano passado, o Indicador de Custos Industriais, da Confederação Nacional da Indústria (CNI), apontou alta de 8,6% no terceiro trimestre ante o segundo, informou a entidade na última sexta-feira. As matérias-primas, importadas e nacionais, foram citadas como vilãs.

<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/0/3/1612132179830.jpg>

*Terminal do Porto de Santos Foto: Divulgação*

A alta no preço do frete é global, mostra uma série histórica do Índice de Frete Containerizado de Xangai (SCFI, a sigla em inglês), obtida pelo Estadão. Calculado pela Bolsa de Navegação de Xangai, órgão do governo chinês, o índice é referência no setor de transporte marítimo. Além do trecho entre a China e a América do Sul, o SCFI aponta para fortes altas, desde meados de 2020, no transporte da China com a Europa, a África e os Estados Unidos.

Segundo Claudio Loureiro de Souza, diretor executivo do Centronave, entidade que reúne os principais armadores – como são chamadas as empresas de logística marítima – internacionais que atuam no Brasil, a inflação do frete ocorre num cenário de “tempestade perfeita”.

A pandemia desequilibrou os fluxos do comércio internacional. As restrições ao comércio e ao transporte e a queda na demanda paralisaram navios mundo afora no primeiro semestre. No segundo, a demanda por bens voltou mais rapidamente do que o esperado, levando a uma corrida pelos serviços de transportes, que provocou falta de contêineres e navios.

### Flutuação de preços

Com isso, o preço do frete entre China e Brasil, que estava em US\$ 1.989 por TEU (medida padrão de capacidade, que equivale a um contêiner de 20 pés) na terceira semana de 2020, despencou para US\$ 500 por TEU, em meados do ano passado, conforme o SCFI. A partir de então, os preços voltaram a subir, até que explodiram no quarto trimestre. Na terceira semana deste ano, o preço estava em US\$ 8.907 por TEU.

O SCFI é formado por uma média de preços de frete negociados semana a semana – chamado no mercado de “spot”, com contratação na hora. Entre empresas que atuam no comércio exterior, há relatos de contratações saindo na casa de US\$ 10 mil por contêiner, afirma Sílvio Vasco Campos, presidente da Câmara Brasileira de Contêineres (CBC). Grandes companhias que importam muito, geralmente, têm contratos de longo prazo, que não seguem esses preços, mas também enfrentam reajustes.

A inflação do frete marítimo atinge, principalmente, a indústria que usa componentes importados. Os exportadores de matérias-primas passam ao largo do problema, porque produtos como soja e minério de ferro são transportados para a China em navios graneleiros, sem contêineres, explica José Augusto de Castro, presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB). Além disso, mesmo na exportação de manufaturados, muitos contratos de comercialização deixam o custo do frete com o comprador.

Para Souza, do Centronave, a normalização nos preços do frete poderá levar tempo, em função do ritmo da vacinação, pois a pandemia continua afetando a produtividade do transporte. A eficiência da logística depende de encadeamento. Um navio carregado que sai da China precisa ficar o menor tempo possível no Porto de Santos, onde recolhe outros contêineres cheios de exportações brasileiras. As trocas de tripulação precisam ser ágeis, mas as barreiras sanitárias têm feito os navios ficarem mais tempo parados. O quadro já foi pior, mas ainda não voltou ao normal.

Fonte : *O Estado de São Paulo - SP*

Data : 01/02/2021

## **GOVERNO DIVULGA BENEFÍCIOS DE ESTATAIS, COMO SALÁRIO DE R\$ 106 MIL; VEJA**

O governo divulgou nesta segunda-feira (1º) um relatório inédito sobre salários e benefícios a funcionários de 46 empresas de controle direto da União. Além de trazer a remuneração máxima, mínima e média nas estatais, o documento informa benefícios como abonos, adicionais, ausências autorizadas, auxílios e estabilidade. Entre os destaques, estão os altos salários em empresas como o BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), a Petrobras e a Eletrobras. Também chamam a atenção auxílios que chegam a ultrapassar um salário mínimo para cobrir despesas com educação dos dependentes dos funcionários, além de gratificações de férias de até 75%.

O governo divulgou nesta segunda-feira (1º) um relatório inédito sobre salários e benefícios a funcionários de 46 empresas de controle direto da União. Além de trazer a remuneração máxima, mínima e média nas estatais, o documento informa benefícios como abonos, adicionais, ausências autorizadas, auxílios e estabilidade

Entre os destaques, estão os altos salários em empresas como o BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), a Petrobras e a Eletrobras. Também chamam a atenção auxílios que chegam a ultrapassar um salário mínimo para cobrir despesas com educação dos dependentes dos funcionários, além de gratificações de férias de até 75%.

O Relatório de Benefícios das Empresas Estatais Federais (Rebef) foi produzido pela Secretaria Especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados (SEDDM), do Ministério da Economia. Ele pode ser conferido integralmente neste link.

### **Maiores salários**

As empresas de controle direto da União que apresentaram maior remuneração média foram:

- PPSA (Empresa Brasileira de Administração de Petróleo e Gás Natural S.A.): R\$ 31.335
- BNDES: R\$ 29.230
- Codevasf (Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba): R\$ 20.734

Quando se considera apenas o maior salário da empresa, a Petrobras está no topo, com R\$ 106.189, bem acima das companhias que completam o pódio: BNDES, com R\$ 75.650, e Eletrobras, com R\$ 71.154.

CeasaMinas (Centrais de Abastecimento de Minas Gerais S.A.) e Codern (Companhia Docas do Rio Grande do Norte) não informaram salários para o relatório.

### **Correios têm o 2º menor salário médio**

Segundo o levantamento do Ministério da Economia, os Correios pagam em média R\$ 4.118 por funcionário. O maior salário da empresa é R\$ 49.676, e o menor, R\$ 1.363.

A média de salários dos Correios só não é pior que o da Imbel (Indústria de Material Bélico do Brasil): R\$ 2.580

### Auxílio para creche e escola chama a atenção

O relatório mostra que estatais chegam a pagar R\$ 1.262 mensais para funcionários com filhos de até 17 anos e 11 meses ou auxílio creche de R\$ 763 mensais para crianças com menos de sete anos.

- BNDES: até R\$ 1.262 por mês para cada dependente de até 17 anos e 11 meses.
- Finep (Financiadora de Estudos e Projetos): Reembolso integral dos custos com educação e guarda para dependentes de 3 a 6 meses de idade, e auxílio de R\$ 871 para dependentes de 7 meses até 17 anos e 11 meses.
- INB (Indústrias Nucleares do Brasil S.A): R\$ 763 por mês se comprovada a despesa com creche.
- Eletrobras: auxílio-creche e pré-escola de R\$ 864 por mês para crianças de 6 meses a 6 anos.

### Gratificação de férias maior que a da CLT

A CLT (Consolidação das Leis do Trabalho) prevê que o funcionário que sai de férias tem direito a uma gratificação igual a um terço (33,33%) da remuneração. O relatório do Ministério da Economia mostra diversas empresas que pagam gratificação de 50%.

No caso da Eletrobras, a gratificação de férias chega a 75% da remuneração do funcionário.

### Outros benefícios

Confira outros benefícios das estatais controladas pela União listadas no relatório:

- Cesta alimentação: Banco do Brasil paga 13 cestas de R\$ 655 cada por ano, além do auxílio-refeição mensal de R\$ 831 sem descontos para o empregado.
- Adicional noturno: BNDES paga 35% e Caixa paga 50% (CLT prevê 20%).
- Vale-transporte com participação do empregado de 4% em diversas empresas (CLT prevê que desconto ao funcionário pode ser de 6%).
- Auxílio funeral: Valec/RFFSA paga todas as despesas.
- Complemento para auxílio-doença ou auxílio-acidente : Eletrobras paga diferença entre remuneração mensal e o benefício do INSS.
- Hora extra: Caixa paga 100% de adicional em agências com até 20 empregados (CLT prevê 50% em dias de semana)
- Indenização por assalto ou sinistro: Banco do Brasil paga R\$ 228 mil por morte ou invalidez permanente de empregado ou dependente; Caixa e BNB (Banco do Nordeste do Brasil S.A.) pagam R\$ 194 mil e R\$ 179 mil, respectivamente.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 01/02/2021



## VALOR ECONÔMICO (SP)

### CHINESA SPIC ENTRA NO COMPLEXO TERMELÉTRICO DO PORTO DO AÇU

Chinesa Spic assume 33% do complexo termelétrico do Porto do Açú, em São João da Barra (RJ)

Por André Ramalho — Do Rio

A Spic Brasil, subsidiária da chinesa State Power Investment Corporation, concluiu o acordo com a Prumo, Siemens e a BP, para entrar como sócia no complexo termelétrico do Porto do Açú, em São João da Barra (RJ). O negócio marca a estreia da estatal asiática na geração a gás natural no Brasil. A empresa tem planos para aumentar em 3 gigawatts (GW) a sua capacidade instalada no país até 2024 e vai em busca de novas oportunidades em gás e renováveis. Já a Prumo, controlada pelo



fundo EIG, comemora a chegada de mais um parceiro com quem dividir investimentos nas obras da segunda usina do porto e nos leilões de energia.

Com a transação, a Spic assume 33% das usinas GNA I (1,3 GW), já construída e que começa a operar comercialmente em junho, e GNA II (1,7 GW), cujo início das obras deve ocorrer no segundo semestre. Além disso, o acordo também prevê a opção para que a chinesa participe dos futuros projetos GNA III e GNA IV, que somam mais 3,4 GW, e dos gasodutos e da unidade de processamento de gás do Açú. Todo esse complexo, incluindo as térmicas e a infraestrutura de gás, vai demandar US\$ 5 bilhões.

***Brasil está entre os mercados prioritários da Spic, que atua em 64 países, diz Adriana Waltrick, presidente***

O valor do negócio que marca a chegada da Spic no parque termelétrico do Açú é mantido em sigilo pelas partes. A expectativa no mercado, contudo, é que, se a chinesa decidir participar de todos os investimentos do complexo, vai entrar com US\$ 1,65 bilhão – o equivalente à fatia de um terço do orçamento previsto para desenvolvimento do projeto de gás e energia do Açú, na íntegra, incluindo, nessa conta, o dinheiro investido na primeira usina.

O presidente da Prumo, Tadeu Fraga, comemora a chegada de um “parceiro de peso”, que traz não só capital, mas também a expertise de um gerador de energia para o projeto.

Do ponto de vista financeiro, as empresas firmaram este mês contrato de financiamento de US\$ 737 milhões com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para a GNA II, prevista para 2023. O início das obras, porém, está ligado ao comportamento da curva da pandemia de covid-19. A ideia é buscar uma segunda fonte de financiamento e alavancar mais o projeto, que demandará 5 mil trabalhadores. A GNA III e GNA IV ainda precisam garantir contratos nos leilões de energia para saírem do papel.

A Spic entra com uma fatia de 33% nas sociedades de propósito específico (SPEs) de GNA I e GNA II, em parceria com a GNA Infra (45%) – joint venture formada pela Prumo, BP e a Siemens. Além da participação indireta, por meio da GNA Infra, a Siemens possui, diretamente, mais 22% do complexo.

A presidente da Spic Brasil, Adriana Waltrick, disse que GNA I e GNA II adicionarão cerca de 1 GW à capacidade instalada da empresa no Brasil, o equivalente a um terço daquilo que a companhia traçou como meta de expansão para quatro anos. A chinesa possui um parque gerador de 160 GW, no mundo, sendo 1,76 GW no Brasil – incluindo a hidrelétrica de São Simão (MG-GO), com 1.710 MW, e parques eólicos na Paraíba.

A ideia é que os outros dois terços da meta de expansão venham da contratação da GNA III e GNA IV nos leilões de energia e de oportunidades na área de geração de energias renováveis, como solar e eólica e hidrelétricas – seja por meio da aquisição de ativos existentes ou desenvolvimento de projetos do zero (“greenfield”).

“Nosso foco atual é a GNA e eventualmente leilões que entendamos que sejamos competitivos. Estamos prontos para começarmos a acompanhar o retorno dos leilões de energia no Brasil”, afirmou Waltrick ao Valor.

Ela afirmou que, dos 64 países onde a Spic tem atuação, o Brasil está nos “10% de mercados mais prioritários”, ao lado de países como Índia, Turquia, Paquistão, Austrália, Chile, além do continente da América do Norte. Ao ser questionada se os ruídos diplomáticos entre China e Brasil interferem nos planos para o mercado brasileiro, a executiva disse que a companhia está no país de olho numa visão de longo prazo. “São apenas ruídos.”

Sobre a expansão do parque termelétrico do Açú, Fraga disse que os projetos GNA III e GNA IV estão prontos para irem a leilão. A empresa deposita as fichas nas licitações A-5 e A-6 deste ano. Ele vê com bons olhos a retirada das restrições existentes sobre o nível de inflexibilidade das usinas



a gás. Na prática, em geral, projetos que se comprometem com níveis menos flexíveis conseguem preços mais competitivos para o gás – uma vez que garantem um volume maior de demanda firme pelo combustível. “O fato de já termos um terminal de GNL [gás natural liquefeito] é um diferencial. O compartilhamento da parte de utilidades da GNA I e GNA II torna os futuros investimentos mais eficientes.”

Além da importação de GNL, Fraga também cita que a Prumo mantém conversas com os produtores de gás do Brasil e que tem a expectativa de que um dia as usinas do Açú sejam abastecidas pelo pré-sal. “O leilão [de novas usinas] é que pode fazer o casamento acontecer”, afirmou, em referência a um eventual acordo para construção de um gasoduto ligando o pré-sal ao porto. “Mas nosso plano A [entre gás nacional e GNL] será sempre aquele que trouxer mais competitividade”, ressaltou.

Fraga afirmou, ainda, que o Açú se prepara para entrar nas energias renováveis. A Prumo aposta na demanda das próprias empresas dentro do próprio porto. “Estamos analisando a melhor estratégia para avançar. A demanda no próprio Açú começa a fazer sentido [para usinas no porto]. Este ano vamos avançar em renováveis”, disse.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data : 01/02/2021**

### ‘PANDEMIA VAI DEIXAR BRASIL COM ENORME VULNERABILIDADE FISCAL

Brasil sairá da pandemia com enorme vulnerabilidade fiscal e chances reduzidas de fazer avançar reformas estruturantes, diz Daniel Goldberg, da gestora Farallon

*Por Talita Moreira e Mônica Scaramuzza — De São Paulo*



[https://s2.glbimg.com/YSp9dJbjlobGtOq5oANdGIlpOIU=/1000x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2021/d/o/KhWXqzQkyM Xm9NyMgiig/foto01esp-101-goldberg-a18.jpg](https://s2.glbimg.com/YSp9dJbjlobGtOq5oANdGIlpOIU=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/d/o/KhWXqzQkyM Xm9NyMgiig/foto01esp-101-goldberg-a18.jpg)

*Daniel Goldberg, sócio da Farallon na América Latina, é cético em relação às reformas estruturantes para este ano — Foto: Claudio Belli/Valor*

Responsável na América Latina pela gestora de recursos Farallon, que soma US\$ 35 bilhões em ativos, Daniel Goldberg, 45 anos, vê o mercado financeiro bastante descolado dos efeitos da pandemia. “Acho que o mercado claramente dá o tema da pandemia por encerrado ou quase lá”, diz. Ex-secretário de Direito Econômico (SDE), do Ministério da Justiça, Goldberg, que também foi presidente do Morgan Stanley, teme que as novas variantes da covid-19 atrasem significativamente a corrida para solucionar o problema sanitário. “Mas isso claramente não está no

radar da maioria dos participantes de mercado”, afirma ao Valor.

E o tema o preocupa. O Brasil, segundo dele, deverá sair extremamente vulnerável da pandemia. Ele também vê a agenda de desestatização muito tímida e está cético em relação ao avanço de reformas estruturantes neste ano.

Goldberg tem atuado como um dos conselheiros do apresentador da TV Globo Luciano Huck. Contudo, evita falar sobre uma eventual candidatura para 2022 do apresentador, que também tem se consultado com políticos e com o economista Arminio Fraga, ex-presidente do Banco Central. “Acredito que o cenário de 2022 vai exigir uma candidatura que fuja da polarização e, ao mesmo tempo, apresente um projeto de país.”

A seguir, os principais trechos da entrevista:

Valor: Com juros baixos e estímulos, a bolsa bateu recordes de alta, apesar da crise política e da pandemia. A euforia se justifica?



Daniel Goldberg: Certamente, o mercado tem uns bolsões de euforia. Como classe de ativos para quem busca retornos de longo prazo, de forma geral, hoje é melhor investir em ações do que em determinados segmentos do mercado de renda fixa. Isso não quer dizer que as ações estão baratas nem que há bolsões de irracionalidade aqui e ali. E acho que há mesmo. Em um mundo de rendimento real negativo, a maioria das alternativas ao “equity” [ação] está proibitiva do ponto de visto de preços. Os prêmios de risco estão muito apertados, mas esse não é o principal problema. O custo de capital baixo é que o determina um nível extremamente tímido de retornos esperados em uma vasta gama de ativos.

Para quem busca retornos de longo prazo, hoje é melhor investir em ações do que em certos segmentos de renda fixa”

Valor: A piora da pandemia não representa um risco?

Goldberg: No que diz respeito aos riscos, acho que o mercado claramente dá o tema da pandemia por encerrado ou quase lá. Enquanto isso, a enorme quantidade de infecções da covid, associada à demora na imunização da população e à pressão seletiva natural, aumenta a chance, a cada semana, de surgimento de uma variante do vírus com desafios adicionais do ponto de vista da imunização ou dos protocolos terapêuticos. As variantes de Manaus e da África do Sul, por exemplo, para além de serem mais transmissíveis, aparentemente têm mutações que as tornam resistentes aos anticorpos monoclonais vistos atualmente como uma das grandes esperanças terapêuticas. E isso claramente não está no radar da maioria dos participantes de mercado. A questão do acesso global às vacinas e as dificuldades de certos países emergentes tampouco estão sendo apreciadas por mercados como o norte-americano, por exemplo.

Valor: O Tesouro injetou centenas de bilhões de reais na economia e o Banco Central adotou uma série de medidas de liquidez que ajudaram a segurar a economia em 2020. O que esperar deste ano?

Goldberg: Apesar do nosso reduzido espaço fiscal, acho difícil evitar algum tipo de alívio adicional, em especial se os lockdowns voltarem. Idealmente, isso teria de vir acompanhando de uma sinalização de que a trajetória da dívida voltará ao controle. O Brasil sairá desta pandemia em condições extremas de vulnerabilidade, em especial no campo fiscal.

Valor: Alguns economistas e gestores criticam a atuação do Banco Central ao reduzir a taxa Selic para 2% ao ano. A inflação está subindo. O regulador errou a mão?

Goldberg: Acho que não. Até agora a atuação do Banco Central me parece impecável. Além disso, é muito louvável o fato de que a equipe do BC esteja conseguindo seguir com uma ambiciosa agenda regulatória, mesmo em meio às demandas da crise. O que o Banco Central colocou de pé no caso do Pix no meio da crise é impressionante. E, claramente, a política de fomento à competição está a todo o vapor. Acho que, no longo prazo, o modelo de “open banking” que essa turma do Banco Central quer implementar vai ser transformacional.

Valor: O que o Brasil precisa fazer para recuperar o crescimento econômico de forma sustentável?

Goldberg: No longo prazo, o que realmente importa é produtividade. O resto é resto. Esse desafio existe no mundo inteiro, onde a tendência há décadas é de ganhos muito tímidos de produtividade e crescimento anêmico. No Brasil, o problema é ainda mais agudo. O esforço de melhoria no nosso ambiente institucional é essencial e, feliz ou infelizmente, requer muito trabalho no “encanamento da economia”. Nosso sistema de regras, leis, incentivos é complexo, e reformas que parecem intuitivas esbarram em desafios de execução. Um bom exemplo é a reforma tributária, talvez a mais importante de todas no campo dos ganhos de produtividade. Entra governo, sai governo, ela continua na lista de desejos... e não sai do papel.

O cenário de 2022 vai exigir uma candidatura que fuja da polarização e, ao mesmo tempo, apresente um projeto de país”

Valor: Jair Bolsonaro foi eleito com a promessa de fazer reformas, inclusive a tributária, e privatizações, mas até agora avançou pouco nessa agenda. A que o sr. atribui essa dificuldade?

Goldberg: Algumas coisas avançaram. Em alguns casos, por mérito do Executivo, em determinados casos por protagonismo claro do Congresso. Bem ou mal, tivemos a Previdência, novo marco do saneamento, reforma da lei de falências. Mas a agenda de desestatização tem sido muito tímida e a de reformas institucionais continua claramente andando de lado. No caso da privatização da Eletrobras, há claramente uma parcela do sistema político e do funcionalismo que boicota a implementação da venda. No Brasil de hoje, a venda de uma estatal como a Eletrobras é uma corrida de obstáculos que depende de articulação, planejamento, estratégia, habilidade política. Já no caso da reforma tributária, talvez o Executivo devesse ter aproveitado uma reforma imperfeita, mas que estava amadurecendo na linha do que [o economista] Bernard Appy vinha defendendo, em vez de tentar redesenhar as medidas.

Valor: O sr. acredita que, com as discussões sobre a volta do auxílio emergencial, e passadas as eleições no Congresso, as reformas tendem a começar a avançar?

Goldberg: Espero que sim, mas confesso que estou mais cético do que a maioria em relação a esse tema. Não acredito que vá ter reformas estruturantes neste ano. E teremos as eleições presidenciais no ano que vem.

Valor: As mudanças na lei de falências acabam de entrar em vigor. As empresas em recuperação judicial conseguirão atrair mais investidores? Vai ser mais fácil sair desses processos?

Goldberg: Acho que há duas mudanças importantes e muito positivas na lei. A primeira é a que permite a aprovação de um plano alternativo dos credores. Ou seja, acaba a história do acionista sair da recuperação melhor do que o credor que tomou o calote. O poder de barganha dos credores vis-a-vis a empresa devedora muda totalmente. A segunda alteração na qual eu pessoalmente investi algum tempo nas discussões com o relator na Câmara dos Deputados, Hugo Leal [PSD-RJ, é aquela que regulamenta o empréstimo DIP ["debtor-in-possession"], que tinha um regime falho. Em qualquer lugar do mundo em que a lei de falências funciona, o dinheiro que entra para a empresa já na fase de reorganização é sagrado, tem prioridade absoluta. De forma geral, acho sim que essas mudanças vão atrair mais capital para o financiamento das reestruturações.

Valor: O mercado de crédito privado passou por um grande estresse em 2020. Que diagnóstico o sr. faz dele agora? Veremos muitas empresas com dificuldades para gerir suas dívidas?

Goldberg: A crise da covid-19 foi muito peculiar. É extremamente simétrica do ponto de vista geográfico – todos os mercados sofreram, nas mais diversas jurisdições -, mas por outro lado incrivelmente assimétrica na forma como diferentes setores da economia foram afetados. De forma geral, a atividade vai voltar forte, mas setores diretamente afetados pela covid, como aqueles ligados à mobilidade urbana, hotelaria, transporte aéreo e eventos, vão continuar sofrendo e muitas dessas companhias vão acabar tendo de reestruturar suas dívidas em juízo.

Valor: O sr. tem atuado como um conselheiro do apresentador Luciano Huck. Ele está disposto a disputar a Presidência em 2022?

Goldberg: Na verdade, o Luciano é uma pessoa que gosta de escutar. É um traço distintivo da personalidade dele. Nos últimos anos, ele tem se dedicado a estudar os enormes desafios do Brasil e discutir políticas públicas que melhorem a vida as pessoas. Assim como fala comigo, fala com muita gente – de diferentes matizes ideológicas e formações técnicas. Esse círculo de conversas tem girado em torno de diversos núcleos – saúde, educação, política urbana, infraestrutura, tecnologia...

Valor: Quais as chances de ele sair candidato a presidente? Como vê o cenário para 2022?

Goldberg: Acredito que o cenário de 2022 vai exigir uma candidatura que fuja da polarização e, ao mesmo tempo, apresente um projeto de país. Pouca gente rodou o Brasil como o Luciano – a despeito de uma eventual candidatura, o fato é que ele já se tornou uma liderança cívica, reconhecido no terceiro setor e pelos movimentos comunitários. As pessoas não fazem ideia do quanto ele tem se engajado em atividades transformadoras, procurando insistir nesse tema da oportunidade e inclusão. Mas a eleição está longe. Luciano fez muito bem em não fomentar discussões pré-eleitorais.

Valor: Quem participa do grupo que está ajudando o apresentador a discutir um projeto?

Goldberg: É bom reiterar que hoje não há projeto eleitoral. Há, sim, um movimento para pensar o cenário pós-pandemia e um caminho moderno para o Brasil. Não me cabe dar os nomes das pessoas que têm investido tempo em pensar esses desafios, mas o que posso dizer que há muita gente séria e comprometida em ajudar, de diferentes formas, a melhorar o país.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data : 01/02/2021**

## BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM DÉFICIT DE US\$ 1,125 BILHÃO EM JANEIRO

Resultado foi 56,3% menor do que de mesmo período de 2020

**Por Estevão Taiar, Valor — São Paulo**

A balança comercial brasileira registrou um déficit comercial de US\$ 1,125 bilhão em janeiro, queda de 56,3% em relação ao mesmo período do ano anterior. Os números foram divulgados nesta segunda-feira pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia.

As exportações somaram US\$ 14,808 bilhões no primeiro mês de 2021. Pela média diária, houve aumento de 12,4% perante o desempenho do mesmo mês do calendário anterior. Já as importações alcançaram US\$ 15,933 bilhões e tiveram alta, também pela média diária, de 8,3% em relação a janeiro de 2020.

A secretaria espera que a balança comercial registre em 2021 um superávit de US\$ 53 bilhões, resultado de US\$ 168,1 bilhões em exportações e US\$ 221,1 bilhões em importações.



[https://s2.glbimg.com/HYZlgtC4\\_WetJwMlpEYuXjfaTJE=/0x0:755x433/1000x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2019/BV/jGeYmMSbyXqAsIASv0UA/foto10bra-004-legenda-a16.jpg](https://s2.glbimg.com/HYZlgtC4_WetJwMlpEYuXjfaTJE=/0x0:755x433/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/BV/jGeYmMSbyXqAsIASv0UA/foto10bra-004-legenda-a16.jpg)

— Foto: Adilson Felix/Valor

A Secex apontou ainda que as exportações do setor agropecuário caíram 2,6% em janeiro, pela média diária, em relação ao mesmo mês de 2020. No caso da indústria extrativa, houve alta, de

35,3%, e da indústria de transformação, de 6%.

Já pelo lado das importações, o avanço nas compras foi de 22,3% na agropecuária, 7,6% na indústria extrativa e de 6,5% na indústria de transformação.

Ainda em janeiro, as exportações brasileiras para China, Hong Kong e Macau, principais destinos dos produtos do país, subiram 19,4% em relação ao mesmo mês do ano anterior, alcançando US\$ 4,18 bilhões. As vendas totais para a Ásia avançaram 18,88%.

Na mesma base de comparação, as vendas para a América do Norte avançaram 1,23%, para a América do Sul subiram 26,4% e para a Europa tiveram queda de 4,22%.

### Corrente de comércio

A corrente de comércio cresceu 10,2% em janeiro, na comparação com o mesmo período de 2020, disse em entrevista coletiva o subsecretário de Inteligência e Estatísticas de Comércio Exterior, Herlon Brandão. O indicador, que soma exportações e importações, atingiu US\$ 30,74 bilhões no primeiro mês de 2021.

O crescimento, de acordo com ele, pode ser explicado por dois fatores: preços mais altos de exportações em 2021 e baixa base de comparação para as exportações em 2020.

Fonte: *Valor Econômico - SP*

Data : 01/02/2021

### GREVE DE CAMINHONEIROS É PONTUAL, MAS REIVINDICAÇÕES NÃO ATENDIDAS AUMENTAM TENSÃO

Transportadoras estão rodando; para uma parte dos caminhoneiros, o protesto foi ficar em casa

Por *Lu Aiko Otta, Valor — Brasília*

A paralisação dos caminhoneiros nesta segunda-feira teve adesão parcial e as rodovias estão desobstruídas. O cenário, porém, está longe de trazer tranquilidade ao governo, com reivindicações não atendidas desde a traumática greve de 2018, a começar pelo piso mínimo do frete.

As transportadoras, que fizeram a diferença em 2018, estão rodando. Para parte dos caminhoneiros, o protesto consistiu em ficar em casa.

Ainda assim, até o início da tarde a Polícia Rodoviária Federal (PRF) interveio em três manifestações em rodovias federais: em Goiás, na Bahia e no Rio Grande do Norte. Nos dois primeiros, pneus foram queimados e o rodovia chegou a ser totalmente fechada, mas a PRF atuou rapidamente para desmontar o bloqueio, informou o Ministério da Infraestrutura.

“É muita promessa e pouca efetividade”, disse Carlos Alberto Litti Dahmer, presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga (Sinditac) de Ijuí (RS), uma respeitada liderança da categoria.



[https://s2.glbimg.com/Vkk2kSU-TimUm0pFaNrY1DXAg04=/13x0:580x326/1000x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2021/r/d/8e5PD8Qji0RsceQwyeww/frete.jpg](https://s2.glbimg.com/Vkk2kSU-TimUm0pFaNrY1DXAg04=/13x0:580x326/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/r/d/8e5PD8Qji0RsceQwyeww/frete.jpg)

— Foto: *Agência Brasil*

O piso mínimo do frete rodoviário, considerado pelos caminhoneiros uma conquista histórica da greve de 2018, não teve efeitos práticos até hoje. Os motoristas reclamam da falta de fiscalização.

O governo trabalha na estruturação do Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), que torna visível, por via eletrônica, o valor de cada frete contratado. Na visão de caminhoneiros, o documento acaba com o problema da falta de fiscalização das tabelas do frete. Mas o mecanismo não está pronto e não há prazo para seu lançamento, segundo o ministério.

Desde 2018, o problema é a sobre oferta de serviços de transporte rodoviário autônomo, que se torna mais aguda quando há queda na atividade econômica. O problema é agravado quando há aumento no custo de operação, como a elevação no preço dos combustíveis.



Naquele ano, reajustes diários no preço da gasolina e do diesel deram força à paralisação, com adesão das transportadoras e, de início, até com apoio de parcelas da população. Agora, a alta do diesel voltou a incomodar a categoria, que já vinha frustrada com a baixa efetividade do piso mínimo.

Após sinal verde do presidente Jair Bolsonaro, o governo discute a redução a zero do PIS-Cofins sobre o diesel, que envolveria uma renúncia de R\$ 26 bilhões ao ano.

Conforme informou o Valor no fim de semana, estão em análise alternativas para compensar a perda tributária elevando outros impostos. Por exemplo, o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) nas SUVs para deficientes.

Em carta ao ministro da Economia, Paulo Guedes, o presidente da Associação Brasileira dos Condutores de Veículos Automotores (Abrava), Wallace Landim “Chorão” – liderança que ganhou projeção na greve de 2018 – pede que sejam reduzidas a zero as alíquotas do PIS, da Cofins e da Cide Combustíveis.

O pedido parte não só de caminhoneiros, mas também de transportadores escolares e motoristas de aplicativo.

Num caminhão que consuma 8.400 litros de diesel por mês, o PIS-Cofins representa um gasto de R\$ 2.962,60, exemplifica na carta. Um motorista de aplicativo que utilize 910 litros de gasolina no mês gasta R\$ 812,17 em PIS, Cofins e Cide.

“A categoria está massacrada e no limite”, afirmou. Na semana passada, após ouvir líderes regionais, ele decidiu não apoiar a paralisação, uma vez que ainda há diálogo com o governo. O motorista relata que, além disso, observou um movimento político forte, alheio às causas dos caminhoneiros. Há grupos contra e a favor do impeachment de Bolsonaro.

A interlocução com o governo passa, além do DT-e e dos tributos federais sobre combustíveis, por outros temas. Um deles é o novo marco legal da navegação de cabotagem, ou BR do Mar, que já foi aprovado pela Câmara e está em análise no Senado.

O texto aprovado, disse Chorão, abre a possibilidade de armadores contratarem diretamente o transporte rodoviário das cargas no trajeto até o porto ou do porto até o cliente final. “Do jeito que está, o texto entrega a matriz rodoviária aos estrangeiros”, comentou.

Uma emenda vedando essa contratação havia sido incluída no texto, mas acabou suprimida durante a votação. “Agora, vamos trabalhar no Senado”, informou

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 01/02/2021*

## FOLHA DE S. PAULO

### FOLHA DE SÃO PAULO - SP

#### JUSTIÇA SUSPENDE OBRAS DE AERÓDROMO DO AÇU POR RISCO AMBIENTAL

Juiz também pediu para apurar se o complexo terá uso público ou privado

*Por Diego Garcia*

RIO DE JANEIRO - A Justiça do Rio de Janeiro suspendeu as obras do Aeródromo do Açú, localizado no distrito industrial de São José da Barra, para apurar denúncias de supostos danos ao ambiente.

Em decisão do dia 15 de janeiro, o juiz Glicerio de Angiolis Gaudard afirmou que é prudente suspender as atividades para verificar se estão em acordo com as leis ambientais.

A Justiça do Rio entendeu que não faria sentido ordenar que o projeto, quase acabado, fosse desfeito, como pede uma ação civil pública —mas solicitou que a empresa responsável pelo aeródromo comprove se o complexo será de uso público ou privado.

Quem está construindo o aeródromo é a Aeropart. Quando o contrato foi assinado, em 2018, o porto do Açú informou que o local será destinado “para o uso de helicópteros que atenderão às plataformas offshore na região”, com 20 posições para o estacionamento de aeronaves. Funcionará, portanto, como um heliponto.

Em nota, a Aeropart afirmou que todas as licenças ambientais foram emitidas e que cumpre à risca as determinações do Inea (Instituto Estadual do Ambiente do Rio).

Já o Inea afirmou que emitiu, em 2019, licença prévia para a instalação do aeródromo, válida até setembro de 2023.

Para o GDA (Grupo de Defesa Ambiental), organização não governamental que ingressou a com ação civil pública contra o Inea para impedir a operação do aeródromo, porém, as exigências não foram cumpridas, em especial a necessidade de realização de estudo e relatório de impacto ambiental.

O grupo tenta embargar a obra —e quer que seja desfeita— e pede indenização e reparação por supostos danos ambientais, bem como danos morais coletivos, alegando que o Inea considerou que o aeroporto é privado, situação em que a análise de impacto ambiental não seria exigida.

Como o aeródromo será destinado a atender as operações de helicópteros para o transporte de trabalhadores do setor offshore de óleo e gás da Bacia de Campos, afirma o GDA, haveria exploração econômica do local.

Os advogados do GDA defendem que apenas aeródromos públicos podem ser explorados economicamente. “O proprietário até pode permitir o uso por terceiros, mas sem a possibilidade de qualquer cobrança tarifária ou de qualquer outra natureza”, afirmam.

O Inea afirma que o parecer para a construção concluiu que o empreendimento é um aeródromo é privado, e não um aeroporto, e, portanto, não seriam necessários os estudos e relatórios sobre o impacto ambiental.

Em nota, o órgão diz ainda que foi questionado pelos Ministérios Públicos Federal e Estadual e que respondeu aos órgãos.

A Aeropart disse que apresentou os dados e elementos solicitados pelo Inea e que o assunto da ação civil pública já foi tratado anteriormente pelo órgão ambiental do Rio.

Por fim, apontou que as obras estão praticamente concluídas e dentro das normas e regulamentos ambientais exigidos. A previsão é que as operações no local iniciem em breve, dependendo da pandemia.

*Fonte: Folha de São Paulo - SP*  
*Data : 01/02/2021*

## SETOR PORTUÁRIO DOBRA INVESTIMENTO EM ANO DE PANDEMIA, SEGUNDO ASSOCIAÇÃO

Sete novos terminais fecharam contratos com previsão de R\$ 3,4 bi, diz entidade

São Paulo - A ATP (Associação de Terminais Portuários Privados) diz que a pandemia não afetou os investimentos do setor. Segundo a entidade, em 2020, as empresas dobraram a injeção de recursos para a autorização de novos terminais, na comparação com 2019.

Sete novos TUPs (terminais de uso privado) fecharam contratos em 2020 com previsão de R\$ 3,4 bilhões em investimentos, segundo dados do Dataport, banco de dados da ATP. No ano anterior, foram autorizados 24 novos terminais com aporte de R\$ 1,66 bilhão.

Foram quatro novas autorizações no Sudeste com foco no mercado de óleo e gás. As regiões Sul, Centro-Oeste e Nordeste tiveram um novo terminal cada uma.

*Fonte: Folha de São Paulo - SP*

*Data : 01/02/2021*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### SPA MARCA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 01 Fevereiro 2021*

A Santos Port Authority (SPA) realizará, no dia 10 de fevereiro, das 15h às 18h, uma audiência pública sobre o novo modelo de exploração da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS), sistema de trilhos que integra a infraestrutura portuária. A participação será online e interessados deverão se inscrever antecipadamente.

A audiência pública 01/2021 integra a Consulta Pública 01/2020, cujo objetivo é discutir a gestão, operação, manutenção e expansão da FIPS. A consulta foi aberta no fim do ano passado com intuito de firmar novo contrato para exploração da malha interna do Porto, garantindo investimentos da ordem de R\$ 2 bilhões necessários à expansão da capacidade ferroviária, em vista do aumento de demanda previsto para curto prazo.

Para participar da audiência pública, é preciso fazer a inscrição no dia 8 de fevereiro, das 10h00 às 14h00, por e-mail, podendo enviar a manifestação por escrito, por áudio ou vídeo.

Os interessados também poderão se manifestar entrando na sala de reunião criada no aplicativo "Microsoft Teams". Cada interessado terá 10 minutos para realizar sua manifestação.

Toda a sessão virtual será transmitida pela internet, gravada e disponibilizada no canal da SPA no Youtube.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 01/02/2021*

#### MOVIMENTAÇÃO NOS PORTOS PÚBLICOS CRESCE 5,68% EM 2020

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 01 Fevereiro 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/150714-Santos-Brasil-Vila-do-Conde.jpg>

A movimentação de cargas dos portos públicos brasileiros cresceu 5,68% no ano de 2020 em relação ao mesmo período de 2019. Foram movimentadas 447,1 milhões de toneladas de cargas no ano passado ante à movimentação de 423 milhões de toneladas em 2019. A maioria das principais autoridades portuárias que concentram cerca de 80% dos contratos de arrendamentos nos portos nacionais teve números positivos, mostrando que mesmo durante a pandemia o setor não parou e continuou crescendo.



“Em um ano desafiador para todos nós, o setor portuário mostrou maturidade para enfrentar os percalços, mantendo integralmente o atendimento às cadeias logísticas que demandam os portos. Fruto da gestão profissional de nossos portos, da competência de nossos operadores e do compromisso dos profissionais que formam esse importante setor da logística”, declarou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

**SANTOS/SP** - Maior complexo portuário do Hemisfério Sul, o Porto de Santos registrou aumento na movimentação de cargas, fechando 2020 com acréscimo de 9,3% em relação a 2019. Foram movimentadas 146,5 milhões de toneladas de cargas no período. Além do recorde no total de cargas, os 11 primeiros meses de 2020 também bateram marcas históricas de determinadas cargas para o período. Os grãos sólidos tiveram alta de 14,9% na base anual, para 70,5 milhões de toneladas; os grãos líquidos também cresceram dois dígitos (10,7%), para 17,2 milhões de toneladas.

**CDRJ** - A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) viu sua movimentação de cargas crescer 8,6%, subindo de 50,4 milhões toneladas para 54,7 milhões. Os portos de Itaguaí, Rio de Janeiro, Niterói e Angra dos Reis registraram aumento de 21% no faturamento movimentado, totalizando R\$ 630 milhões, maior crescimento dos últimos dez anos. Nos terminais de minério, que respondem por, aproximadamente, 72% do volume movimentado nos portos administrados pela CDRJ, houve recuperação da movimentação, que havia caído em 2019. Os terminais de contêineres também conseguiram se recuperar e os demais terminais da companhia apresentaram, no conjunto, um crescimento de mais de 30% no volume movimentado em relação ao ano passado.

**CODEBA** - Outro destaque foi o porto de Ilhéus, pertencente à Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA). Seu crescimento na movimentação de cargas foi de 118,4% em relação a 2019. Com os demais portos da autoridade portuária (Aratu-Candeias e Salvador), o aumento foi de 40,3% no volume de cargas movimentadas. Quanto ao tipo de carga, destaque para o aumento na movimentação de produtos gasosos (21,40%), grãos sólidos (9,53%) e carga geral (25,89%).

**CDP** - Os portos da Companhia Docas do Pará tiveram aumento de 10% nas cargas movimentadas. Os portos de Vila do Conde, Santarém e de Belém movimentaram, juntos, 30,8 milhões de toneladas em 2020. O melhor resultado foi em Vila do Conde, que passou de 14,8 milhões para 16,2 milhões.

**SUAPE** - Outro complexo que bateu um novo recorde histórico de movimentação de cargas foi o Porto de Suape. Balanço anual da autoridade portuária contabilizou 25,6 milhões de toneladas movimentadas em 2020, um aumento de 7,53% em relação a 2019, quando o porto movimentou 23,8 milhões de toneladas. É o maior volume já registrado nos 42 anos de Suape e acima da meta estabelecida para o ano, marcado por uma pandemia que atingiu a economia mundial.

**ITAQUI/MA** - O Porto do Itaqui chegou ao final de 2020 com movimentação acima da marca histórica alcançada em 2019 e fechou o ano de 2020 com 25,3 milhões de toneladas de cargas movimentadas. Os grãos (soja, milho e farelo de soja) chegaram aos 12,1 milhões de toneladas – incluindo as operações do Tegram e da VLI –, um crescimento de 8,5% sobre o mesmo período do ano passado. E o volume de fertilizante atingiu os 2,6 milhões de toneladas movimentadas, registrando alta de 21% sobre o ano passado.

**SANTA CATARINA** - O Porto de Imbituba movimentou 5,8 milhões de toneladas, volume 1,8% maior que o realizado em 2019. Dentre as cargas mais movimentadas no período, estão o coque de petróleo, a soja, o minério de ferro, os contêineres, o milho, o sal e a ureia. Ao todo, foram 228 atracções de navios no último ano.

**PARANAGUÁ/PR** - Ainda na Região Sul, os portos de Paranaguá e Antonina (PR) mostraram uma alta de 8% em relação ao recorde anterior, movimentando 57,3 milhões de cargas.

**CEARÁ** - Em Fortaleza, a Companhia Docas do Ceará fechou 2020 com vários recordes no Porto de Fortaleza. Comparado ao mesmo período de 2019, no topo do crescimento está o indicador EBITDA com 254,35% (R\$ 3,3 para R\$ 11,8 milhões), que mostra o potencial de geração de caixa da CDC

para futuros investimentos. Na sequência, aparecem as receitas com 13,49% (R\$ 56,3 milhões para R\$ 64 milhões) e a movimentação de cargas com 12% (4,4 milhões para 4,9 milhões de toneladas).

PORTO DO PECÉM - As mercadorias transportadas em contêineres somaram o volume de 4,8 milhões de toneladas no ano passado, o segundo tipo de carga mais movimentada no Porto do Pecém em 2020, atrás apenas do granel sólido com 7,7 milhões de toneladas. A carga containerizada foi a segunda carga mais relevante na composição do índice de natureza da carga em toneladas com 30% de participação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/02/2021

## ARRECAÇÃO DE RECURSOS PARA FMM CRESCE 10,7% EM 2020

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 01 Fevereiro 2021



[https://cdn-pen.nuneshost.com/modules/mod\\_news\\_pro\\_gk5/cache/180225-eas-estaleironsp-1103.jpg](https://cdn-pen.nuneshost.com/modules/mod_news_pro_gk5/cache/180225-eas-estaleironsp-1103.jpg)

Arquivo/Divulgação

Ressarcimento às empresas brasileiras de navegação da parcela que lhes cabe do AFRMM (DEFOM) no ano passado foi nulo, ante R\$ 2 milhões ressarcidos em 2019. R\$ 340 milhões foram para financiamento de projetos de embarcações.

O quantitativo de recursos arrecadados ao Fundo da Marinha Mercante (FMM) em 2020 foi de R\$ 8,5 bilhões, 10,7% acima dos R\$ 7,7 bilhões no ano anterior. No 4º trimestre de 2020, essas fontes de recursos somaram R\$ 2,3 bilhões, montante 40% superior aos R\$ 1,6 bilhão contabilizados no mesmo período de 2019. As informações constam no relatório trimestral do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) do Ministério da Infraestrutura.

O relatório traz ainda que, no ano passado, foram aplicados R\$ 776 milhões de recursos do FMM, 74,7% abaixo dos R\$ 3 bilhões de desembolsos de 2019. No 4º trimestre de 2020 foram aplicados R\$ 214 milhões de recursos do FMM, 29,5% a mais que os R\$ 165 milhões de desembolsos totais no mesmo período do ano anterior.

Tabela : Aplicação dos recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM)

Aplicação de Recursos do FMM	[R\$ milhões]					
	4º Trimestre			Acumulado no Ano		
	2019	2020	Var %	2019	2020	Var %
Financ. a Projetos - Embarcações	61,7	83,4	35,2%	1.996,4	340,4	-82,9%
Financ. a Projetos - Estaleiros	-	10,8	-	19,1	10,8	-43,5%
Ressarcimento DEFOM <sup>(1)</sup>	1,5	-	-100%	2,0	-	-100%
Ressarcimento RFB	102,1	119,8	17,4%	1.048,0	425,4	-59,4%
<b>DESEMBOLSO TOTAL</b>	<b>165,3</b>	<b>214,0</b>	<b>29,5%</b>	<b>3.065,5</b>	<b>776,6</b>	<b>-74,7%</b>

Fonte: Ministério da Infraestrutura

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210201-afmm-recursos-fmm.jpg>  
 210201-afmm-recursos-fmm.jpg

Em 2020, R\$ 340 milhões foram para financiamento de projetos de embarcações, 83% a menos que no ano anterior (R\$ 2 bilhões). Já para projetos de estaleiros, foram R\$ 10,8 milhões, contra 19 milhões (-43,5%). O ressarcimento às empresas brasileiras de navegação (EBNs) da parcela que lhes cabe do AFRMM (DEFOM) no ano passado foi nulo, ante R\$ 2 milhões ressarcidos em 2019. Esses valores correspondem às parcelas que deixaram de ser recolhidas em razão dos casos de não incidência previstas nas leis 9.432/1997 e 10.893/2004.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 01/02/2021

### **EXXON, CEOS DA CHEVRON DISCUTIRAM FUSÃO NO INÍCIO DE 2020**

Da Redação *ECONOMIA 01 Fevereiro 2021*

Os executivos-chefes da ExxonMobil Corp e da Chevron Corp mantiveram conversas preliminares no início de 2020 para explorar a combinação dos dois maiores produtores de petróleo dos Estados Unidos no que teria sido a maior fusão de todos os tempos, de acordo com pessoas a par do assunto.

As discussões, que não estão mais ativas, são indicativas da pressão que as empresas mais dominantes do setor de energia enfrentaram quando a pandemia COVID-19 se estabeleceu e os preços do petróleo despencaram.

As conversas entre o presidente-executivo da Exxon, Darren Woods, e o diretor-presidente da Chevron, Mike Wirth, foram suficientemente sérias para que documentos legais envolvendo certos aspectos das discussões de fusão fossem redigidos, disse uma das fontes. Não foi possível descobrir o motivo do encerramento das negociações.

As fontes solicitaram anonimato porque o assunto é confidencial. A Exxon e a Chevron, que têm capitalizações de mercado de US \$ 190 bilhões e US \$ 164 bilhões, respectivamente, não quiseram comentar.

As ações da Exxon e da Chevron despencaram no ano passado, depois que uma guerra de preços entre a Rússia e a Arábia Saudita e as consequências do novo surto de coronavírus causaram uma cratera no valor do petróleo. As ações da Exxon foram as mais atingidas, pois os investidores expressaram preocupações sobre a lucratividade de longo prazo da empresa e as decisões de gastos.

Em suas conversas, os CEOs da Exxon e da Chevron previram a obtenção de sinergias por meio de cortes de custos massivos para ajudar a enfrentar a desaceleração nos mercados de energia, disse uma das fontes. No final de 2019, a Exxon empregava cerca de 75.000 pessoas e a Chevron cerca de 48.000.

Após as negociações abortadas com a Exxon, a Chevron passou a adquirir a produtora de petróleo Noble Energy em um negócio de US \$ 5 bilhões em dinheiro e ações que foi concluído em outubro.

Uma combinação proposta no ano passado quase certamente teria desencadeado uma intensa revisão antitruste pelo Departamento de Justiça dos EUA, um processo que normalmente leva meses para ser concluído. E tal revisão também teria potencial para ir contra a eleição presidencial dos Estados Unidos de novembro passado, aumentando a incerteza sobre quando tal acordo poderia ser fechado, se é que seria.

Agora, sob o governo Biden, a janela pode estar praticamente fechada, já que os democratas historicamente têm sido menos simpáticos a esses acordos, disse uma das fontes. O presidente Joe Biden colocou a mudança climática na linha de frente de sua agenda, promovendo empregos em energia renovável em oposição às tradicionais no setor de petróleo.

Biden recentemente revogou formalmente a licença para construir o oleoduto Keystone XL. A General Motors disse na semana passada que pretende parar de vender veículos movidos a gasolina e diesel, que dependem de petróleo, até 2035.

A Casa Branca e o Departamento de Justiça não responderam imediatamente aos pedidos de comentários.



Notícias das negociações malsucedidas surgiram quando a Exxon foi pressionada por alguns de seus acionistas sobre sua direção estratégica.

A Engine No. 1, uma empresa de investimentos com sede em San Francisco, nomeou na semana passada quatro diretores para o conselho da Exxon e está pressionando a empresa a gastar melhor seu dinheiro, preservar seus dividendos e investir mais em energia limpa. A Exxon também está na mira do fundo de hedge DE Shaw, que está pressionando a empresa a cortar custos e melhorar o desempenho.

A Exxon relata os resultados do quarto trimestre em 2 de fevereiro. A Chevron divulgou na semana passada uma perda surpreendente de US \$ 11 milhões no quarto trimestre, já que as margens baixas de combustível, custos de aquisição e efeitos de moeda estrangeira superaram os melhores resultados de perfuração.

### **GIGANTE COMBINADO**

Uma Exxon-Chevron combinada seria eclipsada em tamanho apenas pela Saudi Aramco, que possui um valor de mercado de cerca de US \$ 1,8 trilhão e já empurrou muitos perfuradores dos EUA ao limite financeiro ao inundar o mercado com petróleo.

Apesar das inevitáveis preocupações antitruste, as empresas podem argumentar que uma fusão representaria a melhor chance dos Estados Unidos de enfrentar o conglomerado estatal saudita e os outros maiores produtores mundiais de petróleo apoiados pelo Estado, disse uma das fontes.

A guerra de preços do petróleo entre a Rússia e a Arábia Saudita no ano passado, por exemplo, destacou a vulnerabilidade dos produtores dos EUA a governos estrangeiros que podem efetivamente ditar o preço do petróleo, forçando as empresas de energia a voltarem a aumentar ou cortar a produção.

As empresas petrolíferas americanas competem entre si e definem suas próprias metas de produção variáveis, com capacidade limitada de intervenção de Washington.

A Exxon e a Chevron, com seus balanços poderosos, resistiram à turbulência nos mercados de energia após a pandemia que forçou alguns produtores independentes menores de petróleo e gás a pedir concordata.

No entanto, eles também sentiram a dor. A demanda por petróleo evaporou no início de 2020, quando os governos impuseram restrições a viagens e pedidos de estadia em casa para diminuir a propagação da pandemia COVID-19.

Em um ponto de abril, o preço dos futuros do petróleo bruto US West Texas Intermediate (WTI) ficou negativo pela primeira vez, significando que os vendedores precisavam pagar aos compradores para tirar a commodity de suas mãos. Desde então, os preços se recuperaram para cerca de US \$ 52 o barril.

A Exxon e a Chevron cortaram empregos no ano passado. A Exxon no final do ano passado deixou seu dividendo estável depois de aumentar o pagamento aos acionistas a cada ano desde 1982.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 01/02/2021*

### **CBO FECHA CONTRATOS DE LOGÍSTICA INTEGRADA COM A PETROBRAS**

*Por Danilo Oliveira OFFSHORE 01 Fevereiro 2021*

Com serviços de ponta a ponta, empresa de navegação atenderá demandas de suprimento de sondas no pré-sal das bacias de Campos e Santos. Expectativa é que atendimento comece no segundo trimestre deste ano.



O grupo CBO fechou contratos com a Petrobras para prestação de serviços de logística integrada. Os termos preveem serviços de ponta a ponta, de terra ao mar, para a petroleira. O pacote inclui desde o transporte rodoviário e armazenagem à disponibilidade de embarcações da frota de apoio marítimo para atendimento a duas sondas de perfuração no pré-sal. O primeiro contrato abrange as áreas de Dois Irmãos, Três Marias e Entorno de Sapinhoá, na Bacia de Santos, enquanto o segundo cobre Aram e Alto de Cabo Frio Central, na Bacia de Campos. A escolha da empresa de navegação veio após uma concorrência de mercado aberta para potenciais fornecedores.

O CEO da CBO, Marcos Tinti, afirmou que esse é um serviço inédito prestado no setor, hoje realizado, de forma semelhante, somente pela Petrobras Logística (PBLog), subsidiária da estatal. A CBO aposta em profissionais experientes da equipe para a gestão desse negócio. Tinti explicou que os clientes costumam ser segmentados em departamentos e que a unidade e sinergia dão mais agilidade ao processo. “É a primeira vez que uma empresa faz diferente do tradicional nessa indústria que é o afretamento. Como diferencial de modelo, de forma inédita também, navegar mais na cadeia do cliente. Aquilo que ficava 'refém' do cliente, você faz com planejamento e know how da carga”, detalhou Tinti em entrevista exclusiva à Portos e Navios.

A CBO, que tem afretamento de embarcações como core business, vê espaço para ampliar seu espaço na cadeia de suprimentos das operadoras. Tinti ponderou que o foco da CBO e de outras empresas de apoio offshore, pelos próximos anos, ainda deve continuar a ser o afretamento e que o próprio cliente ainda não tem a dimensão de como será esse modelo adotado para a atividade onde a cultura do afretamento é forte. Segundo o CEO da empresa, o mercado spot ainda é pouco explorado no Brasil.

A previsão é começar a operação deste contrato no segundo trimestre deste ano. A CBO vislumbra, após explorar e consolidar esse serviço, promovê-lo a fim de ampliá-lo, tanto para Petrobras como para outros operadores. A avaliação é que entregando um bom serviço poderá, eventualmente, ampliar o escopo do contrato atual. “O mercado está curioso de como vamos nos portar nesse atendimento diferente. O primeiro período é de maturação para mostrar mais vantagens de ter operações como essa e ter modelos híbridos. Mas isso não vai transformar a indústria de uma hora para outra”, analisou Tinti.

O contrato permite a flexibilização da frota pelo armador, desde que respeitadas as regras estabelecidas contratualmente. Dessa forma, não necessariamente os barcos que começarem serão os mesmos ao término. Tinti disse que o formato permite que, ao longo do contrato, a empresa participe de outros bids, buscando a melhor alocação de cada embarcação. O diretor comercial técnico da CBO, Marcelo Martins, destacou a flexibilidade na hora de definir quais são os barcos que vão operar. “A Petrobras coloca direcionamento e tipo de barco a critério da CBO. Podemos definir quais barcos atenderão ao contrato”, afirmou Martins.

O contrato prevê o transporte de suprimentos às sondas, como óleo, água, fluidos e equipamentos de convés. A empresa será remunerada por carga transportada e SLA (acordo de nível de serviço). Martins explicou que o trabalho de planejamento é importante na definição do modelo de PSV (transporte de suprimentos) que vale mais a pena para cada operação. Por exemplo, se um PSV 4.500 com mais carga e que consome mais combustível, ou se um PSV 3.500, de menor capacidade, mas com consumo menor. Nesse contrato, o combustível também passa a ser de responsabilidade do armador, diferentemente dos contratos tradicionais de afretamento.

O diretor de relações com investidores da CBO, Rafael Kirsten, acrescentou que a empresa conta com frota diversa, que pode atender a diversas etapas de operação do ciclo produtivo da Petrobras. Segundo Kirsten, a estrutura de balanços e contratos da companhia propicia a ela olhar para outros negócios. “A Petrobras puxou o movimento, mas poucas empresas tinham disponibilidade e estavam prontas para atender”, afirmou. A frota da CBO conta atualmente com 33 embarcações de apoio marítimo.

## PETROBRAS DESCOBRE HIDROCARBONETO EM POÇO NO PRÉ-SAL DA BACIA DE CAMPOS

Da Redação OFFSHORE 01 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210201-tab.jpg>

A Petrobras identificou a presença de hidrocarboneto em poço pioneiro do bloco C-M-411, localizado no pré-sal da Bacia de Campos, no Estado do Rio de Janeiro. O poço 1-BRSA-1377-RJS, denominado informalmente de Urissanê, está localizado a aproximadamente 200 km da costa, em lâmina d'água de 2.950 metros, o qual constatou a presença de petróleo em reservatórios da seção pré-sal. Os dados do poço serão analisados para melhor direcionar as atividades exploratórias na área e

avaliar o potencial da descoberta.

O bloco C-M-411 foi adquirido em setembro de 2017, na 14ª Rodada de Licitação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), sob regime de concessão, em conjunto com os blocos C-M-210, C-M-277, C-M-344, C-M-346 e C-M-413.

A Petrobras é operadora do bloco e detém 50% de participação, em parceria com ExxonMobil Exploração Brasil Ltda. (50%).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/02/2021

## PORTO DE PARANAGUÁ SE PREPARA PARA NOVAS OPERAÇÕES COM FERTILIZANTES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 01 Fevereiro 2021

Uma manobra especial na semana passada começou a preparar o Porto de Paranaguá para oferecer uma nova oportunidade aos operadores, em especial de graneis sólidos de importação. Navios de 225 metros podem atracar no cais comercial, carregados com fertilizantes, dando oportunidade para fazer o retorno ao exterior levando graneis de exportação.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210201-porto-de-paranagua.jpg>

O ensaio foi com a embarcação "Tramp Lady", que finaliza a descarga de 41.748 toneladas de fertilizante (sulfato de amônio), no berço 211. Por enquanto, o teste não foi com carga completa, mas colocou todos os equipamentos e a estrutura à prova. A implementação definitiva depende da homologação do novo calado.

“A ideia é permitir que, uma vez ou outra, os navios de 225 metros, que são os mesmos navios que atracam no Corredor de Exportação, padrão Panamax, venham trazendo fertilizante e voltem levando soja”, explica o diretor de Operações Portuárias, Luiz Teixeira da Silva Junior.

De acordo com Teixeira, o "Tramp Lady" é o maior navio trazendo fertilizante que já atracou no cais comercial. A embarcação tem sete porões, sem guindaste de bordo. Geralmente, os navios que trazem os graneis aos portos do Paraná medem de 190 a 200 metros, têm apenas cinco porões e guindastes de bordo para auxiliar na operação de descarga.

Apesar de ser o maior, ele não chegou com carga máxima. “Vem com 41 mil toneladas, poderia vir com 60, 65 mil toneladas que os navios do corredor levam com o mesmo calado, 12,5 metros, mas



nos berços 209 e 211 nós não temos 12,5 metros ainda. Está em fase de estudos para homologar os 12,5 metros para estes berços”, pondera.

**OPERAÇÃO** - Segundo o gerente de Operações e Logística da Harbour, operadora responsável pelo navio "Tramp Lady", essa atracação é uma quebra de paradigma. “É importante ressaltar o esforço que a Portos do Paraná fez com o pessoal da Operação para atracar esse navio uma vez que o berço é para 200 metros. Houve todo um trabalho de planejamento, de engenharia para atracar esse navio, que, na verdade, é uma quebra de paradigma e vai desencadear um trabalho de novas oportunidades, de novos desenhos operacionais”, aponta.

Ele informa que a embarcação veio da China e tem bandeira de Malta. A descarga e a desatracação devem ser finalizadas neste sábado, dia 30.

**PREPARO** - Todo o trabalho de dragagem e os estudos de batimetria já foram feitos. A previsão é de que a documentação seja enviada à Marinha para homologação no mês de fevereiro. Atualmente, o calado operacional é de 10,8 metros.

De acordo com Teixeira, assim que o calado de 12,5 metros estiver aprovado, Paranaguá ganha um novo diferencial. “Os navios poderão vir com grande quantidade de fertilizante, numa só embarcação equivalente a dois navios desses que vêm normalmente, e com menor custo de frete. O importador ganharia no frete e ainda teria condições de se habilitar para o carregamento de granéis sólidos”, destaca.

Normalmente, os berços especializados em fertilizantes recebem embarcações de 190 a 200 metros. “Equipamentos nós temos, os guindastes sobre rodas tranquilamente conseguem operar num navio desse porte. Estamos fazendo um teste para ver o comprimento dele, o LOA, porque o calado ainda não foi homologado o 12,5 metro. O calado atual é 10,8 metros então iríamos a 12,5 metros, que é o mesmo calado do Corredor”, analisa.

O diretor ainda complementa ressaltando a redução de custos para os operadores. “Quando você faz dois navios, você pode gastar oito horas na atracação e desatracação e teria um só para fazer, na metade do tempo, e uma descarga de mais de 60 mil toneladas e ganharia esse tempo também, porque isso gera custo”, finaliza Teixeira.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 01/02/2021*



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

*Fonte : InforMS*

*Data : 20/04/2006*