

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 036/2021
Data: 08/03/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
SECRETARIA DE TRANSPORTES TERRESTRES AVALIA PROJETOS LOCAIS	4
EMPRESAS DA ALEMOA PEDEM NOVOS ACESSOS VIÁRIOS À REGIÃO	5
MULHERES LUTAM POR IGUALDADE NO SETOR PORTUÁRIO	6
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	8
AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL Nº 06/2021: LINK DE TRANSMISSÃO	8
ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA VIRTUAL SOBRE ARRENDAMENTO NO PORTO DE FORTALEZA	9
PORTAL PORTO GENTE	9
FERNANDA LETÍCIA DA SILVA RECEBE INSÍGNIA DA ORDEM DO MÉRITO NAVAL.....	9
NORTE-SUL: INTEGRANDO A INFRAESTRUTURA QUE TRAZ ESPERANÇA	11
ABOL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS	12
ALEMANHA: 12,7 BILHÕES DE EUROS PARA FERROVIAS	12
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	13
ATIVIDADE PORTUÁRIA TEM PRESENÇA CADA VEZ MAIOR DE MULHERES	13
‘NUNCA VI NADA ASSIM’: O CAOS ATINGE O TRANSPORTE GLOBAL.....	16
BRASIL EXPORT	20
RICARDO MOLITZAS ASSUME DIRETORIA-EXECUTIVA DO SOPESP	20
DESESTATIZAÇÃO É A Pauta de 2021 e Santos Export será o palco das discussões, diz diretor-presidente da SPA21	
ISTOÉ - DINHEIRO	21
GUEDES CONFIRMA QUE VALOR MÉDIO DO AUXÍLIO EMERGENCIAL SERÁ DE R\$ 250.....	21
UNIÃO HONROU R\$ 1,353 BILHÃO EM DÍVIDAS DE ESTADOS EM FEVEREIRO	22
FIOCRUZ ANUNCIA INÍCIO DE PRODUÇÃO EM GRANDE ESCALA DA VACINA OXFORD/ASTRAZENECA.....	22
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	23
SEMANA COMEÇA COM EXPECTATIVA POR NOVO REAJUSTE DOS COMBUSTÍVEIS	23
O QUE FALTA PARA TERMOS MAIS MULHERES EM CARGOS DE LIDERANÇA?	25
JORNAL O GLOBO – RJ	26
AUXÍLIO EMERGENCIAL: VALORES SERÃO DE R\$ 175, R\$ 250 E R\$ 375, DIZ GUEDES	26
EM OITO PONTOS, ENTENDA O CONTEÚDO E IMPACTOS DA DECISÃO DE FACHIN QUE ANULOU CONDENAÇÕES DE LULA.....	27
METRÔ PROPÕE QUE GOVERNO DO RIO SUBSIDIE PASSAGEM, EVITANDO REAJUSTE PARA R\$ 6,30	30
COM DECISÃO QUE SALVOU LULA, FACHIN DECLARA FIM DOS PROCESSOS SOBRE PARCIALIDADE DE MORO	31
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	32
COM SEXTO REAJUSTE DO ANO, GASOLINA ACUMULA ALTA DE 54% E DIESEL SOBE 42%	32
MINISTÉRIOS DE MINAS E ENERGIA E DE ECONOMIA INDICAM SEIS NOMES PARA O CONSELHO DA PETROBRÁS	34
FALTA DESTRAVAR O PAÍS	34
VALOR ECONÔMICO (SP)	35
SENADO DISCUTE VOTAR "BR DO MAR" NA QUARTA, MAS PROJETO AINDA ENFRENTA RESISTÊNCIAS	35
RODOVIAS, MOBILIDADE URBANA E AEROPORTOS ESTÃO NO FOCO DA CCR PARA OS PRÓXIMOS ANOS	36
APROBIO CRITICA PROPOSTA DE REDUÇÃO DA MISTURA DE BIODIESEL NO DIESEL FEITA PELA CNT.....	37
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	38
CARGA COM MAIS DE 400 T DE AMIANTO É APREENDIDA NO PORTO DE SANTOS; SUBSTÂNCIA É PROIBIDA NO BRASIL	38
CHINA REGISTRA AUMENTO RECORDE NAS EXPORTAÇÕES NO INÍCIO DE 2021	39
IMPORTAÇÃO DE SOJA PELA CHINA EM JANEIRO E FEVEREIRO RECUA COM ATRASOS EM CARGAS	40
AGÊNCIA BRASIL - DF	40
CÂMARA DOS DEPUTADOS VOTA ESTA SEMANA A PEC EMERGENCIAL	41
PORTAL PORTOS E NAVIOS	41
COMÉRCIO DE PORTA-CONTÊNERES EM 2020 ATINGE NÍVEL MAIS ALTO EM QUATRO ANOS	41
NORUEGA CONSTRUIRÁ O PRIMEIRO TÚNEL DE NAVIOS DO MUNDO	42
GRUPO DAMEN CRIA DIVISÃO DE FINANCIAMENTO DE NAVIOS	42



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 036/2021
Página 3 de 44
Data: 08/03/2021
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

EMPRESA DE LOGÍSTICA E ARMAZENAGEM VAI OPERAR NO AÇU	43
CLARKSONS PREVÊ QUE COMÉRCIO MARÍTIMO ULTRAPASSARÁ OS NÍVEIS DE 2019 NESTE ANO.....	43
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	44
MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	44



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

SECRETARIA DE TRANSPORTES TERRESTRES AVALIA PROJETOS LOCAIS

Equipes realizaram visitas técnicas para identificar possíveis gargalos e tratar de soluções relacionadas à interligação ferroviária e portuária

Por Fernanda Balbino - Da Redação



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.146771:1615060544/Trem-que-vai-para-Usiminas-MRS-Cubat-o.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=c035cb7&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.146771:1615060544/Trem-que-vai-para-Usiminas-MRS-Cubat-o.JPG?f=2x1&pf=c035cb7&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Trem trafega por linha da MRS em Cubatão: empresa negocia renovação de contrato de concessão (Foto: Rogério Soares/Arquivo)

Equipes da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura realizaram, recentemente, visitas técnicas ao Porto de Santos. O objetivo foi identificar possíveis gargalos e tratar de soluções relacionadas à interligação ferroviária e portuária, visando aumentar a capacidade do cais santista.

Os trabalhos foram capitaneados pelo secretário nacional de Transportes Terrestres, Marcello Costa. Ele esteve no cais santista entre os dias 24 e 25 de fevereiro.

Segundo a pasta, as visitas técnicas foram acompanhadas por representantes das empresas ferroviárias que atuam na região: Rumo, VLI e MRS, além da Autoridade Portuária de Santos (APS). O diretor-presidente da estatal, Fernando Biral, participou de uma dessas agendas.

A visita do secretário nacional de Transportes Terrestres aconteceu em meio a dois processos importantes para o Porto de Santos. O primeiro é o plano da APS de criar uma sociedade de propósito específico que ficará responsável pela gestão, operação, manutenção e expansão da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips).

O objetivo da estatal é garantir investimentos estimados em R\$ 1,8 bilhão, necessários à expansão da capacidade ferroviária do Porto, em vista do aumento de demanda a curto prazo.

Outra questão que vem sendo prioridade no que se refere aos acessos terrestres ao Porto de Santos é a renovação antecipada do contrato da MRS, em análise na Agência Nacional de Transportes Terrestres. A empresa tenta manter a gestão ferroviária em direção ao cais santista até 2058, se comprometendo a investir R\$ 7,5 milhões em toda a sua concessão, que inclui 1,6 mil quilômetros de linhas pelos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais.

Empresas

Procurada, a VLI informou que, “na condição de usuária da linha férrea do Porto de Santos e administradora do Tiplam (Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita), foi convidada e participou da referida reunião”.

A MRS informou que “o objetivo foi apresentar, in loco, os projetos previstos no Plano de Negócios da empresa para a renovação da concessão, que prevê investimentos na expansão da capacidade ferroviária, incluindo a Baixada Santista”.

A Rumo informou que, no encontro, foi destacada a importância da integração da Ferradura (as linhas de acesso ao Porto de Santos) à Fips. “Porta de entrada para o Porto, a Ferradura é uma linha férrea estratégica que necessita de investimentos em sua modernização para garantir a sustentabilidade do crescimento de cargas ferroviárias previsto para o cais nos próximos anos”.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 08/03/2021

EMPRESAS DA ALEMOA PEDEM NOVOS ACESSOS VIÁRIOS À REGIÃO

Presidente da AMA defende a construção de uma ligação com Via Anchieta ou Avenida dos Bandeirantes

Por **Fernanda Balbino** - Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.146769:1615060201/Distrito-Industrial-e-Maritimo-da-Alemoa-Rua-Augusto-Scaraboto-com-Avenida-Alberto-Schweitzer.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=02ba44c&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.146769:1615060201/Distrito-Industrial-e-Maritimo-da-Alemoa-Rua-Augusto-Scaraboto-com-Avenida-Alberto-Schweitzer.JPG?f=2x1&pf=02ba44c&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Entidade empresarial aponta problema de manutenção em sistema viário do distrito industrial (Foto: Matheus Tagé)

Problemas de infraestrutura e de mobilidade para trabalhadores, além de questões de segurança, estão entre as queixas de terminais da Alemoa, na retroárea do Porto de Santos. É destacada a falta de uma linha de ônibus regular e de uma base móvel da Polícia Militar, além da deficiência de manutenção, sinalização e iluminação de vias públicas e dos constantes congestionamentos e alagamentos.

Na Alemoa, estão três multinacionais do setor de grãos líquidos, duas das 10 maiores empresas do Brasil listadas na B3, além de um laboratório de certificação multinacional. Recintos Especiais para Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex) e Depots (terminais de contêineres vazios) também estão entre as cerca de 30 empresas locais, que geram 3 mil empregos diretos e 6 mil indiretos.

De acordo com o presidente da Associação das Empresas do Distrito Industrial e Portuário da Alemoa (AMA), João Maria Menano, um dos principais problemas é o viário. A entidade defende a construção de uma alça de acesso para interligar o bairro à Avenida Bandeirantes ou à Rodovia Anchieta.

Outra intervenção há muito tempo cobrada das autoridades é um acesso rodoviário de emergência para ambulâncias e carros de Bombeiros. “Temos operações com contêineres (cheios e vazios), parques de tancagem, transportadoras rodoviárias, laboratórios de inspeção e indústria de plástico e de asfalto numa área nobre de 3 milhões de metros quadrados. É um bairro valoroso para a cidade e para a região, não temos dúvida, e deveria receber maior atenção para que sua vocação se multiplicasse ainda mais”, afirmou.

Segundo Menano, diversas melhorias já foram doadas pelos terminais representados pela AMA ao Município. Entre eles, estão equipamentos de fibra ótica, câmeras de monitoramento, motos, placas de sinalização e, recentemente, um drone para fiscalização.

“Resumindo: temos uma carência significativa de infraestrutura e de segurança, lutamos muito contra isso, não só com o efetivo pagamento de impostos, taxas e contribuição para promover a melhoria, como também fazendo projetos concretos que poderiam deixar o plano do papel e ser colocados em prática”, afirmou o empresário.

Melhorias

De acordo com o presidente da AMA, a implantação de uma sinalização com semáforos inteligentes na via de entrada principal da Margem Direita do Porto, no cruzamento entre a Avenida Doutor Albert

Schweitzer e a Rua Augusto Scaraboto, por um dos terminais de granéis líquidos instalados no bairro, em parceria com a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), é um exemplo de ação da iniciativa privada na região. Também há uma proposta de reversão de vias para potencializar a melhoria no fluxo de veículos.

“A AMA tem a esperança de que, com a implantação efetiva da sinalização inteligente, o ajuste viário na principal via de acesso ao Porto de Santos e a reversão das vias, possa ocorrer um desafogamento do fluxo na entrada da Cidade, que é ponto de problemas diários envolvendo congestionamentos e excesso de veículos – o que impacta diretamente no planejamento logístico das empresas ali instaladas e caminhoneiros, assim como na rotina e segurança dos funcionários, moradores e pedestres”, explicou Menano.

Os investimentos serão realizados como contrapartida a empreendimentos, como apontado em estudos prévios de Impacto de Vizinhança (EIV) aprovados pela Prefeitura de Santos. “A região da Alemoa, em tese, é uma área já impactada, havendo melhorias continuamente na área interna de todos os terminais e com ótimas perspectivas de incremento no segmento aquaviário e retroportuário. Resta a implementação definitiva do binário de acesso (com novo viaduto) e, neste momento, estamos pensando muito em um importante braço ferroviário também na área dos fundos. Ficariamos completos em questão dos modais de transporte – aquaviário, rodoviário, dutoviário, já existentes – também com a chegada do ferroviário”, destacou o presidente da AMA.

CET vai estudar implantação de linha de ônibus

A Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) de Santos vai aferir o sincronismo dos semáforos da Alemoa para melhorar a fluidez do trânsito. Além disso, vai estudar a possibilidade de implantação de uma linha de transporte coletivo que, considerando a característica industrial do bairro, possa funcionar em horários pontuais, de entrada e saída de funcionários.

As informações são da Prefeitura de Santos. A Administração Municipal foi questionada pela Reportagem sobre os problemas apontados pelos terminais localizados na região.

Uma equipe da Secretaria de Serviços Públicos (Seserp) realizou a manutenção da iluminação e das vias do bairro diretamente impactados pelo intenso tráfego de caminhões na última semana.

“Vale ressaltar que os novos acessos promovidos pelo programa Nova Entrada de Santos, na parte que cabe à Prefeitura, visaram atender especificamente corredores de ônibus entre áreas residenciais da Zona Noroeste e o Centro de Santos. Já o projeto do Governo do Estado integrou áreas de concessões rodoviárias pertencentes ao Estado. E as soluções de melhorias de acesso entre a rodovia e o Porto, ficaram de responsabilidade da Autoridade Portuária de Santos”, informou a Prefeitura.

De acordo com a Secretaria de Assuntos Portuários e Desenvolvimento da Região Central (Seport), até o momento, dois terminais já finalizaram o processo de aprovação de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV). As medidas solicitadas pela Prefeitura, através dos termos assumidos pelo empreendedor, abrangem ações na saúde, educação e mitigações no trânsito.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 08/03/2021

MULHERES LUTAM POR IGUALDADE NO SETOR PORTUÁRIO

Atuação feminina ainda é pequena nos portos

Por Fernanda Balbino - Da Redação

Mais do que uma comemoração, o Dia Internacional da Mulher, celebrado nesta segunda-feira (8), exige reflexão sobre a participação da mulher no mercado de trabalho portuário. Para a vice-presidente da Wista Brasil (Associação Internacional de Transporte e Comércio Feminino, na sigla em inglês), Luciana Guerise, a data também deve marcar a busca pela equidade no setor, já que os números mostram que, nesta luta, ainda há muito caminho a ser percorrido.



[https://www.atribuna.com.br/image/contendo/policy:1.146912:1615148818/Luciana-Guerise.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=9f99a42&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/contendo/policy:1.146912:1615148818/Luciana-Guerise.jpg?f=2x1&pf=9f99a42&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Diretora-executiva da ATP, Luciana Guerise defende uma maior participação feminina em gestão (Arquivo pessoal)

“O problema começa já na contratação. Às vezes, como aponta uma consultoria, o próprio recrutador não está acostumado ou tem vieses inconscientes de preconceito.

Em cargos de decisão, de diretoria, por exemplo a desigualdade é muito grande, 80% são homens e só 20% são mulheres”, apontou Guerise.

Ela também é diretora-executiva da Associação de Terminais Portuários Privado (ATP). E destaca outro índice preocupante. No Brasil, nas entidades que representam empresas do setor, há apenas três mulheres em atuação nos conselhos de administração.

Por outro lado, há exemplos bem sucedidos em que mulheres atuam em cargos de gestão. Segundo Guerise, na Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), 65% dos cargos de planejamento são ocupados por mulheres.

Já no porto de Auckland, na Nova Zelândia, houve um aumento de 14% na produtividade desde quando foi implantada a política de igualdade de gênero. Isto pode ser explicado pelo fato de que as mulheres, além de terem maior qualificação profissional, lidam melhor com as evoluções tecnológicas.

Segundo a vice-presidente da Wista Brasil, não há dados sobre a participação das mulheres nos setores portuário e de navegação. Por isso, recentemente, a entidade pediu a inclusão dessas informações nas estatísticas da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

“A ideia é inserir no IDA (Índice de Desempenho Ambiental) para sabermos a quantidade de mulheres e de homens, as qualificações, os cargos que ocupam, quem são e onde estão. Assim, teremos uma fonte própria do setor para ver a evolução da equidade”, afirmou a executiva

Enfrentamento elegante

Para alcançar a equidade de gênero no mercado de trabalho portuário é preciso um enfrentamento elegante, com senso crítico, envolvendo e conscientizando os homens.

“Os avanços não podem ser conquistados apenas pelo atendimento de exigências ou por lucratividade. É preciso alcançar um engajamento, saber mostrar para a sociedade que é uma questão de direitos humanos”, afirmou a executiva.

Segundo Guerise, os sinais de desrespeito às mulheres são muitos no mercado de trabalho. Apropriação de falas, segregação, subrepresentação estão entre eles

85% “Esse dia não se comemora com flores e, sim, com reflexão. É preciso pensar em mulheres atuando nas políticas públicas, na navegação, na gestão em todos os outros dias e não apenas em um dia”.

Também é importante pensar nas mulheres que ainda pertencem a outras minores, como as pretas, nordestinas ou que têm origem pobre. Neste caso, a representatividade e as chances de alcançarem uma boa colocação no mercado

Participação feminina cresce 85%



Em oito anos, a DP World Santos, ampliou em 85% a presença de mulheres. Hoje, o terminal privado contabiliza hoje 176 trabalhadoras em seu quadro de funcionários. Quando a instalação portuária foi construído, em 2013, eram apenas 95.

As mulheres estão em quase todos os departamentos da empresa, desde os administrativos, como Financeiro, Jurídico, Comercial, Meio Ambiente, até os operacionais, onde atuam mais de 100 portuárias em espaços antes preenchidos majoritariamente por homens.

Elas são líderes de armazéns, operadoras de carretas, operadoras de empilhadeiras de pequeno e grande porte, operadoras de RTG (guindaste utilizado para empilhar contêineres), vistoriadoras, conferentes de cargas, técnicas de segurança do trabalho e, inclusive, operadoras de ponte rolante.

Aumentar a presença de mulheres é compromisso, assim como desenvolvê-las para assumirem cargos de liderança. “O que antes era incomum, hoje virou nossa meta. Sabemos que muito ainda precisa ser feito, mas o Grupo DP World tem como uma das premissas de sustentabilidade a valorização e o empoderamento da mulher no mercado de trabalho. Estamos trabalhando nesta agenda, pois entendemos que a mulher tem muito a oferecer e merece ser protagonista no setor pela sua competência e qualificação”, explica o diretor de Pessoas do terminal, Lenilton Jordão.

A gerente de Saúde, Segurança e Meio Ambiente da DPW, Beatriz Alicia Cabella, chegou na empresa no ano passado. Natural da Argentina, em 1999, ela recebeu um convite para trabalhar no Terminales Río de la Plata (TRP), como parte de um programa destinado a mulheres jovens e com filhos pequenos.

“Naquela época, era muito difícil encontrar uma mulher no ambiente portuário. Éramos apenas nove mulheres dentro do terminal. Conhecer a área do porto foi uma experiência maravilhosa. Foi onde descobri o que eu gostava de fazer”, afirmou.

Após vários cargos, hoje, Beatriz coordena uma equipe de 20 pessoas entre os departamentos de Saúde, Segurança do Trabalho e Meio Ambiente.

Operacional

As mulheres também estão em funções operacionais na DPW. Uma delas é a motorista de caminhão Janaina Aparecida Nascimento dos Santos.

“Sempre quis trabalhar no Porto, e como adorei aprender a dirigir, encontrei na profissão de motorista o caminho perfeito”. Dois anos depois de tirar a habilitação B, mudou de categoria e continuou avançando até chegar a E, que concede permissão para dirigir veículos grandes, como caminhões, ônibus e micro-ônibus.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 08/03/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL Nº 06/2021: LINK DE TRANSMISSÃO

Compartilhe:

Audiência Pública nº 06/2021 - Obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório referente ao arrendamento de terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de granel líquido combustível, especialmente nafta, no Porto Organizado de Fortaleza/CE, denominado MUC59.

Link de Transmissão: <https://www.youtube.com/watch?v=IKKW3PPrWa0>

Início da Transmissão: 15h



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"
<https://www.youtube.com/watch?v=lKKW3PPrWa0>

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@antaq.gov.br
Data : 08/03/2021

ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA VIRTUAL SOBRE ARRENDAMENTO NO PORTO DE FORTALEZA

Reunião aconteceu nesta segunda-feira (8)

<https://www.gov.br/antaq/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/participacao-social>

A ANTAQ realizou, nesta segunda-feira (8), audiência pública virtual para obter contribuições visando ao aprimoramento dos documentos relativos à realização de licitação referente ao arrendamento de terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de granel líquido combustível, especialmente nafta, no Porto Organizado de Fortaleza (CE), denominado MUC59. A diretoria da Agência participou da abertura da reunião. Os diretores destacaram a licitação de mais uma área estratégica, que contribuirá para o aumento do desenvolvimento e da produtividade da Companhia Docas do Ceará e do setor portuário nacional.

Para acessar a documentação e saber mais sobre a Audiência Pública Nº 06/2021, clique aqui.

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data : 08/03/2021



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

FERNANDA LETÍCIA DA SILVA RECEBE INSÍGNIA DA ORDEM DO MÉRITO NAVAL

Assessoria de Comunicação

Integrante da Praticagem de São Paulo desde 2009, seu trabalho foi reconhecido pelos relevantes serviços prestados à Marinha do Brasil. Ela foi homenageada, no dia 21 de janeiro último, pela Praticagem. Participaram o Presidente Bruno Tavares e o comandante Sérgio de Moura, tio de Fernanda Letícia.

Devido aos relevantes serviços prestados à Marinha do Brasil, Fernanda Letícia da Silva, natural de Resende, cidade do sul fluminense, 37 anos, recebeu, da Marinha do Brasil, a Insígnia da Ordem do Mérito Naval e, no dia 21 de janeiro último, foi homenageada na Praticagem de São Paulo. Ela recebeu a Ordem Grau de Cavaleiro do Quadro Suplementar.



https://portogente.com.br/images/Fernanda_pr%C3%A1tica_a_2.jpg

Fernanda prática

Fernanda Letícia acredita ter sido indicada por conta do conjunto da obra desde 2006, quando foi condecorada com a Medalha Mérito Tamandaré: “Incluo também a adoção e manutenção de sala de aula do CIAGA (Centro de Instrução Almirante Graça Aranha), onde eu me formei, quando ainda era 2º Oficial de Náutica, e a criação do Concurso Literário anual para Alunos das duas EFOMM (Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante) e

Aspirantes da Escola Naval, além de outras atividades do EPM (Ensino Profissional Marítimo), que é uma das atribuições da DPC (Diretoria de Portos e Costas)”.

Desde 2009 atuando na Praticagem de São Paulo, para ela o desafio inicial foi o de superar o preconceito da idade, por ser na época muito jovem, mas há muitos outros: “O nosso trabalho é sempre assessorar os comandantes da melhor maneira possível nas manobras em função das várias características do navio, condições atmosféricas e oceanográficas e movimentação portuária do momento. Não há uma manobra igual à outra e o desafio constante é sempre salvaguardar a vida humana no mar, preservar a segurança da navegação e prevenir a poluição hídrica”.

O desejo de ser prática surgiu durante os embarques em navios mercantes, ainda como aluna: “O que mais me atraía eram as manobras. Fascinava-me ver como os comandantes assessorados pelos práticos conseguiam fazer com que os navios atendessem às ordens de máquina e leme para fundeios, atracações e desatracações entre outras, usando rebocadores ou não, usando as forças da natureza como vento, maré e corrente. Então, ainda como aluna, eu sabia que queria ser ou comandante ou prático. Entre os portos que eu mais frequentei estava o de Santos. Sempre que eu tive a oportunidade de acompanhar a manobra do prático eu ficava com aquela curiosidade de saber como ele consegue dominar um navio”, relembra.

Fernanda Letícia foi a primeira mulher na Praticagem de São Paulo e diz que não sente medo mesmo nos dias de mais dificuldades, apenas a preocupação constante de sempre assessorar os comandantes da melhor maneira possível.

Ela também atua no Porto de São Sebastião e revela as diferenças nas manobras: “Em Santos o canal navegável é sinuoso, a distância entre as margens relativamente curta, os pontos de atracação quase sempre estreitos e a variedade de tipos de navios é grande. Já em São Sebastião, a grande maioria das manobras é com grandes petroleiros e as características principais são a forte correnteza e os maiores calados, a parte submersa dos navios. O VLCCs (Very Large Crude Carrier) em São Sebastião e os grandes contêineres em Santos são os maiores navios que manobramos. Alguns tem mais de 340 metros de comprimento.”

Felizmente, diz que nunca sentiu qualquer tipo de preconceito por ser mulher em um setor dominado pelos homens: “Nunca passei por qualquer problema, nem como Oficial de Náutica nem como Prático. No início alguns comandantes de navios estrangeiros estranhavam quando eu subia a bordo, mas diz que não por ser mulher, mas sim por ser muito nova. “Mas quando eu contava meu histórico como Oficial de Náutica, chegando a imediato navio antes de entrar para a Praticagem eles sentiam-se seguros”.

Com uma filha pequena, conta que o mar sempre entrou nas brincadeiras entre elas e que consegue conciliar a vida pessoal com a profissional sem problemas: “Trabalhei normalmente até o início do

meu sétimo mês de gestação. Então minha filha já se acostumou ao balanço do mar desde aquela época. Adora banheira, praia e piscina. E já visitou o CIAGA uma vez, meses atrás, quando plantou um ipê amarelo próximo à sala de aula adotada por mim. Se ela optar por seguir minha carreira, já estará bem encaminhada”, comenta sorrindo.

Apaixonada pela profissão, diz que como prática, e mesmo anteriormente como Oficial da Marinha Mercante, encontrou retornos muito positivos: “Esses trabalhos sempre me colocaram em contato com pessoas de várias nacionalidades e o aprendizado oriundo desse contato e da troca de experiências foram engrandecedores culturalmente e me concederam visão global sobre povos, costumes e culturas”.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 08/03/2021

NORTE-SUL: INTEGRANDO A INFRAESTRUTURA QUE TRAZ ESPERANÇA

Editor Portogente

Sistemas logísticos eficientes formam bases para o comércio e a manutenção de uma alta oferta de trabalho.

Com mais de cinquenta anos de atraso, a ferrovia brasileira renova o seu papel. Na versão nacional do Cornelius Vanderbilt no processo ferroviário americano no século XIX, o líder da Rumo, do Grupo Cosan, Rubens Ometto Silveira Mello, reescreve, inovando, a integração do Brasil sobre trilhos. Com muita competência, o engenheiro militar e ministro da Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas estabelece os caminhos mais adequados e mais rápidos para atingir o fim desejado.



https://portogente.com.br/images/Rumo_Locomotivas_600.jpg

Rumo Locomotivas 600

No dia 4 de março último, do trecho central da ferrovia Norte-Sul, concessão da Rumo de 855Km, foi entregue a parte entre São Simão (GO) e Estrela D'Oeste (SP), de 172Km. Beneficiando, principalmente, o escoamento das produções agrícolas de Goiás, leste de Mato Grosso e Triângulo Mineiro, integrando a malha ferroviária paulista. No Porto de Santos (SP), irá contribuir para dobrar em 20 anos os atuais 50 milhões de toneladas movimentados por

ferrovia.

A ferrovia Norte-Sul foi lançada sem estrutura de projeto e com visão de vanguarda, em 1987, pelo então presidente José Sarney e seu ministro dos Transportes, o engenheiro José Reinaldo Tavares. Na sua construção incluía a ponte ferroviária sobre o Rio Paranaíba, ora construída pela Rumo. Trata-se de um projeto imperativo para integração da logística intermodal, e eliminar barreiras da porteira de fazendas até os portos.

Os números anunciados por Tarcísio de Freitas entusiasma, ao estabelecer a meta de passar dos atuais 15% para 35% de participação do modal ferroviário na matriz de transportes. É uma nova cultura de multimodalidade nacional, para movimentar maior quantidade de toneladas por quilômetro. Aumentar o transporte do contêiner double-stack, dois empilhados, vai interiorizar por trem a indústria: gerar emprego e trazer esperança para o pai de família.

Na turbulência política e pandêmica que assola o País, emergem caminhos para o progresso não perder a oportunidade da história. São frutos de ideias e do trabalho. Indubitavelmente, as forças vivas e construtivas do País têm no ministro Tarcísio de Freitas uma potente alavanca do futuro do Brasil. Entretanto, para isso é preciso dar o necessário ponto de apoio.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 08/03/2021



ABOL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS

ALEMANHA: 12,7 BILHÕES DE EUROS PARA FERROVIAS

A companhia de trens alemã Deutsche Bahn (DB) planeja gastar 12,7 bilhões de euros em 2021 na modernização de sua rede ferroviária e estações.

“Estamos construindo uma nova rede ferroviária para a Alemanha e estamos lançando a pedra fundamental para a Deutschlandtakt [o novo plano de transporte da DB em todo o país]”, disse o diretor executivo de infraestrutura da DB, Ronald Pofalla, na sexta-feira (05/03).

Pofalla observou que a soma é a maior já investida em uma única vez na infraestrutura ferroviária da Alemanha – é meio bilhão de euros mais alta do que foi gasto durante o ano fiscal anterior.

O investimento será destinado à modernização de cerca de 1.900 quilômetros de trilhos, 140 pontes e cerca de 2 mil estações de trem em todo o país.

A companhia, que é privada, mas tem o governo alemão como acionista majoritário, diz que contratará cerca de 2 mil engenheiros e 1.700 trabalhadores de manutenção para seu plano de modernização.

A DB destacou vários exemplos de expansão de infraestrutura nas linhas existentes (Nurembergue-Erfurt, Berlim-Dresden, Braunschweig-Wolfsburg) e de melhoria em cidades como Colônia, um gargalo constante na rede ferroviária alemã.

Algumas linhas de trem de alta velocidade (Hannover-Würzburg, Kassel-Göttingen) também serão reformadas. A transportadora ferroviária alega que melhorar a capacidade de controlar o fluxo de tráfego ferroviário de passageiros e carga em sua rede lhe permitirá concluir o trabalho com menos interrupções e inconvenientes para os passageiros.

Apoio do Estado

“As coisas estão indo na direção certa”, disse Dirk Flege, diretor administrativo da associação sem fins lucrativos de transporte Pro-Rail Alliance. “Ainda assim, a Alemanha precisa mais do que apenas uma nova e mais moderna rede ferroviária. Ela também precisa de uma rede em expansão”.

Os defensores dos investimentos da DB argumentam que a expansão da capacidade ferroviária minimizará o tráfego de carros e aviões e ajudará a Alemanha a atingir suas metas de proteção climática.

No entanto, os críticos dizem que, apesar da soma recorde, provavelmente ainda não será suficiente para terminar o trabalho devido a anos de subfinanciamento crônico.

Em janeiro, a DB e o governo federal alemão assinaram um novo acordo de investimento. O governo se comprometeu a contribuir com 62 bilhões de euros para manter e modernizar a rede ferroviária da DB até 2030, com a empresa ferroviária estatal contribuindo com mais 24 bilhões de euros.

A maior parte do dinheiro destinado ao projeto (10,3 bilhões de euros) virá dos governos federal e estaduais da Alemanha, bem como da DB. Os 2,4 bilhões de euros restantes serão provenientes do orçamento de manutenção da própria empresa.

Fonte : ABOL - Associação Brasileira de Operadores Logísticos
Data : 08/03/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

ATIVIDADE PORTUÁRIA TEM PRESENÇA CADA VEZ MAIOR DE MULHERES

Informação: Agência Porto (8 de março de 2021)

Apesar de ser um mercado predominantemente masculino, a atividade portuária vem ganhando mais adeptas mulheres, com um número cada vez maior de profissionais do sexo feminino atuando em diversas áreas, não apenas no setor administrativo como também técnico e operacional. Atualmente, 79 mulheres integram o quadro de colaboradores da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Appa), nas mais variadas funções. Nas instalações portuárias propriamente ditas, a força de trabalho feminina ainda é pequena, mas não menos significativa: o Porto de Paranaguá conta com duas mulheres conferentes de carga, em um universo de 1,8 mil homens.

Já no Ogmo Paranaguá – Órgão de Gestão de Mão de Obra do Trabalho Portuário do Porto de Paranaguá, são 15 mulheres exercendo atividades cruciais para o bom funcionamento do maior porto graneleiro da América Latina, o que corresponde a 35% do total de cargos. Dos 11 cargos de chefia do Ogmo Paranaguá, quatro são ocupados por mulheres, um total de 36% de liderança feminina. O Conselho de Diretores da entidade também ganhou, pela primeira vez na história, representatividade feminina, com a participação da Gerente de RH e Qualidade da TCP Terminal de Contêineres de Paranaguá, Thais Marques.

Marggie Morita, 55 anos, é uma dessas mulheres. Há 26 anos à frente do setor de Tecnologia da Informação do Ogmo Paranaguá, Marggie é também pioneira em sua área de atuação, a Programação, nicho da Informática onde, até nos dias de hoje, é difícil encontrar mulheres em posições de comando. Apesar de ser uma entre poucas, Marggie diz nunca ter se sentido vítima de preconceito no trabalho por ser mulher, mas reconhece que a presença feminina na área de TI, especialmente de Programação, poderia ser bem maior. “Acredito que o maior desafio para a mulher profissional de qualquer área é encontrar o equilíbrio entre a vida profissional e a pessoal. Muitas vezes, nossas maiores conquistas profissionais acontecem ao mesmo tempo que nossos desafios pessoais mais difíceis. É um dilema diário, que só conseguimos vencer com a ajuda de uma rede de apoio”, analisa.

Há cinco anos, a assistente operacional Jamile Gomes Nunes, 31, encarou o desafio de ser a primeira mulher transferida da área administrativa do Ogmo Paranaguá para atuar diretamente no porto. “Eu sequer conhecia um navio e não era algo que eu havia escolhido para aquele momento, mas nós, mulheres, não fugimos de nada, não é mesmo?”, brinca a jovem, que se apaixonou pelo ambiente da faixa portuária e hoje é responsável por realizar a escala de trabalho dos TPAs (trabalhadores portuários avulsos), fiscalizar as presenças e ocorrências e também atender os OPs (operadores portuários).

Mas nem tudo foram flores. A cultura masculina enraizada no ambiente portuário foi um desafio a ser vencido por Jamile, com muita paciência e empatia. “No início, foi bem difícil, pois os trabalhadores não aceitavam ser coordenados por nós, mulheres. A cultura que eles tinham de um ambiente onde só existiam homens foi mudando somente com o tempo, no dia-a-dia mesmo”, conta a assistente operacional.

A engenheira de segurança do trabalho Karla Alves Santos, 32 anos, concorda com a colega Jamile. Atuando diariamente no planejamento de ações de prevenção a acidentes e doenças do trabalho, Karla revela que a maior diferença sentida em sua rotina profissional pelo fato de ser mulher está na aceitação dos homens a uma liderança feminina. “Como mulher em uma posição de liderança, eu percebo que não conquisto o reconhecimento de forma automática. Preciso sempre provar minha competência antes de conquistar o respeito. Pela minha experiência, comparo que quando um homem é colocado como líder, ele já inicia no cargo com a confiança pré estabelecida, e pode perdê-

la, dependendo das suas ações na equipe. Para a mulher, o processo é sempre o contrário, especialmente se a equipe é composta majoritariamente por homens”, explica a engenheira, que aposta no diálogo como forma de transpor essas barreiras.

Diretora executiva do Ogmo Paranaguá, a advogada Shana Carolina Bertol, 40 anos, lida diretamente com a gestão de pessoas e a resolução de conflitos relacionados ao trabalho portuário, funções que, como muitas mulheres, ela concilia com os papéis de mãe, esposa e filha. Para ela, independente do gênero, o respeito é alcançado com muito esforço, dedicação e estudo. Shana comemora o incremento cada vez mais sólido da participação feminina no setor portuário, especialmente em cargos de gestão e no cais do porto, mas destaca: “ainda temos muito espaço a ocupar”.

A diretora executiva ressalta a importância do Dia Internacional da Mulher como uma data de reconhecimento às mulheres que lutaram para que hoje todas possamos votar, estudar e trabalhar. Uma batalha que ainda é diária e que Shana não enfrenta sozinha. “As mulheres ainda são minoria nos cargos de liderança e chefia, muito embora tenham uma qualificação igual ou superior à dos homens. Assim como ainda não alcançamos a paridade salarial ao ocupar os mesmos cargos. Temos que continuar unidas e praticar a sororidade, pois ainda estamos longe de alcançar a equidade de gênero e só conseguiremos juntas”, conclui.

Ogmo Paranaguá

Responsável por conectar os operadores portuários aos trabalhadores, o Ogmo Paranaguá – Órgão de Gestão de Mão de Obra do Trabalho Portuário do Porto de Paranaguá, entidade civil sem fins lucrativos, atua há 26 anos na administração do fornecimento de mão de obra avulsa aos trabalhadores portuários do Porto de Paranaguá, no litoral paranaense. Atualmente, o órgão gerencia cerca de 3 mil trabalhadores, representados por seis sindicatos laborais que atendem 28 operadores portuários, ofertando 274 mil oportunidades de trabalho no ano de 2020.

Com o propósito de apoiar o desenvolvimento do porto com qualidade e segurança, garantindo as melhores práticas tanto para os Operadores Portuários (OPs) quanto para os Trabalhadores Portuários e Avulsos (TPAs), o órgão busca a melhoria contínua da gestão de mão de obra e investe com frequência na modernização e inovação constantes de seus serviços, como a criação de ferramentas que facilitam o acesso dos TPAs às ofertas de trabalho a partir de critérios técnicos e de forma igualitária.

Presença feminina na TCP aumenta 1.955% nos últimos 20 anos

Antes considerado ambiente hostil para mulheres, a realidade do setor portuário mudou muito nos últimos anos. No Terminal de Contêineres de Paranaguá, a presença feminina entre os colaboradores cresceu 1.955% nos últimos anos, passando de 11 mulheres que ocupavam predominantemente funções administrativas, para 226 mulheres hoje que também ocupam posições operacionais, técnicas e de especialistas.

A gerente de Recursos Humanos, Thais Marques, afirma que os modelos modernos de gestão aliados à tecnologia favoreceram a inserção da mulher no segmento onde, por muito tempo, prevaleceu a mão de obra masculina. “Há 20 anos, a presença feminina era tímida. Hoje, as oportunidades são amplamente oferecidas e plenamente ocupadas com muito profissionalismo e competência, provando que não há limitações de gênero para quem busca desenvolvimento com seriedade e compromisso, seja a carreira que for”, diz. Atualmente, aproximadamente 20% do quadro da empresa é ocupado por mulheres.

Testemunha da transformação que o setor passou nas últimas duas décadas, Lusinete Smek, coordenadora de Manutenção, começou a trabalhar na TCP aos 25 anos. Nascida em Medianeira, no interior do Paraná e recém-chegada em Paranaguá na época, viu na empresa uma oportunidade de crescimento.



Bacharel em Administração, casada e mãe de dois filhos, ela acredita que as mulheres estão avançando na conquista de seu espaço. “Aqui na TCP estamos avançando rápido, nossa CFO é mulher, contamos com mulheres na operação, logística, gerência, coordenação e operadoras de equipamentos de grande porte. Quando entrei na empresa, eu era a única mulher no setor. As demais estavam no administrativo e financeiro”, lembra.

Quebra de paradigmas

Durante o período, várias barreiras foram transpassadas. Para a gerente de RH da TCP, Thais Marques, isso aconteceu pelo simples fato de que funções são e sempre serão para aqueles que querem ocupar e fazer um bom trabalho. “Paradigmas como sexo frágil com certeza foram mais do que quebrados. Temos exemplos reais de mulheres extremamente corajosas e altamente comprometidas, demonstrando profissionalismo acima do gênero e comprovando o valor dos perfis que complementam e geram sinergia na execução das rotinas”, afirma.

Lusinete conta que, no começo, encontrou dificuldades e que foi preciso persistência. Um dos principais obstáculos foi a discriminação cultural e o medo. “Mas, foi amor à primeira vista, me apaixonei pelo terminal. Tudo aqui é gigante, navios, equipamentos, pilhas de contêineres. A satisfação em trabalhar aqui é bem maior do que as barreiras”, avalia.

Para ela, a inserção da força feminina no ambiente portuário é necessária e justa, uma vez que as mulheres são capazes, competentes e contribuem muito para o mercado de trabalho. Comparando a realidade do setor hoje e de quando começou, ela afirma que existe muito menos preconceito e que as diferenças estão diminuindo visivelmente.

Na sua avaliação, atualmente as oportunidades são ofertadas de forma natural, independente do gênero. “Devemos às mulheres fortes que lutaram para mudar isso, encorajando outras e provando que são capazes e preparadas, e aos homens fortes e esclarecidos que nos apoiaram”.

Na avaliação de Thais Marques ainda há espaço para mudança e, para isso, é necessário reforçar que o valor está na competência e que perfis masculinos e femininos se complementam, não há espaço para estigmas de que um gênero é melhor que outro. “Estimular em nossas relações o respeito pela diversidade, especialmente valorizando a competência técnica das pessoas, independentemente de serem homens ou mulheres. Podemos promover relações colaborativas, não apenas nas relações profissionais, mas especialmente nas relações pessoais, pois um dos principais desafios da projeção das mulheres no mercado de trabalho ainda são questões de ordem pessoal, como responsabilidades domésticas herdadas como sendo papel da mulher”, avalia.

Na TCP, 100% das oportunidades são ofertadas sem restrição de gêneros. “Estimulamos o ingresso das mulheres em diferentes processos e percebemos hoje o encontro de gerações de mulheres, que só faz aumentar a procura e engajamento desse público no terminal”.

Rotina diária

Em um setor com 114 pessoas, onde oito são mulheres, Lusinete lidera uma equipe de 27 pessoas. A rotina de trabalho é intensa: gestão do time infraestrutura elétrica, reefer e suporte, frentes de trabalho diferentes que exigem muito. Entre as tarefas, ela é responsável por distribuir as atividades, planejar, garantir a execução, recursos e qualidade, além de acompanhar projetos e melhorias.

Apaixonada pelo trabalho, a coordenadora diz que o Terminal “é parte da minha história, do meu registro da sua vida” e reconhece o empenho da equipe formada por ‘ótimos profissionais’ e com quem construiu ‘uma relação sólida de respeito e confiança’.

Em homenagem ao Dia da Mulher, Intermodal South America lança o especial Mulheres na Logística

A busca por igualdade de gêneros é uma luta constante vivida pelas mulheres de todo o mundo. No Brasil não é diferente: a procura por espaço e reconhecimento pelas realizações e potencialidades é

continua. O que também ocorre no tão disputado mercado de trabalho, em que, cada vez mais, a presença feminina é uma realidade. Segundo o último levantamento realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), atualmente, a participação feminina no mercado profissional já chega a 49,9%, ou seja, metade dos postos de trabalho já são delas.

“O setor da logística segue na mesma direção e a presença feminina neste mercado só aumenta, correspondendo à demanda por profissionais cada vez mais capacitados. Em todos os elos da cadeia de suprimentos e da logística, a atuação das mulheres ganha cada vez mais destaque”, afirma Hermano Pinto Jr., diretor do portfólio de infraestrutura da Informa Markets, organizadora da Intermodal South America – a maior feira internacional de logística, transporte de cargas e comércio exterior da América Latina.

Por conta disso, para prestar sua homenagem a essas profissionais, que marcam e fazem a diferença no setor da logística, do transporte de cargas e do comércio exterior em geral, a Intermodal South America lança, em março – quando comemora-se o Dia Internacional da Mulher – uma série especial de conteúdos voltados exclusivamente a elas, o Mulheres na Logística, que trará histórias e experiências inspiradoras de como o olhar feminino transforma o setor no dia a dia.

O especial contará com a participação de reconhecidas profissionais e trará conteúdos inéditos ao longo do mês, com artigos, depoimentos em vídeo e entrevistas. A série tem seu grande momento no dia 25/03, com a realização de um webinar programado para ocorrer das 9 às 19 horas, e que contará com a presença de nomes do setor cuja atuação à frente das empresas vêm marcando a história da logística no País.

Entre os temas em pauta no webinar estão “Inspirando Pessoas e Transformando Negócios: A Trajetória até a Liderança”; “Potencializando a Experiência do Cliente através do Last Mile”; “Mulheres Inovadoras, Negócios Inovadores”; “Intralógica: Os 10 Mandamentos para uma Gestão Operacional Eficiente” e “Incentivando na Prática a Diversidade no Mundo Corporativo”.

Serviço:

Webinar: Mulheres na Logística

Quando: 25/03/2021

Horário: Das 9 às 19 horas

Mais informações: bit.ly/2ZV1Vv6

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

Data : 08/03/2021

‘NUNCA VI NADA ASSIM’: O CAOS ATINGE O TRANSPORTE GLOBAL

Informações: NY Times (8 de março de 2021)



https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/merlin_184303614_3d1ebe27-a45a-425e-8d64-77e358335a54-superJumbo-768x512.jpg

Ao largo da costa de Los Angeles, mais de duas dúzias de navios porta-contêineres cheios de bicicletas ergométricas, eletrônicos e outras importações muito procuradas estão parados há duas semanas.

Em Kansas City, os agricultores estão lutando para enviar soja para compradores na Ásia. Na China, os móveis destinados à América do Norte se amontoam no chão das fábricas.



Em todo o planeta, a pandemia interrompeu o comércio em um grau extraordinário, elevando o custo do transporte marítimo de mercadorias e adicionando um novo desafio à recuperação econômica global. O vírus desfez a coreografia de mover cargas de um continente para outro.

No centro da tempestade está o contêiner, o carro-chefe da globalização.

Os americanos presos em suas casas geraram uma onda de pedidos de fábricas na China, muitos deles transportados pelo Pacífico em contêineres – as caixas de metal que transportam mercadorias em pilhas altas sobre enormes navios. Como as residências nos Estados Unidos encheram os quartos com móveis de escritório e porões com esteiras, a demanda por remessas superou a disponibilidade de contêineres na Ásia, resultando em escassez lá, assim como as caixas se acumulam nos portos americanos.

Os contêineres que carregavam milhões de máscaras para países da África e da América do Sul no início da pandemia permanecem lá, vazios e não coletados, porque as transportadoras concentraram seus navios em suas rotas mais populares – aquelas que ligam a América do Norte e Europa à Ásia.

E nos portos onde os navios fazem escala, carregando mercadorias para descarregar, eles freqüentemente ficam presos por dias em engarrafamentos flutuantes. A pandemia e suas restrições limitaram a disponibilidade de estivadores e motoristas de caminhão, causando atrasos no manuseio de cargas do sul da Califórnia a Cingapura. Todo contêiner que não pode ser descarregado em um lugar é um contêiner que não pode ser carregado em outro lugar.

“Nunca vi nada assim”, disse Lars Mikael Jensen, chefe da Global Ocean Network da AP Moller-Maersk, a maior empresa de navegação do mundo. “Todos os elos da cadeia de abastecimento estão esticados. Os navios, os caminhões, os armazéns.”

Economias em todo o mundo estão absorvendo os efeitos em cascata da perturbação nos mares. Os custos mais altos de transporte de grãos e soja americanos pelo Pacífico ameaçam aumentar os preços dos alimentos na Ásia.

Os contêineres vazios são empilhados nos portos da Austrália e da Nova Zelândia; os contêineres são escassos no porto indiano de Calcutá, forçando os fabricantes de peças eletrônicas a transportar seus produtos por caminhão a mais de 1.600 quilômetros a oeste até o porto de Mumbai, onde o abastecimento é melhor.

Exportadores de arroz da Tailândia, Vietnã e Camboja estão desistindo de alguns embarques para a América do Norte por causa da impossibilidade de garantir contêineres.

O caos nos mares provou ser uma bonança para companhias de navegação como a Maersk, que em fevereiro citou preços de frete recordes ao reportar mais de US \$ 2,7 bilhões em lucros antes dos impostos nos últimos três meses de 2020.

Ninguém sabe quanto tempo a turbulência durará, embora alguns especialistas presumam que os contêineres permanecerão escassos até o final do ano, já que as fábricas que os produzem – quase todas na China – lutam para atender à demanda.

Desde que foram implantados pela primeira vez em 1956, os contêineres revolucionaram o comércio ao permitir que os produtos fossem embalados em recipientes de tamanho padrão e içados por guindastes para vagões e caminhões – efetivamente encolhendo o globo.

Os contêineres são a forma como os monitores de tela plana feitos na Coreia do Sul são transferidos para fábricas na China que montam smartphones e laptops, e como esses dispositivos acabados são enviados do Pacífico para os Estados Unidos.

Qualquer obstáculo significa atraso e custo extra para alguém. A pandemia interrompeu todas as etapas da jornada.

“Todo mundo quer tudo”, disse Akhil Nair, vice-presidente de gerenciamento de transportadora global da SEKO Logistics em Hong Kong. “A infraestrutura não consegue acompanhar.”

O Havoc começa assim

Mais de uma década atrás, durante a crise financeira global, as companhias de navegação viram seus negócios destruídos.

Quando um vírus misterioso surgiu na China no início do ano passado – levando o governo a fechar fábricas para conter sua disseminação – a indústria naval se preparou para uma repetição. As transportadoras cortaram seus serviços, paralisando muitas de suas embarcações.

No entanto, mesmo em meio à crise, surgiram pedidos de equipamentos de proteção, como máscaras cirúrgicas e aventais usados pela equipe médica da linha de frente, muitos deles fabricados na China. As fábricas chinesas cresceram e os navios porta-contêineres transportaram seus produtos para destinos em todo o planeta.

Ao contrário da crise financeira, quando a recuperação econômica demorou anos para ganhar força, as fábricas chinesas voltaram com força total na segunda metade de 2020, gerando uma demanda robusta por embarques.

À medida que as companhias de navegação distribuíam todos os navios que podiam flutuar, elas se concentraram nas rotas com maior demanda – especialmente da China para a América do Norte.

A pressão aumentou enquanto os americanos remodelavam seus gastos. Privados de férias e refeições em restaurantes, eles compraram consoles de videogame e bateadeiras. Eles equiparam suas casas para trabalho remoto e ensino à distância.

Os equipamentos de ginástica transportados por contêineres da Ásia para a América do Norte mais do que dobraram entre setembro e novembro, em comparação com o mesmo período do ano anterior, de acordo com análises da Sea-Intelligence, uma empresa de pesquisas com sede em Copenhague. As remessas de fogões, fogões e equipamentos de cozinha quase dobraram nesse período. Os desinfetantes aumentaram em mais de 6.800 por cento.

“Todas as coisas que estão crescendo foram basicamente induzidas por uma pandemia”, disse Alan Murphy, o fundador do grupo de pesquisa.

Visto de forma ampla, o volume do comércio global caiu apenas 1 por cento em 2020 em comparação com o ano anterior. Mas isso não reflete como o ano se desenrolou – com uma queda de mais de 12% em abril e maio, seguida por uma reversão igualmente dramática. O sistema não podia se ajustar, deixando os contêineres nos lugares errados e levando os preços de envio a alturas extraordinárias.

A empresa de Peter Baum em Nova York, Baum-Essex, usa fábricas na China e no sudeste da Ásia para fazer guarda-chuvas para a Costco, bolsas de algodão para Walmart e cerâmicas para Bed Bath & Beyond. Seis meses atrás, ele estava pagando cerca de US \$ 2.500 para enviar um contêiner de 40 pés para a Califórnia.

“Acabamos de pagar de \$ 6.000 a \$ 7.000”, disse ele. “Esta é a maior taxa de frete que vi em 45 anos no negócio.”

No início de setembro, ele esperou 90 dias para garantir espaço em um navio para um contêiner de cadeiras e mesas de vime.

Outro importador americano, a Highline United, que importa calçados femininos da China e de Hong Kong para marcas como Ash e Isaac Mizrahi, está pagando mais de cinco vezes o preço normal pelo frete.



“É um problema clássico de oferta e demanda”, disse Kim Bradley, diretor de operações da empresa, sediada em Dedham, Massachusetts.

Tráfego diminui nos portos congestionados da Califórnia

Nos portos gêmeos de Los Angeles e nas proximidades de Long Beach, o descarregamento foi retardado pela escassez de estivadores e motoristas de caminhão, já que o vírus adoeceu alguns e obrigou outros à quarentena.

“Prevê-se que o volume de pedidos em atraso permanecerá até o meio do verão”, disse o diretor do porto de Los Angeles, Gene Seroka, em uma recente reunião do conselho.

Os navios ao largo de Los Angeles esgotaram os pontos de ancoragem disponíveis, recorrendo às chamadas caixas de deriva – zonas onde flutuam livremente, como aviões sobrevoando aeroportos congestionados.

As principais marcas de consumo – da fabricante de roupas esportivas Under Armour à Hasbro, a fabricante de jogos e brinquedos – têm lidado com gargalos de transporte.

Peloton aponta o congestionamento portuário como um fator por trás dos atrasos na entrega de suas bicicletas ergométricas de alta qualidade. Para encurtar o tempo de espera, Peloton esboçou planos para investir US \$ 100 milhões de no transporte aéreo e transporte marítimo acelerada.

Mas mesmo em tempos normais, o frete aéreo é cerca de oito vezes o custo do frete marítimo. A maior parte do frete aéreo é transportada nos porões dos jatos de passageiros. Com as viagens aéreas severamente restringidas, os slots de carga também estão disponíveis.

Alguns remetentes reorganizaram seus horários, parando em Oakland, Califórnia, 400 milhas ao norte, antes de continuar para Los Angeles. Mas os contêineres são empilhados em navios em configurações definidas por seus destinos. Uma mudança repentina nos planos significa mover as pilhas como um jogo Jenga.

E o porto de Oakland está lidando com seus próprios problemas de pandemia. Os estivadores cuidam de crianças que não estão na escola, disse Bryan Brandes, diretor marítimo do porto.

“Em tempos normais, os navios vêm diretamente para Oakland”, disse Brandes. “No momento, estamos variando de sete a 11 embarcações no ancoradouro.”

Recipientes vazios estão sendo enviados de volta para a Ásia

A disfunção na costa oeste americana causou problemas a milhares de quilômetros de distância.

Scoular, um dos maiores exportadores agrícolas dos Estados Unidos, carrega grãos e soja em contêineres em terminais como Chicago e Kansas City e os envia por ferrovia aos portos do Pacífico a caminho da Ásia.

Dados os preços obtidos pelos contêineres na Ásia, as transportadoras estão cada vez mais descarregando na Califórnia e imediatamente colocando as caixas vazias de volta nos navios para o trajeto de retorno à Ásia, sem esperar para carregar grãos ou outras exportações americanas. Isso deixou empresas como a Scoular lutando para garantir a aprovação.

Atrasos nos portos frequentemente atrapalham os contêineres de Scoular em navios diferentes, forçando a empresa a refazer a papelada alfandegária – outro atraso.

“É a confiabilidade do cronograma que é um problema”, disse Sean Healy, gerente de relações com as operadoras de Scoular. “É um problema global.”

Ninguém sabe como isso termina

Nas últimas semanas, as transportadoras moveram agressivamente contêineres vazios para a Ásia, aumentando a disponibilidade lá, de acordo com dados da Container xChange, consultora de Hamburgo, Alemanha.

Alguns especialistas presumem que, à medida que as vacinações aumentam e a vida volta ao normal, os americanos irão novamente transferir seus gastos – de bens para experiências – reduzindo a necessidade de recipientes.

Mas, mesmo assim, os varejistas começarão a acumular estoques para a farra de compras do fim de ano.

O plano de estímulo de gastos em tramitação no Congresso pode gerar contratações que podem levar a outra onda de compras, à medida que pessoas anteriormente desempregadas substituem aparelhos antigos e aumentam seus guarda-roupas.

“Pode haver todo um outro subconjunto de consumidores que não conseguem consumir”, disse Michael Brown, analista de contêineres da KBW em Nova York. “Você está potencialmente diante de uma escassez por um bom tempo.”

Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data : 08/03/2021



BRASIL EXPORT

RICARDO MOLITZAS ASSUME DIRETORIA-EXECUTIVA DO SOPESP



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/molitzas1615230134384-1024x578-1-768x434.jpeg>

Executivo passa a conduzir as discussões técnicas e substitui o ex-diretor José dos Santos Martins, que passa a exercer a função de consultor institucional do Sindicato.

Conselheiro Nacional do Brasil Export e presidente do Conselho do Santos Export, Ricardo Molitzas assume nesta semana a Diretoria-Executiva do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp). Com experiência de mais de 35 anos no segmento, Molitzas, que até então ocupava o cargo de Gerente-governamentais relativas à entidade.

Na reunião de lançamento do Santos Export 2021, Molitzas relacionou os mais importantes temas levantados pelos conselheiros do Fórum nos primeiros encontros promovidos neste ano: a desestatização do porto santista, a qualificação da mão de obra, os acessos terrestres e a ferrovia interna do complexo portuário.

A equipe do Fórum Brasil Export deseja sucesso a Ricardo Molitzas em todas os desafios agora acumulados por ele, prova de competência e relevância profissional.

Fonte: Fórum Brasil Export
Data : 08/03/2021

DESESTATIZAÇÃO É A PAUTA DE 2021 E SANTOS EXPORT SERÁ O PALCO DAS DISCUSSÕES, DIZ DIRETOR-PRESIDENTE DA SPA



<https://forumbrasilexport.com.br/wp-content/uploads/2021/03/WhatsApp-Image-2021-03-04-at-14.48.46-4-768x512.jpeg>

O diretor-presidente da Santos Port Authority, Fernando Biral, prestigiou a reunião de lançamento do Santos Export 2021, destacou que o processo de desestatização do principal porto brasileiro será “a pauta” do ano e que irá trabalhar para engajar os agentes públicos e privados para construir um modelo de gestão que aprimore os serviços e garanta maior competitividade ao Brasil.

“A desestatização precisa ser construída por todos os agentes e garantir que o modelo funcione. E esse aqui é o palco para isso. A representatividade de quem participa do Brasil Export e do Santos Export e a qualificação dos profissionais nos permite dizer que esse será o nosso palco de discussões”, ressaltou o dirigente.

Assista abaixo a transmissão integral do lançamento:

<https://www.youtube.com/watch?v=cb9f-GxjJjk&t=4s>

O presidente do Conselho do Santos Export e diretor-executivo do Sopesp, Ricardo Molitzas, afirmou que o grupo de conselheiros, formado por representantes de diversos segmentos que influenciam na rotina do complexo portuário, está disposto a participar da construção do modelo de desestatização e ainda apontou outro tema que considera fundamental discutir: a ferrovia interna do Porto de Santos.

Molitzas celebrou a inauguração do trecho da Ferrovia Norte-Sul entre São Simão (GO) e Estrela D'Oeste (SP), que aconteceu simultaneamente ao lançamento do Santos Export, e lembrou que o Porto precisa estar preparado para a migração de cargas do modal rodoviário para o ferroviário, que deve chegar a 5 milhões de toneladas ao ano.

Anfitrião do lançamento, que teve público presente bastante reduzido devido ao aumento da disseminação de casos de Covid-19, o presidente da Praticagem de São Paulo, Bruno Tavares, fez uma apresentação mostrando aos participantes online o trabalho da entidade em colaboração com o recebimento dos navios de 366 metros no porto santista. “Estamos dimensionados para prestar atendimento ininterrupto, garantindo segurança, profissionalismo e progresso para o Porto”. O Porto de Santos foi homologado no último dia 23 de fevereiro, pela Marinha do Brasil, para receber esse perfil de embarcação, fato inédito na história do complexo portuário

Fonte: Fórum Brasil Export

Data : 08/03/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

GUEDES CONFIRMA QUE VALOR MÉDIO DO AUXÍLIO EMERGENCIAL SERÁ DE R\$ 250

O ministro da Economia confirmou nesta segunda, 8, que os valores da nova rodada de auxílio emergencial irão de R\$ 175 a R\$ 375, sendo, em média, R\$ 250



O ministro da Economia, Paulo Guedes, confirmou nesta segunda-feira, 8, que os valores da nova rodada de auxílio emergencial irão de R\$ 175 a R\$ 375, sendo, em média, R\$ 250. A informação foi antecipada pelo Broadcast/Estadão.

“R\$ 250 é o valor médio. Se for uma família monoparental dirigida por mulher é R\$ 375. Se for um homem sozinho, é R\$ 175. Se for o casal, são R\$ 250. Isso é com o Ministério da Cidadania, só fornecemos parâmetros básicos, mas amplitude é com a Cidadania”, afirmou o ministro, após reunião no Palácio do Planalto.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 08/03/2021

UNIÃO HONROU R\$ 1,353 BILHÃO EM DÍVIDAS DE ESTADOS EM FEVEREIRO

O Tesouro Nacional precisou desembolsar R\$ 1,353 bilhão em fevereiro para honrar débitos bancários com garantias da União que não foram quitados pelos Estados no mês passado.

Minas Gerais liderou a lista de dívidas assumidas pelo Tesouro em fevereiro, com R\$ 907,20 milhões, seguido por Goiás (R\$ 267,25 milhões) e Rio de Janeiro (R\$ 150,86 milhões). Os governos do Amapá (R\$ 16,55 milhões) e Rio Grande do Norte (R\$ 11,77 milhões) também deixaram de pagar dívidas garantidas pela União no mês passado.

Nos dois primeiros meses de 2021, o gasto da União para honrar essas dívidas chegou a R\$ 1,690 bilhão. Minas lidera com R\$ 1,057 bilhão no ano, enquanto Goiás (R\$ 346,04 milhões) e Rio de Janeiro (R\$ 230,11 milhões) aparecem na sequência. Em 2020, essa conta chegou a R\$ 13,331 bilhões.

O governo fluminense está autorizado a não honrar esses compromissos na condição de único a ter feito a adesão ao Regime de Recuperação Fiscal (RRF) dos Estados desde 2017.

Além disso, a União está impedida de executar as contragarantias – ou seja, sequestrar parte dos repasses de receitas – de diversos Estados que obtiveram liminares no Supremo Tribunal Federal (STF) nos últimos anos.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 08/03/2021

FIOCRUZ ANUNCIA INÍCIO DE PRODUÇÃO EM GRANDE ESCALA DA VACINA OXFORD/ASTRAZENECA

A Fiocruz anunciou que produzirá a vacina de Oxford/AstraZeneca em grande escala a partir desta segunda-feira, 8. Pelo menos 3,8 milhões de doses do imunizante contra a covid-19 serão entregues até o fim deste mês. Pelo calendário da instituição, 30 milhões de doses serão entregues até abril. E até meados do ano, a Fiocruz espera já ter disponibilizado 100 milhões de doses.

O anúncio foi feito durante a visita do governador Wellington Dias, do Piauí, que preside o consórcio de governos do Nordeste, e do ministro da Saúde, Eduardo Pazuello, ao laboratório de BioManguinhos, onde as vacinas contra a covid-19 estão sendo produzidas.

Já houve a conclusão dos testes de fábrica – em que as condições da produção são testadas. Os chamados testes de consistência verificam, por exemplo, se há alguma contaminação dos frascos na linha de produção, se o volume envasado está calibrado corretamente, se a temperatura de todo o processo está correta, entre outras variáveis. Para isso são feitas três produções independentes.

Se houver qualquer problema, e preciso parar a produção para reajustar os equipamentos. Havia o temor de que algum desajuste pudesse atrasar ainda mais a produção, mas não houve contratempo.

Pelo calendário original, estava prevista a entrega de 15 milhões de doses até o fim deste mês. Um problema técnico em um dos laboratórios, no entanto, acabou atrasando a produção.

A presidente da Fiocruz, Nísia Silveira, não participou presencialmente da reunião porque teve contato com uma pessoa que testou positivo para covid-19 na última sexta-feira, dia 5.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 08/03/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

SEMANA COMEÇA COM EXPECTATIVA POR NOVO REAJUSTE DOS COMBUSTÍVEIS

Por epbr - 8 de março de 2021 - Em Combustíveis, Comece seu Dia

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

em jogo

Os contratos do petróleo Brent no mercado futuro foram negociados entre US\$ 71,38 (+1,4%) e 68,97 (2,77%) nesta manhã de volatilidade dos preços após dias seguidos de ganhos na semana passada com a decisão do OPEP+ em manter os cortes de produção.

— Brent fechou em alta de US\$ 2,62 (+ 3,9%), a US\$ 69,36 o barril na sexta (5). A máxima da sessão representou o mais alto patamar desde janeiro de 2020. Já o WTI avançou US\$ 2,26 (+3,5%), para US\$ 66,09 o barril.

— Na semana, o Brent acumulou ganho de 5,2%, enquanto o WTI subiu 7,4%.

Na sexta (5), a pesquisa da ANP registrou que o preço do diesel nos postos do Brasil subiu pela sexta semana consecutiva, e os da gasolina, pela 11ª semana consecutiva. O etanol também manteve tendência de alta.

A cotação média do diesel nas bombas atingiu R\$ 4,23 por litro na semana, alta de 1,1% em relação à semana anterior. No acumulado de 2021, o preço médio do diesel nos postos tem alta de 16,4%.

— A nova elevação vem dias após a entrada em vigor da suspensão, por dois meses, da incidência de PIS/Cofins sobre o diesel, determinada pelo governo federal, em tentativa de conter a alta dos preços.

— Os importadores combustíveis representados pela Abicom cobram um reajuste imediato da Petrobras para compensar a defasagem média 8% no diesel, com base na valorização da semana passada.

— Segundo a associação, o litro do diesel importado com a alta de quinta está entre 20 e 26 centavos mais caro que o entregue pela Petrobras (média de 22 centavos). No caso da gasolina, as defasagens são de 29 a 37 centavos por litro, 32 na média.

A gasolina atingiu média de R\$ 5,29 por litro nas bombas. O avanço na semana foi de 2,3%, e o acumulado do ano chega a 17,1% sobre o início de 2021.

— Após os ganhos da semana passada, a Ativa Investimentos estima um potencial de aumento da gasolina em 15%, com base na situação do mercado na sexta (5).

— “Ainda que a companhia espere uma relativa estabilização dos preços internacionais, antes de tomar profunda decisão, avaliamos que o percentual deverá ser dado no curto prazo. Evidentemente que tal reajuste pode não ser dado de maneira integral pela companhia, devendo ser parcelado (ceteris paribus) ao longo das próximas duas semanas”, explica Étore Sanchez, economista-chefe da Ativa Investimentos.

Já o etanol, segundo a ANP, subiu na semana 6,9%, com preço médio nos postos de R\$ 3,898 por litro. O biocombustível acumula alta de cerca de 22,5% em 2021.

Novo conselho da Petrobras. O governo indicou a recondução de do almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira como presidente do conselho e apresentou o nome do general Joaquim Silva e Luna, que foi indicado por Bolsonaro para a presidência da empresa.

— Além disso, foram indicados Ruy Flaks Schneider, Márcio Andrade Weber, Murilo Marroquim de Souza e Sonia Sulzbeck Villalobos.

— Schneider preside atualmente o conselho de administração da Eletrobras. Weber atuou por mais de 16 anos na Petrobras. Murilo de Souza preside uma consultoria na área de energia. E Sonia Villalobos foi conselheira da Petrobras de maio de 2018 a julho de 2020. Valor

— As mudanças no Conselho de Administração da Petrobras são fruto da decisão do presidente Jair Bolsonaro de tirar Roberto Castello Branco do comando da empresa. Joaquim Silva e Luna deixará o comando de Itaipu Binacional para assumir a petroleira. epr

Petrobras dispensada da Lei das Licitações. Por 6 votos a 4, o STF (Supremo Tribunal Federal) formou maioria para liberar a Petrobras de se submeter à Lei das Licitações, de 1993, em contratações realizadas. O julgamento terminou na sexta (5).

— O relator, ministro Dias Toffoli, votou por negar recurso extraordinário apresentado pela empresa Frota de Petroleiros do Sul (Petrosul), que contestava decisão do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul (TJ-RS) a favor da estatal. Em 1994, a Petrobras cancelou contrato de afretamento de navios para transporte de cargas e realizou nova contratação, mas sem licitação.

— Em seu voto, Toffoli afirmou que a Petrobras precisa “disputar espaço livremente, no mercado em que atua, aí incluída a luta entre concorrentes, em condições parelhas com as empresas privadas”. Folha de S. Paulo

CVM investiga operações com ações da Petrobras. Órgão abriu processo para investigar uso de informação privilegiada nos negócios com ações da companhia, no episódio da troca no comando por Jair Bolsonaro.

— “O assunto [...] está sendo analisado no processo administrativo CVM 19957.001646/2021-76”, respondeu a autarquia em comunicado, acrescentando que não comenta casos específicos.

— Entre o fechamento do dia 18 de fevereiro – antes de o presidente Jair Bolsonaro indicar que nomearia um sucessor para o presidente-executivo da estatal, Roberto Castello Branco – e do dia 22, quando o governo já havia oficializado a indicação do sucessor, o general Joaquim Silva e Luna, a ação preferencial da companhia desabou 26,7%.

— Nos dias seguintes, os papéis da petroleira se recuperaram parcialmente.

— Em um dos processos, a Associação Brasileira de Investidores (Abradin), que representa acionistas minoritários, pediu a investigação de um operador que teria feito movimentação suspeita com ações da Petrobras no mercado de opções. Reuters

— Na última semana, a colunista Malu Gaspar, de O Globo, revelou que uma operação incomum com opções da Petrobras pode ter rendido um lucro de R\$ 18 milhões aos envolvidos, segundo cálculo feito a partir de dados públicos da B3.

CNT pede redução de mistura do biodiesel. A Confederação Nacional dos Transportes (CNT) diz que a medida reduziria o custo do combustível para caminhoneiros. A CNT pede um corte pela metade da mistura atual e sugere a “possibilidade de esse nível ser zerado por determinado período”.

— A mistura de biodiesel no diesel passou a 13% a partir deste mês. Nos últimos 12 meses, tinha sido de 12%. Conforme plano do governo de incentivo ao biodiesel, o percentual de mistura será ampliado em 1 ponto percentual ao ano até chegar a 15%, em 2023.

— A nota técnica da CNT é contestada. A Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) afirmou que a associação “quer transferir para outro setor a responsabilidade de corrigir aumentos de preço de diesel que decorrem do valor internacional do petróleo e da desvalorização do real em relação ao dólar”.

— Para a Abiove, a retirada do biodiesel pode levar ao encarecimento tanto do diesel vendido nas bombas como das proteínas animais. O argumento é que, sem o biocombustível, será preciso aumentar as importações de diesel, atrelando o produto às oscilações do dólar. Valor

— A Aprobio, uma das associações de produtores do biocombustíveis, defende que a posição da CNT ignora, entre os aspectos, que o biodiesel contratado em leilão dá previsibilidade de preços por dois meses, ao contrário do diesel fóssil sujeito à oscilações internacionais.

Nordeste bate recorde solar A região Nordeste registrou recorde de geração solar fotovoltaica média na última quarta (3/3), de acordo com o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS).

— A região produziu 541 MW médios no dia, 4,6% de toda a demanda nordestina por eletricidade. O último recorde de geração solar fora registrado em 3 de abril de 2020, com 532 MW médios.

— O ONS prevê que a energia solar chegue ao fim de 2021 representando 2,3% da matriz elétrica brasileira. Valor

Fonte : Agência EPBR de Notícias
Data : 08/03/2021

O QUE FALTA PARA TERMOS MAIS MULHERES EM CARGOS DE LIDERANÇA?

De acordo com o Fórum Econômico Mundial, no ritmo atual, o mundo levará 99 anos e meio para acabar com a lacuna da igualdade de gênero

Por Renata Isfer - 8 de março de 2021 - Em Estratégia ESG

O tema diversidade e inclusão nunca esteve tão em voga. Quem frequenta o LinkedIn, percebe muitos posts e iniciativas de empresas sobre o tema. Especialmente no Mês das Mulheres, são realizados diversos eventos voltados para a questão (embora ainda existam alguns com pautas como planejamento de cardápios só para mulheres, em pleno 2021). No entanto, na prática, não vemos avanços substanciais, pois 60% das empresas não possuem mulheres em seu Conselho de Administração (CRUNCHBASE, 2019) e, no Brasil, apenas 13% têm mulheres como CEO (INSAPER, 2019). De acordo com o Fórum Econômico Mundial, no ritmo atual, o mundo levará 99 anos e meio para acabar com a lacuna da igualdade de gênero (GLOBAL GENDER GAP REPORT, 2020). É muito tempo. Portanto, cabe indagar o que está faltando para acelerar o processo.

A resposta é simples. Falta vontade. Vontade de efetivamente mudar essa realidade. Em alguns casos, as pessoas não buscam mudanças porque não enxergam a necessidade. Não conhecem conceitos e estudos relacionados a vieses inconscientes e racismo estrutural e, talvez por acreditarem equivocadamente que todos têm as mesmas oportunidades, creem que nada precisa ser alterado. Em outros, há um mecanismo de defesa contra a perda de espaços e de privilégios de

quem é favorecido pela realidade atual. Em muitos casos, as pessoas simplesmente não sabem o que podem fazer para ajudar.

Comecei a estudar sobre equidade de gênero muito recentemente, em 2018. Só então percebi que não era mimimi e que efetivamente existem mais obstáculos para o crescimento profissional de mulheres e de minorais do que para homens brancos. Percebi que no meu próprio time, todos os principais cargos eram ocupados por homens.

Em um curso sobre liderança feminina, perguntei o que precisava fazer para contratar mais mulheres, pois, afinal, apenas homens me mandavam currículos e os colegas homens geralmente acabavam indicando outros homens para as posições disponíveis. A resposta que recebi foi: “Basta você ter a intenção de colocar uma mulher na próxima vaga que surgir e buscar mulheres que preencham todos os requisitos necessários para a vaga até encontrar uma, pois não faltam mulheres preparadas e disponíveis”. De fato, não falta. Como membro da Advocacia Geral da União (AGU), verifiquei que cerca de 45% dos colegas são do sexo feminino e foi fácil nomear uma procuradora federal super competente e com experiência no setor para o primeiro cargo que surgiu. A partir de então, meu time passou a sempre contar aproximadamente 50% de mulheres nos principais cargos.

Na linha de tentar fazer minha parte para dar visibilidade a mulheres preparadas e competentes, ainda em 2018 criei com a Agnes da Costa o Projeto Sim, Elas Existem! Nesse projeto, buscamos mostrar que, caso efetivamente exista interesse em nomear e contratar mulheres para cargos de liderança, existem muitas com esse perfil, mesmo no mercado de energia e de petróleo, que tradicionalmente possuem forte maioria de homens.

Existem exemplos de casos reais em que a intenção verdadeira de montar uma equipe com diversidade foi concretizada. O recém eleito Presidente dos Estados Unidos, Joe Biden, nomeou muitas mulheres e negros nos principais cargos do governo. A própria Secretária de Energia é uma mulher, Jennifer Granholm. Dentre as empresas de grande porte, podemos citar a atual gestão da alta administração da Equinor Brasil, que tem 50% de mulheres em sua composição. O fato é que, existindo a vontade, não faltam mulheres capazes para assumir essa frente e liderar o avanço.

Nunca é demais ressaltar que ter times mais diversos é bom para a própria empresa. A Ernst Young aponta que ter 30% de mulheres tende a somar 6 pontos à margem líquida de uma empresa (EY, 2019). A equidade de gênero agrega, em média, 21% ao lucro e afeta a imagem da empresa juntos aos clientes e à sociedade (LHH, 2018). Vale lembrar que a maior parte das decisões de consumo são realizadas por mulheres e dificilmente um grupo de executivos homogêneo saberá como acessar esse mercado melhor do que um grupo diverso e com equidade de gênero.

Eu vejo que muitas empresas têm se esforçado para fazer campanhas em prol de diversidade e inclusão. Apesar disso, mesmo algumas delas que ganham prêmios por esses projetos não possuem grande representatividade nos seus Conselhos de Administração e Diretorias. O meu desafio para o Dia da Mulher é que os responsáveis pela seleção de executivos efetivamente busquem mulheres capazes para os cargos de alta liderança no momento da contratação. Peçam indicações, orientem seus headhunters, mas não usem o argumento de que não há mulher disponíveis no mercado pois, se há algo que aprendi nesses últimos anos é que sim, elas existem!

*Fonte : Agência EPBR de Notícias
Data : 08/03/2021*



JORNAL O GLOBO – RJ

AUXÍLIO EMERGENCIAL: VALORES SERÃO DE R\$ 175, R\$ 250 E R\$ 375, DIZ GUEDES

Média é de R\$ 250, afirma o ministro

Por Manoel Ventura e Daniel Gullino

BRASÍLIA — O ministro da Economia, Paulo Guedes, confirmou nesta segunda-feira os valores do auxílio emergencial em 2021. De acordo com o ministro, os valores irão depender da situação da família. Em média, o valor será de R\$ 250.

Mães solo receberão R\$ 375; homens que moram sozinhos, R\$ 175; e casais, R\$ 250. O ministro não esclareceu, porém, os casos de casais com filhos.

— Esse é um valor médio (R\$ 250), porque se for uma família monoparental dirigida por uma mulher é R\$ 375. Se for um homem sozinho é R\$ 175. Se for um casal, os dois, aí já são R\$ 250. Nós só fornecemos os parâmetros. A decisão da amplitude é do Ministério da Cidadania — disse Guedes, no Palácio do Planalto, sem entrar em maiores detalhes.

O governo deve pagar pelo menos quatro parcelas. A expectativa é começar a transferência dos recursos ainda neste mês. Mas para isso é necessário que o Congresso aprove uma proposta que destrava o pagamento do benefício.

O Senado aprovou a proposta na semana passada, e a Câmara deve analisar o texto nesta semana. A proposta não estabelece um valor do pagamento, mas fixa um limite de R\$ 44 bilhões para os gastos totais do benefício.

No ano passado, o governo pagou cinco parcelas de R\$ 600 e quatro de R\$ 300 a um custo de cerca de R\$ 300 bilhões. O benefício foi pago entre maio e dezembro. E, em janeiro, com a suspensão dos pagamentos, a pobreza e a fome aumentaram no Brasil.

A proposta em discussão no Congresso também cria mecanismo para controle de despesas, inclusive medidas que preveem a suspensão de reajuste de servidores.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 08/03/2021

EM OITO PONTOS, ENTENDA O CONTEÚDO E IMPACTOS DA DECISÃO DE FACHIN QUE ANULOU CONDENAÇÕES DE LULA

Em resposta a recurso da defesa do ex-presidente, que questionava competência de Moro para julgar casos do triplex do Guarujá e do sítio de Atibaia, ministro do STF declarou nulidade em processos

Por Bernardo Mello



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24092757-a29-51a/FT1086A/xfachin.jpg.pagespeed.ic.bxmEmpJcFG.jpg>

O ministro do STF Edson Fachin Foto: Divulgação

RIO - Após a decisão do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), Edson Fachin, que anulou condenações do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva no âmbito da Lava-Jato, nesta segunda-feira, O GLOBO preparou oito perguntas (e respostas) para esclarecer os fundamentos e os impactos deste novo desdobramento jurídico envolvendo o

petista. Com a decisão de Fachin, temas como a elegibilidade de Lula e a validade de outras decisões proferidas pelo então juiz Sergio Moro tendem a ser reanalisadas.

1 - O que foi decidido?

Em resposta a um recurso da defesa de Lula, que questionava a competência da Justiça Federal de Curitiba para avaliar casos envolvendo o ex-presidente, Fachin acatou o argumento de que não

houve conexão direta entre desvios na Petrobras e o pagamento de supostas vantagens indevidas a Lula pela empreiteira OAS, por exemplo, nos processos referentes ao triplex do Guarujá e ao sítio de Atibaia.

Em outras palavras, Fachin firmou entendimento de que decisões proferidas por Moro na 13ª Vara Federal de Curitiba referentes a quatro ações, incluindo os casos do triplex do Guarujá e do sítio de Atibaia, devem perder a validade, por não se tratar do foro adequado.

"Na estrutura delituosa delimitada pelo Ministério Público Federal, ao paciente são atribuídas condutas condizentes com a figura central do grupo criminoso organizado, com ampla atuação nos diversos órgãos pelos quais se espalharam a prática de ilícitudes, sendo a Petrobras S/A apenas um deles, conforme já demonstrado em excerto colacionado da exordial acusatória", escreveu Fachin.

"Mas não cuida a exordial acusatória de atribuir ao paciente uma relação de causa e efeito entre a sua atuação como Presidente da República e determinada contratação realizada pelo Grupo OAS com a Petrobras S/A, em decorrência da qual se tenha acertado o pagamento da vantagem indevida", afirmou o ministro do STF em outro trecho.

Em julho 2017, ao negar um recurso da defesa de Lula na primeira instância, o então juiz Sergio Moro já havia escrito que "este Juízo jamais afirmou, na sentença ou em lugar algum, que os valores obtidos pela Construtora OAS nos contratos com a Petrobras foram utilizados para pagamento da vantagem indevida para o ex-Presidente".

Embora não tenha sido citado na decisão de Fachin, o trecho escrito por Moro se refere à mesma hipótese de conexão direta analisada pelo ministro do STF nesta segunda-feira.

2 - Qual foi o argumento usado pela defesa de Lula?

Os advogados do ex-presidente Lula citaram, em sua petição, um entendimento construído inicialmente pelo Supremo Tribunal Federal (STF) numa questão de ordem de setembro de 2015, "segundo o qual a 13ª Vara Federal da Subseção Judiciária de Curitiba seria competente apenas para o julgamento dos fatos que vitimaram a Petrobras S/A, sendo imperativa a observância, em relação aos demais, às regras de distribuição da competência jurisdicional previstas no ordenamento jurídico", conforme relatou Fachin em sua decisão.

No documento, Fachin cita outros casos que passaram pela Segunda Turma do STF, da qual o ministro faz parte, como uma ação que julgava pagamento de propina pela Odebrecht na obra da Refinaria Abreu e Lima, analisada em abril de 2018, e também uma investigação referente a vantagens indevidas envolvendo a Transpetro -- que constam em delação premiada de seu ex-presidente, Sérgio Machado --, analisada em setembro do ano passado.

Nesses casos, os ministros do STF adotaram o mesmo entendimento firmado em 2015 e redistribuíram casos originalmente a cargo da 13ª Vara Federal de Curitiba para outros tribunais, por avaliarem que o pagamento de vantagens ilícitas não teve conexão direta com desvios na Petrobras.

3 - Por que só agora Fachin decidiu?

Porque o pedido de habeas corpus foi feito pela defesa de Lula em novembro de 2020, segundo informa Fachin logo no início de sua decisão. O ministro também explica que esta impetração foi "pela vez primeira assim apresentada" pelos advogados do ex-presidente. Fachin ainda faz a ressalva de que o pedido se refere a situações similares julgadas pelo STF em período recente, nos quais ele mesmo "restou vencido".

O ministro também afirmou, na decisão, que usou o recesso judiciário de dezembro de 2020 a janeiro deste ano para analisar o pedido da defesa de Lula, "cotejando a linha evolutiva de seus contornos nesses últimos anos".

Antes do recesso, Fachin havia chegado a remeter o habeas corpus para análise pelo plenário do STF. Os advogados, no entanto, contra-argumentaram nos embargos de declaração que havia uma

“tese jurídica já uniformizada pelo Plenário do Supremo Tribunal Federal” -- isto é, a necessidade de ser comprovada a conexão direta entre desvios na Petrobras e pagamentos de propina através de empreiteiras --, “razão pela qual a resolução da questão demandaria tão somente a verificação da sua incidência ao caso concreto”, sem caber nova análise por parte dos 11 ministros da Corte.

4 - Em que pé ficam os processos contra Lula?

Fachin determinou a nulidade “apenas dos atos decisórios” tomados nos processos envolvendo Lula -- isto é, a apresentação e recedimento das denúncias e o julgamento propriamente dito.

Em sua decisão, o ministro do STF escreveu que “o juízo competente (deve) decidir acerca da possibilidade da convalidação dos atos instrutórios” -- ou seja, a Justiça Federal do Distrito Federal, apontada como foro competente para os casos envolvendo Lula, terá que decidir se confirma a validade de outros atos no processo, incluindo os depoimentos tomados por Moro em Curitiba e também as provas obtidas por meio de buscas e quebras de sigilo autorizadas pelo então juiz. Um sorteio definirá o novo juiz do caso.

Segundo juristas, é possível que o inquérito seja convalidado até sua etapa final, com a manutenção de todos os procedimentos de obtenção de provas, apenas deixando a necessidade, por exemplo, de que os interrogatórios sejam refeitos. Para cada ato processual que o novo juiz do caso decida não convalidar, é necessário apresentar uma justificativa.

5 - Lula volta a ser ficha limpa?

Sim. Como os processos em que Lula havia sido condenado em segunda instância foram anulados, o ex-presidente volta a ter sua elegibilidade permitida pela Lei da Ficha Limpa, que impede a participação eleitoral apenas de condenados por órgão colegiado (com mais de um juiz).

No entanto, caso uma nova denúncia seja apresentada contra o ex-presidente e julgada em primeira instância, e depois confirmada em segunda instância, antes do período de registro de candidaturas das eleições de 2022, Lula pode ficar inelegível novamente.

6 - O que acontece com a acusação de parcialidade do Moro?

Em sua decisão, Fachin determinou a “perda de objeto” de ações no STF que buscavam a anulação de casos julgados pelo ex-juiz Sergio Moro com base em acusações de parcialidade, suscitadas principalmente após a divulgação de diálogos no Telegram atribuídos a Moro e a procuradores da Lava-Jato no Paraná.

Portanto, o processo de suspeição de Moro movido pela defesa de Lula -- que começou a ser julgado em 2018 e poderia retornar à análise da Segunda Turma do STF ainda neste ano - será arquivado, de acordo com a decisão de Fachin. O plenário do STF, no entanto, pode ser provocado a rever alguns pontos da decisão do ministro.

7 - Cabe recurso à decisão de Fachin?

A Procuradoria-Geral da República já afirmou que vai recorrer da decisão. Esse recurso pode pedir ao próprio Fachin que modifique seu entendimento ou solicitar que o tema seja levado para julgamento dos demais ministros, seja na Segunda Turma do STF ou no plenário.

O assunto está sob responsabilidade da subprocuradora-geral da República Lindôra Araújo, responsável pelos casos da Lava-Jato perante o STF.

8 - A decisão afeta outros casos da Lava-Jato?

É possível que sim. Na semana passada, Fachin já havia decidido em outra ação, com base em razões semelhantes às levantadas pela defesa de Lula, que a 13ª Vara Federal de Curitiba não tinha competência para analisar ilícitos envolvendo a Transpetro.

A decisão de Fachin ocorreu em recurso movido pela defesa dos empresários Germán Efromovich e José Efromovich, que respondem na Justiça pelo suposto pagamento de propina e lavagem de

dinheiro envolvendo contratos do estaleiro Eisa com a empresa subsidiária da Petrobras. Fachin decidiu remeter o caso também à Justiça Federal do DF.

A tendência é que outros casos com teor semelhante investigados pela Lava-Jato de Curitiba, que não envolvem diretamente desvios da Petrobras, sejam levados à Corte com pedidos de incompetência de foro.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 08/03/2021

METRÔ PROPÕE QUE GOVERNO DO RIO SUBSIDIE PASSAGEM, EVITANDO REAJUSTE PARA R\$ 6,30

Por Rennan Setti

Acumulando mais de R\$ 600 milhões em perdas na pandemia, o MetrôRio vive um dilema financeiro: não pode abrir mão de um reajuste na tarifa que, no entanto, não caberá no bolso dos cariocas, especialmente em um momento de crise. Com o salto da inflação medida pelo IGP-M nos últimos 12 meses, o contrato de concessão estabelece que o bilhete suba de R\$ 5 para R\$ 6,30 já no mês que vem, uma alta de 26%. Para contornar o impasse, a concessionária vai propor ao governo do Estado que ele subsidie parte do valor da passagem, atenuando o impacto do reajuste para os passageiros.

Segundo o presidente do MetrôRio, Guilherme Ramalho, expectativas de retomada no fluxo de passageiros se frustraram. No início da quarentena, a circulação chegou a cair 77% em relação ao pré-pandemia; um ano depois, o desempenho ainda está 56% abaixo do “normal”. Em vez dos 900 mil clientes que costumava levar todo dia, o modal transporta hoje apenas 400 mil. Com o novo repique da epidemia e a volta de medidas mais restritivas, espera-se que o número caia para cerca de 360 mil.

— O reajuste está previsto em contrato, não é uma deliberação nossa, é regulado. Na nossa situação atual, não temos como abrir mão dessa receita. Ao mesmo tempo, sabemos que isso tem um impacto para os passageiros. Nossa ideia é encontrar uma solução: se o governo não quiser repassar o aumento para a população, ele poderia bancar a diferença com um subsídio — disse Ramalho à coluna.

Diferentemente de cidades como Nova York, Paris e Buenos Aires, a tarifa do metrô no Rio não é subsidiada (embora haja gratuidades e tarifa social).

Fundo do Bilhete Único

A concessionária vai propor ao governo a utilização de recursos que sobraram no Fundo Estadual de Transportes (FET), criado em 2009 para bancar o Bilhete Único Intermunicipal. Com o tombo na circulação de passageiros na pandemia, o fundo gastou menos que o previsto no ano passado: desembolsou R\$ 192 milhões dos R\$ 397,2 milhões que estimava inicialmente.

A vantagem dessa solução, segundo o executivo, seria não onerar o caixa estadual, uma vez que a dotação orçamentária já existe.

— O valor que não foi usado pelo fundo seria mais do que suficiente para fazer frente à diferença tarifária prevista em contrato — acrescentou. — E esse modelo poderia ser usado para subsidiar outros modais, inclusive.

Como o metrô prevê transportar 130 milhões passageiros este ano, o governo estadual pagaria R\$ 130 milhões se quisesse subsidiar R\$ 1 de cada bilhete, por exemplo. Nesse caso, o passageiro pagaria R\$ 5,30, em vez dos R\$ 6,30 previstos a partir de abril.

No mês passado, negociações entre o governo estadual e a SuperVia evitaram que a passagem dos trens subisse de R\$ 4,70 para R\$ 5,90, como previa o contrato. O valor ficou em R\$ 5. Em vez de subsídio, acordou-se um termo aditivo ao contrato para compensar a perda de receitas da concessionária.

Antes de o acordo ser anunciado, governo e concessionária foram alvo de uma campanha pública, lançada pela ONG Meu Rio, que pedia a suspensão do reajuste. O argumento dos passageiros era que o aumento estava desconectado de uma realidade de vagões lotados (em meio a uma pandemia, ainda por cima) e crise econômica.

Pressão inflacionária

Reajustes anuais nos transportes estão previstos em contrato e são balizados, em geral, por índices de inflação. Tanto no metrô como nos trens, o indexador é o IGP-M, que também é a referência para aluguéis.

No ano passado, o índice medido pela FGV acumulou alta expressiva, de 23,14%, gerando um debate sobre seu papel como indexador. Diferentemente do IPCA, medido pelo IBGE, o IGP-M é diretamente influenciado pelo dólar e por commodities internacionais, já que parte importante do índice reflete os preços no atacado. Com a desvalorização cambial e a alta de insumos na pandemia, o IGP-M acabou disparando muito acima da inflação experimentada pelos consumidores.

O descompasso tem levado à rediscussão de contratos em diversos setores, do varejo ao imobiliário. Perguntado sobre a possibilidade de abrir mão de parte do IGP-M no reajuste tarifário, o presidente do MetrôRio argumentou que a concessionária tem custos fixos de longo prazo, alguns dos quais em dólar, e está fragilizada financeiramente pela pandemia.

— Não é uma maldade nossa, é apenas o cumprimento do contrato. Nós cortamos custos, renegociamos dívidas e, mesmo assim, já operamos sem dinheiro há muito tempo. Para piorar, o presidente surpreendeu a todos ao vetar um auxílio de R\$ 4 bilhões para o transporte público. Não estou dizendo que vamos parar de operar, sabemos da nossa responsabilidade. Mas essa situação tem um impacto no serviço — afirmou Ramalho.

Em janeiro, o MetrôRio captou R\$ 1,2 bilhão junto a investidores para alongar sua dívida. Além disso, a dona da concessionária tem feito aportes constantes para ajudar na gestão do caixa, segundo Ramalho. A empresa é controlada pela Invepar, que pertence a grandes fundos de pensão de funcionários de estatais — Previ (do Banco do Brasil), Funcef (Caixa) e Petros (Petrobras) — e por um fundo que reúne credores da construtora OAS.

A Invepar também é dona das concessionárias da Linha Amarela, do VLT e do aeroporto de Guarulhos.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 08/03/2021

COM DECISÃO QUE SALVOU LULA, FACHIN DECLARA FIM DOS PROCESSOS SOBRE PARCIALIDADE DE MORO

Ações alegando suspeição do ex-juiz não devem ser mais julgadas pelo STF

Por Carolina Brígido



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24875825-4cb-a31/FT1086A/x86844594_BSBBrasiliaBrasil03-02-2020Cerimonia-de-abertura-do-Ano-Judiciario-2020-no-Sup.jpg.pagespeed.ic.P1AhqqUZPd.jpg

O ex-ministro da Justiça Sergio Moro Foto: Jorge William/Agência O Globo

BRASÍLIA - Ao declarar que a 13ª Vara Federal de Curitiba não tinha atribuição para processar e julgar os processos contra o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva na Lava-

Jato, o ministro Edson Fachin tomou também outra decisão: declarou a “perda de objeto” de 14 processos que tramitam no Supremo Tribunal Federal (STF) questionando se o ex-juiz Sergio Moro foi parcial na condução das ações contra o petista. O julgamento do principal desses casos já tinha começado na Segunda Turma e havia expectativa de que seria retomado ainda neste semestre. A tendência era de que Moro fosse considerado parcial.

Se isso acontecesse, o resultado prático seria a anulação dos processos contra Lula. No entanto, o resultado abriria margem também para que outros processos conduzidos pelo ex-juiz fossem anulados. Portanto, com a decisão desta segunda-feira, Fachin sacrificou a validade dos processos contra Lula. Mas, por outro lado, salvou outras condenações que poderiam ir por água abaixo. No STF, Fachin é tido como um dos principais apoiadores da Lava-Jato de Curitiba.



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24886033-92a-0a8/FT1086A/xlula2021a1.jpg.pagespeed.ic.Y4oEEGiBOz.jpg>

Com a decisão do ministro Edson Fachin, do Supremo Tribunal Federal (STF), de anular todas as decisões tomadas pela 13ª Vara Federal de Curitiba, que conduz a Lava-Jato, em quatro processos contra o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva, ele volta a se tornar elegível Foto: Reuters

A suspeição de Moro começou a ser julgada em dezembro de 2018, mas um pedido de vista do ministro Gilmar Mendes interrompeu a votação. A interlocutores, Mendes disse que tinha a intenção de devolver o processo para a Segunda Turma ainda neste semestre. Agora, não poderá mais fazer isso.

No recurso que está nas mãos de Mendes, a defesa de Lula alega que Moro foi parcial e, por isso, pede a nulidade de condenações. Edson Fachin e Cármen Lúcia já votaram no sentido de considerar Moro imparcial - ou seja, contra a tese do petista. Embora não tenham votado ainda, Ricardo Lewandowski e Mendes deram a entender que Moro exacerbou em sua conduta.

Haveria um empate. Estaria por conta de Nunes Marques decidir contra ou a favor das pretensões de Lula. Nos bastidores do STF, acreditava-se que Nunes Marques acompanharia Mendes na votação, no sentido de considerar Moro parcial e anular condenações impostas a Lula.

No pedido para declarar a parcialidade de Moro, os advogados de Lula citam como evidência da tese o fato de que o ex-juiz aceitou o convite de Bolsonaro, principal adversário do petista, para ser ministro da Justiça. Foi Moro quem condenou Lula pela primeira vez, no processo do triplex do Guarujá (SP). Depois que essa condenação foi confirmada pelo Tribunal Regional Federal (TRF) da 4ª Região, o ex-presidente foi preso, em abril de 2018.

Lula foi solto em novembro de 2019, com a decisão do STF que autoriza presos condenados em segunda instância a recorrer em liberdade. Com as condenações anuladas, as chances de ele voltar à prisão são mínimas a curto prazo.

Fonte : O Globo - RJ
Data : 08/03/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

COM SEXTO REAJUSTE DO ANO, GASOLINA ACUMULA ALTA DE 54% E DIESEL SOBE 42%

Combustíveis ficam mais caros nas refinarias da Petrobrás a partir de terça-feira; aumento ocorre em meio à troca de comando da companhia

Por Denise Luna e Fernanda Nunes , O Estado de S.Paulo

RIO - A Petrobrás anunciou nesta segunda-feira, 8, mais um reajuste de combustíveis em suas refinarias, o sexto no ano. A partir de amanhã, a gasolina vai ficar 9,2% mais cara e o óleo diesel, 5,5%. Com mais esse aumento, as altas acumuladas no ano são de 54% e 42%, respectivamente, segundo cálculo do Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (Inep).

O encarecimento dos combustíveis da Petrobrás levou os presidentes da empresa, Roberto Castello Branco, e da República, Jair Bolsonaro, a entrarem numa rota de colisão no último dia 19. Após o anúncio do quarto aumento do diesel no ano, Bolsonaro demitiu o executivo pelas redes sociais. Desde então, mais dois reajustes foram anunciados pela estatal, ainda sob a gestão de Castello Branco.

O litro da gasolina nas refinarias, a partir de terça-feira, 9, passa a ser de R\$ 2,84, e o do diesel, R\$ 2,86.

Ao reajustar os preços, a Petrobrás se alinha às cotações do petróleo no mercado internacional, que deram uma guinada na última semana, após a Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) anunciar cortes na produção.

Com menos commodity disponível, a tendência, portanto, é de valorização. Por isso, o valor do barril nos contratos negociados em Bolsa para entrega em meses seguintes não pára de subir. No ano, o óleo do tipo Brent, negociado em Londres, avançou 33% e, nesta segunda-feira, é vendido a US\$ 68. Em 2020, nos piores momentos da crise, chegou a custar menos de US\$ 30.

A política de Preços de Paridade de Importação (PPI), adotada pela Petrobrás em 2016, prevê reajustes no Brasil à medida que a cotação sobe no mercado internacional. Ao comunicar novo aumento a empresa reafirma o argumento de que precisa reajustar para acompanhar o mercado global e garantir a presença de outros fornecedores no mercado brasileiro.

A estatal pretende vender oito refinarias e concentrar sua atuação na Região Sudeste do País. Mas, para isso, precisa que outros investidores ocupem o espaço que pretende abandonar.

"O alinhamento dos preços ao mercado internacional é fundamental para garantir que o mercado brasileiro siga sendo suprido, sem riscos de desabastecimento, pelos diferentes atores responsáveis pelo atendimento às regiões brasileiras", afirmou a empresa em nota.

Se o PPI continuar sendo perseguido, é possível que nova alta ainda venha pela frente. O presidente da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom), Sérgio Araújo, diz que, mesmo com esses aumentos, os preços no Brasil ainda estão inferiores aos do mercado internacional.

"Com os aumentos anunciados hoje, as defasagens médias em relação aos preços de paridade para importações cairão para R\$0,05 por litro, para gasolina, e R\$0,10 por litro para o diesel", afirmou Araújo.

A visão do coordenador do Inep, Rodrigo Leão, no entanto, é de que a Petrobrás tem acelerado radicalmente o reajuste dos preços dos derivados. "A elevação do barril do petróleo reflete as expectativas positivas de recuperação da demanda global e os ajustes de oferta da Opep. Mas, esse movimento ocorre desde maio de 2020, quando a Petrobrás era mais cautelosa nos reajustes. Não há uma mudança estrutural no mercado global que explique essa aceleração", afirmou.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 08/03/2021

MINISTÉRIOS DE MINAS E ENERGIA E DE ECONOMIA INDICAM SEIS NOMES PARA O CONSELHO DA PETROBRÁS

As vagas no conselho da estatal foram abertas após a renúncia coletiva de quatro conselheiros em meio à substituição de Roberto Castello Branco na presidência da companhia

Por Felipe Laurence, O Estado de S.Paulo

Ministérios de Minas e Energia e de Economia indicam seis nomes para o conselho da Petrobrás. Acionistas minoritários se organizam para conseguir mais uma cadeira no conselho da Petrobrás. A Petrobrás informou ao mercado nesta segunda-feira, 8, que recebeu ofícios do Ministério de Minas e Energia (MME) e do Ministério da Economia com seis indicações para membros do Conselho de Administração que serão votados na próxima Assembleia-Geral Extraordinária da empresa, marcada para 16 de abril.

O MME pede as reconduções do almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira, atual presidente do colegiado, e de Ruy Schneider, e indica os nomes do general Joaquim Silva e Luna, nome proposto pela União para ocupar a presidência da estatal no lugar de Roberto Castello Branco, o engenheiro civil Márcio Andrade Weber e o geólogo Murilo Marroquim de Souza.

O Ministério da Economia indicou a administradora Sonia Julia Sulzbeck Villalobos, professora do Insper e atual membro dos Conselhos de Administração da Telefônica Brasil e Latam. Ela ocupou uma cadeira no colegiado da Petrobrás entre maio de 2018 e julho de 2020, eleita por acionistas detentores de ações preferenciais.

As vagas no conselho da Petrobrás foram abertas após a renúncia coletiva de quatro conselheiros em meio à substituição de Castello Branco na presidência da companhia. Cinco das 11 cadeiras do colegiado estarão em jogo na assembleia, em data ainda a ser definida. A União pode indicar mais dois nomes ao colegiado.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 08/03/2021

FALTA DESTRAVAR O PAÍS

Sem investimento produtivo, o Brasil há muito corre atrás dos outros emergentes

Por Notas&Informações, O Estado de S.Paulo

Passado o desastre de 2020, o Brasil continua condenado a um crescimento econômico medíocre, ou menos que medíocre, simplesmente porque o seu potencial produtivo é pífio. Disso, pelo menos, o coronavírus é inocente. Só há crescimento seguro e duradouro com investimento produtivo – e nisso o País vem falhando, de forma assustadora, há muito tempo. O total investido em máquinas, equipamentos e obras só ultrapassou 20% do Produto Interno Bruto (PIB) em 4 dos 21 anos decorridos desde janeiro de 2000. A maior taxa foi 20,9%, em 2013. A menor, 14,6%, ocorreu em 2017. A média anual na Ásia emergente tem ficado em torno de 35%.

Em 11 anos, nesse longo período, governo e setor privado destinaram a esse tipo de aplicação somas inferiores a 18% do PIB. O pior desempenho, nesse quesito, tem sido normalmente do setor público, nos três níveis de governo. O Brasil tem fracassado, há muito tempo, na formação bruta de capital fixo, expressão usada no jargão dos economistas para designar o investimento gerador de ativos físicos.

Isso condena o País a ser menos eficiente que os competidores, mais empenhados em fortalecer a produtividade e o poder de competição. A agropecuária brasileira é uma das mais eficientes do mundo, mas parte dessa vantagem desaparece quando os produtos são levados para fora da porteira.



Os produtores dependem excessivamente do transporte rodoviário e, além disso, o sistema de rodovias é insuficiente, a qualidade das estradas é em grande parte insatisfatória e falta manutenção. Perdas podem ocorrer no transporte às cidades ou aos portos e os custos são aumentados.

Mas as falhas de infraestrutura são mais amplas. Nos últimos anos, sistemas de transmissão incompletos impediram o aproveitamento de energia gerada a partir de grandes investimentos, mas esse é só um exemplo do planejamento deficiente. Além disso, também a má execução inutiliza bilhões aplicados em construções.

No fim de 2019 o Tribunal de Contas da União (TCU) apontou 14.403 obras inacabadas – de fato, paralisadas, na maior parte. Os trabalhos foram interrompidos por vários motivos – falhas de planejamento, problemas de execução, escândalos e, em alguns casos, decisões judiciais. O TCU chegou a publicar um Mapa de Obras Paradas.

Segundo cálculo divulgado em outubro por uma comissão da Câmara dos Deputados, seriam necessários R\$ 40 bilhões para a conclusão de obras federais, estaduais e municipais. Entre os investimentos parados estavam a construção da usina nuclear Angra 3, a transposição do Rio São Francisco e a Ferrovia Norte-Sul.

Um cálculo mais completo apontaria perdas muito grandes causadas pela execução deficiente desses programas. Além do desperdício do dinheiro já aplicado em obras sem conclusão, seria preciso levar em conta o desgaste de construções abandonadas por muito tempo.

Com os atrasos, com o superfaturamento e com o desgaste das construções paralisadas, criou-se um vácuo entre os valores contabilizados como formação bruta de capital fixo e os benefícios esperados desses investimentos. Se realizado corretamente, o investimento registrado já seria insuficiente para proporcionar ganhos de produtividade comparáveis àqueles obtidos em outros países. A tudo isso seria preciso somar a escassa formação de capital humano pelo sistema educacional.

Por isso, e por outras falhas de política, o crescimento brasileiro foi comparativamente modesto nos últimos 21 anos. Só em um terço desse período o aumento anual do PIB superou 3,5%, num desempenho vergonhoso para um grande país emergente. Em quatro anos a variação foi negativa: -0,1% em 2009, -3,5% em 2015, -3,3% em 2016 e -4,11% em 2020. Desde a recessão de 2015-2016, a maior variação foi 1,8%, registrada em 2018. Em 2019, primeiro ano do mandato do presidente Jair Bolsonaro, a taxa recuou para 1,4%. No primeiro trimestre de 2020 já ficou negativa. Enquanto o presidente briga com os fatos e agride a imprensa por noticiar o agravamento da pandemia, a economia continua sem rumo e sem política de recuperação.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 08/03/2021



VALOR ECONÔMICO (SP)

SENADO DISCUTE VOTAR "BR DO MAR" NA QUARTA, MAS PROJETO AINDA ENFRENTA RESISTÊNCIAS

O texto foi aprovado na Câmara dos Deputados no fim do ano passado e é considerada prioritária pela equipe econômica

Por Renan Truffi e Vandson Lima, Valor — Brasília

O Senado avalia pautar para esta quarta-feira a votação do projeto de lei que cria a "BR do Mar", com o objetivo de ampliar a navegação entre portos nacionais e reduzir a dependência do transporte rodoviário no país. A proposta é relatada pelo senador Nelsinho Trad (PSD-MS), cujo parecer já estaria pronto, mas ainda enfrenta resistência de senadores como Davi Alcolumbre (DEM-AP), Marcos Rogério (DEM-RO) e também da bancada do PT.



[https://s2.glbimg.com/czXiMU9QVubO1V_Fz21cA91UGnY=/0x0:2048x1365/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/K/D/6m8YDqQiy3IEhM7aAwvq/nelsinho-trad.jpg](https://s2.glbimg.com/czXiMU9QVubO1V_Fz21cA91UGnY=/0x0:2048x1365/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/K/D/6m8YDqQiy3IEhM7aAwvq/nelsinho-trad.jpg)

— Foto: Agência Senado/Arquivo

O assunto foi discutido hoje na reunião de líderes nesta segunda-feira. A oposição defende, por exemplo, que a matéria tramite pelas comissões permanentes, mas a intenção do governo é levar a proposta diretamente para o plenário da Casa. O texto foi aprovado na Câmara dos Deputados no fim do ano passado e é considerada prioritária pela equipe econômica.

A proposta pretende dar mais competitividade ao setor de cabotagem e estimular a migração do transporte rodoviário para o marítimo. Na prática, a matéria busca flexibilizar as regras para a navegação entre portos e ampliar a frota de embarcações no país, estimulando a concorrência no setor através das mudanças nas regras de aluguel de embarcações estrangeiras.

Com a aprovação da proposta, o governo espera que a capacidade da frota marítima dedicada a esse tipo de navegação seja ampliada em 40% nos próximos três anos, excluindo as embarcações dedicadas ao transporte de petróleo e derivados. Além disso, o governo também avalia que, com o projeto, seja possível aumentar em 65% o volume de contêineres transportados por ano até 2022 e obter crescimento estimado da cabotagem em 30% ao ano.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 05/03/2021

RODOVIAS, MOBILIDADE URBANA E AEROPORTOS ESTÃO NO FOCO DA CCR PARA OS PRÓXIMOS ANOS

Ao mesmo tempo, a diretoria de novos negócios, de forma muito seletiva, vai avaliar novas oportunidades, diz o presidente da empresa

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



[https://s2.glbimg.com/Grg-V3Wx2QuQZHYaQmL3ialgMbA=/0x0:698x362/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/u/w/vEwyUiRoyWDqm6MwrQQQ/rodonorte-div.jpg](https://s2.glbimg.com/Grg-V3Wx2QuQZHYaQmL3ialgMbA=/0x0:698x362/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/u/w/vEwyUiRoyWDqm6MwrQQQ/rodonorte-div.jpg)

— Foto: Divulgação CCR

O plano de expansão do grupo CCR nos próximos anos será focado nos setores em que a companhia já atua: rodovias, mobilidade urbana e aeroportos, afirmou o presidente, Marco Cauduro, em teleconferência com analistas.

Em relação à entrada em novos segmentos, como o de saneamento básico, o executivo afirma que as oportunidades serão analisadas pela diretoria de novos negócios, mas com cautela.

“A companhia tem um conjunto de competências desenvolvida ao longo de 20 anos. E tem uma posição muito competitiva em rodovias, mobilidade, há um anseio de nos tornarmos um operador



aeroportuário relevante, dominante. Diante desse posicionamento, temos uma compreensão da matriz de riscos muito adequada para os projetos em modais atuais, o que nos dá competitividade para precificar os riscos de forma adequada, e usar as competências técnicas, operacionais e financeiras para participar dos leilões”, afirmou o presidente.

“É claro que temos o dever de olhar para novos negócios, novos modais. Porém, há negócios que demandam outras competências, que precisamos desenvolver para sermos um operador de excelência. O foco da companhia nos próximos anos, de alocação de capital, será nos modais em que a empresa já atua. O pipeline é robusto. Ao mesmo tempo, a diretoria de novos negócios, de forma muito seletiva, vai avaliar novas oportunidades”, completou.

A CCR indicou ainda que os efeitos da pandemia serão compensados em todos os modais nos quais a empresa atua. O diretor financeiro do grupo, Waldo Perez, destacou que diversos governos já reconheceram o direito a reequilíbrio econômico-financeiro, por conta da atual crise.

“Vários poderes concedentes já declararam que temos direito [ao reequilíbrio] e temos conversas em diferentes estágios em relação a isso”, disse em teleconferência.

No setor de aeroportos, a companhia já conseguiu aplicar um reequilíbrio parcial em 2020. O valor do ressarcimento foi abatido do pagamento de outorgas daquele ano.

“Nas rodovias, em São Paulo, já tivemos várias discussões. Temos um consultor que está fazendo cálculos de qual seria esse valor [de reequilíbrio], mas temos a pandemia [em curso], temos que esperar terminar”, afirmou.

No setor, as discussões junto à Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp) e ao governo paulista são apontadas como as mais complexas. No fim de janeiro, o secretário Mauro Ricardo Costa, que tem conduzido as negociações, afirmou ao Valor que não enxergava o direito a um reequilíbrio econômico devido à pandemia, embora, em 2020, a própria Artesp e a Procuradoria do Estado tenham reconhecido a questão — para analistas, a posição sinaliza, no mínimo, que as negociações serão duras e longas.

No caso das rodovias federais, a análise da questão ainda não foi concluída, mas está mais avançada. “O cálculo [do reequilíbrio] já foi submetido e estamos à espera da ANTT [Agência Nacional de Transportes Terrestres]. Em todos os modais, haverá reequilíbrio”, afirmou o executivo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 05/03/2021

APROBIO CRITICA PROPOSTA DE REDUÇÃO DA MISTURA DE BIODIESEL NO DIESEL FEITA PELA CNT

Segundo a associação, sugestão prejudicaria o RenovaBio, a cadeia produtiva e o ambiente

Por Fernando Lopes, Valor — São Paulo

A Associação dos Produtores de Biocombustíveis do Brasil (Aprobio) recebeu com “indignação e repúdio” a “nota técnica” divulgada na sexta-feira pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) que veio acompanhada por um pedido de redução do percentual de mistura do biodiesel no diesel fóssil no país. A CNT pediu um corte pela metade na mistura, que neste mês subiu para 13%, sob alegação de que a medida abriria espaço para uma redução do custo do diesel.

Segundo a Aprobio, a CNT “aparenta desconhecer” a Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), que seria afetada pela redução da mistura de biodiesel no diesel. “A proposta da CNT é um atentado contra a segurança jurídica duramente conquistada desde o início do programa”, diz a Aprobio. Segundo a associação, a medida geraria desemprego e elevaria custos na cadeia produtiva de proteínas animais. A redução poderia respingar no ritmo de produção de farelo de soja, por exemplo, já que reduziria as margens de processamento da oleaginosa, principal matéria-prima para a produção de biodiesel no país.

“Os produtores realizaram enormes investimentos para ajudar o Brasil a ter segurança energética, reduzir emissões de gases de efeito estufa no setor de transporte, reduzir custos de produção e promover a eficiência industrial e logística. Todo este esforço traz desenvolvimento ao interior do país, que conta com 51 usinas autorizadas pela ANP que formam o parque industrial instalado”, diz a Aprobio. Conforme a entidade, o corte da mistura também aumentaria a poluição.

Fonte: *Valor Econômico* - SP

Data : 07/03/2021



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

CARGA COM MAIS DE 400 T DE AMIANTO É APREENDIDA NO PORTO DE SANTOS; SUBSTÂNCIA É PROIBIDA NO BRASIL

Substância é considerada uma fibra cancerígena pela Organização Mundial da Saúde (OMS) e proibida no Estado de São Paulo para uso e transporte.

Por *G1 Santos*



[https://s2.glbimg.com/_XPcNWkLkXlpm2ey8ROVCavEkJ0=/0x0:1024x680/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2021/9/2/v6xE3AQKeIPG0FswfHSg/whatsapp-image-2021-03-05-at-18.42.44.jpeg](https://s2.glbimg.com/_XPcNWkLkXlpm2ey8ROVCavEkJ0=/0x0:1024x680/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2021/9/2/v6xE3AQKeIPG0FswfHSg/whatsapp-image-2021-03-05-at-18.42.44.jpeg)

Carga foi apreendida pela Vigilância Sanitária de Santos, após solicitação do Ministério Público do Trabalho — Foto: Divulgação/Ministério Público do Trabalho

A Vigilância Sanitária apreendeu uma carga de 459 toneladas de amianto no Porto de Santos, no litoral paulista, na tarde da última sexta-feira (5). A fibra é considerada cancerígena pela Organização Mundial de Saúde (OMS). De acordo com o Ministério Público do Trabalho (MPT), o transporte e a comercialização da fibra desrespeitam uma lei estadual de proibição das fibras cancerígenas.

Segundo o MPT, a carga foi transportada de Minaçu (GO), local de sua extração, para a área portuária, onde seria exportada para países da Ásia. A Sama Minerações Associadas, do grupo Eternit, empresa responsável pela mina em Goiás, contratou a empresa Rodojúnior Transportes e Logística Ltda. para fazer o transporte do material.

A instituição estava acompanhando o caso após uma denúncia encaminhada pela Associação Brasileira de Expostos ao Amianto (ABREA). Desta forma, foi solicitada fiscalização por parte da Vigilância Sanitária de Santos, a fim de comprovar o descumprimento da Lei Estadual nº 12.684, sancionada em 2007.

Conforme determina a legislação, o uso da fibra mineral, em sentido amplo, no Estado de São Paulo, é proibido. O MPT, que mantém o Programa Nacional de Banimento do Amianto, é o responsável por investigar as relações de trabalho e os riscos à saúde decorrentes da exposição de trabalhadores ao amianto.

O terminal portuário Dalastra, onde a carga foi apreendida, foi alvo de ação civil pública proposta pelo MPT, para que não realizasse qualquer atividade de movimentação de amianto crisotila, bem como adotasse as providências para remover de forma final e definitiva toda a substância recebida da empresa Sama S.A., observando os parâmetros fixados pela legislação ambiental.

Conforme explica o MPT, em novembro de 2017, o Supremo Tribunal Federal (STF) referendou a lei paulista, estendendo a proibição relativa ao uso produtivo e transporte do amianto para todo o território nacional.

Em contato com o G1, a empresa responsável pela carga se posicionou sobre o assunto. Confira na íntegra:

"A Sama informa que a Vigilância Sanitária Municipal de Santos lavrou auto de interdição temporária da carga com minério de amianto crisotila contra o prestador de serviço de transporte.

A Sama segue as diretrizes da Lei do Estado de Goiás, nº 20.514, de 16/07/2019, a qual permite o processamento e extração do minério exclusivamente ao mercado externo, e cuja constitucionalidade não foi obstada pelo Supremo Tribunal Federal na ADI 6200 (relator é o Ministro Alexandre de Moraes).

A companhia ressalta que a fibra crisotila não é mais utilizada em nenhum sistema fabril no Brasil. O produto da Sama é embalado na mineradora de Goiás exclusivamente para clientes no exterior, e o transporte para fins de exportação está de acordo com a lei vigente".

Também em nota, a Santos Port Authority (SPA) esclarece que não procede a informação de que a referida carga foi apreendida no Porto de Santos. "A empresa Dalastra está localizada fora da área do Porto Organizado, portanto, não está sob jurisdição da Autoridade Portuária. A SPA reitera que o Porto de Santos não armazena amianto, tal carga só entra no Porto para embarque no navio acondicionada em contêiner, em conformidade com as legislações estadual e federal".

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

Data : 08/03/2021

CHINA REGISTRA AUMENTO RECORDE NAS EXPORTAÇÕES NO INÍCIO DE 2021

Alta no 1º bimestre deste ano passou de 60%, melhor resultado para o período em 26 anos. Demanda por produtos médicos e voltados ao trabalho remoto puxaram desempenho.

Por G1



[https://s2.glbimg.com/srDWwX3kenoTtrb9BdmOoYbDrl=/0x0:1920x1193/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2021/1/c/JXImGDRlumsbZ8pYUeoQ/chinaexportacao2.jpg](https://s2.glbimg.com/srDWwX3kenoTtrb9BdmOoYbDrl=/0x0:1920x1193/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2021/1/c/JXImGDRlumsbZ8pYUeoQ/chinaexportacao2.jpg)

Foto aérea mostra contêineres em porto de Lianyungang, na China, neste domingo (7) — Foto: STR/AFP

As exportações da China cresceram 60,6% no primeiro bimestre deste ano na comparação com janeiro e fevereiro de 2020, de acordo com dados anunciados neste domingo (7).

Esta é a maior taxa de progressão desde fevereiro de 1995 e é muito superior às previsões dos economistas, que previam um crescimento de 40%.

O resultado é um sinal da recuperação da segunda economia mundial paralisada no ano passado pela pandemia de Covid-19.

No ano passado, em meio à pandemia, o país não revelou os dados de exportação de janeiro, fazendo a divulgação conjunta do bimestre. A publicação mensal foi retomada posteriormente.

O aumento das exportações em 2021 deve-se principalmente à forte demanda por produtos médicos e equipamentos para trabalho remoto, principalmente computadores.

A fraca base de comparação com o mesmo período de 2020 também contribuiu para essa progressão recorde.

Por outro lado, as compras de produtos estrangeiros cresceram 22,2%, número também superior às previsões dos analistas (16%).

Em dezembro, as importações da China aumentaram 6,5% no comparativo anual.

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

Data : 08/03/2021

IMPORTAÇÃO DE SOJA PELA CHINA EM JANEIRO E FEVEREIRO RECUA COM ATRASOS EM CARGAS

Chuvas no Brasil, maior exportador, atrasaram alguns embarques para o país asiático.

Por Reuters

As importações de soja pela China nos primeiros dois meses de 2021 caíram ligeiramente na comparação com o ano anterior, mostraram dados de alfândega no domingo (7), conforme chuvas no Brasil, maior exportador, atrasaram alguns embarques.



O principal mercado mundial para soja importou 13,41 milhões de toneladas de oleaginosas em janeiro e fevereiro, com queda de 0,8% na comparação com os 13,51 milhões do ano anterior, mostraram dados da Administração Geral de Alfândegas.

[https://s2.glbimg.com/sRI9oaEiau686pP1w9cxtPb5YGk=/0x0:2667x2000/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2021/R/E/RTH4DwTmSXJQx2sCMnWg/sqjadrone-021-ogura.jpg](https://s2.glbimg.com/sRI9oaEiau686pP1w9cxtPb5YGk=/0x0:2667x2000/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2021/R/E/RTH4DwTmSXJQx2sCMnWg/sqjadrone-021-ogura.jpg)

Exportação de soja pelo Porto de Paranaguá — Foto: José Fernando Ogura/AEN

A China divulga dados preliminares de janeiro e fevereiro juntos para evitar distorções geradas pelo feriado de Ano Novo Lunar, que dura uma semana, e neste ano foi em meados de fevereiro.

As importações de hoje saltaram para nível recorde no ano passado, com processadores aumentando compras devido às melhores margens e boa demanda do setor de criação de suínos.

Importadores chineses tipicamente se voltam para carga dos EUA no quarto trimestre e primeiros meses do ano, quando os grãos norte-americanos dominam o mercado. Pequim aumentou as compras de produtos agrícolas dos EUA, incluindo soja, para cumprir seu compromisso dentro de um acordo comercial Fase 1 com os EUA atingido em janeiro de 2020.

Processadores começariam a comprar soja do Brasil no início do ano, com a nova safra do país sul-americano entrando no mercado, mas chuvas que atrasaram a colheita no país contribuíram para aumentar as exportações dos EUA.

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

Data : 08/03/2021

CÂMARA DOS DEPUTADOS VOTA ESTA SEMANA A PEC EMERGENCIAL

Proposta facilita a volta do auxílio emergencial
Por Agência Brasil – Brasília

A Câmara dos Deputados marcou para esta semana a votação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 186/2019, a PEC Emergencial. O presidente da Casa, Arthur Lira, anunciou que pautará a PEC para apreciação diretamente no plenário, sem passar por comissões. A expectativa é aprovar a admissibilidade do texto na terça-feira (9) e, no dia seguinte, a votação em plenário em dois turnos.

Na avaliação de Lira, é importante aprovar logo a PEC para possibilitar o pagamento de novas parcelas do auxílio emergencial à população ainda em março.

O relator da proposta na Câmara é o deputado Daniel Freitas (PSL-SC).

O texto cria mecanismos de ajuste fiscal, caso as operações de crédito da União excedam as despesas. Entre as medidas, estão barreiras para que a União, os estados e os municípios criem despesas obrigatórias ou benefícios tributários. A PEC também possibilita o pagamento do auxílio emergencial com créditos extraordinários sem ferir o teto de gastos públicos.

No Senado, o texto sofreu mudanças importantes. O relatório do senador Márcio Bittar (MDB-AC) teve que ceder à resistência de vários colegas e foi retirado o trecho mais polêmico do seu parecer, o fim da vinculação obrigatória de parte do orçamento a investimentos com saúde e educação. Bittar também retirou a redução de salário e jornada de trabalho dos servidores públicos, como expediente de ajuste fiscal e equilíbrio das contas públicas.

Bittar adicionou uma “trava” a mais para evitar um gasto excessivo com o auxílio emergencial. O relator limitou a R\$ 44 bilhões o valor disponível para pagamento do auxílio emergencial. O governo estima retornar com o auxílio emergencial em forma de quatro parcelas de R\$ 250 ainda este mês.

Fonte: Agência Brasil - DF
Data : 08/03/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

COMÉRCIO DE PORTA-CONTÊINERES EM 2020 ATINGE NÍVEL MAIS ALTO EM QUATRO ANOS

Da Redação NAVEGAÇÃO 08 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200228-container-navio.jpg>

Atividade só é superada pela de 2017, quando foram vendidos os navios da Hanjin Shipping

As operações de trading de navios porta-contêineres atingiram os patamares mais elevados dos últimos quatro anos, com preços em alguns segmentos dobrando em relação a 2019. O último trimestre de 2020 marcou o maior volume de vendas trimestrais por TEU desde meados de

2017. Naquele ano, os números comparativos ficaram fora do padrão pela venda em tonelagem da Hanjin Shipping, relata a Alphaliner.

As vendas anuais em 2020 alcançaram 267 navios, que totalizaram 971.055 TEUs, em comparação aos 195 navios com 810 mil TEUs em 2019. A tendência continua em 2021, com 140 mil TEUs vendidos.

Neste início de ano, a mudança significativa é quanto ao tamanho dos navios. As vendas de unidades com menos de 1,5 mil TEUs caíram drasticamente, representando apenas 15% do total.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/03/2021

NORUEGA CONSTRUIRÁ O PRIMEIRO TÚNEL DE NAVIOS DO MUNDO

Da Redação NAVEGAÇÃO 08 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210308-tunel.jpg>

O primeiro túnel de navegação do mundo será construído na Noruega, com financiamento estatal.

A Administração Costeira norueguesa (Kystverket) vai abrir licitação este ano com a construção do Túnel do Navio Star, com 1,7 quilômetro. A obra será feita em uma parte traiçoeira da costa oeste da Noruega, onde vários navios naufragaram ao longo dos anos.

A construção terá início em 2022, com inauguração planejada entre 2025 e 2026.

O túnel permitirá que navios de carga e passageiros transitem diretamente entre o Mar da Noruega ao norte e o Mar do Norte ao sul, permitindo a passagem segura durante todo o ano.

O túnel foi planejado por mais de um século - com ele citado pela primeira vez em um artigo de jornal de 1874.

O túnel de 45 metros de altura e 36 metros de largura passará por baixo de uma montanha de 645 metros e terá capacidade para receber navios com calado de 12 metros.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/03/2021

GRUPO DAMEN CRIA DIVISÃO DE FINANCIAMENTO DE NAVIOS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 08 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/181121-damen-verolme-roterdam.jpg>

O grupo holandês Damen Shipyards revelou planos para lançar uma divisão de serviços financeiros especializados, a partir de 1º de abril. A unidade apoiará os clientes no financiamento de novos navios.

O grupo tradicionalmente já apoia seus clientes na captação de financiamentos para construção. Mas como a demanda por soluções de leasing está aumentando, a

empresa decidiu criar uma entidade separada e trabalhar com investidores externos e bancos para otimizar a oferta em uma escala maior.

De acordo com a Damen, a vantagem para os armadores é que eles podem tratar seu investimento de capital como custo operacional (Opex). A Damen espera anunciar os primeiros projetos da nova divisão em breve.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/03/2021

EMPRESA DE LOGÍSTICA E ARMAZENAGEM VAI OPERAR NO AÇU

Danilo Oliveira *PORTOS E LOGÍSTICA 08 Março 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210308-tmult-divulgacao-porto-acu.jpg>

Divulgação Porto do Açú

Vix Logística e porto localizado em São João da Barra (RJ) assinaram contrato de 10 anos, com opção de expansão. Ocupação inicial será de área com 10 mil m² no complexo portuário e industrial.

O Porto do Açú fechou contrato com a Vix, empresa de logística especializada em soluções customizadas com operações em todo o Brasil e no Mercosul. A empresa do grupo Águia Branca ocupará área de 10 mil metros quadrados, com opção de expansão para mais 10 mil m². O espaço será utilizado para armazenar e operar equipamentos de logística de cargas pesadas, transporte rodoviário de cargas e locação de caminhões e equipamentos pesados. O contrato inicial, de acordo com as partes, tem duração de 10 anos. A implementação começa imediatamente após a assinatura do contrato.

Para o Açú, a parceria aumenta a capacidade instalada de movimentação de cargas no empreendimento portuário, bem como o portfólio de serviços oferecidos no porto. A avaliação é que a chegada da empresa de logística pode, inclusive, ajudar na atração de novos serviços de cabotagem para o complexo portuário e industrial. No ano passado, o complexo iniciou o serviço de cabotagem, na modalidade 'feeder short distance', entre o Porto do Rio e o Porto do Açú. Com a chegada da Vix, aumentam as opções de transporte das cargas recebidas ou que podem ser movimentadas pelo Açú.

A empresa acredita que esse será um diferencial para que outras empresas sejam atraídas para a movimentação de contêineres por transporte oceânico. "O contrato com a Vix, uma das maiores empresas de logística do país, aumenta a capacidade instalada de movimentação de cargas pesadas no Porto do Açú a preços competitivos e amplia o portfólio de serviços oferecidos, reforçando o modelo one-stop-shop do empreendimento portuário", destacou o Porto do Açú.

De acordo com a administração do complexo, esta parceria vislumbra a demanda existente e o aquecimento de todos os serviços de logística já oferecidos pelo portfólio do porto. A Vix ocupará área com possibilidade de expansão, para armazenar e operar equipamentos de logística de cargas, transporte rodoviário, locação de caminhões e equipamentos pesados como empilhadeiras, guindastes, plataformas elevatórias, caminhões Munck, dentre outros equipamentos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/03/2021

CLARKSONS PREVÊ QUE COMÉRCIO MARÍTIMO ULTRAPASSARÁ OS NÍVEIS DE 2019 NESTE ANO

Da Redação *NAVEGAÇÃO 08 Março 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/191205-hapaq-loyd-hamburg-express-navio-porta-containeir.jpg>

A Clarkson Research Services projeta que o comércio marítimo global para o ano de 2021 ultrapassará os níveis de 2019, apesar de ressaltar que há ainda grandes incertezas.

O crescimento está estimado em 4,2%, com a movimentação de 12 bilhões de toneladas, 0,5% acima dos níveis de 2019.



O comércio marítimo global caiu 3,6% em 2020, ao atingir 11,5 bilhões de toneladas. Mas as primeiras semanas de 2021 indicam aumento no transporte marítimo em vários segmentos.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 08/03/2021



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