

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 022/2021
Data: 04/02/2021**

ÍNDICE

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

| | |
|--|-----------|
| A TRIBUNA DIGITAL (SP) | 4 |
| MOVIMENTO DE CARGAS EM PORTOS CRESCE 5,68% | 4 |
| DUBAI PORTS WORLD SANTOS TERÁ 1º PRESIDENTE BRASILEIRO..... | 4 |
| CORTE ARBITRAL DETERMINA VENDA DA ELDORADO | 5 |
| ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS | 6 |
| AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL Nº19/2020: LINK DE TRANSMISSÃO | 6 |
| PORTAL PORTO GENTE | 7 |
| CIDADE PRECISA TER VOZ NAS DECISÕES DO PORTO, DEFENDE PREFEITO DE SANTOS | 7 |
| OCASIÃO DA FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS – FIPS | 10 |
| BRASIL EXPORT | 11 |
| MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA OFICIALIZA APOIO INSTITUCIONAL AO BRASIL EXPORT E MARCELO SAMPAIO ABRE TEMPORADA DE WEBINÁRIOS NACIONAIS | 11 |
| CONSELHEIRO DO BRASIL E DO NORDESTE EXPORT, FABIO SICCHERINO É ANUNCIADO COMO NOVO DIRETOR-PRESIDENTE DA DP WORLD SANTOS | 12 |
| MONETTIMES | 12 |
| RUMO INICIA EMISSÃO DE R\$ 1,2 BILHÃO EM DEBÊNTURES PARA INVESTIR NA MALHA PAULISTA..... | 12 |
| CICLO DA CELULOSE, ESG E DESALAVANCAGEM: CHEGOU A HORA DE COMPRAR AÇÃO DA SUZANO | 13 |
| CUSTO DE FRETE AGRAVA IMPACTO DA PANDEMIA EM TRANSPORTE MARÍTIMO | 14 |
| O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP | 15 |
| PORTO DE PARANAGUÁ PROMOVE AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE ÁREA PAR32L | 15 |
| PORTO DE CABEDELO BATE RECORDE E AUMENTA 61,31% A MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM JANEIRO DE 2021 | 16 |
| GERENCIAMENTO DO TRÁFEGO DE EMBARCAÇÕES REALIZA 126.906 AÇÕES DE CONTROLE DE TRÁFEGO NO PORTO DE VITÓRIA..... | 16 |
| ANTT REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL PARA DEBATER PRORROGAÇÃO DO CONTRATO DA FCA..... | 17 |
| CNT – CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE | 17 |
| WEBINAR AGENDA 2021 DO SISTEMA CNT ABORDA NOVAS AÇÕES PARA O TRANSPORTE | 17 |
| INVESTIMENTO REALIZADO EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE NO BRASIL VEM CAINDO, MOSTRA LEVANTAMENTO DA CNT | 19 |
| ISTOÉ - DINHEIRO | 22 |
| NÃO HAVERÁ BRIGA POR PROTAGONISMO ENTRE CÂMARA E SENADO NA TRIBUTÁRIA, DIZ LIRA | 22 |
| PACHECO PEDE ENCONTRO COM GUEDES PARA DISCUTIR IMPASSE SOBRE AUXÍLIO EMERGENCIAL | 22 |
| NA PRIMEIRA REUNIÃO COM LIRA, GOVERNO PEDE AUTONOMIA DO BC E SUPERENDIVIDAMENTO..... | 23 |
| EXTRA ONLINE | 23 |
| LIRA E PACHECO PREVEEM APROVAÇÃO DE REFORMA TRIBUTÁRIA ATÉ OUTUBRO | 23 |
| DEPOIS DE LISTA DE PRIORIDADES, GOVERNO NEGOCIA AGENDA ENXUTA DE PROJETOS PARA CONGRESSO VOTAR LOGO. VEJA QUAIS | 24 |
| AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS | 26 |
| MINISTRO BENTO ALBUQUERQUE É O ENTREVISTADO DA AGÊNCIA EPBR NA PRÓXIMA SEGUNDA (8)..... | 26 |
| ELETRIFICAÇÃO DA FROTA LANÇA DISPUTA: QUEM TEM A SOLUÇÃO MAIS EFICIENTE? | 26 |
| BOLSONARO PROMETE ANUNCIAR MEDIDAS SOBRE PREÇO DE COMBUSTÍVEIS NESTA SEXTA | 29 |
| BRASILEIROS ESTÃO MAIS DISPOSTOS A ADOTAR MEIOS DE TRANSPORTE SUSTENTÁVEIS, DIZ PESQUISA | 30 |
| JORNAL O GLOBO – RJ | 31 |
| SENADO APROVA MP QUE TENTA RETOMAR ANGRA 3 E REDUZ CONTAS DE LUZ NO NORTE E NORDESTE..... | 31 |
| SERVIDOR DA ANATEL SERÁ O NOVO SECRETÁRIO DE TELECOMUNICAÇÕES, RESPONSÁVEL POR LEILÃO DO 5G | 32 |
| ELETOBRAS DIZ QUE A ELETRONUCLEAR SOFREU ATAQUE CIBERNÉTICO, MAS SEM RISCO À SEGURANÇA DAS OPERAÇÕES . | 33 |
| PROBLEMA COM A GASOLINA DE AVIAÇÃO DA PETROBRAS DEIXA MAIS DE 11 MIL AVIÕES NO CHÃO | 34 |
| O ESTADO DE SÃO PAULO - SP | 35 |
| PACHECO E LIRA PREVEEM REFORMA TRIBUTÁRIA APROVADA NO CONGRESSO EM SEIS A OITO MESES | 35 |
| POR CAMINHONEIROS, GOVERNO NEGOCIA COM ESTADOS REAJUSTE MENSAL DE ICMS SOBRE COMBUSTÍVEIS..... | 36 |
| PRODUÇÃO DE VEÍCULOS SOBE 4,2% EM JANEIRO ANTE MESMO MÊS DE 2020, DIZ ANFAVEA | 37 |



| | |
|---|-----------|
| PACHECO PEDE ENCONTRO COM GUEDES PARA DISCUTIR UMA NOVA RODADA DO AUXÍLIO EMERGENCIAL | 37 |
| PRODUÇÃO DE MINÉRIO DE FERRO DA VALE ULTRAPASSA 300 MILHÕES DE TONELADAS EM 2020 | 38 |
| VALOR ECONÔMICO (SP)..... | 40 |
| TJ DO PARANÁ VAI ANALISAR SE BUNGE PODE ASSUMIR FÁBRICAS DA IMCOPA..... | 40 |
| BRASKEM RETOMA OPERAÇÃO DE CLORO-SODA EM MACEIÓ APÓS QUASE 2 ANOS DE PARALISAÇÃO | 40 |
| BRASIL APRESENTA PLANO PARA ABRIR COMPRAS PÚBLICAS A ESTRANGEIROS | 41 |
| AGÊNCIA BRASIL - DF..... | 42 |
| AUXÍLIOS PAGOS PELA VALE IRÃO VIRAR PROGRAMA DE TRANSFERÊNCIA DE RENDA | 43 |
| PORTAL PORTOS E NAVIOS..... | 45 |
| PORTO DE ILHÉUS MOVIMENTA PRIMEIRA CARGA DE NÍQUEL DE 2021..... | 45 |
| IBAMA FISCALIZA O DESCARTE DE RESÍDUOS NO PORTO DE SANTOS | 45 |
| DESESTATIZAÇÃO DA CODESA CARECE DE MAIS SEGURANÇA JURÍDICA, APONTAM ASSOCIAÇÕES | 46 |
| DESESTATIZAÇÃO TERÁ MODELO DE CONCESSÃO LANDLORD..... | 47 |
| ADMINISTRAÇÃO DE BIDEN DEVE REINICIAR A CONCESSÃO DE LICENÇAS PARA UM GRANDE PROJETO EÓLICO OFFSHORE DOS EUA | 49 |
| GOVERNO QUER FECHAR ANO COM LEILÃO DA CODESA E EDITAL DE SÃO SEBASTIÃO | 49 |
| AUDIÊNCIA PÚBLICA DEBATE ARRENDAMENTO DE ÁREA NO PORTO DE PARANAGUÁ..... | 50 |
| HIDROVIAS DO BRASIL TEM SUCESSO NA REESTRUTURAÇÃO DE SUA DÍVIDA | 50 |
| PORTO DE IMBITUBA TEM ALTA DE 18,9% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM JANEIRO..... | 51 |
| MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA..... | 52 |
| MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS | 52 |



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MOVIMENTO DE CARGAS EM PORTOS CRESCE 5,68%

Complexos marítimos públicos escoaram 447 milhões de toneladas no ano passado

Da Redação



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.1026:1541004057/Conteineres-do-Porto.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=87887bf&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.1026:1541004057/Conteineres-do-Porto.jpg?f=2x1&pf=87887bf&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Movimento de cargas em portos cresce 5,68% (Carlos Nogueira/AT)

Mesmo diante da pandemia do novo coronavírus, os portos públicos brasileiros fecharam o ano passado com um aumento de 5,68% em sua movimentação de cargas, em relação ao resultado de 2019. Foram 447,1 milhões de toneladas de mercadorias escoadas em 2020, 24,1 milhões de toneladas a mais do que no ano anterior, quando o total chegou a 423 milhões de toneladas. Os dados são do Ministério da Infraestrutura.

De acordo com a pasta, a maior parte dos complexos portuários públicos apresentaram resultados positivos, o que foi comemorado pelo ministro Tarcísio Gomes de Freitas. “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.

Principal complexo marítimo da América do Sul, o Porto de Santos registrou uma alta de 9,3% em seu movimento de cargas em 2020, atingindo 146,5 milhões de toneladas, conforme reportagem publicada por A Tribuna em sua edição de 6 de janeiro. Em relação aos contêineres, foram 4,23 milhões de TEU (Twenty-feet Equivalent Unit – em tradução livre do inglês, Unidade Equivalente a um Contêiner de 20 pés), 1,6% a mais do que os 4,17 milhões de TEU de 2019.

De acordo com o Ministério da Infraestrutura, os onze primeiros meses de 2020 também bateram marcas históricas. Os graneis sólidos tiveram alta de 14,9%, somando 70,5 milhões de toneladas. Os graneis líquidos também cresceram dois dígitos (10,7%), chegando a 17,2 milhões de toneladas.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 04/02/2021

DUBAI PORTS WORLD SANTOS TERÁ 1º PRESIDENTE BRASILEIRO

Fábio Siccherino será o primeiro brasileiro a assumir a função desde o início das operações do terminal, em 2013

Da Redação



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141325:1612369815/Fabio-Siccherino-DP-World-Porto.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=0c033bd&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141325:1612369815/Fabio-Siccherino-DP-World-Porto.JPG?f=2x1&pf=0c033bd&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Fábio Siccherino atuou na parceria entre o terminal e a Susano (Foto: Alexander Ferraz)

Um dos principais terminais privados do Porto de Santos, o DP World Santos anunciou ontem que terá um novo presidente. O executivo australiano Dallas Hampton será substituído pelo atual diretor comercial e de Relações Institucionais da instalação, Fábio Medrano Siccherino, no próximo dia 1º de abril.

Siccherino será o primeiro brasileiro a assumir a função desde o início das operações do terminal, em 2013.

Unidade multipropósito instalada na Margem Esquerda do Porto, na Área Continental de Santos, ela é especializada nas operações de contêineres, celulose e carga geral.

Em seus sete anos na DP World Santos, Fábio Siccherino esteve à frente da agenda comercial do terminal, com destacada atuação na parceria firmada com a Suzano, em 2017, que levou à construção e operação do maior e mais moderno complexo de celulose do país. O diretor também atuou no processo de posicionar a DP World Santos como um terminal multipropósito, buscando soluções alternativas à movimentação de contêineres.

Formado em Engenharia Química pela FEI (Faculdade de Engenharia Industrial), com MBA em Logística pelo Instituto Coppead e Mestrado em Supply Chain pela FGV (Fundação Getúlio Vargas), o executivo possui mais de 24 anos de experiência em Supply Chain e desenvolvimento de projetos multimodais dentro e fora do Brasil.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 04/02/2021

CORTE ARBITRAL DETERMINA VENDA DA ELDORADO

O grupo J&F, dos irmãos Batista, terá de vender 100% da Eldorado Celulose ao grupo asiático Paper Excellence



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141131:1612283836/Eldorado-Porto.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=f38690f&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141131:1612283836/Eldorado-Porto.JPG?f=2x1&pf=f38690f&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Corte arbitral determina venda da Eldorado (Foto: Carlos Nogueira/AT)

A corte arbitral da International Chamber of Commerce (ICC Brasil) decidiu, por 3 votos a zero, que o grupo J&F, dos irmãos Batista, terá de vender 100% da Eldorado Celulose ao grupo asiático Paper Excellence, nos

termos do acordo firmado entre as partes em 2017. A disputa, que se moveu da Justiça brasileira para o tribunal arbitral, se arrastava há mais de três anos.

A Eldorado exporta parte de sua produção de celulose pelo Porto de Santos, onde opera um terminal (o Rishis, na região de Outeirinhos) e implantará um segundo (na Ponta da Praia). Ainda não está definido o impacto que a provável venda terá nos projetos portuários da companhia.

A empresa foi vendida em 2 de setembro de 2017 para a companhia do empresário Jackson Widjaya, da mesma família que controla a gigante asiática Asia Pulp and Paper. O acordo foi feito quatro meses após as delações dos irmãos Batista sobre corrupção virem à tona, mesma época em que ocorreu a venda da Vigor e da Alpargatas. Desentendimentos entre comprador e vendedor levaram a negociação à arbitragem.

O valor total era de R\$ 15 bilhões. Conforme o acordo original, a Paper Excellence desembolsou, em prestações, R\$ 3,8 bilhões por 49,4% das ações, mas o negócio não foi concluído porque os Batistas

alegaram que os asiáticos não liberaram as garantias prestadas pela holding em dívidas da Eldorado para pagar seus credores.

Em 2019, R\$ 11,2 bilhões chegaram a ser depositados pela família Widjaya em uma conta no BTG Pactual, como forma de comprovar a capacidade de pagamento da companhia – o valor depois transferido ao Itaú Unibanco.

A Paper Excellence acusava a J&F de ter dificultado a liberação, por conta da recuperação dos preços da celulose após o negócio ter sido fechado.

Enquanto isso, a holding dos Batistas alegava ter dúvida sobre a capacidade do comprador de fazer o pagamento. A CA Investments, empresa de investimento da Paper Excellence, divulgou fato relevante confirmando a sentença, assim como a Eldorado. A J&F não se pronunciou.

Ainda segundo a decisão arbitral, a finalização do negócio depende da liberação das garantias que foram dadas pela J&F em um empréstimo realizado pela Eldorado, sendo grande parte em ações da JBS, outro negócio da família Batista.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP
Data : 04/02/2021*



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL Nº19/2020: LINK DE TRANSMISSÃO

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

Link de Transmissão: <https://youtu.be/9Bc64u7aQC8>

Início da Transmissão: 09h

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

Formas de Contribuição: vídeo, áudio ou via aplicativo "WhatsApp"

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

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

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

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
Data : 04/02/2021

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

CIDADE PRECISA TER VOZ NAS DECISÕES DO PORTO, DEFENDE PREFEITO DE SANTOS

Por Vera Gasparetto

Maior Porto do Hemisfério Sul completou 129 anos e se prepara para iniciar uma nova relação com a administração municipal eleita em 2020

Rogério Santos (PSDB) foi eleito prefeito do município de Santos em 2020 com uma votação incontestável que lhe deu a vitória já em primeiro turno. Graduado e com mestrado em Odontologia, é especialista em saúde pública. Iniciou sua carreira política em 2009 como assessor parlamentar do então deputado estadual Paulo Alexandre Barbosa (PSDB), que ele acompanhou ao ser eleito prefeito de Santos (em dois mandatos entre os anos 2013 e 2020). Na gestão municipal foi chefe de gabinete e, em 2017, Secretário de Governo, onde permaneceu até o início da campanha para as eleições municipais do ano passado. 1º de janeiro de 2013 até 31 de dezembro de 2020



https://portogente.com.br/images/Porto_Santos_NOV2020_2.jpg

Porto Santos NOV2020 2 Porto de Santos movimenta mais de 25% da balança comercial do País. Foto: Portogente.

00

A esse conhecimento acumulado sobre a gestão do município, Rogério Santos, que carrega o nome da cidade, fala do porto como um lugar de conexões, encontros, chegadas e afetos. E não estamos falando de qualquer terminal portuário, falamos do maior porto do País e do Hemisfério Sul, o Porto de Santos, que,

neste 2 de fevereiro, completou 129 anos.

Para ele, na relação porto e cidade, “colaboração” deve ser a palavra-chave: “O porto, sob gestão federal, precisa entender os impactos que traz para o dia a dia dos santistas e a cidade, por sua vez, precisa desenvolver meios sustentáveis para dar suporte ao crescimento da atividade portuária.” Objetivos que envolvem gestão democrática envolvendo a cidadania, o diálogo com a Autoridade Portuária e a promoção de iniciativas que mitiguem os impactos ambientais, patrimoniais, culturais, sociais e que promovam os benefícios econômicos para o conjunto da sociedade são fundamentais, como a geração de postos de trabalho, a pesquisa, o investimento em novas atividades produtivas, a revisão da Lei de Uso e Ocupação do Solo, entre outras demandas.

Entre os desafios que coloca para sua gestão está o enfrentamento à pandemia da Covid-19; a busca do equilíbrio ambiental que preserve a natureza, fundamental à indústria do turismo santista; a defesa de investimentos em alternativas que melhorem a mobilidade urbana na Baixada Santista e sua comunicação com o conjunto do País. Por fim, se posiciona, com relação à privatização do Porto, que “é preciso avançar nas discussões para definir a melhor forma para que isso ocorra, sem penalizar o trabalhador portuário e os municípios da Baixada Santista”.

Confira a entrevista completa!

350Prefeito de Santos 2021Portogente - Investido pela autoridade do mandato com uma grande votação, o senhor se sente fortalecido para discutir com profundidade, com outros entes institucionais, a relação que o Porto de Santos tem com a cidade de Santos?



Rogério Santos - Eu acredito sempre no diálogo entre a Cidade e o porto. Santos tem sua história relacionada a seu porto. A cidade surgiu e se desenvolveu a partir dele. Foi por aqui que chegaram os imigrantes, que exportamos o Ouro Verde, o café. Foi pelo porto que meu pai veio de Portugal para fazer sua vida aqui, em 1958, e constituir a minha família. Então eu acredito que a relação entre a cidade e o Porto de Santos sempre foi próxima. A cidade precisa ter voz, participação, nas decisões que envolvam o porto. Hoje, creio que haja um único caminho para que ambos se desenvolvam em harmonia: a colaboração. O porto, sob gestão federal, precisa entender os impactos que traz para o dia a dia dos santistas e a cidade, por sua vez, precisa desenvolver meios sustentáveis para dar suporte ao crescimento da atividade portuária. Muito está sendo feito. As obras na Nova Entrada de Santos beneficiam o acesso de caminhões aos terminais portuários, diminuindo o impacto desses veículos sobre o trânsito de Santos.

Agora, meu projeto é rever a Lei de Uso e Ocupação do Solo de forma a incentivar a instalação de empresas retroportuárias em condomínios industriais na Alemoa e na Área Continental, gerando mais empregos e renda aos santistas. Todas essas ações incentivam negócios no nosso porto, que é responsável por um terço da balança comercial brasileira e principal empregador de Santos. Essa relação colaborativa também tem sido praticada pela Autoridade Portuária, que está atenta às demandas da Cidade. Recentemente colocou em seu PDZ a mudança do terminal de passageiros para a região do Valongo, o que é de extrema importância para a revitalização do Centro Histórico. Há algum tempo sofriamos com o impacto negativo do escoamento das safras de grãos no sistema viário urbano, mas iniciativas colaborativas com a Autoridade Portuária minimizaram esse impacto.

Temos desenvolvido um projeto conversando com vários prefeitos do Brasil, gestores de cidades portuárias, que demonstram a importância do porto na garantia de recursos financeiros e o recolhimento de tributos. Como é a realidade de Santos?

O porto é o principal empregador de Santos. Ao longo dos últimos anos vem batendo recordes de movimentação. Mas a progressiva, e inevitável, automação das operações traz impactos negativos sobre a Cidade, causando a redução significativa de postos de trabalho. Então é fundamental pensar em meios para que o porto possa gerar mais empregos, e é aqui que entra a mencionada revisão da Lei de Uso e Ocupação do Solo. Trata-se de uma iniciativa que estabeleça áreas e incentivos fiscais para atrair as empresas retro portuárias, como as que produzem tintas para a pintura de embarcações, por exemplo. O desenvolvimento da pesquisa por meio do Parque Tecnológico de Santos, que une empreendedores privados, poder público e universidades da região em um moderno prédio na Vila Nova, também é fundamental para o desenvolvimento de tecnologias e práticas inovadoras para toda a cadeia de logística portuária, incentivando startups e a instalação de empresas complementares aos serviços existentes. Todas essas ações geram emprego e renda para os santistas e trazem investimentos para a Cidade. Outra questão importante é garantir que os recursos obtidos na região, como as outorgas, sejam empregados na infraestrutura portuária. Hoje, ficam com a União. Para isso contamos com o apoio dos deputados da Baixada e com a articulação da nossa secretaria de Assuntos Portuários e Desenvolvimento da Região Central para sensibilizar sobre a importância dos investimentos na infraestrutura portuária. Os terminais portuários também têm contribuído diretamente com a Cidade com a realização dos Trimmcs [Termos de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigadoras e Compensatórias].

Gostaríamos que falasse de como pensa uma relação harmoniosa e não só motivadora de redução dos danos ambientais que essa atividade econômica causa às comunidades. Como o senhor fará uma gestão que envolva os municípios, gestores portuários, sindicatos de trabalhadores amplos setores da sociedade e setores do empresariado que são beneficiários de alguma forma da cadeia produtiva portuária. Isso envolve a questão da Covid-19 e o porto como porta de entrada e circulação de pessoas, vírus, bactérias e mercadorias.

Acho que maior desafio de todos os gestores na atualidade é vencer a guerra contra a Covid-19. Não existia país ou cidade no mundo preparado para lidar com a pandemia. Todos aprenderam a lutar juntos. Nesse sentido, Santos planejou suas ações com cautela, técnica e transparência. Acompanhamos o avanço da doença pelo mundo e tomamos as medidas mais corretas, que comprovadamente eram eficazes. Investimos em equipamentos, ampliamos o número de leitos e contratamos pessoal capacitado para o atendimento. Testamos a população da Cidade e da região numa ação conjunta do Parque Tecnológico de Santos com o Condesb [Conselho de



Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista], sob a atenção de infectologistas renomados da região e universidades. Acompanhamos a evolução da doença e nos preparamos. O resultado de todo esse trabalho, iniciado na gestão do ex-prefeito Paulo Alexandre Barbosa, pode ser visto agora. A Baixada Santista, tendo Santos como protagonista, é a região mais bem avaliada do Estado de São Paulo pelo Plano São Paulo, que estabelece os critérios para o combate à doença e para a retomada das atividades econômicas. Ninguém ficou sem atendimento em Santos. Agora, nesta gestão, compramos insumos, contratamos mais profissionais e nos preparamos para a vacinação dos profissionais da saúde e da população em geral, especialmente dos idosos, que são numerosos em nossa cidade. Estamos em contato permanente com os governos estadual e federal, implementando e discutindo ações preventivas e de imunização. A população de Santos, em sua maioria, e aqui acrescento toda a classe portuária, também tem colaborado e seguido os protocolos de proteção, o que nos auxilia no combate à pandemia e na breve reabertura econômica, que é o que esperamos.

350 Por do sol 26NOV2020 3 Qual sua opinião sobre sustentabilidade e a questão ambiental, considerando que a relação entre Porto e Cidade tem no centro pessoas e natureza? Na sua opinião que vulnerabilidades traz nesse sentido a atividade portuária e como pretendem resolver essa situação? Falando em cuidados ambientais, tem circulado ideais sobre 'Porto Verde' e 'Porto Azul'. Será possível, pensar um Porto com capacidade econômica e com sustentabilidade financeira com benefícios para a sociedade, mas que também pudesse conservar o mar? Esse que traz a beleza e a economia turística, essa que traz também um aporte na microeconomia do município?

Santos é uma cidade portuária, mas também é turística. Temos uma praia que é muito requisitada por quem vem nos visitar. É um de nossos cartões postais. Também temos uma extensa área continental - de mata - e mangues, locais muito favoráveis ao desenvolvimento do ecoturismo. Ou seja, a natureza é um dos patrimônios da nossa cidade e é preciso preservá-la. Creio que o investimento no turismo seja uma das formas mais acertadas de conscientizar o público sobre a necessidade da preservação ambiental, além de gerar negócios e renda para a Cidade e seus moradores. Temos investido nisso. No fim do ano passado inauguramos, na Ponta da Praia, o novo Centro de Convenções, que é gerido pela empresa GL Eventos, uma das maiores do mundo na realização de grandes feiras, shows e congressos. Essa empresa veio para Santos por acreditar no potencial que a Cidade e a região possuem para o turismo, especialmente o de negócios. Santos também é reconhecida pela Unesco desde 2015 como Criativa em Cinema. Recebemos filmagens de produções nacionais e internacionais graças à nossa diversidade de cenários, que vai da natureza ao Centro Histórico. Nesse contexto de desenvolvimento dessas potencialidades da Cidade, creio que o porto tem papel muito importante. A solução para conciliar o desenvolvimento e o meio ambiente parte da tomada de ações sustentáveis, que hoje são fundamentais no mundo corporativo. Empresas que se preocupam com o meio ambiente têm seu valor comercial e reputação reconhecidos pelo mercado. Desta forma, creio que o Porto de Santos e as empresas que nele atuam, em parceria com a Cidade, possam desenvolver projetos muito importantes, que umam aumento de desempenho operacional, turismo e preservação ambiental. Todos ganham com isso e o meio ambiente agradece.

A melhoria da mobilidade tem tido muito destaque, e dentro dela o debate sobre a ligação seca entre as duas cidades das margens do Porto. Qual a sua opinião sobre a proposta do túnel submerso?

Acho que o túnel e a ponte são importantes. Acho que o túnel é uma alternativa urbana, que vai facilitar o tráfego de veículos de passeio não só entre as duas cidades, Santos e Guarujá, mas ligará os litorais sul e norte de São Paulo de forma ágil. O transporte por ferry boat tem se mostrado com limitações diante da nova realidade do trânsito, com o considerável aumento do número de veículos e também a crescente movimentação de pessoas que moram e trabalham em margens opostas. O túnel também é a alternativa para a expansão da linha do VLT para o litoral norte. Já a ponte é uma facilitadora para o tráfego de caminhões no perímetro rodoviário, desafogando o trânsito pesado nas pistas de acesso às cidades e nos municípios. Eu quero o túnel e a ponte, mas isso demanda planejamento envolvendo as necessidades das cidades, a plena manutenção das atividades portuárias e recursos para as obras, que devem vir dos governos estadual e federal. Eu quero as duas alternativas, mas que sejam concretizadas de forma a não atrapalhar o desenvolvimento e a movimentação portuária, mas estimulá-los.

Qual a sua posição sobre a desestatização dos portos?

A Cidade precisa ter voz no planejamento e gestão do porto, uma vez que a rotina portuária impacta diretamente sobre o dia a dia de Santos. Volto a destacar que é preciso entendimento e colaboração para promover planejamento e desenvolvimento de ações complementares, que tragam benefícios para ambos os lados. Sobre a privatização, é preciso avançar nas discussões para definir a melhor forma para que isso ocorra, sem penalizar o trabalhador portuário e os municípios da Baixada Santista.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 04/02/2021

OCASIÃO DA FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS – FIPS

Editorial Portogente

Na economia de mercado é fundamental a produtividade do capital.

O concorrido webinar do Portogente, em 1º de fevereiro último, com o tema Ferrovia Interna do Porto de Santos – FIPS, reuniu expoentes do setor ferroviário para refletir o modelo ideal para, nos próximos 20 anos, dobrar os atuais quase 50 milhões de toneladas movimentadas por trem no porto, com investimentos em torno de R\$ 3 bilhões. Houve consenso sobre a ocasião da proposta de um novo modelo.



https://portogente.com.br/images/Dad_04F_EV2021.jpg

Como afirmou o diretor de Outorgas e Políticas Regulatórias do Ministério da Infraestrutura (MInfra), Fábio Lavor, “o governo não tem preferência por nenhum modelo”. A visão predominante é a de tratar o complexo portuário como um terminal ferroviário, com coordenação da operação conjunta das ferrovias, que atendem aos terminais, aonde chegam e saem cargas de navios. Ou seja, trata-se

de transbordo entre modais.

Prioritariamente, convém que o modelo consolide aspectos da outorga e da relação com o governo. A segurança jurídica. Pois há paradigmas resistentes a serem tratados, com alternativas que proponham perspectivas vantajosas, como contrapartida. Pois, trata-se de inovar 129 anos de ferrovia do Porto de Santos em 20 anos. Como oportunidade e sob a ótica de transporte, levando em conta a característica do modal ferroviário, que roda pouco.

Distinta de promover delonga e ameaçar a inovação, a definição da questão fundamental e abrangente à outorga, concessão e o modelo de relação com o governo, faz mais objetiva a negociação da operação ferroviária e suas múltiplas variáveis. Pois, relação governamental e operação logística têm horizontes teórico e negocial diferentes. Portanto, uma missão desafiadora e oportunidade imperdível.

Há anos, o túnel submerso é o único projeto de engenharia compatível com o porte do Porto de Santos. O Brasil, apesar do seu invejável potencial, é apenas o 22º lugar entre os países do mundo que atraem investimentos. O porto que construiu cais, uma hidrelétrica e um funicular ferroviário, no fim do século XIX, chegou aonde chegou pela grandeza das suas obras. Que hoje são necessárias e não acontecem.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 04/02/2021



BRASIL EXPORT

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA OFICIALIZA APOIO INSTITUCIONAL AO BRASIL EXPORT E MARCELO SAMPAIO ABRE TEMPORADA DE WEBINÁRIOS NACIONAIS

O Ministério da Infraestrutura oficializou nesta quarta-feira, 3 de fevereiro, o apoio institucional ao Fórum Brasil Export em 2021. Com isso, os principais nomes da pasta estarão presentes e participarão das iniciativas que serão realizadas neste ano. O prêmio Portos+Brasil, instituído e promovido pelo Ministério com o objetivo de valorizar a eficiência das Autoridades Portuárias, será entregue dentro de um evento do Brasil Export pelo segundo ano consecutivo.



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/02/WhatsApp-Image-2021-02-03-at-18.37.00-1024x766-1-768x575.jpeg>

O secretário-executivo Marcelo Sampaio confirmou presença no lançamento da temporada 2021 do Brasil Export, que acontecerá no dia 24 de fevereiro em Brasília/DF, e irá inaugurar a série de webinários do Conselho Nacional em 23 de março, às 15 horas. Sampaio reforçou o compromisso ao receber o CEO do Fórum, Fabricio Julião, e os conselheiros nacionais Angelino Caputo, diretor-executivo da Associação Brasileira dos Terminais e

Recintos Alfandegados (Abtra), e Murillo Barbosa, diretor-presidente da Associação dos Terminais Portuários Privados (ATP), nas dependências do Ministério na tarde desta quarta.

“É com grande alegria e muita responsabilidade que recebemos a confirmação do apoio institucional do Ministério. A relação com o Governo Federal tem sido fundamental para promover o diálogo e estabelecer novas conquistas para o setor de logística e de infraestrutura portuária”, ressaltou Fabrício Julião. Em 2020, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, participou de encontros online do Brasil Export e esteve presente na edição nacional realizada no mês de novembro, em Brasília. Na ocasião, Tarcísio classificou o Fórum como “o maior e, sem dúvida, mais importante do segmento” e salientou que as atividades do Brasil Export “fazem parte de sua agenda”.

Também participaram do encontro Rodrigo Cruz, secretário-executivo adjunto do Ministério, Felipe Queiroz, chefe de Gabinete, e Mariana Pescatori, diretora de Programa da Secretaria Executiva.

Planejamento do Brasil Export em 2021

Com papel de liderança e participação de mais de 200 profissionais do universo logístico-portuário, o Fórum Brasil Export se fortaleceu e inicia 2021 mais robusto e vigoroso. Agora são nove os Conselhos Técnicos de profissionais do setor logístico, de portos e de infraestrutura voltados para o fomento de estudos, discussões e comprometidos com a construção de um País melhor e mais competitivo.

Fonte: Fórum Brasil Export (4 de fevereiro de 2021)

Data : 04/02/2021

CONSELHEIRO DO BRASIL E DO NORDESTE EXPORT, FABIO SICCHERINO É ANUNCIADO COMO NOVO DIRETOR-PRESIDENTE DA DP WORLD SANTOS



https://forumbrasilexport.com.br/wp-content/uploads/2021/02/fabio_siccherino-768x447.jpg

Conselheiro Nacional do Brasil Export e do fórum regional Nordeste Export, o executivo Fábio Medrano Siccherino assumirá o cargo de Diretor-Presidente da DP World Santos a partir do dia 1º de abril de 2021. A DP World administra um moderno terminal privado multipropósito na margem esquerda do porto santista, o mais movimentado do

País.

Siccherino trabalha há sete anos à frente da agenda comercial do terminal, com destacada atuação na parceria firmada com a Suzano, em 2017, que deu origem à construção e operação do maior e mais moderno complexo de celulose do Brasil.

Desde 2020, Siccherino também estava responsável pela agenda de Relações Institucionais do terminal. Formado em Engenharia Química pela Faculdade de Engenharia Industrial (FEI), com MBA em Logística pelo Instituto Coppead e Mestrado em Supply Chain pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), o executivo possui mais de 24 anos de experiência em supply chain e desenvolvimento de projetos multimodais dentro e fora do Brasil. Ele substituirá o australiano Dallas Hampton, que ocupa o cargo desde 2017.

A equipe do Brasil Export deseja muito sucesso a Siccherino nesta nova jornada!

Fonte: Fórum Brasil Export (4 de fevereiro de 2021)

Data : 04/02/2021

Data : 04/02/2021



MONETTINES

RUMO INICIA EMISSÃO DE R\$ 1,2 BILHÃO EM DEBÊNTURES PARA INVESTIR NA MALHA PAULISTA



<https://media.moneytimes.com.br/uploads/2020/10/rumo.jpg>

Estratégica: Malha Paulista da Rumo liga Centro-Oeste ao Porto de Santos (Imagem: Divulgação/Rumo)

A Rumo (RAIL3) anunciou a emissão de duas séries de debêntures simples, não conversíveis em ações, que totalizam 1,2 milhão de papéis com valor nominal de R\$ 1 mil cada. Com isso, a companhia captará R\$ 1,2 bilhão.

Segundo o anúncio da Rumo, publicado nesta quarta-feira (3), a primeira série terá prazo de 10 anos, contados a partir de 15 de dezembro de 2020. A segunda série vencerá em 15 de dezembro de 2035.

Os recursos captados pela operação serão investidos integralmente na Malha Paulista, principal corredor de exportação da produção agrícola do Centro-Oeste, ligando-o ao Porto de Santos.

A concessão da Malha Paulista foi renovada antecipadamente pela Rumo em maio do ano passado. O contrato venceria em 2028, mas, após quatro anos de negociações com a ANTT, ficou acertada sua renovação por mais 30 anos.

Fonte: Moneytimes

Data : 04/02/2021

CICLO DA CELULOSE, ESG E DESALAVANCAGEM: CHEGOU A HORA DE COMPRAR AÇÃO DA SUZANO

Por Diana Cheng



<https://media.moneytimes.com.br/uploads/2020/07/suzano.jpg>

O BTG Pactual tem recomendação de compra para a Suzano, com preço-alvo de R\$ 81 (Imagem: Facebook/Divulgação/Suzano)

O momento de olhar para a Suzano (SUZB3) de outra maneira chegou. Desde que adquiriu a Fibria dois anos atrás, a companhia tem passado por um “baixo ciclo” no qual precisou enfrentar uma série de desafios, desde excesso de capacidade no setor

até alta alavancagem e perdas com derivativos.

Agora, parece que o cenário começou a mudar para a empresa de papel e celulose. Cada vez mais focada na pauta ESG (práticas ambientais, sociais e de governança corporativa) e na aceleração da desalavancagem, a Suzano voltou a chamar a atenção do BTG Pactual (BPAC11), que passou a recomendar a compra da ação, com preço-alvo de R\$ 81.

Uma notícia positiva para a Suzano é que o ciclo da celulose mudou. Os preços estão subindo e a demanda segue aquecida. Otimista com esse ambiente altamente benéfico para as empresas do setor, o BTG acredita que, pelo menos no curto prazo, os preços da celulose continuarão aumentando.

O BTG atualizou as estimativas para os preços de celulose de fibra curta. Para 2021, a estimativa está em US\$ 625 a tonelada, saindo de US\$ 575 a tonelada. Em 2022 e 2023, os preços esperados são de US\$ 600/tonelada e US\$ 575/tonelada, respectivamente. O preço de longo prazo de US\$ 550/tonelada não foi alterado.

Criação de valor

Para o BTG, a tese ESG da Suzano é uma das melhores da América Latina.

“Diferente de outras histórias que acompanhamos, a Suzano vê o ESG como uma fonte de criação de valor para seus acionistas/stakeholders nos próximos anos/décadas, não apenas em relação a protocolos e retórica”, disseram Leonardo Correa, Caio Greiner e Ricardo Cavaliere, analistas do banco que assinam o relatório divulgado na terça-feira.

A empresa está trabalhando com algumas iniciativas sociais e de governança, mas o BTG acredita que é na frente ambiental que a Suzano tem mais a oferecer.

“A Suzano está bem posicionada para aproveitar seus processos produtivos sustentáveis, utilizando recursos naturais altamente renováveis e um portfólio de produtos biodegradáveis”, afirmaram os analistas.

A companhia está em busca de novos usos para a celulose. Seus produtos, por terem uma natureza biodegradável, podem servir como substitutos para matérias-primas consideradas menos ecologicamente corretas.

“De acordo com a empresa, esses novos mercados endereçáveis (onde a celulose poderia ser utilizada) podem valer até US\$ 50 bilhões/ano, sendo os mais representativos os combustíveis (US\$ 17 bilhões), plásticos (US\$ 16 bilhões), produtos químicos (US\$ 10 bilhões) e têxteis (US\$ 9 bilhões)”, comentaram Correa, Greiner e Cavalieri. “Como comparação, 60 milhões de toneladas de celulose de mercado hoje representam US\$ 35-40 bilhões/ano”.



<https://media.moneytimes.com.br/uploads/2020/12/suzano.jpg>

O preço atual dos papéis da Suzano ainda não reflete todo o seu potencial de desalavancagem, defendeu o BTG (Imagem: Facebook/Suzano)

Potencial de valorização

Na avaliação do BTG, o preço atual dos papéis da empresa ainda não reflete todo o seu potencial de desalavancagem.

“Atualmente, calculamos que cerca de 50% de seu valor EV (valor da firma) de aproximadamente R\$ 150 bilhões é composto de dívidas. Se assumirmos que a geração de fluxo de caixa livre entrante reduz seu índice de alavancagem para 30% (do EV) à frente, haveria um potencial de valorização acima de 25% para os preços das ações apenas no efeito de rebalanceamento”, avaliaram os analistas.

O banco vê a aceleração do processo de desalavancagem como um grande fator que impulsionará o desempenho do ativo.

Fonte: Moneytimes

Data : 04/02/2021

CUSTO DE FRETE AGRAVA IMPACTO DA PANDEMIA EM TRANSPORTE MARÍTIMO

Por Bloomberg



<https://media.moneytimes.com.br/uploads/2019/08/navios.jpg>

Nossos custos de frete provavelmente serão um ponto de pressão para os próximos, talvez, três ou seis meses (Imagem: Marcelo del Pozo/Bloomberg)

O aumento das taxas de frete e atrasos nas entregas levam a uma reação global de empresas frustradas com uma combinação destrutiva de serviço em deterioração e custos de transporte marítimo mais altos.

As Associações de comércio na China destacaram as preocupações antitruste ao governo, enquanto pressão semelhante à ferve em Bruxelas, onde o Conselho Europeu de Carregadores solicitou à Comissão Europeia que aborde os “aumentos de preços ultrajantes” por parte dos transportadores de carga.

Em Washington, o maior grupo de lobby de varejistas quer que as autoridades examinem as regras do mercado.

Os problemas nos Estados Unidos vão além dos custos: portos sobrecarregados e escassez de contêineres ao longo das principais rotas transpácificas causam atrasos e perdas de negócios para exportadores.

Algumas redes de lojas e fabricantes – que dependem de linhas de abastecimento internacionais – estão sendo forçadas a cortar outras despesas ou repensar essa estratégia por completo.

Empresas americanas como Colgate-Palmolive e a marca de calçados Boot Barn – e outras na Europa e na Ásia – destacaram os problemas de oferta nos últimos dias.

A Comissão Marítima Federal iniciou uma consulta no final do ano passado sobre o congestionamento portuário, mas os gargalos persistem rumo ao pico sazonal antes do Ano Novo Chinês, em fevereiro de fevereiro.

“Nossos custos de frete provavelmente serão um ponto de pressão para os próximos, talvez, três ou seis meses”, disse na semana passada Greg Hackman, diretor de operações da Boot Barn, com sede na Califórnia, citando como o congestionamento dos portos tem afetado os estoques.

Com os negócios já atingidos pela pandemia, questões logísticas podem ser demais para algumas empresas. Essa foi visão transmitida por Stefan Pierer, CEO da Pierer Mobility, fabricante austríaca das motocicletas KTM, em teleconferência em 1º de fevereiro com analistas.

“Se você for ativo, flexível, corajoso e tiver como certas, pode lidar com isso”, disse. “Mas nem todo mundo pode lidar com isso – isso eu posso dizer.”

Fonte: Moneytimes
Data : 04/02/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP PORTO DE PARANAGUÁ PROMOVE AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE ÁREA PAR32L

A Portos do Paraná promove nesta quinta-feira (4), de forma virtual, a audiência pública sobre o arrendamento da área PAR32, voltada para movimentação de carga geral, com ênfase em açúcar ensacado, no Porto de Paranaguá. A sessão terá início às 13 horas, no canal da empresa no Youtube (APPA LICITAÇÃO).

Os interessados em se manifestar devem fazer a inscrição pelo WhastApp (41) 99189-7720, das 7h às 11h. A contribuição poderá ser feita por mensagem de vídeo, áudio, texto ou pela plataforma Zoom. Neste último caso, é necessário, no ato de inscrição, encaminhar o endereço eletrônico de login no Zoom, para ser convidado a entrar na sala.



AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 001/2020 - APPA - PAR32
04 DE FEVEREIRO DE 2021 - 13:00 (13 HORAS)

Como será?

APPA LICITAÇÃO
Toda a licitação será virtual e transparente por meio do canal da Telemar.

Zoom
Também serão abertas inscrições para o canal de transmissão em vídeo, áudio, texto ou pela plataforma Zoom. Para isso, no ato de inscrição, encaminhe o endereço eletrônico de login no Zoom para ser convidado a entrar na sala de audiência.

Serviço
Dentre outras as informações, serão disponibilizadas para os interessados.

WhatsApp
O período de inscrição será das 07h às 11h do dia 4 de fevereiro de 2021.

Zoom
No caso de inscrição de interesse em participar, encaminhe o endereço eletrônico de login no Zoom para ser convidado a entrar na sala.

SERVIÇO

Audiência pública sobre área PAR32 no Porto de Paranaguá
Data: 04 (quinta-feira)
Horário: 13h
Local:
www.youtube.com/channel/UCoiMycUOx8v3knygPTCC74A
INSCRIÇÕES: WhastApp (41) 99189-7720, das 7h às 11h.

https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/02/normal_par32.jpg

Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data : 04/02/2021

PORTO DE CABEDELLO BATE RECORDE E AUMENTA 61,31% A MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM JANEIRO DE 2021

Após encerrar o ano de 2020 superando 2019 em 5,25% na movimentação de cargas, o Porto de Cabedelo começou 2021 batendo recorde na quantidade de toneladas movimentadas. O mês de janeiro apresentou um aumento de 61,31% na movimentação de cargas com relação ao mesmo período do ano anterior. Os números foram divulgados pela Gerência de Operações da Companhia Docas da Paraíba (Docas-PB).

Em janeiro de 2020, foram movimentadas 78.450 toneladas de cargas. Já em 2021, o Porto de Cabedelo começou o ano movimentando 126.544 toneladas. Um aumento, em números absolutos, de 48.094 toneladas de cargas.

“O início de 2021 representa apenas o começo das metas que o Porto de Cabedelo quer atingir esse ano. Já disparamos com o aumento das movimentações e pretendemos crescer ainda mais. As obras em execução no Porto e os investimentos serão indispensáveis para crescermos mês a mês”, declarou a diretora-presidente da Companhia Docas da Paraíba (Docas-PB), Gilmara Temóteo.

Ao todo, dez navios atracaram no cais do Porto de Cabedelo em janeiro de 2021. Foram movimentadas 50.950 toneladas de petcoke, 29.654 toneladas de trigo, 28.442 toneladas de gasolina, 9.496 toneladas de óleo diesel e 8.001 toneladas de malte.

Foi registrado, ainda, um crescimento de 139,66% na movimentação de granéis sólidos com relação ao mês de janeiro de 2020, com destaque para o petcoke, que apresentou alta de 70,16%.

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

Data : 04/02/2021

GERENCIAMENTO DO TRÁFEGO DE EMBARCAÇÕES REALIZA 126.906 AÇÕES DE CONTROLE DE TRÁFEGO NO PORTO DE VITÓRIA



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/02/porto-de-vitoria-1536x1024-1-768x512.jpg>

Em 2020, o Sistema de Informação e Gerenciamento do Tráfego de Embarcações (VTMIS) da CODESA realizou 126.906 ações de controle de tráfego na área de responsabilidade do Porto Organizado de Vitória, atendendo a um total de 2002 embarcações. No ano, foram feitas 22 mil comunicações VTS X navios, registrados 14 incidentes e nenhum acidente de

navegação. Os dados foram menores em comparação a 2019 – devido à pandemia, houve queda no número de embarcações.

Ações de controle de tráfego são: atracar, desatracar, fundear, embarque e desembarque de práctico, informações de tráfego, de fundeadouro e meteoceanográficas etc. Já os incidentes compreendem: embarcações com avarias ou à deriva; salvamento no mar ou tripulante necessitando de socorro médico etc. Nestes casos, são acionados os serviços aliados (órgãos responsáveis por auxílio/socorro).

ZERO ACIDENTE

Operando desde setembro de 2017, o VTMIS da CODESA não registrou nenhum acidente de navegação. Nesse período, foram 681.293 ações de controle de tráfego, 81.081 comunicações VTS X navio, 7.017 embarcações em trânsito e apenas 59 incidentes. “Consideramos a área de responsabilidade do Vitória VTS segura para navegação”, destaca Agostinho Sobral Sampaio, coordenador de Gestão do VTS do Porto de Vitória.



Em junho do ano passado, o sistema ajudou no resgate de cinco tripulantes de um pesqueiro que sofreu avarias no motor de propulsão. Já em novembro, atuou no resgate de dois naufragos. A área de responsabilidade do VTMIS engloba os Portos de Vitória, Complexo Portuário de Tubarão e Praia Mole, canais de acesso, áreas de fundeio e adjacentes.

O Centro de Controle de Operação (CCO) fica localizado em Capuaba, Vila Velha, e trabalha com o mais moderno sistema de monitoramento e controle de tráfego de embarcações do mundo, o Navi-Harbour 4.6 3D.

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

Data : 04/02/2021

ANTT REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL PARA DEBATER PRORROGAÇÃO DO CONTRATO DA FCA

Informação: Ministério da Infraestrutura (4 de fevereiro de 2021)

Foi realizada, nesta quarta-feira (3), a Audiência Pública nº 012/2020 da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para colher sugestões para o aprimoramento dos estudos efetivados para a prorrogação do contrato da Concessionária Ferrovia Centro-Atlântica S/A (FCA), bem como da minuta do respectivo termo aditivo e anexos. A audiência durou mais de quatro horas, onde foram ouvidas lideranças comunitárias, representantes de associações, além de autoridades políticas nacionais, estaduais e municipais.

A audiência pública é o ambiente para recepção de contribuições da sociedade para um determinado contrato, ou projeto de concessão. A participação popular é fundamental nesse processo para debater e apontar, entre os assuntos, conflitos urbanos que mereçam tratamento no âmbito da prorrogação. Todas as manifestações verbais foram comentadas pela ANTT durante a própria audiência. Ao final do processo, todas serão formalmente respondidas pela Agência.

A maioria dos participantes foi a favor da renovação do contrato da ferrovia, que, segundo eles, traz benefícios econômicos e sociais às regiões por onde passa. Entre as ressalvas, um pedido de revisão dos estudos para novos investimentos na ferrovia, que será avaliada pela ANTT.

A prorrogação antecipada do contrato de concessão da FCA foi qualificada no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). Os benefícios esperados a partir da prorrogação do contrato atual, por mais 30 anos, serão a obrigatoriedade de investimentos em segurança e o aumento de capacidade.

Grande parte da outorga deste projeto poderá ser direcionada para investimentos de interesse público, como novos investimentos na própria malha ou em outras intervenções da malha ferroviária nacional (investimentos cruzados).

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

Data : 04/02/2021



CNT – CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE

WEBINAR AGENDA 2021 DO SISTEMA CNT ABORDA NOVAS AÇÕES PARA O TRANSPORTE

Por Agência CNT Transporte Atual

Em momentos de dificuldades e de grandes transformações é preciso pensar diferente, rever a rota e traçar um novo caminho, com novas ideias e ações. É preciso entender o que está acontecendo e, principalmente, ter a confiança do caminho a seguir. Hoje, esse horizonte guarda novas tecnologias, novos conceitos, formatos e modelos.



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/02/cnt.png>

Evento apresentou principais ações da CNT, do SEST SENAT e do ITL para o ano e reuniu especialistas e empresários do transporte para debater desafios e oportunidades

Para dar um panorama sobre o momento atual do setor de transporte, o Sistema CNT (Confederação Nacional do Transporte, Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte e Instituto de Transporte e Logística) promoveu, nesta terça-feira (2), o primeiro dia do webinar Agenda 2021. O evento, que teve transmissão ao vivo pelo canal do SEST SENAT no YouTube, abordou temas como modelos regulatórios, tributação no contexto da logística 4.0, inovação e competitividade, além de debate, com participação de empresários e representantes de entidades do setor.

Segundo o presidente do Sistema CNT, Vander Costa, o objetivo do evento é provocar e debater o que está programado para esse ano pós-pandemia. "Já aprendemos muito desde o começo da pandemia e a tecnologia veio para acelerar o nosso processo. Precisamos pensar no que temos que fazer antes de tomarmos decisões. Assuntos como a reforma tributária, que está vindo de uma forma diferente do que pensávamos, ainda precisam ser resolvidos. Mas estamos otimistas. Precisamos avançar no debate para fazer que o Brasil tenha um crescimento sustentável com o aumento do emprego e renda. E isso só virá com reformar estruturantes. E o momento é propício para isso", disse.

Um dos palestrantes do primeiro dia, Edson Machado, professor do IBMEC (Instituto Brasileiro de Mercado de Capitais), que falou sobre inovação e competitividade, destacou que o mundo pós-pandemia será ainda mais incerto. "O mundo está mudando e isso traz um desconforto. Isso acontece a cinco bilhões de anos e mudar faz parte de todas as nossas evoluções. Saímos do mundo VUCA (volátil, incerto, completo e ambíguo, na sigla em inglês), e passamos para um mundo BANI, onde vamos vivenciar um mundo pós-pandemia frágil, ansioso, não linear e incompreensível".

Machado ainda ressaltou que o mundo está tentando novas possibilidades, com uma comunicação rápida, clara e em menos tempo. "Não vamos mais tomar decisões com opiniões e sim com dados. Quanto melhor o dado, melhor a decisão." No caso da logística, Edson Machado cita que o setor terá grandes pontos de investimento e inflexões e que é preciso ter uma boa gestão financeira. "Na gestão de carga, frota e entrega já temos o 5G e localização em tempo real. O lado financeiro tem que trabalhar em duas pontas. Reduzir o custo e ampliar a receita. Para isso, é preciso capacitar o colaborador e rever processos. Também é preciso visitar o produto e olhar o retorno do cliente. E por último é preciso ter uma gestão de mudança. É preciso mudar na velocidade do mundo".

O caso da aviação

Depois, foi a vez de tratar de modelos regulatórios e da sua contribuição para a inovação, com o diretor-executivo da Embry-Riddle Aeronautical University, Israel Treptow, que citou que a indústria aérea é sujeita a externalidades, por isso precisa se manter competitiva para superar causas que estão fora de seu alcance. "Para isso é preciso inovar. As empresas mais preparadas passaram melhor pelas crises. Também é preciso seguir o tripé da sustentabilidade, que corresponde aos resultados de uma organização medidos em termos sociais, ambientais e econômicos. O social refere-se ao tratamento do capital humano de uma empresa ou sociedade. O ambiental, ao capital natural de uma empresa ou sociedade; e o financeiro é resultado econômico positivo de uma empresa". Sobre a regulação no Brasil, Treptow cita que, no país, a Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) vem fomentando a indústria com uma regulação participativa. "Os players são chamados e tentam coordenar os esforços da melhor maneira possível. Muito da nossa regulação é cópia da legislação americana, com estímulo a inovação, competitividade e liberdade tarifária, e por isso nossa indústria é uma das que mais inovam no país".

Para o presidente da Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas), Eduardo Sanovicz, a inovação é o outro nome da aviação. "Durante a crise tudo que teve em termos de inovação tecnológica e de novos protocolos foi feito pelo setor aéreo. De reconhecimento facial a utilização de robôs. Isso nos mostra o tamanho do desafio que temos para voltarmos a trazer impactos positivos na economia. A aviação é sensível a economia e ainda vivemos números negativos. A partir de julho e agosto com uma vacinação de grande parte da população deveremos ter um crescimento". Porém, Sanovicz, citou que temas como judicialização, aviação regional e o preço do combustível ainda continuam sendo questões importantes para o setor resolver. "Precisamos alinhar o nosso sistema regulatória ao modelo internacional, que nos permita ofertar o que o concorrente oferece ao redor do mundo".

Tributação e inovação

O webinar também falou sobre a tributação no contexto da logística 4.0, com o sócio-fundador da Finance Consultoria, José Roberto Afonso. Durante sua fala, ele citou que o Brasil teria uma logística muito mais eficiente, acessível, barata e competitiva se soubéssemos utilizá-la de maneira eficaz, sem "irracionalidades tributárias". "No nosso caso a tributação é o oposto da inovação. Quando olhamos para os Estados Unidos, podemos ver como a logística está atrelada ao seu crescimento. No caso do Brasil, o sistema tributário se preocupa apenas em arrecadar. Ele prejudica o empresário e o trabalhador." Afonso salientou que o sistema tributário do mundo não está preparado para as mudanças que estão ocorrendo na sociedade. "Temos a automação e uma parcela grande da população que não quer ter um local fixo de trabalho. São os nômades digitais, que trazem junto várias questões tributárias. Novas tecnologias e novos processos trazem muitas vantagens para o setor de transporte. Tanto na questão da agilidade como para as atividades tributárias. O setor de transporte tem muito para ensinar com sua expertise".

Desafios para a recuperação

Para o CEO da Braspress, Urubatan Helou, o webinar trata de temas fundamentais para a logística do país. "Temos o viés institucional, que afeta o ambiente de negócio com um excesso de regulação, e o empresarial, que é da inovação e da competitividade. O conceito de indústria 4.0 chegou na logística, com uma interação tecnológica, e trouxe a junção do homem com a máquina. Na logística isso já acontece com hubs automatizados, com integração constante. Mas não é possível fazer isso com uma economia fraca, é preciso robustez".

Para o CEO do Grupo Saritur, Rubens Lessa, a inovação está ajudando as empresas a se recuperarem. "Temos controles de pagamentos e receitas além de estarmos facilitando e investindo na utilização do transporte. Também estamos trabalhando na fidelização do cliente. Porém, ainda precisamos explorar nosso banco de dados para conhecer melhor o usuário".

Nesta quarta-feira (3), o webinar debaterá a importância da mentalidade estratégica, qualificação e alto desempenho nas empresas do transporte. Veja aqui a programação completa e inscreva-se para participar.

Fonte: *CNT - Confederação Nacional do Transporte*

Data : 04/02/2021

INVESTIMENTO REALIZADO EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE NO BRASIL VEM CAINDO, MOSTRA LEVANTAMENTO DA CNT



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/02/1982920.png>

Nova edição do Conjuntura do Transporte traz um panorama dos investimentos em infraestrutura de transporte realizados pelos setores público e privado em 2020

Os investimentos em infraestrutura de transporte vêm diminuindo ano após ano no Brasil. A escassez de recursos orçamentários da União, somada ao potencial ainda não explorado para a participação do capital privado, compromete a manutenção, a modernização e

a ampliação de ativos em larga escala. Essa limitação atinge os diversos tipos de infraestrutura de transporte – rodoviária, ferroviária, aeroviária e aquaviária –, segundo o levantamento Conjuntura do Transporte, divulgado hoje (dia) pela CNT (Confederação Nacional do Transporte).

“A retomada dos investimentos públicos e privados em infraestrutura de transporte é fundamental para alavancar o crescimento econômico nesse momento de crise. Ganhos em eficiência logística promovem todos os setores produtivos. Além disso, obras voltadas ao transporte são muito intensivas no uso de mão de obra, reduzem o desemprego e fortalecem a economia local”, enfatiza o presidente da CNT, Vander Costa.

Em que pese os investimentos cadentes e as dificuldades contingenciais ocasionadas pela pandemia da covid-19, o levantamento da CNT identifica o esforço do governo federal em destravar gargalos em infraestrutura. O MInfra (Ministério da Infraestrutura) mantém um plano de trabalho que prioriza a realização de leilões (concessões e arrendamentos portuários), além da renovação antecipada de concessões, como ocorreu no modal ferroviário.

Para reverter a tendência de queda de investimentos em infraestrutura de transporte, apontada no estudo, a CNT defende um plano de ação baseado em duas linhas complementares: primeiro, na aceleração de novos programas de concessão; e, segundo, na recomposição da capacidade do Estado como investidor, buscando-se formas de financiamento do investimento público no atual contexto de restrição fiscal.

O documento Conjuntura do Transporte – Investimentos em Infraestrutura pode ser baixado aqui <https://cdn.cnt.org.br/diretorioVirtualPrd/c62617f5-a134-463b-b093-4b6c9cf87ae8.pdf>

Veja, a seguir, alguns aspectos abordados pela publicação, de acordo com o tipo de infraestrutura.

Infraestrutura rodoviária

A infraestrutura rodoviária brasileira divide-se em duas realidades. Uma é a da malha rodoviária gerida com recursos públicos – modelo predominante, cujos ativos se depreciam com a decrescente dotação orçamentária. Ilustrativo dessa carência é o fato de que em 2020, aplicou-se em toda a malha rodoviária federal menos do que se aplicava somente em manutenção dez anos atrás.

- Investimento público federal em rodovias em 2020 caiu 2,3% em relação a 2019, sendo:
 - -1,5% em adequação
 - -15,0% em construção
 - + 0,6% em manutenção
- Em 2020, o total investido pelo Governo Federal em rodovias foi de R\$ 6,74 bilhões – valor que, descontada a inflação, é 31,7% menor do que o que se investia apenas em manutenção em 2010 (R\$ 9,87 bilhões)

A malha concessionada também experimenta situação complexa, com parte das concessionárias enfrentando dificuldades relacionadas à queda de demanda e a problemas de modelagem para aquelas da 3ª etapa. Em decorrência desse quadro, os investimentos também recuaram.

- Investimento das concessionárias de rodovias em 2019 caiu 17,4% em relação a 2018
- O total investido pelas concessionárias de rodovias em 2019 foi R\$ 5,47 bilhões, menor valor da última década

Infraestrutura ferroviária

O modelo de operação das ferrovias brasileiras tem como base as concessões. Atualmente, praticamente todas as ferrovias de carga são concessionadas, sendo a malha pública residual. No caso do setor privado, a queda de investimentos está relacionada à etapa de execução dos atuais contratos, que estão vencendo. No caso do setor público, o investimento é comprometido pela escassez de recursos.

- Investimento das concessionárias de ferrovias em 2019 caiu 26,4% em relação a 2018
 - O total investido pelas concessionárias no ano foi R\$ 3,51 bilhões, configurando a quarta queda consecutiva desde 2016
- Investimento público federal em ferrovias em 2020 caiu 36,9% em relação a 2019
 - O total investido pelo Governo Federal no ano foi R\$ 364,10 milhões, sendo R\$ 300,83 milhões na FIOF

Em um futuro próximo, o cenário pode se modificar, uma vez que o governo federal reconhece o potencial das ferrovias na logística de escoamento da produção brasileira de grãos. O plano para a ampliação da malha ferroviária prevê maior participação da iniciativa privada. Dois exemplos dessa visão para o modal são a construção da Ferrogrão e da Fiol (Ferrovia de Integração Oeste-Leste).

Infraestrutura aeroviária

A infraestrutura aeroviária brasileira é ampla e possui boa conectividade. A administração dos aeroportos começou a ser oferecida à iniciativa privada em 2011 e, hoje, essas instalações respondem pela maior parte dos embarques e desembarques realizados nos principais aeroportos do país. Também se mostrou acertada a opção pelas concessões em blocos, em vez da modelagem ativo por ativo, inicialmente adotada.

A parte concessionada da infraestrutura recebe investimentos de modo satisfatório e o leilão referente à 6ª rodada de concessões aeroportuárias já tem data marcada: 7 de abril de 2021.

- Investimento das concessionárias de aeroportos em 2019 cresceu 3,3% em relação a 2018
 - O total investido pelas concessionárias no ano foi R\$ 1,87 bilhão

Enquanto isso, a parte que ainda cabe à Infraero registra um momento de forte contingenciamento.

- Investimento da Infraero em aeroportos em 2020 caiu 32,9% em relação a 2019
 - O total investido pela Infraero no ano foi R\$ 318,35 milhões, menor valor da última década

Infraestrutura aquaviária

A infraestrutura aquaviária compreende basicamente as hidrovias e os portos públicos e privados. Para os padrões internacionais, a conectividade dos portos nacionais às redes globais de transporte marítimo é considerada regular. Contudo, os serviços portuários brasileiros ainda enfrentam dificuldades, o que prejudica a competitividade das exportações nacionais e representa um entrave ao desenvolvimento econômico.

Com o objetivo de levantar recursos privados para investimentos no setor, o governo federal tem a intenção de privatizar as Companhias Docas. Para se ter uma ideia das dificuldades enfrentadas pela estatal, em 2020, as Docas realizaram investimentos na ordem de R\$ 26,3 milhões – o menor aporte da última década. Segundo o MInfra, as concessões portuárias previstas até 2022 deverão alavancar ao menos R\$ 6,74 bilhões em investimentos, considerando 19 arrendamentos de terminais e 4 desestatizações.

- Investimento das Companhias Docas em 2020 caiu 59,1% em relação a 2019
 - O total investido pelas companhias em 2020 foi R\$ 26,30 milhões, menor valor da última década

Com relação aos terminais privados, a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) não divulga os investimentos atuais. Contudo, a partir dos levantamentos da ATP (Associação de Terminais Portuários Privados), estima-se que as outorgas ocorridas entre 2013 e 2020 geraram uma carteira de investimentos na ordem de R\$ 51,6 bilhões (valor corrigido pelo IPCA de dezembro de 2020).

Diante desse cenário, a CNT defende uma maior priorização do setor, de forma que o Orçamento Geral da União contemple mais recursos à pasta de Infraestrutura. Além disso, é necessário que os

recursos de outorga de concessões sejam revertidos para o investimento em novos ativos de transporte, ampliando a capacidade de inversão do setor público.

Fonte: CNT - Confederação Nacional do Transporte

Data : 04/02/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

NÃO HAVERÁ BRIGA POR PROTAGONISMO ENTRE CÂMARA E SENADO NA TRIBUTÁRIA, DIZ LIRA

O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), afirmou que não haverá “briga” por protagonismo com o Senado na reforma tributária. A declaração foi dada após café da manhã com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG).

Os dois fecharam um acordo para concluir o relatório da comissão mista da proposta, formada por deputados e senadores, até o fim de fevereiro.

Depois disso, será preciso votar o texto na Câmara e no Senado separadamente, mas ainda não há um caminho claro sobre a tramitação em cada uma das casas.

“Não vai haver briga por protagonismo entre Câmara e Senado com relação a essas reformas. Elas têm que andar, constitucionalmente, nas duas casas e pouco importará se começará em uma ou se findará em outra”, afirmou Lira.

O presidente da comissão mista da reforma, senador Roberto Rocha (PSDB-MA), e o relator do texto, deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-AL), também participaram da reunião.

Há risco de a reforma ser dissolvida e, na Câmara, o relator ser substituído, conforme antecipou o Broadcast, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado. Arthur Lira tentou afastar o risco de o procedimento comprometer a reforma no Congresso. “Não há essa preocupação. Não vai haver briga por protagonismo, não vai haver briga por centralismo. não vai haver nada disso. O importante é que ela comece e que ela finde.”

Pacheco classificou a reforma tributária como “prioritária” e ponderou que ainda é preciso amadurecer o conteúdo nas duas Casas.

Ele apontou necessidade de aprovar uma mudança no sistema de impostos do País sem prejudicar setores nem Estados.

Atualmente, governadores resistem a mudanças no ICMS, principal fonte de arrecadação estadual, sem um fundo de compensação bancado pela União. O governo, por sua vez, argumenta não ter recursos para esse repasse.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 04/02/2021

PACHECO PEDE ENCONTRO COM GUEDES PARA DISCUTIR IMPASSE SOBRE AUXÍLIO EMERGENCIAL

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), pediu um encontro com o ministro da Economia, Paulo Guedes, para discutir o impasse do auxílio emergencial. O Congresso pressiona pela retomada do benefício, mas cobra do governo uma solução que respeite o teto de gastos, regra que limita o crescimento de despesas federais.

Para Pacheco, é preciso discutir a “compatibilização da necessidade de assistência social com a responsabilidade fiscal”. A declaração foi dada após café da manhã com o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL).

“Temos ambos, tanto eu quanto o deputado Arthur Lira, presidente da Câmara, absoluto compromisso de entregar à sociedade, especialmente a essa camada mais vulnerável em decorrência da pandemia, algum programa social que possa socorrê-los”, disse o presidente do Senado.

O presidente da Câmara destacou que a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) Emergencial “vai dar muita cobertura” no Orçamento de 2021 para a acomodação de novas despesas, respeitando o teto de gastos. O Orçamento ainda não foi votado no Congresso Nacional.

Pacheco afirmou que a Comissão Mista de Orçamento (CMO), responsável por analisar o projeto antes do plenário, deve ser instalada na próxima terça-feira, 9.

Após o café da manhã, os parlamentares reforçaram o compromisso de a Câmara agilizar a apreciação da reforma administrativa e o Senado avançar com a discussão da PEC Emergencial.

Entre os itens da PEC, está a previsão de corte de gastos para abrir espaço no teto, incluindo redução de jornada e salário no funcionalismo público, medida que enfrenta resistência entre os congressistas.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro
Data : 04/02/2021

NA PRIMEIRA REUNIÃO COM LIRA, GOVERNO PEDE AUTONOMIA DO BC E SUPERENDIVIDAMENTO

O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), realizou nesta quinta-feira, 4, sua primeira reunião de líderes da Casa para fechar uma agenda de projetos a serem votados pelos deputados na próxima semana. Duas prioridades do governo entraram na pauta, além de medidas relacionadas à vacinação contra a covid-19. Uma nova fase do auxílio emergencial foi debatida durante o encontro, mas a questão só deve avançar após aprovação do Orçamento 2021.

“Pedimos a autonomia do Banco Central e a lei do superendividamento, dois que estão na lista entregue por Bolsonaro a Lira e ao presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG). De todas as prioridades que lá estão, e são muitas importantes para o Brasil, nós combinamos essas duas para que a gente possa efetivamente votar, na medida em que sabemos que haverá obstrução e temos de vencer”, disse o líder do governo na Câmara, Ricardo Barros (PP-PR), ao deixar a reunião. “São as duas que estão prontas para votar, com texto e relatores definidos”, acrescentou.

A Lei do Gás, a Lei Fundiária e licenciamento ambiental foram pautas futuras citadas por Barros. “O auxílio emergencial e ampliação do Bolsa Família serão discutido na Comissão do Orçamento (CMO) que será instalada na semana que vem”, disse. “Os recursos precisam ser encontrados no orçamento, respeitando o teto de gastos”, afirmou.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro
Data : 04/02/2021



EXTRA ONLINE

LIRA E PACHECO PREVEEM APROVAÇÃO DE REFORMA TRIBUTÁRIA ATÉ OUTUBRO

Por Julia Lindner

BRASÍLIA — Os presidentes da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), definiram um cronograma para a tramitação da reforma tributária no qual preveem a aprovação definitiva do texto entre agosto e outubro deste ano. Após reunião realizada na manhã desta quinta-feira, os chefes do Legislativo acertaram que o relatório da comissão mista, em elaboração pelo deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), também presente no encontro, deve ser apresentado e apreciado até o final do mês no colegiado.

Em conversa com jornalistas, depois da reunião, Pacheco ponderou que eles não trataram do conteúdo da reforma, apenas do rito. O presidente do Senado também afirmou que ainda será preciso estabelecer em qual Casa a proposta começará a tramitar após passar pela comissão mista:

— É um amadurecimento que nós vamos fazer no decorrer de fevereiro, juntamente com o presidente Arthur Lira, e temos uma previsão de que de seis a oito meses nós possamos ter concluído a reforma tributária no Congresso Nacional, tanto no âmbito do Senado, quanto no âmbito da Câmara dos Deputados.

Arthur Lira disse, na sequência, que a origem da tramitação é um "detalhe desimportante" e que sua única preocupação é entregar as reformas para o Brasil.

— Não vai haver briga por protagonismo entre Câmara e Senado com relação a essas reformas. Elas (reformas) têm que andar, constitucionalmente, nas duas Casas e pouco importará se começará em uma ou se findará em outra — afirmou Lira.

Viu isso? Depois de lista de prioridades, governo negocia agenda enxuta de projetos para Congresso votar logo. Veja quais

O presidente da Câmara também disse que a reforma administrativa será tratada "com rapidez" na Casa, enquanto o Senado ficará encarregado de conduzir inicialmente a PEC (Proposta de Emenda à Constituição) Emergencial. O intuito, de acordo com ele, é que as matérias possam "andar muito rapidamente" nas duas Casas.

Durante a reunião, eles definiram que a Comissão Mista de Orçamento (CMO) deve ser instalada na próxima terça-feira, mas a data ainda depende de um entendimento com os líderes nos próximos dias.

Fonte : Extra Online

Data : 04/02/2021

DEPOIS DE LISTA DE PRIORIDADES, GOVERNO NEGOCIA AGENDA ENXUTA DE PROJETOS PARA CONGRESSO VOTAR LOGO. VEJA QUAIS

Por Manoel Ventura, Geralda Doca e Bruno Góes

BRASÍLIA — Depois de o presidente Jair Bolsonaro apresentar oficialmente nesta quarta-feira (dia 3) ao Congresso Nacional uma lista de projetos prioritários, o governo discute com seus líderes na Câmara dos Deputados e no Senado uma sequência enxuta de propostas econômicas a serem de fato votadas nos primeiros meses do novo comando do Legislativo.

A ideia é concentrar esforços em projetos já em andamento e que enfrentem menos resistência.

Documento entregue pelo Palácio do Planalto aos presidentes da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), traz uma lista ampla de reformas econômicas, incluindo três propostas de emenda à Constituição (PEC) voltadas para medidas de ajuste fiscal, reformas administrativa e tributária, além da privatização da Eletrobras.

O plano, no entanto, é avançar aos poucos nessas medidas.

A estratégia foi discutida em almoço na quarta-feira com os líderes do governo na Câmara, Ricardo Barros (PP-PR); no Senado, Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE); no Congresso, Eduardo Gomes

(MDB-GO); e os ministros da Economia, Paulo Guedes; e da Secretaria de Governo, Luiz Eduardo Ramos.

A expectativa é que os líderes se reúnam nesta quinta com Lira e Pacheco. Nesses encontros, o governo quer definir uma lista de cinco ou seis projetos em cada Casa para serem votados entre fevereiro e março.

Sinal de ‘destravamento’

O objetivo do governo, neste momento, é demonstrar força e indicar que a agenda legislativa está avançando. Por isso, a intenção é votar rapidamente a independência do Banco Central. Já aprovado no Senado, o projeto está parado na Câmara.

Para o governo, é importante aprovar essa proposta, agora como forma de sinalizar ao mercado que o Palácio do Planalto está assumindo o controle da pauta da Câmara.

O governo acusa o ex-presidente da Câmara Rodrigo Maia (DEM-RJ) de segurar a votação da autonomia do BC e, por isso, o projeto é considerado emblemático para passar uma mensagem de “destravamento” da pauta legislativa.

A intenção é privilegiar, neste momento, propostas que já foram aprovadas em uma das Casas, caso da autonomia do BC. Nessa lista estão também o novo marco regulatório do gás, na Câmara, e os de ferrovias e cabotagem (navegação entre portos nacionais), no Senado.

O governo sabe que é preciso negociar a aprovação de pautas maiores, principalmente as reformas econômicas. Por isso, a ala política avalia ser necessário construir uma base, aos poucos, com projetos mais “fáceis” antes da votação de propostas mais robustas, como a reforma administrativa.

A reforma tributária também deve andar mais lentamente. Segundo fontes, a equipe econômica não concorda com os textos hoje em tramitação no Congresso e aguardará para avançar na medida, considerada uma das mais polêmicas da lista.

Bolsonaro pediu ao Congresso ainda para aprovar o Orçamento de 2021 até março, “para que o governo consiga honrar seus compromissos”. Barros, líder do governo na Câmara, disse que a aprovação da previsão de gastos e receitas é importante, inclusive para abrir caminho para a criação de um novo auxílio emergencial:

— Ainda não temos Orçamento. Para pagar um novo auxílio, é preciso ter de onde tirar, temos que abrir espaço no Orçamento, porque não temos recursos extras.

Confira ainda: Cobrança de preço fixo em estacionamento de shopping não viola direito do consumidor, diz STJ

‘No papel é tudo bonito’

Para o cientista político Luiz Felipe D’Avila, coordenador do grupo Unidos Pelo Brasil e presidente do Centro de Liderança Pública (CLP), o governo precisa primeiro acertar a articulação política para conseguir aprovar as propostas.

— Nós temos que focar nos projetos de recuperação da economia, do emprego e da renda. O Brasil precisa sair do atoleiro do baixo investimento — afirmou. — No papel é tudo bonito, quero ver como criar coordenação política para colocar essas coisas em votação e não votar projetos meias-bocas.

Fonte : Extra Online

Data : 04/02/2021



AGÊNCIA EPBR DE NOTÍCIAS

MINISTRO BENTO ALBUQUERQUE É O ENTREVISTADO DA AGÊNCIA EPBR NA PRÓXIMA SEGUNDA (8)

Por epbr - Em Ao vivo, Petróleo e gás, Política energética

A agência epbr entrevista ao vivo o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque. Na pauta, a agenda de política energética para 2021 e os trabalhos do ministério diante dos projetos que o governo federal pretende tocar e que, em boa parte, precisam passar pelo Congresso Nacional.

Em 2021, o governo pretende avançar com a privatização da Eletrobras e da Nuclep, aprovar a nova Lei do Gás, reformar a partilha do pré-sal, e modernizar o setor de energia elétrica.

No MME, o planejamento prevê também a realização de três leilões de geração e dois leilões de transmissão, destravar licenças ambientais para hidrelétricas, realizar o novo leilão da cessão onerosa e reformar políticas para o mercado de combustíveis.

Bento Albuquerque é ministro de Minas e Energia desde a posse de Bolsonaro, em 2019. Nos governos anteriores, foi diretor-geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha, quando esteve à frente do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB) e do Programa Nuclear da Marinha (PNM).

Já atuou no Congresso Nacional como assessor parlamentar de gabinetes militares, presidiu o Conselho de Administração das estatais Amazul, Nuclep e EPE, além de ter sido membro do conselho de Itaipu Binacional.

epbr entrevista Bento Albuquerque

- Segunda, 8 de fevereiro
- 10h00
- Transmissão em <https://www.youtube.com/fFZvUGOgHhg>

Participam do webinar:

- José Mauro, secretário de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia (MME);
- Symone Araújo, diretora da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP);
- Heloísa Borges, diretora de Estudos do Petróleo Gás e Biocombustíveis da Empresa de Pesquisa Energética (EPE);
- Moderação: Nayara Machado e Gustavo Gaudarde (epbr)

Essa entrevista à agência epbr será transmitida ao vivo e ficará disponível em

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

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 04/02/2021

ELETRIFICAÇÃO DA FROTA LANÇA DISPUTA: QUEM TEM A SOLUÇÃO MAIS EFICIENTE?

Por Nayara Machado - 4 de fevereiro de 2021 - Em Combustíveis, Newsletter Diálogos da Transição, Transição energética

Diálogos da Transição

epbr.com.br | 04/02/21

Apresentada por

Editada por Nayara Machado

nayara.machado@epbr.com.br

Quase todos os brasileiros entrevistados para um estudo do Instituto Clima e Sociedade apoiam a eletrificação veicular, sobretudo do transporte público, como uma medida importante para reduzir a poluição e melhorar a qualidade de vida no país.

O resultado da pesquisa, contudo, não bate com os rumos do mercado e das políticas nacionais, mais direcionadas para inserção de biocombustíveis na matriz de transporte.

No Brasil, ela caminha de alguma forma: grandes marcas como Nissan, Volvo e Mercedes oferecem veículos 100% elétricos e híbridos plug-in, e há projetos com ônibus elétricos em operação no Distrito Federal, São Paulo e Rio de Janeiro, por exemplo.

Em outra frente, a Copel no Paraná e a Neoenergia no Nordeste investem em grandes eletrovias, que abrem novas rotas para os elétricos, para citar casos que foram manchetes em anos recentes.

No fim das contas, a eletrificação não avança por aqui na mesma velocidade observada em grandes mercados no exterior e a disputa segue acirrada por qual será a solução para uma frota menos poluente em circulação no Brasil.

Quem é quem: biogás, hidrogênio ou bateria

“Quando se fala em eletricidade, ela não é fonte de energia, é uma forma. Quando se faz um veículo elétrico, o motor é elétrico, mas a fonte de energia vem de outro lugar, que pode ser até o biogás”, explica Gabriel Kropsch, vice-presidente da ABiogás.

Para ele, o biometano, juntamente com o biodiesel que já possui a sua política própria, são as soluções mais viáveis hoje no Brasil para veículos pesados.

O biodiesel é um biocombustível usado em misturas com o diesel no motor a combustão, e seu preço varia de acordo com as oscilações do óleo de soja, o que acaba impactando no preço final do óleo diesel vendido ao consumidor.

“Nesse quesito, o biogás é muito mais competitivo que o biodiesel, em termos econômicos, porque ele é oriundo de resíduo, seja da agroindústria no campo, seja resíduo sólido urbano, lixo residencial, nas cidades”, explica.

A conta é que, em média, 50% do volume do lixo gerado nas residências brasileiras é orgânico, fração que poderia ser aproveitada para geração de biogás, garantindo o suprimento.

E substituindo o combustível fóssil, a redução da emissão de CO2 pode chegar a 96%.

“Quando a gente parte para veículos pesados como caminhões, ônibus, trens, é muito mais vantajoso usar hidrogênio verde porque você tem uma densidade muito maior de energia do que teria usando bateria”, afirma Luiz Piauhyllino Filho, CEO da Sunlution.

A relação entre peso e autonomia faz com que a bateria faça mais sentido para veículos leves. Para o frete e transporte de massa, a tendência é que o hidrogênio verde vença essa corrida por competitividade contra os elétricos dependentes de baterias.

Isso, claro, se a solução ganhar escala e se mostrar viável em grandes volumes.

“Já tem na Espanha, França, Alemanha, Holanda e agora Portugal também está entrando. Existe uma empresa portuguesa que fabrica ônibus movido a hidrogênio verde e exporta para esses outros países. E já tem os postos de abastecimento com hidrogênio verde. Você chega lá com seu veículo e abastece em 20-15 minutos”, defende.

O desafio está no custo da tecnologia, no custo e no tipo de energia usada na produção do hidrogênio e nos incentivos públicos e investimentos privados para que seja atraente ao consumidor.

Hoje, apenas 4% do mercado de hidrogênio é verde, isto é, produzido a partir de fontes de energia renovável, como eólica e solar. O restante vem de processos que utilizam fontes fósseis.

E os elétricos a bateria?

Estão disponíveis, mas são caros. “Embora a tecnologia ajude a reduzir custos de operação e manutenção, bem como as despesas com combustível, ainda há um custo elevado do ônibus elétrico que é preciso compensar”, explica Carlos Eduardo Souza, diretor de soluções da Enel X.

Ele participou de um evento virtual do Estadão nesta quarta (3). A companhia tem uma experiência no Chile, onde foi possível chegar a um modelo superavitário.

Uma parceria entre a Enel X (energia), BYD (os ônibus), a Metbus (o operador do sistema) e o governo de Santiago, que entrou como fiador da empreitada, possibilitou desenvolver um projeto com 400 ônibus 100% elétricos.

Uma vantagem que ajuda a fechar a conta é que o ônibus elétrico é mais barato para manter e dura mais – o mercado trabalha com a estimativa de que um similar poluente, a diesel, pode ter custos de operação e manutenção até 60% maiores.

“O exercício que a gente faz é balancear reduções [de custo] com o alto custo do ônibus nos contratos de longo prazo, até porque a vida útil do ônibus elétrico também é maior”, relata.

A Enel X é uma das signatárias da Aliança Zebra – Zero-Emission Bus Rapid-deplyment Accelerator, criada em 2018.

No Brasil, há quatro capitais na mira dos projetos (Salvador, Rio de Janeiro, São Paulo e Curitiba) e a proposta é desenvolver projetos que compensem o investimento nos ônibus elétricos.

O projeto mais adiantado é em São Paulo.

Curtas

A indústria de petróleo cortou para US\$ 11,3 bilhões os investimentos em ativos e tecnologias de baixo carbono no ano passado, disse a BloombergNEF em relatório na terça (02). O montante equivale a 4,3% de seus orçamentos totais. Bloomberg

O presidente dos EUA, Joe Biden, recebeu um dossiê condenando a aproximação comercial com o governo de Jair Bolsonaro, durante a gestão de Donald Trump. Documento entregue por representantes de ONGs e acadêmicos critica a política ambiental brasileira e o desrespeito à democracia e pede que Biden interrompa as negociações para um acordo de livre comércio com o Brasil. epbr

O Parlamento Amazônico (Parlamaz) elegeu nesta quinta (4) os vice-presidentes para o biênio 2021-2022. Pelo Brasil, o representante eleito foi o deputado federal Léo Moraes (Podemos-RO). Os demais vices são os deputados Aleiza Alcira Rodríguez, da Bolívia; Juan David Velez, da Colômbia; Romel Guzman, da Venezuela; e Gabriela Cerda, legisladora do Equador. Agência Senado

O RenovaBio será tema de webinar na próxima terça (9), a partir das 18h, transmitido no YouTube da epbr. Evento virtual vai tratar os próximos passos da Política Nacional de Biocombustíveis com José Mauro (MME), Symone Araújo (ANP) e Heloísa Borges (EPE). epbr

A produtora de biodiesel Brasil BioFuels (BBF) vai instalar uma usina extrusora de soja em Paragominas, no Pará. Segundo a empresa, a instalação é a primeira do gênero no Estado do Norte

do país e permitirá que produtores locais possam extrair óleo e farelo de soja e comercializá-los. Reuters/Money Times

Com usina fotovoltaica, o Tribunal Regional Eleitoral do Paraná (TRE-PR) teve a despesa com energia elétrica reduzida em 44,85% em 2020. Ao todo, a compensação dos créditos gerados devido à produção de energia pela usina fotovoltaica do TRE-PR em Paranavaí foi de R\$ 1.194.205,99. Bem Paraná

A ANP fará consulta e audiência pública sobre os querosenes de aviação fóssil, alternativos e suas misturas, para revisão das especificações e das regras de controle de qualidade. A principal novidade será a introdução, no Brasil, do querosene de aviação JET-A, já comercializado no mercado internacional. ANP

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 04/02/2021

BOLSONARO PROMETE ANUNCIAR MEDIDAS SOBRE PREÇO DE COMBUSTÍVEIS NESTA SEXTA

Presidente criticou variação nas tarifas de ICMS e pediu que o tema seja tratado com "previsibilidade" pelos estados

Por Guilherme Serodio - 4 de fevereiro de 2021 -Em Combustíveis

O presidente Jair Bolsonaro (sem partido) afirmou que anunciará amanhã (5/2) medidas para tentar reduzir o preço dos combustíveis para o consumidor final. Em discurso em evento no Paraná, voltou a criticar as tarifas de ICMS sobre combustíveis e cobrou que os estados atuem com previsibilidade sobre o imposto.

Sem mais informações sobre o que será anunciado, o presidente afirmou que o debate acerca da cobrança de ICMS de combustíveis tem que ser tratado abertamente, "não escondido num canto". E ressaltou que já dialogou sobre o tema com o governador do Paraná, Ratinho Jr. (PSD), seu aliado. "Isso vai chegar nos estados", disse.

Bolsonaro prometeu a realização de uma coletiva à imprensa sobre o tema a partir das 11h desta sexta.

O presidente ainda agradeceu aos caminhoneiros pela não adesão à greve que estava programada para a última segunda-feira (1/2). "Se houvesse, todos nós perderíamos, sem exceção. O Brasil não pode parar".

Briga antiga

Na semana passada o presidente já havia afirmado que pretende reduzir a alíquota de PIS e Cofins sobre o diesel, mas frisou que a medida teria um impacto de R\$ 800 milhões para os cofres públicos. Pediu que governadores reduzissem também o ICMS.

Em janeiro do ano passado, o presidente chegou a lançar um "desafio" a governadores, prometendo zerar os tributos federais sobre o combustível se os governadores fizessem o mesmo com o ICMS. Soou como ameaça e provocou reação com uma carta assinada por 23 dos 27 governadores, informando que a cobrança sobre combustíveis responde, em média, por 20% do total da arrecadação do imposto nos seus estados.

Os governadores frisaram que não cabe ao governo federal estabelecer tributação sobre consumo, mas afirmaram que a União pode abrir mão das receitas de PIS, Cofins e Cide, que pesam sobre operações com combustíveis. Apenas Acre, Tocantins, Rondônia e Goiás não assinaram a carta.

Disputa no Cade

Mês passado, a Associação Brasileira de Importadores de Combustíveis (Abicom) protocolou ofício no Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) acusando a Petrobras do que considera

práticas de preços de combustíveis “predatórias”, informou o presidente-executivo da entidade, Sergio Araujo.

Segundo o executivo, há “fortes indícios” de que o governo interfere nos preços da Petrobras, “com prejuízos para importadores e acionistas”. Para ele, a situação está “insuportável”, com defasagem de preços de diesel e gasolina da Petrobras ante o mercado internacional.

Em resposta, o presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco, reforçou a intenção da companhia de não transferir imediatamente as oscilações do mercado internacional para o preço dos combustíveis domésticos. Ele citou a política de reajustes diários, implementada na gestão Pedro Parente, como um exemplo de erro na estratégia comercial da empresa.

“Somos produtores de combustíveis, não somos tradings. Somos pacientes e agimos com frieza, reajustamos com [base em] preços internacionais e forças do mercado”, comentou o executivo, em entrevista ao Valor.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 04/02/2021

BRASILEIROS ESTÃO MAIS DISPOSTOS A ADOTAR MEIOS DE TRANSPORTE SUSTENTÁVEIS, DIZ PESQUISA

Por epbr - 4 de fevereiro de 2021 - Em Combustíveis, Setor elétrico, Transição energética

Uma pesquisa encomendada pelo Instituto Clima e Sociedade (iCS) mostra que 92% dos brasileiros concordam com a eletrificação do transporte público e 33% dos entrevistados consideram muito provável ter um carro elétrico.

O levantamento, divulgado em dezembro do ano passado, faz uma comparação entre as respostas coletadas em 2017 e 2020.

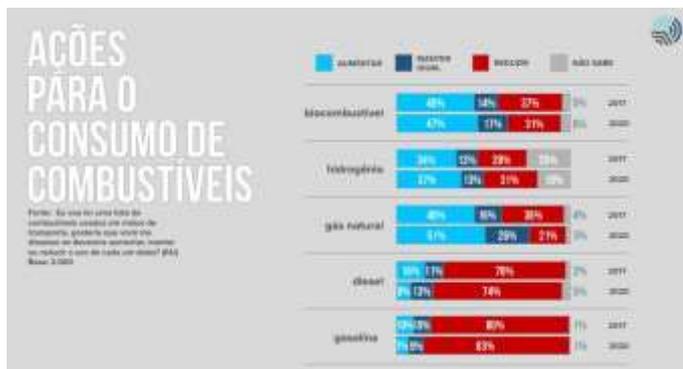
Segundo o iCS, resultados indicam uma maior consciência da população em relação ao uso de motores a combustão, além de disponibilidade para a adoção de meios mais sustentáveis.

Há três anos, o percentual de entrevistados dispostos a adquirir um veículo elétrico era de 16%.

Para 42% dos entrevistados, o ônibus é o principal meio de transporte e apenas 6% usam sistemas de massa sobre trilhos, como trens e metros. A pesquisa teve abrangência nacional.

Em capitais e regiões metropolitanas, o ônibus é o principal meio para 48% a 53% dos pesquisados e a participação do modal é superior a 42% em todas as faixas de renda até 5 salários mínimos.

Gás natural



<https://846928.smushcdn.com/1787860/wp-content/uploads/2021/02/Cresce-a-percepcao-que-uso-de-gas-natural-no-transporte-deve-aumentar.-Por-Idea-Big-Data-para-Instituto-Clima-e-Sociedade.jpeg?lossy=1&strip=1&webp=1>

Cresce a percepção que uso de gás natural no transporte deve aumentar. Por Idea Big Data, para Instituto Clima e Sociedade

O gás natural aparece como a alternativa preferida dos brasileiros. Entre 2017 e 2020, a

parcela de pessoas que acreditam que o uso do gás no transporte deve aumentar saiu de 45% para 51%; e a parcela que defende que deve diminuir caiu de 36% para 21%.

Combustível fóssil, mas tratado no Brasil e em diversas economias no mundo como o combustível necessário para a transição energética, o gás natural supera a percepção positiva do biodiesel e do hidrogênio no quesito de estímulo ao aumento do consumo.

Em geral, a percepção do usuários do transporte público piorou entre 2017 e 2020. Classificações como “péssimo”, “superlotação”, “ruim” e “caos” se tornaram mais prevalentes.

A pesquisa também identificou que A região Sudeste tem a pior avaliação da qualidade do ar pela população e são as pessoas de menor renda – que ficam mais tempo dentro dos ônibus – são os que mais dizem sentir os efeitos da poluição.

A pesquisa foi realizada pela Ideas Big Data, com 2 mil entrevistados, e publicada em dezembro de 2020. Veja os principais resultados (.pdf)

<https://epbr.com.br/wp-content/uploads/2021/02/Mobilidade-de-Baixas-Emissoes.pdf>

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 04/02/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

SENADO APROVA MP QUE TENTA RETOMAR ANGRA 3 E REDUZ CONTAS DE LUZ NO NORTE E NORDESTE

Por prazo, texto foi aprovado sem alterações; como já passou pela Câmara, proposta segue à sanção presidencial

Por Manoel Ventura e Julia Lindner

BRASÍLIA - O Senado aprovou, na noite desta quinta-feira, a Medida Provisória que determina mudanças no setor elétrico para tentar conter o aumento nas contas de luz. O foco principal da medida está em estados nas regiões Norte e Nordeste - Rondônia, Acre, Amazonas e Roraima - atendidos por empresas que pertenciam à Eletrobras e foram privatizadas recentemente. Como já passou pela Câmara dos Deputados, a proposta vai à sanção presidencial.

O texto também tenta destravar as obras da usina nuclear de Angra 3, em Angra dos Reis (RJ). A MP aprovada inclui, ainda, a previsão do fim de alguns subsídios atualmente concedidos para usinas de geração renovável como parques eólicos e solares, que pesam sobre os custos da energia.

A matéria prevê, entre outras iniciativas, o uso de recursos que seriam destinados por empresas de energia a programas de pesquisa e desenvolvimento (P&D) e iniciativas de eficiência energética para atenuar os aumentos tarifários, assim como verbas de fundos setoriais.

O recurso será transferido para a Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), um super fundo que reúne encargos na conta de luz e banca desde descontos para consumidores de baixa renda ao programa de universalização Luz Para Todos.

Em seu texto, a MP define que recursos que iriam para programas de pesquisa e eficiência energética que não estejam comprometidos com projetos contratados ou iniciados deverão ser usados até o fim de 2025 “em favor da modicidade tarifária”.

A medida também contempla a retirada gradual de subsídios concedidos a usinas de geração de energia renovável, como usinas eólicas, solares e de biomassa. Esses subsídios hoje são concedidos na forma de desconto em tarifas pelo uso de sistemas elétricos de transmissão e distribuição e acabam sendo bancados pelos demais consumidores.

Quando a medida foi editada, o Ministério de Minas e Energia disse que o subsídio às renováveis que agora será eliminado custa atualmente cerca de R\$ 4 bilhões por ano. De acordo com a pasta, o custo desse subsídio cresce até R\$ 500 milhões por ano.

Em paralelo, a MP aponta que o governo federal definirá em 12 meses mecanismo alternativo para reconhecer benefícios ambientais de cada fonte de energia.

Como a MP perderia a validade no dia 9 de fevereiro, os senadores não fizeram modificação em seu mérito, o que gerou críticas no plenário. A sessão foi acompanhada de perto pelo ministro de Minas e Energia (MME), Bento Albuquerque.

- A MP tem prazo de validade. Infelizmente, e aqui eu concordo com os senadores que se manifestaram lamentando o atraso da MP na Câmara dos Deputados, veio ao Senado aos 45 do segundo tempo, não permitindo que o Senado debatesse com profundidade e pudesse apresentar as suas inovações adequadamente. Mas fato é que estamos diante de uma exiguidade de tempo e se fizéssemos alguma modificação de mérito teríamos a caducidade - disse o relator do texto no Senado, Marcos Rogério (DEM-RO).

O líder do PT, Paulo Rocha (PA), disse que a Câmara deixou o Senado em uma saia-justa por não dar tempo para o Senado contribuir. Ele defendia que o Pará também fosse contemplado:

- Não é uma forma correta de legislar, de resolver problemas tão prementes do nosso País. O Senado acaba ficando nessa situação, com o apelo justo para que não sejam apresentadas alterações. Mas, se coloquem na minha posição, como senador do Estado do Pará, o maior produtor de energia do Brasil. Não tem como, em olhando para o meu Estado, eu não destacar uma matéria dessa em que o Pará está mais uma vez se sentindo discriminado.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 04/02/2021

SERVIDOR DA ANATEL SERÁ O NOVO SECRETÁRIO DE TELECOMUNICAÇÕES, RESPONSÁVEL POR LEILÃO DO 5G

José Afonso Cosmo Júnior atua há 22 anos no setor assumirá cargo hoje ocupado por interino

Por Jussara Soares



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24726428-352-4a8/FT1086A/652/x5G.jpg.pagespeed.ic.nyHlpaRfk4.jpg>

A rede de quinta geração promete mais velocidade, conexão melhor e economia de bateria Foto: Getty Imagens

BRASÍLIA - O ministro das Comunicações, Fábio Faria, indicou o servidor de carreira da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), José Afonso Cosmo Júnior, para assumir a Secretaria de Telecomunicações.

Caberá ao novo secretário acompanhar o processo de implantação do 5G no país. A previsão é que o leilão da tecnologia de quinta geração das redes de comunicações móveis ocorra ainda neste primeiro semestre.

Atualmente, José Afonso atua como coordenador-geral de Projetos para a Promoção do Acesso à Banda Larga do Ministério da Comunicações.

Servidor da Anatel desde 2007 e há 22 anos no setor, ele tem graduação e mestrado em engenharia elétrica. A nomeação do novo secretário está prevista para ser publicada em Diário Oficial da União (DOU) na próxima semana.

José Afonso substituirá o secretário de Radiodifusão, Maximiliano Martinhão, que vinha ocupando o cargo interinamente.

Visita a empresas no exterior

Além do 5G, a Secretaria de Telecomunicações trata de assuntos como internet banda larga fixa e móvel, telefonia, conexão via satélite e fibra ótica.

Na última segunda-feira, 1, a Anatel adiou o edital para o leilão. No final da semana passada, o governo publicou uma 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.

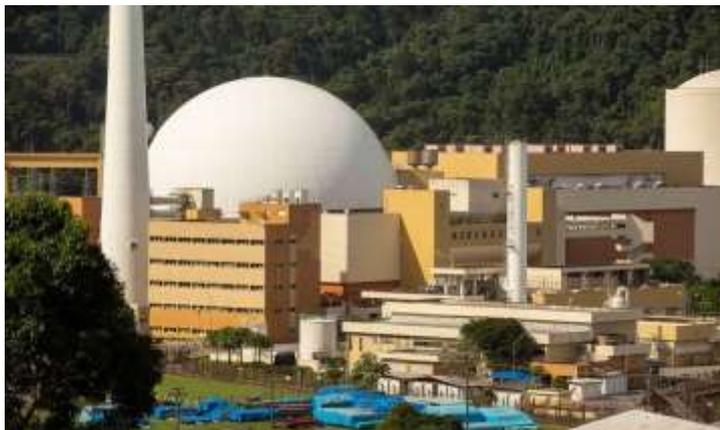
Na terça-feira, o ministro Fábio Faria embarcou para uma viagem para Suécia, Finlândia, Coreia do Sul, no Japão e na China para tratar da aquisição da tecnologia 5G. Na agenda, há visitas a empresas de tecnologia e também com representantes de governos locais.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 04/02/2021

ELETOBRAS DIZ QUE A ELETRONUCLEAR SOFREU ATAQUE CIBERNÉTICO, MAS SEM RISCO À SEGURANÇA DAS OPERAÇÕES

Na semana passada, a Copel, estatal de energia do Paraná, confirmou ter sido alvo de hackers, o que gerou indisponibilidade em parte dos seus servidores



https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24220921-04b-aea/FT1086A/652/x83483066_RIRio-de-Janeiro-RJ-02-07-2019-Central-Nuclear-Almirante-Alvaro-AlbertoUSINA-ANGRA-1.jpg.pagespeed.ic.f8lwblKtDP.jpg

Rede administrativa atingida por ataque cibernético não se conecta com sistemas operativos das usinas nucleares de Angra 1 e Angra 2. Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

Angra dos Reis foi alvo de ataques cibernético, mas negou impactos sobre a operação das unidades ou riscos de segurança.

Foi detectado um ataque por softwares nocivo, conhecido como "ransomware", sobre a Eletronuclear, disse a elétrica estatal em comunicado na noite de quarta-feira, acrescentando que a rede administrativa atingida não se conecta com sistemas operativos das usinas nucleares de Angra 1 e Angra 2.

"O incidente, portanto, não trouxe impactos para a segurança, nem para o funcionamento da Central Nuclear Almirante Álvaro Alberto (CNAAA), muito menos prejuízos para o fornecimento da energia elétrica ao Sistema Interligado Nacional", disse a Eletrobras.

O ataque sobre a unidade de energia nuclear da Eletrobras segue-se a outros incidentes que atingiram recentemente empresas de diversos setores no Brasil, incluindo companhias de energia elétrica como a paranaense Copel, que reportou um caso nesta semana. Em junho, computadores da Light também foram alvo de ataques por cibercriminosos.

A subsidiária nuclear suspendeu temporariamente o funcionamento de alguns de seus sistemas operativos para proteger a integridade de seus dados.

A Eletrobras acrescentou que equipes da empresa "contiveram e erradicaram os efeitos do ataque e, assim, o vírus foi isolado, e uma minuciosa verificação dos ativos segue em andamento".

Em paralelo, a Eletronuclear informou o ocorrido ao Centro de Tratamento e Resposta a Incidentes Cibernéticos de Governo (CTIR.Gov), com cópia para representante do Sistema de Proteção ao Programa Nuclear Brasileiro (SIPRON), subordinado ao Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 04/02/2021

PROBLEMA COM A GASOLINA DE AVIAÇÃO DA PETROBRAS DEIXA MAIS DE 11 MIL AVIÕES NO CHÃO

Por Mariana Barbosa



https://s2.glbimg.com/KRKDTac7vAe_cuo2oKwLwq3Bzgzk=/i.glbimg.com/og/ig/infoglobo1/f/original/2021/02/04/77449219.jpg

Refinaria da Petrobras | Agência O Globo

pulverização aérea de fertilizantes — e também para voos privados, de instrução e táxi aéreo.

A descoberta de irregularidades na composição da gasolina de aviação vendida no país deixou no chão mais de 11 mil aviões de pequeno porte, que voam com motor a pistão. Esse tipo de aeronave compõe a maior parte da frota do país e é usada na aviação agrícola para a

O lote da gasolina irregular foi produzido pela Petrobras na refinaria Presidente Bernardes, em Cubatão. — Pode-se considerar que os lotes contaminaram tanques no Brasil inteiro, de todas as distribuidoras e revendedoras — diz Humberto Brando, presidente da Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves (AOPA).

Pelo menos 13 aeroportos, incluindo Jacarepaguá (RJ), Brasília, Pampulha (Belo Horizonte) e Recife, já divulgaram notificação aos pilotos dizendo que estão sem o combustível.

Segundo a Petrobras, um novo lote está em produção e o abastecimento só deve voltar ao normal a partir de 8 de fevereiro.

Em julho do ano passado, a aviação geral também foi paralisada devido a um lote de AVGAS adulterado e que havia sido importado. A produção nacional de AVGAS foi interrompida entre 2018 e meados do ano passado, devido às obras na refinaria de Cubatão, quando o produto passou a ser importado.

A Petrobras diz que os “primeiros testes no produto transportado para as distribuidoras demonstraram que o produto atendeu a todos os requisitos de certificação exigidos pela Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP)”, mas que novos testes feitos em fevereiro apontaram resultados diferentes.

— E a pergunta que ninguém responde: Que controle de qualidade da ANP é esse que não detecta problemas em combustíveis que são usados em aviões? Como pode pela segunda vez toda a gasolina de aviação ser recolhida com defeito, tendo passado em testes da ANP? — questiona o presidente da AOPA.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 04/02/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PACHECO E LIRA PREVEEM REFORMA TRIBUTÁRIA APROVADA NO CONGRESSO EM SEIS A OITO MESES

Ainda não há acordo sobre o conteúdo da proposta, que divide opiniões entre governo federal, setores e Estados

Por Daniel Weterman, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Os presidentes da Câmara, Arthur Lira (Progressistas-AL), e do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), fecharam um acordo para aprovar a reforma tributária no Congresso em um prazo de seis a oito meses. Pela negociação, a comissão mista da proposta finaliza o relatório até o fim de fevereiro. Não há uma definição, porém, sobre o caminho da reforma na Câmara e no Senado depois da conclusão no colegiado.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/7/5/16/12360317257.jpg>

Os presidentes da Câmara e do Senado, Arthur Lira (Progressistas-AL) e Rodrigo Pacheco (DEM-MG). Foto: Luis Macedo/ Câmara dos Deputados

A ideia é que a comissão mista produza um relatório de consenso das duas propostas que tramitavam separadamente na Câmara e no Senado.

Apontada como prioritária tanto na lista entregue pelo governo como na relação de Pacheco e Lira, a reforma tributária, em linhas

gerais, propõe simplificar a cobrança de tributos com a unificação de vários impostos.

A da Câmara (PEC 45) prevê a fusão de IPI, PIS, Cofins (federais), ICMS (estadual), ISS (municipal). Já a do Senado (PEC 110), une IPI, PIS, Cofins, IOF, CSLL, Cide, Salário Educação (federais); ICMS (estadual); ISS (municipal).

O governo enviou apenas a primeira parte da sua reforma tributária. Pelo texto, há a junção do PIS/Cofins em um novo imposto, chamado de Contribuição Social sobre Bens e Serviços (CBS).

Como as mudanças atingem vários setores e os impactos variam conforme as regiões do País, não há muito consenso sobre o tema. Em tese, não haveria mudança na carga tributária, mas na forma de cobrança, que passaria a ser no consumo e não na produção, além da redistribuição dos recursos arrecadados.

Os chefes do Legislativo se reuniram com o presidente da comissão da reforma tributária, senador Roberto Rocha (PSDB-M), e com o relator da proposta, Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), mas não detalharam qual será o caminho da reforma após o parecer da comissão.

Há risco de a reforma ser dissolvida e, na Câmara, o relator ser substituído, conforme antecipou o Estadão/Broadcast. "Se se iniciará pela Câmara ou pelo Senado, isso é um detalhe até desimportante. Nós vamos buscar um consenso nas duas casas", disse Pacheco.

"Não vai haver briga por protagonismo entre Câmara e Senado com relação a essas reformas. Elas têm que andar, constitucionalmente, nas duas casas e pouco importará se começará em uma ou se findará em outra", afirmou Lira.

Não há acordo ainda sobre o conteúdo da proposta, que atualmente divide opiniões entre o governo federal, setores e Estados. O ministro da Economia, Paulo Guedes, por exemplo, já defendeu um novo imposto nos moldes da extinta CPMF para reduzir os encargos que as empresas pagam sobre os salários, a chamada desoneração da folha. Os presidentes da Câmara e do Senado reforçaram que a negociação fechada é sobre o procedimento de discussão.

Pacheco e ponderou que ainda é preciso amadurecer o conteúdo nas duas Casas. Ele apontou necessidade de aprovar uma mudança no sistema de impostos do País sem prejudicar setores nem Estados. Atualmente, governadores resistem a mudanças no ICMS, principal fonte de arrecadação estadual, sem um fundo de compensação bancado pela União. O governo, por sua vez, argumenta não ter recursos para esse repasse.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 04/02/2021

POR CAMINHONEIROS, GOVERNO NEGOCIA COM ESTADOS REAJUSTE MENSAL DE ICMS SOBRE COMBUSTÍVEIS

Atualmente, o reajuste do imposto estadual é quinzenal; mudança deve dar maior previsibilidade aos preços, segundo o presidente Jair Bolsonaro

Por Lorenna Rodrigues, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O governo federal negocia com Estados para alongar a periodicidade do reajuste de ICMS, imposto estadual, sobre combustíveis. De acordo com fontes da área econômica, o tema depende de decisão do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), do qual os secretários de Fazenda estaduais fazem parte.

Segundo o Estadão/Broadcast apurou, a ideia é que o Confaz passe a publicar mensalmente - e não quinzenalmente, como é hoje - a tabela com o Preço Médio Ponderado ao Consumidor Final (PMPF) dos combustíveis. Essa tabela é usada como base pelos Estados para a cobrança do ICMS.

Caminhoneiros reclamam que, da forma como é feito hoje, há uma variação constante no preço do diesel, já que a cobrança do ICMS é um dos componentes do custo do combustível. Com isso, a ideia do governo é dar maior previsibilidade aos preços.

Nesta quinta-feira, 4, o presidente Jair Bolsonaro disse que na sexta o governo federal fará um anúncio, às 11h, sobre a questão do preço dos combustíveis no País. Bolsonaro disse que não daria mais detalhes, mas certificou se tratar de um assunto de interesse de todos. "O nosso (imposto federal) é previsível, é R\$ 0,33. Já o ICMS, cada Estado tem um valor que varia de hoje para amanhã. Temos que viver na previsibilidade, senão fica difícil se programar", declarou o presidente.

Segundo fontes ligadas aos Estados, porém, o assunto ainda não foi discutido com os secretários de Fazenda no Confaz. A periodicidade quinzenal para a publicação da tabela é estabelecida por um convênio do Confaz e, para mudá-la teria que ser aprovado um novo acordo no conselho, por maioria de votos.

De acordo com técnicos do Ministério da Economia, também foi discutida a redução da PIS/Cofins sobre combustíveis. Isso, porém, esbarra na dificuldade de compensação, já que, para diminuir o tributo, haveria necessidade de cortar gastos no orçamento ou aumentar impostos. A conta feita pelo governo é que, para cada centavo de redução do PIS/Cofins, haveria necessidade de cortar R\$ 800 milhões em despesas. Para neutralizar o último aumento, de R\$ 0,05, seria necessário um corte de R\$ 4 bilhões.

Como mostrou o Estadão, estão em estudo limitar a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) de carros com valor mais alto, como SUVs, para pessoas com deficiência, e acabar com renúncias tributárias para o setor petroquímico. As duas medidas podem garantir receita de R\$ 2 bilhões aos cofres públicos.

ICMS

A mudança na periodicidade da publicação da tabela de preços não teria impacto na arrecadação do imposto pelos Estados, já que o valor continuaria a ser reajustado de acordo com a média de preços cobrada no mercado. Também não evitaria o reajuste para os caminhoneiros, mas traria mais previsibilidade nos custos do combustível.

Na semana passada, a categoria ameaçou uma paralisação, que acabou perdendo força. Em 2018, caminhoneiros pararam em todo o País, prejudicando o abastecimento de diversos produtos em várias cidades brasileiras.

Na época, o governo do presidente Michel Temer também tentou negociar mudanças na cobrança do ICMS pelos Estados, mas sem sucesso.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 04/02/2021

PRODUÇÃO DE VEÍCULOS SOBE 4,2% EM JANEIRO ANTE MESMO MÊS DE 2020, DIZ ANFAVEA

Indústria automotiva montou em janeiro 199,7 mil unidades, entre carros de passeio, utilitários leves, caminhões e ônibus

Por Eduardo Laguna, O Estado de S.Paulo

Com a queda das vendas domésticas sendo compensadas pelo aumento das exportações, as montadoras abriram o ano marcando alta da produção no comparativo interanual. Apesar de o mês ter sido marcado pelo fim da produção de automóveis da Ford no País, a indústria automotiva montou em janeiro 199,7 mil unidades, entre carros de passeio, utilitários leves, caminhões e ônibus, 4,2% a mais do que no mesmo período de 2020.

Em relação a dezembro, contudo, houve queda de 4,6% na produção, segundo balanço divulgado hoje pela Anfavea, a entidade que representa as montadoras instaladas no Brasil. Além da saída da Ford, o volume segue limitado por dificuldades de produção em razão da falta de peças nas linhas de montagem.

As vendas, um total de 171,1 mil veículos, foram as mais baixas desde junho do ano passado, quando os emplacamentos somaram 132,8 mil unidades. Na comparação com janeiro de 2020, os emplacamentos de veículos recuaram 11,5%. Frente a dezembro, um mês sazonalmente mais aquecido, o recuo foi maior, de 29,8%.

O levantamento da Anfavea mostra ainda a abertura de 2,16 mil vagas de trabalho pelas montadoras de veículos no mês passado, ainda sem contar as demissões a serem feitas pela Ford, que ainda negocia a rescisão de seus funcionários com sindicatos.

Destaque positivo do balanço, as exportações de veículos subiram 21,9% em janeiro na comparação anual, chegando a 25 mil veículos, cujos embarques são destinados, em sua maioria, à Argentina. Frente a dezembro, contudo, as exportações caíram 34,8%.

Neste mês, os números da indústria de tratores e equipamentos de construção, que fazem parte do balanço da Anfavea, não entraram no levantamento em razão do desligamento da John Deere da associação. O setor deve retornar às estatísticas assim que a entidade terminar de rever suas séries sem a John Deere.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 04/02/2021

PACHECO PEDE ENCONTRO COM GUEDES PARA DISCUTIR UMA NOVA RODADA DO AUXÍLIO EMERGENCIAL

Orçamento de 2021 ainda não foi votado no Congresso Nacional; presidente do Senado afirmou que a Comissão Mista de Orçamento deve ser instalada na próxima terça

Por Daniel Weterman, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), pediu um encontro com o ministro da Economia, Paulo Guedes, para discutir uma nova rodada do auxílio emergencial, benefício pago a desempregados, trabalhadores informais e beneficiários do Bolsa Família em 2020 para o enfrentamento à crise provocada pela covid-19.

O Congresso pressiona pela retomada do benefício, mas cobra do governo uma solução que respeite o teto de gastos, regra que limita o crescimento de despesas federais. Para Pacheco, é preciso discutir a "compatibilização da necessidade de assistência social com a responsabilidade fiscal". A declaração foi dada após café da manhã com o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL).

"Temos ambos, tanto eu quanto o deputado Arthur Lira, presidente da Câmara, absoluto compromisso de entregar à sociedade, especialmente a essa camada mais vulnerabilizada em decorrência da pandemia, algum programa social que possa socorrê-los", disse o presidente do Senado.

O presidente da Câmara destacou que a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) emergencial "vai dar muita cobertura" no Orçamento de 2021 para a acomodação de novas despesas, respeitando o teto de gastos. No entanto, como mostrou a colunista Adriana Fernandes, do Estadão, o efeito da economia da PEC emergencial neste ano é limitado porque o salário mínimo já foi reajustado, o que pressiona os gastos obrigatórios com o pagamento de benefícios assistenciais e previdenciários, e já há congelamento das remunerações dos servidores até o fim do ano, como contrapartida ao socorro que Estados e municípios tiveram no ano passado.

O Orçamento de 2021 ainda não foi votado no Congresso Nacional. O presidente do Senado afirmou que a Comissão Mista de Orçamento (CMO), responsável por analisar o projeto antes do plenário, deve ser instalada na próxima terça-feira, 9.

Após o café da manhã, os parlamentares reforçaram o compromisso de a Câmara agilizar a apreciação da reforma administrativa, que reestrutura o RH do Estado, com novas regras para contratar, promover e demitir servidores, e o Senado avançar com a discussão da PEC emergencial, que prevê uma série de medidas de controle de gastos, focadas principalmente nos servidores, como corte em jornada e salário.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 04/02/2021

PRODUÇÃO DE MINÉRIO DE FERRO DA VALE ULTRAPASSA 300 MILHÕES DE TONELADAS EM 2020

Número representa uma queda de 0,5% no comparado a 2019; no entanto, no 4º trimestre de 2020, produção da mineradora somou 84,5 milhões de toneladas, alta de 7,9% também em comparação a 2019

Por Mariana Durão e Wagner Gomes, O Estado de S.Paulo

RIO e SÃO PAULO - A produção de minério de ferro da Vale no quarto trimestre de 2020 alcançou 84,508 milhões de toneladas, alta de 7,9% em relação ao reportado um ano antes. Em relação ao trimestre imediatamente anterior, houve um recuo de 4,7%. Com isso, no acumulado do ano, a mineradora produziu 300,385 milhões de toneladas, queda de 0,5% ante 2019.

O volume veio em linha com o última previsão de produção anual para 2020, divulgado em dezembro, de 300-305 milhões de toneladas. A estimativa foi revisada para baixo em relação ao inicialmente projetado pela Vale, uma faixa de 310-330 milhões de toneladas.

Em seu relatório de produção, divulgado na noite desta quarta-feira, 3, a companhia destacou que “2020 terminou com a retomada parcial de todas as operações de finos de minério de ferro paralisadas em 2019, o que se tornou ainda mais desafiador em meio a pandemia da covid-19 e à necessidade de adoção de medidas de proteção aos colaboradores e apoio às comunidades”.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/1/8/1612395984581.jpg>

Vendas de minério de ferro da companhia em 2020 registraram recuo de 5,4%. Foto: Fábio Motta/Estadão

A Vale afirma ainda que apesar dos impactos e medidas relacionados à pandemia ter reduzido a produtividade em todos os negócios e adiado, em 2020, o início dos novos ativos de minério de ferro, continua confiante de atingir 400 milhões de toneladas de capacidade ao fim de 2022. No fim do ano passado a empresa tinha capacidade de

produção de 322 milhões de toneladas e espera chegar ao fim de 2021 com capacidade de 350 milhões de toneladas por ano.

Já as vendas de minério de ferro da companhia em 2020 registraram recuo de 5,4% para 254,865 milhões de toneladas. No último trimestre do ano passado, a venda de minério de ferro pela Vale somou 82,825 milhões de toneladas, alta de 25,9% na relação anual e de 6,3% ante o trimestre imediatamente anterior.

Somados, os volumes de vendas de finos de minério de ferro e pelotas totalizaram 286,1 milhões de toneladas em 2020, 5% abaixo da produção de finos de minério de ferro. Para atender a clientes em 2019, a Vale reduziu seus estoques operacionais, atingindo níveis insustentáveis. Em 2020, a mineradora precisou recompor seus estoques operacionais, possibilitando uma maior aderência entre vendas e produção em 2021, informou a companhia no relatório de produção divulgado há pouco.

O plano da Vale antes do rompimento da barragem que vitimou 270 pessoas era atingir a marca de 400 milhões de toneladas anuais em 2019. Com a tragédia, a mineradora teve de adiar a meta para pelo menos 2022, conforme projeções já divulgadas ao mercado. Recentemente a Vale anunciou a estratégia de dar mais flexibilidade à sua produção atingindo uma capacidade de 450 milhões de toneladas de produção em cerca de cinco anos. A ideia, segundo porta-vozes da companhia, não é inundar o mercado de minério, mas evitar problemas caso haja um contratempo em alguma operação.

Pelotas

A produção de pelotas da Vale fechou em 29,7 milhões de toneladas em 2020, 29% abaixo do ano anterior. O resultado ficou abaixo da previsão de produção de pelotas da Vale para 2020, de 30-35 milhões de toneladas. Em seu relatório de produção, a mineradora atribuiu o resultado à menor disponibilidade de pellet feed (tipo de minério mais fino) em Brucutu e Itabira e às manutenções na usina de pelotização de Tubarão 6.

No quarto trimestre de 2020, a companhia produziu 7,117 milhões de toneladas de pelotas, queda de 24,4% na comparação com o quarto trimestre de 2019 e de 16,9% ante o terceiro trimestre.

As vendas de pelotas foram de 8,486 milhões de toneladas no último trimestre do ano passado, queda de 22,6% na comparação anual e alta de 0,3% na trimestral. Em 2020 a Vale vendeu 31,211 milhões de toneladas de pelotas, 27,7% abaixo do total vendido em 2019.

Em janeiro de 2021, a Vale retomou as operações da usina de pelotização de Vargem Grande, paralisada desde fevereiro de 2019, adicionando 7 milhões de toneladas por ano de capacidade da planta de pelotização (de 46,8 Mtpa para 53,8 Mtpa).

“O gargalo da Vale para a produção de pelotas continua sendo a menor disponibilidade de pellet feed em suas operações”, diz no relatório.

Juntos, os volumes de vendas de finos de minério de ferro e pelotas totalizaram 286,1 milhões de toneladas em 2020, 5% abaixo da produção de finos de minério de ferro. No último trimestre de 2020, as vendas de finos e pelotas de minério de ferro da Vale alcançaram 91,3 milhões de toneladas com um prêmio de US\$ 4,3 por tonelada.

A Vale atingiu vendas recordes para a China no último trimestre do ano, totalizando 64 milhões de toneladas, contra 58 milhões de toneladas no igual período de 2019.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 03/02/2021



Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

TJ DO PARANÁ VAI ANALISAR SE BUNGE PODE ASSUMIR FÁBRICAS DA IMCOPA

Duas empresas panamenhas contestam acordo sobre esmagadoras de soja fechado em maio de 2020

Por Valor — São Paulo

O Tribunal de Justiça do Paraná pode resolver um obstáculo legal que atrasa os planos da Bunge de assumir duas fábricas de processamento de soja da Imcopa no Brasil, informa a agência Reuters. O acordo entre Bunge e Imcopa foi fechado em maio.

A audiência vai analisar ações movidas por duas empresas registradas no Panamá que alegam ser credoras indiretas da Imcopa, o que lhes daria direitos sobre parte do produto da venda, de acordo com documentos judiciais vistos pela Reuters.

O painel de três juízes deve decidir se as companhias panamenhas Minefer Development e Triana Business são participantes legítimos do processo.

O colegiado também decidirá se mantém uma decisão de maio de 2020 determinando que parte dos rendimentos da venda das plantas de soja seja depositada em uma conta de custódia enquanto se aguarda uma decisão final sobre as reivindicações dos panamenhos.

Bunge e Imcopa não quiseram comentar. Os advogados de Minefer e Triana não responderam aos pedidos de comentários da agência de notícias.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 04/02/2021

BRASKEM RETOMA OPERAÇÃO DE CLORO-SODA EM MACEIÓ APÓS QUASE 2 ANOS DE PARALISAÇÃO

Com isso, a petroquímica volta a produzir soda cáustica e PVC de forma integrada no Estado

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

A Braskem informou nesta quinta-feira em fato relevante que retomou a produção de cloro-soda e dicloroetano (EDC) em sua unidade de Maceió (AL), que estava paralisada desde maio de 2019. Com isso, a petroquímica volta a produzir soda cáustica e PVC de forma integrada no Estado.



[https://s2.glbimg.com/17T7YocbMDQQWjsJ9oMjotMf0MM=/0x0:757x754/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/Q/b/ryvZMfRlecQOp6KoBPwQ/foto02emp-101-brask-b5.jpg](https://s2.glbimg.com/17T7YocbMDQQWjsJ9oMjotMf0MM=/0x0:757x754/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/Q/b/ryvZMfRlecQOp6KoBPwQ/foto02emp-101-brask-b5.jpg)

— Foto: Divulgação

Em teleconferência com analistas na segunda-feira, o vice-presidente industrial da Braskem, Marcelo Cerqueira, já havia informado que a unidade voltaria a operar em alguns dias. A fábrica não estava em operação desde o encerramento da extração de sal-gema em Maceió, que foi associada ao afundamento do solo em quatro bairros da capital alagoana.

Com o encerramento definitivo da mineração de sal-gema, a Braskem recorreu à importação de sal, do Chile, para abastecer a fábrica. Com essa solução, a companhia prevê recuperar metade do resultado operacional que deixou de apurar quando começou a importar soda cáustica e EDC para uso próprio e atendimento ao mercado.

A companhia investiu R\$ 60 milhões em adequação tecnológica e de infraestrutura, tanto na fábrica quanto em logística portuária e rodoviária, para implementar a solução com sal importado.

Em nota, a Braskem informa que a matéria-prima chega pelo Porto de Maceió, onde é armazenado, e então transportado em carretas para a unidade industrial. Na fábrica, o sal é dissolvido em tanques para obtenção de salmoura.

“A empresa reafirma seu compromisso com o Estado e com uma atuação empresarial responsável e reitera sua prioridade com a segurança e o bem-estar das pessoas”, diz na nota.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 04/02/2021

BRASIL APRESENTA PLANO PARA ABRIR COMPRAS PÚBLICAS A ESTRANGEIROS

País formaliza abertura do mercado de aquisições governamentais com adesão a acordo da OMC
Por Assis Moreira — De Genebra

O Brasil formalizou ontem na Organização Mundial do Comércio (OMC) sua oferta inicial para empresas estrangeiras passarem a vender ao setor público no país. A iniciativa deve abrir caminho para o início das negociações sobre a adesão brasileira ao Acordo de Compras Públicas (ACP).

O Valor apurou que o documento de 17 páginas, que o governo mantém em sigilo, estabelece patamar entre US\$ 186 mil e US\$ 572 mil a partir do qual o vendedor externo poderá participar de licitações em compras de bens e serviços, e de US\$ 7,150 milhões no caso de serviços de construção.

Para o governo, não se trata de abertura unilateral, porque ao mesmo tempo empresas brasileiras poderão ter acesso a mercados de compras públicas bilionários de países que já participam do acordo da OMC. Além disso, o ACP não se aplica automaticamente a todas as aquisições feitas pelos governos dos membros desse acordo.

As ofertas no ACP utilizam o Direito Especial de Saque (DES), a moeda virtual do Fundo Monetário Internacional (FMI). Um DES valia ontem US\$ 1,43. O Brasil adotou valores similares aos adotados pela maioria dos países que participam do ACP.

Pelo anexo 1, cobrindo as compras dos poderes Executivo, Judiciário e Legislativo, o Brasil estabeleceu patamar de 130 mil DES, ou seja, US\$ 186 mil, para o vendedor estrangeiro. No caso da construção, o contrato deve ser de pelo menos 5 milhões de DES (US\$ 7,150 milhões).

O Brasil exclui da oferta as compras feitas pelo Incra (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária), AEB (Agência Espacial Brasileira) e Cnen (Comissão Nacional de Energia Nuclear). A abertura exclui também as compras de serviços relacionados a tecnologia da informação, como criptografia, feitas pela Presidência da República, Itamaraty e Ministério da Justiça.

O vendedor externo tampouco terá acesso a certas compras do Ministério da Defesa, como serviços de engenharia, manutenção ou instalação de certos bens, e serviços de tecnologia da informação.

O anexo 2 da oferta foca em Estados e municípios, abertos pela primeira vez a empresas estrangeiras. Até o momento, o Brasil oferece o acesso apenas para determinadas aquisições feitas por Distrito Federal, Amazonas, Minas Gerais, Pará, Paraná e Rio Grande do Sul. Como o Ministério da Economia fez consulta pública, parece claro que esses aceitaram abrir seus mercados, enquanto outros podem entrar depois, ao longo das negociações na OMC.

Nesse caso, o patamar para o estrangeiro poder tentar vender é a partir de 200 mil DES (US\$ 286 mil) em bens e serviços e de 5 milhões de DES (US\$ 7,150 milhões).

Cada um deles tem exceções. O Paraná, por exemplo, não abre para o vendedor estrangeiro as licitações públicas para serviços de segurança. O Rio Grande do Sul exclui estrangeiro de licitação para compra de alimentos para as prisões.

O anexo 3 da oferta abre as compras feitas por “outras entidades” públicas, incluindo estatais. O patamar aumenta: o estrangeiro só pode participar da licitação de compras de bens e serviços a partir de 400 mil DES (US\$ 572 mil) ou 5 milhões de DES (US\$ 7,150 milhões) no caso de construção. São listadas 42 entidades, desde o porto de Paranaguá, passando por Central de Abastecimento de Minas Gerais, e até Valec Engenharia, Construções e Ferrovias. A oferta lista ainda em três páginas uma série de produtos que vão ser abertos para o vendedor estrangeiro.

O governo brasileiro exclui comprar serviços financeiros do estrangeiro. Aquisições de produtos de saúde estratégicos e insumos para o Sistema Único de Saúde (SUS) também são excluídas. O Brasil reserva o direito de aplicar preferências em favor de suas pequenas e médias empresas (PMEs).

O ACP é um tratado plurilateral no âmbito da OMC. Seus 48 membros juntos constituem um mercado de contratações públicas estimado em US\$ 1,7 trilhão anual. O pedido de adesão do Brasil foi feito em maio de 2020.

O mercado de compras públicas brasileiro total já foi estimado em US\$ 157,4 bilhões por ano. O governo central faz 45% das aquisições, os Estados, 25%, e os municípios, 30%.

Em nota, o Itamaraty destacou que a adesão ao acordo “promoverá a redução de gastos públicos e a melhoria da qualidade dos bens e serviços governamentais e incentivará as exportações brasileiras e os investimentos externos no país”.

Agora os 48 membros do acordo vão estudar o acesso ao mercado oferecido pelo Brasil. A expectativa é que as primeiras demandas de negociações bilaterais ocorram no começo de março. A abertura brasileira tende a ser mais ambiciosa, dependendo do que os parceiros oferecem em contrapartida.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 04/02/2021

AUXÍLIOS PAGOS PELA VALE IRÃO VIRAR PROGRAMA DE TRANSFERÊNCIA DE RENDA

Benefício será pago nos moldes atuais pelos próximos 3 meses

Por Léo Rodrigues - Repórter da Agência Brasil - Rio de Janeiro*



https://imagens.etc.com.br/gFqdwAwY71k0e8EcaMZnmE_5m2g=/1170x700/smart/https://agenciabrasil.etc.com.br/sites/default/files/thumbnails/image/brumadinho_0.jpg?itok=y4PqfmZN

O pagamento do auxílio emergencial mensal pela Vale a vítimas da tragédia de Brumadinho (MG) será transformado em um programa de transferência de renda. Ele será um dos sete grupos de despesas listados no acordo assinado hoje (4) para a reparação dos danos coletivos causados pelo rompimento da

barragem há pouco mais de dois anos. O benefício será pago nos moldes atuais pelos próximos três meses, quando novos critérios que ainda serão definidos deverão entrar em vigor.

O acordo, nomeado de Termo de Medidas de Reparação, foi firmado entre a mineradora, o governo mineiro, o Ministério Público de Minas Gerais (MPMG), o Ministério Público Federal (MPF) e a Defensorias Públicas Federal e de Minas Gerais. O documento calcula o custo da reparação de todos os danos coletivos em R\$37,68 bilhões. Esse valor não abarca as indenizações individuais, que são discutidas em processos judiciais e extrajudiciais separados. Incluído na parcela de danos coletivos, os repasses relacionados ao auxílio emergencial não poderão ser deduzidos das indenizações individuais.

Do montante global, R\$6,1 bilhões dizem respeito ao programa de transferência de renda que substituirá o auxílio emergencial. Esse valor já inclui o que foi gasto desde a tragédia. A Vale afirma já ter destinado mais de R\$1,8 bilhão para o auxílio emergencial.

Atualmente, cerca de 106 mil pessoas vêm recebendo esses repasses. Desde o ano passado, porém, a mineradora vinha defendendo sua redução gradativa até sua completa suspensão. Em sua última proposta apresentada, os beneficiados deixariam de receber os recursos em abril de 2020, o que não foi aceito pelo MPMG e pelo MPF. Já os atingidos pleiteiam uma extensão do auxílio por cinco anos.

O auxílio emergencial mensal foi estabelecido inicialmente em um Termo de Ajuste Preliminar (TAP) firmado no dia 20 de fevereiro de 2019, pouco menos de um mês após a tragédia decorrente do rompimento de uma barragem na Mina Córrego do Feijão. No episódio, ocorrido em 25 de janeiro de 2019, a liberação de aproximadamente 12 milhões de metros cúbicos de rejeitos causou 270 mortes, destruiu comunidades e levou poluição ao Rio Paraopeba.

O valor dos repasses era, inicialmente, de um salário mínimo por adulto, a metade dessa quantia por adolescente e um quarto para cada criança. O TAP assegurou os pagamentos mensais por até um ano após o rompimento da barragem, ou seja, 25 de janeiro de 2020. Faziam jus ao benefício todos os moradores de Brumadinho, sem distinção. Nos demais municípios atingidos, o auxílio foi concedido a pessoas que residem até um quilômetro de distância da calha do Rio Paraopeba.

Em novembro de 2019, após a mobilização dos atingidos, o período de validade do benefício foi estendido até 25 de outubro do ano passado em um novo acordo. Junto a essa primeira prorrogação, foram pactuadas novas regras: os valores foram mantidos para pessoas que comprovadamente residiam nas comunidades diretamente afetadas pela lama e para os atingidos acolhidos em algum programa de reparação, mas foram reduzidos pela metade para os demais beneficiados abrangidos pelo critério original. Em novas prorrogações que ocorreram desde então, essas regras foram mantidas.

Conforme o novo acordo, os critérios que passarão a vigorar daqui a três meses deverão levar em conta uma consulta pública e serão pactuados entre a Vale, o MPMG e a Defensoria Pública de Minas Gerais. "Serão construídos com participação das próprias comunidades atingidas e apresentados ao Juízo", afirma o MPMG.

Para o Movimento dos Atingidos por Barragem (MAB), a Vale tem hoje o poder de decidir quem tem direito ao benefício. A entidade avalia que essa situação gera injustiças e defende que não caberia à mineradora apontar as vítimas da tragédia que ela mesma causou. No ano passado, o MPMG chegou a defender que a avaliação sobre quem tem direito ao repasse tivesse a participação de assessorias técnicas escolhidas pelos atingidos. No entanto, esse caminho até o momento não se concretizou.

A Associação Estadual de Defesa Ambiental e Social (Aedas) chegou à apresentar ao TJMG um levantamento onde foram listados 38 grupos socioeconômicos com comprovado comprometimento de renda em decorrência da tragédia. A entidade é uma das assessorias técnicas escolhidas pelos próprios atingidos e atua em seis municípios: Brumadinho, Mário Campos, São Joaquim de Bicas, Betim, Igarapé e Juatuba.

Uma das atingidas que questiona procedimentos da Vale é Angélica Nunes Nascimento. Ela é moradora da Colônia Santa Isabel, no encontro do Córrego das Bandeirinhas com o Rio Paraopeba, na cidade de Betim. "Eu recebi o auxílio até novembro do ano passado e aí suspenderam os repasses para mim e para o meu filho. Alegaram irregularidade no endereço. Mas meu marido continua a receber normalmente", disse na semana passada à Agência Brasil.

Ela disse que, conforme solicitado, já entregou novos comprovantes de endereço, mas a situação não foi normalizada. "Estava trabalhando para a prefeitura, na escola aqui da região, mas fui demitida no dia 30 de dezembro. Agora estou desempregada, sem o auxílio e, com a pandemia, está difícil arrumar trabalho. Não tinha porque eles bloquearem meu benefício. Moro no mesmo lugar desde antes do rompimento da barragem e preencho todos os requisitos. Estou a muito menos de um quilômetro de distância do Rio Paraopeba", lamentou. A Vale assegura que realiza o repasse a todos os atingidos que estão dentro dos critérios definidos.

Barão de Cocais

Divergências em torno do auxílio emergencial também existiram na cidade de Barão de Cocais, onde desde fevereiro de 2019 centenas precisaram deixar suas casas devido ao risco de rompimento da barragem Sul Superior, também pertencente à Vale. Atualmente, 492 moradores estão abrigados em casas alugadas pela mineradora. A possibilidade de uma ruptura na estrutura foi identificada no pente-fino realizado após a tragédia de Brumadinho, que envolveu ações de fiscalização da Agência Nacional de Mineração (ANM) e do MPMG. Houve casos em que a própria Vale se antecipou e interrompeu as operações de determinadas barragens.

Os atingidos em Barão de Cocais também conquistaram o direito ao auxílio emergencial mensal em junho de 2019. Em setembro do ano passado, a Vale apresentou à Justiça mineira uma petição sustentando não haver mais motivo para a manutenção do benefício e que estendê-lo seria assistencialismo, o que seria atribuição do poder público.

Os argumentos, no entanto, não foram aceitos. O juiz Luís Henrique Guimarães de Oliveira se alinhou à posição apresentada pelo MPMG e do MPF, que defenderam a prorrogação dos repasses por mais um ano. "Não me parece razoável exigir que pessoas que se viram atingidas nesse processo corporativo, por fato desastroso imputável exclusivamente à ré, venham a alterar todo seu estilo de vida de forma abrupta", registra a sentença publicada em outubro.

Edição: Aline Leal

Fonte: Agência Brasil - DF

Data : 04/02/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTO DE ILHÉUS MOVIMENTA PRIMEIRA CARGA DE NÍQUEL DE 2021

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210204-porto-de-ilheus.jpg>

Embarcou do Porto de Ilhéus a primeira carga de concentrado de níquel de 2021. As 10 mil toneladas da matéria-prima partiram rumo à na China.

O minério é largamente utilizado na indústria metalúrgica, em baterias e acumuladores elétricos recarregáveis. A demanda mundial é crescente. Em 2020, o Porto de Ilhéus movimentou

73.750 toneladas da matéria-prima.

O produto vem da Mina Santa Rita, explorada pela Atlantick Nickel, em Itagibá, Sudoeste da Bahia. É considerada a segunda maior mina de níquel do mundo, atrás apenas da Voisey's Bay, no Canadá.

A projeção da companhia é dobrar a capacidade produtiva, com o início da operação subterrânea, em 2028, elevando o tempo de vida útil da mina de oito para 34 anos.

Estudos de expansão apontam ainda para a recente descoberta de um novo depósito, no mesmo cinturão geológico, e destacam a viabilidade de integração logística como ponto principal para o sucesso do projeto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/02/2021

IBAMA FISCALIZA O DESCARTE DE RESÍDUOS NO PORTO DE SANTOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04 Fevereiro 2021

Ação batizada de "Descarte" deve ser estendida para portos de todo Brasil

O Ibama lançou na última segunda-feira (1) mais uma frente de atuação no combate à degradação ambiental. A ação, batizada de Operação Descarte, visa garantir que os produtos utilizados no processo de higienização das embarcações não sejam descartados no mar, ocasionando graves danos ao ecossistema marinho.

A fiscalização ocorreu no mar, na chamada área de fundeio, e também em terra onde os navios estão atracados.

Os fiscais solicitavam a documentação necessária e realizavam vistorias nos porões e tanques de resíduos. Segundo a legislação vigente, a limpeza é obrigatória para que seja feito o abastecimento de commodities. A operação também visou identificar empresas não habilitadas que estivessem realizando essa limpeza ilegalmente.

Caso a embarcação não consiga comprovar o descarte correto dos resíduos há o indício de que a limpeza foi realizada em alto mar, o que torna possível a aplicação das sanções.

2021-02-04-operacao-Descarte-Porto-Santos-foto-UT-Santos-IbamaOperação Descarte

O trabalho foi uma ação conjunta do Ibama com a Marinha, Capitania dos Portos, Polícia Militar Ambiental de SP, Polícia Federal, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Guarda Portuária, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), Receita Federal e Autoridade Portuária.

Coordenada pela Superintendência do Ibama de São Paulo, por meio da Unidade Técnica de Santos, a ação vistoriou mais de 70 embarcações nos últimos três dias. Em terra foram abordados seis navios e vistoriadas duas agências de embarcações. Nas proximidades do Porto de Santos mais 22 navios foram abordados e aproximadamente 50 vistos em movimentação suspeita.

Após encerrada a força tarefa nesta quarta-feira (3), serão contabilizados e divulgados os autos de infração em um posterior balanço.

A operação teve por objetivo coibir o descarte dos resíduos oriundos do processo de higienização das embarcações e os danos ambientais ilícitos gerados pela limpeza dos graneleiros atracados, reduzindo assim o descarte de águas contaminadas dentro da área do Porto de Santos. Além disso, ela também visou impedir que empresas não habilitadas prestem esse tipo de serviço, criando, nos terminais portuários, a cultura de denúncia à Autoridade local quando notarem irregularidade.

Após a experiência no Porto de Santos, a Operação Descarte - 2021 será ampliada para outros estados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 04/02/2021

DESESTATIZAÇÃO DA CODESA CARECE DE MAIS SEGURANÇA JURÍDICA, APONTAM ASSOCIAÇÕES

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 04 Fevereiro 2021

Durante audiência pública, entidades destacaram modelo proposto em minuta de edital, mas preparam contribuições para garantir direitos estabelecidos em contratos vigentes.

Associações que representam terminais portuários aprovam, de forma geral, a busca por um novo modelo de exploração proposto por meio da desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). As entidades setoriais, porém, identificaram pontos de ajustes a fim de dar mais segurança jurídica e evitar litígios, principalmente nos contratos vigentes de arrendatários. A minuta do edital está em processo de audiência pública e está recebendo contribuições preparadas por essas associações.

A Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec) avalia que, para os arrendatários, o modelo estará mais perto do ponto ideal se respeitar os contratos de arrendamento em vigor. O presidente da Abratec, Sérgio Salomão, falou da necessidade de o setor buscar o modelo ideal. “Não se pode imaginar alterações unilaterais que venham de concessionários eventualmente vencedores do certame. Há que se buscar o respeito aos contratos e proibir alterações unilaterais que só atendam à vontade de uns em detrimento da necessidade de outros”, apontou Salomão.

O presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, manifestou apoio ao modelo apresentado de desestatização visando maior eficiência da gestão portuária e igualdade de competição para arrendatários, porém identificou nas minutas apresentadas um gap na forma em que o modelo foi estruturado. A ABTP apontou a necessidade de mais segurança jurídica aos contratos de arrendamento em vigor. “A equipe precisa se debruçar um pouco mais sobre as questões envolvendo os terminais arrendados nesse processo”, disse Silva. A associação apoia a livre negociação, mas entende que as garantias contratuais vigentes, no caso de litígio, precisam ser mantidas.

O presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, lembrou que a ATP sempre considerou opção acertada a desestatização. A associação defende condições iguais de competição de arrendatários frente a privados, em busca de eficiência e redução de custos portuários. Barbosa salientou que o setor portuário brasileiro tem dois regimes jurídicos distintos e que edital e contrato deveriam trazer regras claras de proteção às instalações portuárias de uso privado que estivessem na área de influência de um porto organizado, fazendo uso de sua infraestrutura.

A ATP estima que, dos cerca de 200 TUPs, mais da metade dos está nesta condição e, por isso, o edital e contrato devem contemplar proteção a instalações privadas. Barbosa acrescentou que os 36 portos organizados têm condições distintas de operação e sobrevivência, em função da operação portuária. A associação também observa risco na adoção de um modelo único, em vez de um para Vitória e outro para Barra do Riacho. “A solução proposta para nós está decepcionante ao tratar tudo como concessão única. Estamos preocupados com adoção de modelo único”, disse Barbosa.

O secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Diogo Piloni, disse que a flexibilização de gestão é importante no momento em que o setor já tem dois modelos de exploração portuários distintos (TUPs e portos organizados) e com graus de liberdade, eficiência e agilidade de decisão diferentes. Segundo Piloni, essa diferença de modelos tem trazido para agilidade e eficiência de tomada de decisão e eficiência uma assimetria. “Também é nosso objetivo equiparar condições concorrenciais nesses dois modelos de exploração”, ressaltou.

O secretário disse ser difícil antecipar quais os tipos de modelos serão adotados. Ele destacou que a Codesa será o piloto de alguns projetos já qualificados no Programa de Parcerias e Investimentos (PPI). “A Codesa gera precedente, mas não é razoável pensar que portos com complexidades muito diferentes tenham modelos iguais. Estaremos customizando modelos para a realidade de cada um dos portos, de modo atender demanda específica em cada um dos estudos.”, comentou Piloni em coletiva de imprensa após a audiência pública.

Piloni ponderou que discutir desestatização não significa que estão sendo desprezadas melhorias de gestão em portos com gestão estatal. “Temos que buscar a melhoria de gestão em todas as alternativas. Entendemos que o modelo de desestatização é uma alternativa de política pública importante que vai trazer uma série de melhorias”, afirmou. Ele acrescentou que, num primeiro momento, a maior atração de investimentos privados vai compensar as dificuldades de investimentos em infraestrutura para portos organizados por parte do poder público.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/02/2021

DESESTATIZAÇÃO TERÁ MODELO DE CONCESSÃO LANDLORD

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/161017-porto-de-vitoria.jpg>

A audiência pública virtual de desestatização da CODESA e de concessão dos Portos de Vitória e Barra do Riacho, sob a coordenação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), realizada nesta quinta-feira (4), durou seis horas e recebeu dezenas de contribuições. O modelo de concessão proposto foi o landlord, uma parceria entre o público e o privado – este teria mais liberdade e flexibilidade

na administração portuária com foco na eficiência e agilidade na gestão, possibilitando mais produtividade, mais coordenação e mais investimento. O evento começou às 9h e encerrou às 15h.

Os principais órgãos públicos envolvidos no processo compuseram a mesa dos trabalhos, diretamente do auditório da Antaq, em Brasília. Estavam presentes o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni; pela Antaq, o diretor geral Eduardo Nery e o superintendente Bruno Pinheiro – que conduziu o evento; pela CODESA o presidente Julio Castiglioni e o diretor Bruno Fardin; pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) o superintendente Cleverson Aroeira e o chefe de departamento Eduardo Costa; e, pelo Programa de Parceria de Investimentos (PPI), Bruno Westin.

Mais de duzentas pessoas acompanharam a audiência pública virtual, dentre empresários, entidades representativas de classe, sindicatos de trabalhadores, representantes do OGMO-ES, juristas,

operadores portuários, professores e pesquisadores. O secretário de Desenvolvimento do Estado, Marcos Kneip, acompanhou o evento em nome do governo do Espírito Santo e pela bancada federal capixaba, participações da senadora Rose de Freitas e do deputado Evair de Melo.

Conceitos do projeto

O modelo proposto pelo BNDES sugere prazo de concessão de 35 anos, com mais 5 anos adicionais em caso de necessidade. A concessionária não fará a operação de cargas (movimentação e exploração direta de terminais), mas a agilização de negócios, atraindo novas cargas, oferecendo tarifas vantajosas e infraestrutura operacional. Essa flexibilidade, porém, não será irrestrita, por exemplo: o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) terá que ser atualizado a cada quatro anos e aprovado pelas autoridades fiscalizadoras.

Outros pontos destacados, dentre os relativos à concessionária foram: pagamento de outorga fixa (à vista) e mais variável (7,5% sobre a receita); investimentos obrigatórios de R\$ 55 milhões em recuperação estrutural e mais R\$ 300 milhões para segmentação do acesso à Capuaba, em Vila Velha; investimentos de R\$ 1,3 bilhão para manutenção da infraestrutura nos 35 anos concedentes. Quanto aos contratos vigentes (4 no Porto de Vitória e 1 em Barra do Riacho) de exploração da área portuária, a concessionária poderá pactuar estes e outros novos contratos.

Após o detalhamento da proposta do modelo de concessão, a audiência foi aberta para a explanação de atores envolvidos ou interessados no processo de desestatização da CODESA, como representantes de setores empresariais, portuários e sindicais. Vários pontos foram destacados, como: preocupação com os contratos vigentes e com possíveis restrições aos arrendatários; pedido de ampliação do prazo de discussão do modelo de concessão; e situação dos empregados do Porto de Vitória. Os questionamentos foram respondidos; outros serão apresentados por escrito.

Cronograma

A audiência pública teve início no dia 28/12/20 e encerrará em 10/02/21. Os documentos estão disponíveis para consulta e contribuições no site da Antaq. Uma outra audiência será agendada para tratar especificamente da venda da CODESA e de temas relacionados aos empregados. Pelo cronograma, as novas fases compreendem: março, aprovação do modelo de desestatização; abril, abertura do data Room com informações disponíveis sobre o modelo de concessão; agosto, avaliação pelos órgãos de controle (TCU); setembro, publicação do edital; novembro, leilão.

O projeto é o primeiro de desestatização de portos públicos implantado no Brasil. Recebeu muitas contribuições durante a audiência e propostas poderão ser encaminhadas à Antaq, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site da Agência (<http://portal.antaq.gov.br>), até às 23h59 do próximo dia 10 deste mês. A CODESA será a primeira companhia docas a ser concedida no país. Será permitido, exclusivamente através do e-mail: anexo_audiencia192020@antaq.gov.br, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso, anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico.

Ao final da audiência pública, coube ao secretário Piloni e os gestores da CODESA encerrarem o evento. O diretor de Planejamento e Desenvolvimento da empresa, Bruno Fardin, destacou as oportunidades: “Os dois portos oferecem grandes perspectivas de crescimento, pela ocupação das áreas hoje disponíveis. No Porto de Vitória são 500 mil m² que podem receber investimentos em superestrutura, promovendo grandes saltos de receita.

Já o secretário Diogo Piloni abordou a eficiência. “Estamos construindo o primeiro modelo de concessão de um porto público, recebendo contribuições de toda comunidade portuária. O que se pretende é um modelo de sucesso, eficiente e ágil”. O fechamento da audiência pública coube ao presidente da CODESA, Julio Castiglioni, que agradeceu as contribuições recebidas, mas, principalmente, manifestou gratidão à equipe da empresa, que “mesmo nesse momento de apreensão, continua contribuindo fortemente para os bons resultados da companhia”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/02/2021

ADMINISTRAÇÃO DE BIDEN DEVE REINICIAR A CONCESSÃO DE LICENÇAS PARA UM GRANDE PROJETO EÓLICO OFFSHORE DOS EUA

Da Redação ECONOMIA 04 Fevereiro 2021

O governo Biden disse na quarta-feira que iria reiniciar as licenças para o primeiro grande parque eólico offshore dos EUA, revertendo uma decisão do governo Trump que cancelou o processo no ano passado.

O Bureau of Ocean Energy Management (BOEM) dos Estados Unidos disse em um comunicado que retomaria uma revisão ambiental do projeto Vineyard Wind como parte do amplo plano do governo para acelerar o desenvolvimento de energia renovável em terras e águas federais.

“O BOEM está empenhado em conduzir uma revisão robusta e oportuna do projeto proposto”, disse a Diretora Amanda Lefton no comunicado.

Em dezembro, a Vineyard Wind solicitou uma pausa no processo de licenciamento federal enquanto determinava se mudanças em seu design eram necessárias devido a uma mudança nos fabricantes de turbinas, levando o BOEM a encerrar toda a sua revisão.

O ex-presidente Donald Trump prometeu apoiar a indústria nascente dos EUA como parte de sua agenda de domínio de energia, mas a autorização da Vineyard Wind foi adiada repetidamente em parte devido a preocupações de que suas turbinas interferissem na pesca comercial.

A Vineyard Wind é uma joint venture entre a Avangrid Inc, uma unidade da Iberdrola da Espanha, e a Copenhagen Infrastructure Partners da Dinamarca. O projeto fica a 15 milhas (24 km) da costa de Massachusetts. Depois de construído, espera-se que forneça energia para mais de 400.000 casas em Massachusetts.

“Estamos muito satisfeitos”, disse Vineyard Wind em um comunicado. “Estamos ansiosos para trabalhar com a agência ao lançarmos uma indústria que criará milhares de empregos bem remunerados, ao mesmo tempo que tomamos medidas significativas para reduzir o impacto das mudanças climáticas.”

A Responsible Offshore Development Alliance, um grupo da indústria pesqueira, disse esperar que a retomada do processo de licenciamento proporcione novas oportunidades para o público opinar sobre o projeto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/02/2021

GOVERNO QUER FECHAR ANO COM LEILÃO DA CODESA E EDITAL DE SÃO SEBASTIÃO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 04 Fevereiro 2021

Expectativa é que os editais para as desestatizações em Santos (SP) e Itajaí (SC) fiquem para meados de 2022. Edital da Codeba deve ficar para 2023.

O governo pretende fechar 2021 com a realização do leilão de desestatização Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e a publicação do edital do Porto de São Sebastião (SP). A expectativa é que os editais para as desestatizações em Santos (SP) e Itajaí (SC) fiquem para meados de 2022, após cumprimento dos protocolos prévios e às consultas públicas e ao Tribunal de Contas da União (TCU).

Os estudos para a desestatização da Companhia Docas da Bahia (Codeba), recentemente qualificada no Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) do governo federal, estão sendo tratados junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). O secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Diogo Piloni, disse que o edital desse processo, provavelmente, ficará para 2023.

Piloni contou que Santos e São Sebastião já estão com seus modelos sendo desenvolvidos junto ao BNDES. Já os estudos de Itajaí vêm sendo desenvolvidos pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL). "Dois portos têm previsão de entrega e organização de leilão em 2022. São Sebastião tem perspectiva de sair antes dos outros dois. A expectativa é publicar o edital ainda em 2021", adiantou Piloni durante audiência pública sobre a desestatização da Codesa, realizado nesta quinta-feira (4).

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, acredita que o rito do edital nos órgãos de controle não vai atrapalhar o cronograma previsto para a desestatização. Ele explicou que o TCU tem estabelecidos prazos a serem obedecidos pela agência e pelo Ministério da Infraestrutura, como informações relativas ao edital e ao processo licitatório. Nery acredita que existe sinergia entre Antaq, ministério, órgãos da administração pública federal e TCU, que tem ciência da necessidade dos investimentos. "Temos convicção de que o tribunal de forma alguma será gargalo na realização deste certame licitatório", frisou Nery.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/02/2021

AUDIÊNCIA PÚBLICA DEBATE ARRENDAMENTO DE ÁREA NO PORTO DE PARANAGUÁ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210204-audiencia.jpg>

A Portos do Paraná realizou nesta quinta-feira (4) audiência sobre o leilão de arrendamento da área PAR32, voltada para movimentação de carga geral, em especial açúcar ensacado, no Porto de Paranaguá. Em 2020, o terminal paranaense teve o melhor índice de produtividade para este tipo de carga, no Brasil. A prancha média operacional chegou a 137 toneladas por hora.

A área tem aproximadamente 6,6 mil metros quadrados, destinada a movimentação de carga geral, em especial açúcar ensacado. O espaço já conta com estrutura de armazéns denominados 6A e 6B. O prazo de arrendamento é de 10 anos, prorrogáveis a critério do poder concedente.

"Este é o primeiro procedimento licitatório que a Portos do Paraná realiza desde o início, na fase de consulta pública. Esta é uma área que já é ocupada por uma empresa, com um contrato de transição. Agora os estudos preveem um cenário de mercado para os próximos dez anos. Isso permite que o porto arrecade mais, com valores atualizados de movimentação por tonelagem de carga", destaca Marcus Freitas, diretor jurídico e presidente da Comissão de Licitação de Áreas Portuárias.

"Esta fase é extremamente importante, porque é uma oportunidade real de aprimorar os estudos e a modelagem proposta. Em todas as audiências de áreas portuárias que realizamos, os estudos foram melhorados, depois de incluir sugestões recebidas em audiências", diz Disney Barroca, coordenador-geral de Modelagem de Arrendamentos Portuários da Secretaria Nacional de Portos.

O prazo para consulta pública ficará aberto até o dia 24 de fevereiro e é possível incluir as manifestações no site www.portosdoparana.pr.gov.br, no campo disponível na página inicial.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/02/2021

HIDROVIAS DO BRASIL TEM SUCESSO NA REESTRUTURAÇÃO DE SUA DÍVIDA

Da Redação NAVEGAÇÃO 04 Fevereiro 2021



Empresa anunciou recompra antecipada da dívida com vencimento em 2025 e emissão de novos títulos (Bonds) no valor de US\$ 500 milhões, com prolongamento do prazo de vencimento e taxa menor que a anterior.

A Hidrovias do Brasil anunciou a emissão de títulos de dívida no mercado internacional, por meio da subsidiária Hidrovias International Finance, no montante de US\$ 500 milhões. A companhia aproveitou do momento favorável de mercado para realizar com sucesso uma operação de reperfilamento de sua dívida, operação conhecida no mercado financeiro como Liability Management, alongando o prazo de vencimento e reduzindo a taxa de juros. Os recursos obtidos nesta nova captação serão utilizados principalmente para o pagamento antecipado de parte significativa de sua dívida emitida em 2018 e com vencimento em 2025.

Esta operação de recompra antecipada da dívida existente, em conjunto com uma nova emissão, foi capaz de reduzir as taxas de juros dos novos títulos para 4,950% e aumentar o prazo de vencimento para 2031, não resgatável em até 5 anos, sem alterar significativamente o montante original da dívida. Os bonds originais, adquiridos, em 2018, por investidores internacionais localizados principalmente nos Estados Unidos, Ásia e Europa, tinham remuneração de 5,950% e vencimento em 2025.

Segundo Fabio Schettino, CEO da Hidrovias do Brasil, a transação pode ser considerada um grande sucesso. "O nível de interesse e demanda pela renegociação da dívida foi muito expressivo, excedendo em mais de oito vezes o valor da oferta. Esta forte demanda é o reconhecimento do mercado financeiro internacional de dívida em relação aos sólidos fundamentos de crédito da companhia", complementa ele.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/02/2021

PORTO DE IMBITUBA TEM ALTA DE 18,9% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM JANEIRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04 Fevereiro 2021

O Porto de Imbituba registrou em janeiro um crescimento de aproximadamente 18,9% na movimentação de cargas, comparado ao mesmo período do ano passado. Ao todo, foram transportadas no porto público 407,5 mil toneladas mensais, melhor volume desde janeiro de 2016, quando foi alcançada a marca de 414,9 mil toneladas.

Imbituba recebeu 19 embarcações no primeiro mês do ano, as quais transportaram 12 produtos. O granel sólido representou fatia de aproximadamente 78% da movimentação. Neste grupo, os maiores volumes foram principalmente de coque de petróleo (176,2 mil toneladas), que teve crescimento de 128,3% em relação a janeiro de 2020, seguido do sal (35,6 mil toneladas), hulha betuminosa (33,5 mil toneladas) e minério de ferro (31,5 mil toneladas). Destaque também para os contêineres da linha semanal de cabotagem, com 58 mil toneladas.

Na carga geral, o porto manteve o patamar mensal de celulose, com o mesmo montante de dezembro: 15 mil toneladas. A novidade foi a realização da primeira etapa de transbordo de cabos elétricos, material que será destinado à nova linha de transmissão de energia da Grande Florianópolis.

Também passaram pelo Porto de Imbituba: sulfato de sódio (20,2 mil toneladas), malte (15,3 mil t), MAP (6,6 mil toneladas), barrilha (8,8 mil toneladas) e soda cáustica (5 mil toneladas).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/02/2021



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).

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006