

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 038/2021
Data: 10/03/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	3
SANTOS EXPORTA 5,3 MILHÕES DE SACAS DE CAFÉ NO PRIMEIRO BIMESTRE DO ANO	3
PROGRAMA BR DO MAR DEVE SER VOTADO PELO SENADO NESTA QUARTA	4
ABOL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS	5
EMPRESA DE LOGÍSTICA E ARMAZENAGEM VAI OPERAR NO AÇU	5
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	6
MULHERES DO SETOR DE PORTOS DEBATEM LOGÍSTICA E COMPETITIVIDADE COM ABTP	6
EM LIVE PARA INVESTIDORES, MINISTRO AFIRMA QUE INFRA WEEK SERÁ UM MARCO NA HISTÓRIA DAS CONCESSÕES DO MÍNFRAS	8
CODESA – PORTO CONTRIBUI PARA RESGATE DA ESTRUTURA ORIGINAL DE ARMAZÉNS	8
MSC MOVEU UM RECORDE DE 1,9 MILHÃO DE CONTÊINERES REFRIGERADOS DURANTE 2020	9
A GAZETA - ES	10
CODESA VAI DEMOLIR GALPÃO QUE FICA ENTRE ARMAZÉNS DO PORTO DE VITÓRIA	10
ISTOÉ - DINHEIRO	12
GOVERNO CONTRATARÁ R\$ 250 BI EM INVESTIMENTOS ATÉ 2022, DIZ INFRAESTRUTURA	12
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	12
GOVERNO ESTIMA QUE FUNDO PODE REDUZIR EM R\$ 0,08 A R\$ 0,20 O PREÇO DO DIESEL	12
PROJETO PARA MERCADO VOLUNTÁRIO DE CARBONO DEVE SER RELATADO POR RODRIGO AGOSTINHO	15
JORNAL O GLOBO – RJ	16
SENADO APROVA PROJETO QUE TORNA PRONAMPE PERMANENTE, MAS COM JUROS MAIORES	16
PEC DO AUXÍLIO: GOVERNO PERMITE PROTEÇÃO A SERVIDOR PARA BRECAR FIM DE AJUSTE NOS ESTADOS	17
MENOS R\$ 6 BILHÕES NO AJUSTE DA PEC EMERGENCIAL	19
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	19
GOVERNO CONTRATARÁ R\$ 250 BI EM INVESTIMENTOS ATÉ 2022, DIZ INFRAESTRUTURA	20
COM ATUAÇÃO DO CENTRÃO E LIRA, GOVERNO FICA COM O COMANDO DAS PRINCIPAIS COMISSÕES NA CÂMARA	20
DÓLAR CAI 2,5% E BOLSA SOBE COM APROVAÇÃO EM 1º TURNO DA PEC DO AUXÍLIO EMERGENCIAL.....	22
'EU NUNCA VI NADA ASSIM': O CAOS CHEGA AO FRETE GLOBAL.....	24
COMANDO MILITAR NA PETROBRÁS NÃO MUDA RELAÇÃO COM A ANP, DIZ DIRETOR-GERAL DA AGÊNCIA	27
VALOR ECONÔMICO (SP)	29
LUCRO DA LOG-IN SOBE 888% NO 4º TRIMESTRE.....	29
PREÇO DA CELULOSE NA CHINA PODE CHEGAR A NÍVEL RECORDE	30
SIEMENS GAMESA CRESCE EM EÓLICA E MIRA NOVAS ÁREAS	31
BR DIZ NÃO VER MUDANÇAS NO ALINHAMENTO DE PREÇOS COM MERCADO INTERNACIONAL	33
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	34
PF PRENDE SETE PESSOAS E APREENDE MAIS DE 1,1 TONELADA DE COCAÍNA NO PORTO DE SANTOS, SP.....	34
PORTAL PORTOS E NAVIOS	35
IMPACTOS DO NOVO PROCESSO DE IMPORTAÇÃO EM TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS SERÁ TEMA DE WEBINAR EM 18 DE MARÇO	35
PORTO DO AÇU OFICIALIZA ADESÃO AO ESI E PASSA A OFERECER DESCONTO TARIFÁRIO POR PERFORMANCE AMBIENTAL ...	36
PL DA CABOTAGEM PODE OFERECER INCREMENTO A ÁREAS OCIOSAS NOS PORTOS	36
INVESTIMENTOS EM CAMPOS MADUROS PASSAM POR GARANTIA DE AJUSTES REGULATÓRIOS	37
FCA MOVIMENTA MAIS DE 39 MILHÕES DE TONELADAS EM 2020	39
AGENTES DO SETOR DEFENDEM MODIFICAÇÕES NO BR DO MAR	40
COMISSÃO DA OAB PEDE RETIRADA DE URGÊNCIA DO PL DA CABOTAGEM	41
SANTOS BRASIL MOVIMENTOU 302.735 CONTÊINERES NO QUARTO TRIMESTRE DE 2020.....	42
PL QUER DESTINAR 25% DE RECURSOS DE OUTORGAS PARA CIDADES PORTUÁRIAS	43
MAERSK PREVÊ UM CRESCIMENTO DO COMÉRCIO MUNDIAL DE 3%; REGULAMENTAÇÃO NO MERCOSUL É DESAFIO	44
COM EMENDAS DOS SENADORES, BR DO MAR PODE RETORNAR À CÂMARA PARA NOVA Apreciação	45
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	45
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	45



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

SANTOS EXPORTA 5,3 MILHÕES DE SACAS DE CAFÉ NO PRIMEIRO BIMESTRE DO ANO

Dados são do relatório mensal do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé)
Da Redação

Mais de 5,3 milhões de sacas de 60 quilos de café foram embarcadas no Porto de Santos no primeiro bimestre do ano. O volume é praticamente o mesmo exportado entre janeiro e fevereiro de 2020 no cais santista. Por outro lado, a participação do complexo nas exportações da commodity caiu de 82,5% para 78%.

Os dados fazem parte do relatório mensal do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), divulgado ontem. A entidade aponta que o Brasil exportou 6,9 milhões de sacas de café no bimestre. Isto representa um crescimento de 6% em relação ao mesmo período do ano passado.

A receita cambial gerada foi de US\$ 889,7 milhões, aumento de 1,3%, e o preço médio foi de US\$ 129,46.

Apenas no mês passado, o País exportou 3,3 milhões de sacas de café.

“As exportações brasileiras de café se mantiveram firmes no mês de fevereiro, registrando o crescimento de 9% em relação ao ano anterior. Analisando-se os números parciais do ano safra 2020/21, observa-se recorde das exportações entre julho de 2020 e fevereiro de 2021 em relação ao mesmo período de anos anteriores, refletindo as ótimas condições da safra passada e o potencial cenário para um novo recorde no encerramento do ciclo”, afirmou o presidente do Cecafé, Nicolas Rueda.

Além do cais santista, outros 14 complexos portuários escoaram o café brasileiro. Os portos do Rio de Janeiro embarcaram mais de 1,1 milhão de sacas do produto, 16,2% do total vendido ao mercado exterior.

O Porto de Vitória (ES) aparece na terceira posição, com 175.716 sacas, 2,6% do total. Já em Paranaguá (PR), foram embarcadas 78.067 sacas, 1,1% do total comercializado no País.

O transporte de café em contêineres registrou alta. No primeiro bimestre, foram 18.800 TEU (unidade equivalente a um cofre de 20 pés). No mesmo período de 2020, foram 18.278 TEU.

Destinos

Em janeiro e fevereiro, os Estados Unidos importaram 1,3 milhão de sacas de café brasileiro, 19,4% do volume exportado no período. A Alemanha, segundo maior consumidor, importou 1,2 milhão, 17,8% dos embarques.

Na sequência, os países que mais importaram a commodity foram a Bélgica, com 561,8 mil sacas (8,2%); Itália, com 514,2 mil (7,5%); Japão, com 350 mil (5,1%); Colômbia, com 240 mil (3,5%); Federação Russa, com 192,2 mil (2,8%); França, com 167,7 mil (2,4); Turquia, com 155,1 mil (2,3%); e Canadá, com 130,6 mil (1,9%).

“Esses resultados demonstram que os diferenciais brasileiros continuam competitivos e que, somados à excelente qualidade e à sustentabilidade aplicada nas lavouras, tornam o café brasileiro mais atrativo e fortemente demandado na bolsa de Nova Iorque”, disse Rueda.

Nos oito primeiros meses do ano-safra, de julho do ano passado até fevereiro, o Brasil exportou 31,6 milhões de sacas de café, o melhor resultado para o período dos últimos cinco anos.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 10/03/2021

PROGRAMA BR DO MAR DEVE SER VOTADO PELO SENADO NESTA QUARTA

Projeto de lei que cria programa de incentivo à cabotagem tem de ser apreciado no Senado nesta semana. Se não, tranca a pauta

Por **Fernanda Balbino - Da Redação**



[https://www.tribuna.com.br/image/content/id/policy:1.147438:1615388892/Navio-Alianca-no-canal-do-Porto-na-altura-do-armazem-8.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=3eda779&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/content/id/policy:1.147438:1615388892/Navio-Alianca-no-canal-do-Porto-na-altura-do-armazem-8.jpg?f=2x1&pf=3eda779&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Governo Federal elaborou o programa BR do Mar para ampliar o mercado de cabotagem no Brasil (Foto: Carlos Nogueira/AT)

O Projeto de Lei nº 4.199/ 2020, que cria o programa BR do Mar, de estímulo à cabotagem (o transporte marítimo de cargas ao longo da costa de um país), deve ser votado nesta quarta-feira (10) pelo Senado, conforme apurou a Reportagem. A proposta recebeu oito emendas de cinco senadores e ainda não foi pautado em sessão plenária.

O texto foi aprovado na Câmara dos Deputados em dezembro e seguiu para o Senado, onde tramita em urgência constitucional e tem de ser votado até o final desta semana. Caso contrário, trancará a pauta do plenário.

Os senadores Alvaro Dias (Podemos-PR), Lucas Barreto (PSD-AP), Jean Paul Prates (PTRN), Plínio Valério (PSDB-AM) e Kátia Abreu (PP-TO) apresentaram emendas, que são propostas de alteração no texto. Porém, nenhum trata da ampliação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto), objeto de um dos artigos do projeto de lei. O Reporto perdeu vigência em 31 de dezembro de 2020 e, segundo o projeto aprovado na Câmara, será prorrogado até o último dia deste ano.

A iniciativa privada pede que a extensão do Reporto seja ampliada por um ano a partir da sanção da lei que dará origem ao programa BR do Mar. O pleito tem como objetivo aumentar o tempo para a realização dos investimentos, mas a questão não foi tema de emendas.

Entre essas emendas, algumas giram em torno das regras de afretamento de embarcações. Uma delas abre a possibilidade de que os navios afretados possam permanecer no País por 36 meses, ainda que a construção do cargueiro que está sendo substituído já tenha sido concluída.

“Reconheço a necessidade de incrementarmos a competição no setor a partir da oferta de mais embarcações na nossa costa. Entretanto, não devemos abrir mão de incentivarmos o desenvolvimento da indústria naval nacional e a geração de emprego e renda para os brasileiros. Assim sendo, proponho que a possibilidade de afretamento por tempo ocorra apenas quando da substituição de embarcação em construção em nosso País”, afirmou o senador Plínio Valério.

A senadora Kátia Abreu defende o fim do limite de viagens para o afretamento a tempo de embarcações. E também aponta a necessidade da retirada de duas restrições do projeto. Uma delas é a correlação de afretamento com a proporção de tonelagem das embarcações próprias, o que, segundo a parlamentar, dá uma vantagem competitiva em relação às empresas de pequeno e médio porte.

Outro ponto abordado é “o efeito concentrador do mercado, por meio da utilização de embarcações estrangeiras afretadas por tempo como instrumento de deslocamento de outras empresas que desejam alugar outras embarcações, por meio da possibilidade de oposição de bloqueios com tais embarcações estrangeiras”, aponta.

Transporte

O senador Jean Paul Prates defende que fique vedada a possibilidade de contratação do transporte terrestre, seja no trajeto até o porto ou do porto até o cliente final, por armadores marítimos, de cabotagem, empresas brasileiras de navegação e outras que pertençam à mesma organização. “A ocorrência de um mesmo grupo econômico em todos os ciclos do transporte abre caminhos para o abuso econômico, o desequilíbrio de mercado e a formação de cartel”, afirmou Prates

Trâmite

Caso essas emendas sejam aprovadas pelo Senado, o texto retornará à Câmara dos Deputados, que terá 10 dias para apreciação. A expectativa do Governo é de que o BR do Mar seja encaminhado para a sanção do presidente da República, Jair Bolsonaro, no mês que vem.

Detalhes do projeto

O projeto de lei criando o programa BR do Mar foi aprovado na Câmara dos Deputados, mas sofreu algumas alterações. Uma delas aumentou de três para quatro anos o tempo de transição para o afretamento de navios estrangeiros. Uma outra mudança direciona 10% dos recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) ao financiamento total de projetos de dragagem de portos, hidrovias e canais de navegação apresentados por arrendatários ou operadores de terminais de uso privado. A proposta determina, ainda, que as empresas operadoras deverão seguir regras internacionais, como as estabelecidas pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) e pela Constituição Federal, que garante direitos dos trabalhadores.

OAB critica urgência

A Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) defende que o Projeto de Lei nº 4.199/2020 não mais tramite em regime de urgência no Congresso Nacional. Em ofício enviado ontem à senadora Kátia Abreu (PP-TO), que apresentou emenda ao texto, o presidente da Comissão de Assuntos Regulatórios do Conselho Federal da OAB, Daniel Maciel, destaca “ser desarrazoado o procedimento sumário (a tramitação do texto em regime de urgência) para o projeto de lei em comento, posto que há elementos que configuram, em tese, inconstitucionalidade na forma, matéria e no procedimento. Ainda, riscos graves à segurança nacional e ao interesse público se não houver uma real avaliação de impacto regulatório e legislativo nesta matéria”.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 10/03/2021



ABOL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS EMPRESA DE LOGÍSTICA E ARMAZENAGEM VAI OPERAR NO AÇU

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 Açu. Com a chegada da Vix, aumentam as opções de transporte das cargas recebidas ou que podem ser movimentadas pelo Açu.

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 Açu a preços competitivos e amplia o portfólio de serviços oferecidos, reforçando o modelo one-stop-shop do empreendimento portuário", destacou o Porto do Açu.

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 : ABOL - Associação Brasileira de Operadores Logísticos

Data : 10/03/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

MULHERES DO SETOR DE PORTOS DEBATEM LOGÍSTICA E COMPETITIVIDADE COM ABTP

Informação: ABTP (10 de março de 2021)



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/img-265x300.png>

Clique aqui para assistir

<https://www.youtube.com/watch?v=ITVi1IMw81w>

No Dia Internacional da Mulher, 8 de março, a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) deu voz ativa a executivas de várias companhias e do governo federal para compartilharem, entre si e com o público em geral, suas experiências pessoais e profissionais nas carreiras portuárias e, também, opinarem sobre a logística e a competitividade dos portos brasileiros. Elas também dedicaram tempo especial para debater o papel da mulher no setor portuário.

Em encontro virtual, as debatedoras se mostraram realizadas pessoal e profissionalmente por terem a oportunidade de seguir carreira nesse setor; defenderam a capacidade das mulheres para as carreiras portuárias e cobraram mais rapidez para aumentar o contingente feminino, ainda muito abaixo do masculino; disseram que a equidade de gênero se comprova como um meio comprovadamente vantajoso para melhorar tanto o ambiente de trabalho quanto para impactar positivamente os resultados das companhias; e abordaram questões relacionadas à competitividade dos portos do Brasil.

O evento foi mais uma edição da série 'Diálogo com as Associadas da ABTP', desta vez com o tema "Logística portuária na visão das mulheres". Também participaram dos debates dirigentes e

conselheiros da ABTP, entre outros convidados. As apresentações e os debates podem ser vistos no canal Youtube da ABTP.

“As mulheres ainda desbravam oportunidades de realização profissional em variados segmentos, inclusive no setor portuário. Esse talento merece ser evidenciado a todo momento, e, para que mais mulheres se sintam interessadas em ingressar nas carreiras portuárias, as eventuais diferenças de gênero precisam ser debeladas e o papel da mulher na área portuária reconhecido por todos os que integram o setor”, diz destaca o diretor-presidente da ABTP.

Foco na competitividade

Questionada sobre qual seria o foco da regulação, a diretora do Departamento de Gestão de Contratos da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Flávia Takafashi afirmou que, considerando-se a livre concorrência no setor portuário, o principal foco da regulação para os portos brasileiros seria a competitividade, de modo a qualificá-la e ampliá-la. “O mercado concorrencial só se aperfeiçoa se tiver competitividade, mas ela não é só numérica”, disse se referindo ao aumento dos terminais privados no país.

“Além de haver mais concorrência entre os terminais portuários, vão ter momentos em que ser competitivo é ter escala, o que vai permitir a competitividade regional ou até mesmo a internacional, e o setor portuário brasileiro é vocacionado para o comércio exterior”, completou.

Sendo assim, complementou, a pressão, inclusive externa, por maior nível de competitividade no Brasil, obriga que “tenhamos mais agilidade, competência, segurança jurídica, atratividade, e promover o arcabouço jurídico-regulatório para alcançar mais competitividade. Senão, vai se gerar prejuízo para o setor portuário e para a infraestrutura como um todo”.

A gerente de Operações Portuárias da Intermarítima, Bárbara Laudano concordou com Takafashi que o setor precisa investir para ser mais competitivo e ter ainda melhores condições de trabalhar com qualidade e segurança nas operações. “Vamos produzir, ser competitivos para termos uma melhor visibilidade no mercado. O diário de bordo do navio conta a história dos nossos portos ao mundo todo. Então, vamos fazer bonito, mostrar que é possível movimentar todos os nossos portos. É a bandeira que eu carrego”, enfatizou. Ela lembrou ainda que o porto deve ter o papel de superar o “desafio de empregar energia para que os clientes se mantenham competitivos” e assim contribuir para movimentar a economia das cidades, dos estados e do país.

Um dos segredos é desenvolver times fortes

Para a superintendente Institucional de Logística da Suzano, Patrícia Lascosque, é possível obter mais eficiência e resultados no setor portuário investindo recursos e atenção para humanizar o ambiente de trabalho e, com essa ‘humanização’, uma característica mais presente nas lideranças femininas, é possível exercer as competências técnicas, o conhecimento, o respeito e, assim, “desenvolver times fortes, que é o segredo de uma operação eficiente. Cuidar da cadeia outbound das fábricas, fazer com que a carga chegue em diferentes modais até os portos de destino, embarcar com eficiência, coordenar a logística, só se consegue quando você forma times fortes”.

Desafio: colocar um terminal em operação em apenas 6 meses

A gerente de Terminais Portuários da Bracell, Patrícia Santos está à frente de um desafio de grandes proporções. Colocar um terminal portuário arrendado para operar a movimentação de celulose de forma competitiva em apenas seis meses, no Porto de Santos, quando o tempo mais adequado seria de 2 anos. Agora, o objetivo, disse, “é começar a movimentar cargas e fazer valer a concessão. Os desafios não são pequenos”. A Bracell, empresa de origem asiática, realiza um dos investimentos mais expressivos em portos no estado de São Paulo dos últimos 20 anos. Patrícia se disse orgulhosa de ter recebido a confiança do board da companhia para lidar com esta questão.

A gerente de Logística do Porto da Hydro Alunorte, Raquel Rodrigues, falou sobre os desafios de logística no Norte do país, entre os quais abastecer com bauxita uma empresa gigante como a Alunorte, dentro de um porto público, o que exige um planejamento robusto junto à refinaria, de modo a garantir os insumos em tempo para a conexão com a movimentação dos navios. Em 2020, o

terminal da Hydro Alunorte movimentou 12 milhões de toneladas ou 80% do movimento total do porto público exigindo operações com 290 navios. O desafio de logística abrange ainda ações de prevenção para evitar ter que trabalhar com estoques muito altos, o que pode gerar prejuízos, explicou.

A superintendente Executiva e Relações Institucionais da ABTP, Cláudia Borges, responsável pela organização da série 'Diálogo com as Associadas da ABTP', relatou a satisfação da ABTP com o resultado da iniciativa neste 8 de março: "foi um presente poder ter conhecido melhor essas executivas portuárias. Fiquei impressionada em ter acesso a todo esse conhecimento que as mulheres apresentaram sobre a logística e outros assuntos relacionados à gestão de portos. Parabéns às empresas que as contrataram e as valorizam. São excelentes profissionais e têm que aparecer mais para o mundo para contar sobre os desafios que enfrentam".

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

Data : 10/03/2021

EM LIVE PARA INVESTIDORES, MINISTRO AFIRMA QUE INFRA WEEK SERÁ UM MARCO NA HISTÓRIA DAS CONCESSÕES DO MINFRA

Informação: Ministério da Infraestrutura (10 de março de 2021)

Tarcísio de Freitas explicou como será a semana de leilões que ocorrerá em SP, entre os dias 7 e 9 de abril

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, participou na tarde desta terça-feira (9) de uma live promovida pela corretora Necton Investimentos. Na pauta, o cenário econômico do Brasil, as prioridades da pasta e os programas que garantirão a recuperação de investimentos e de empregos. Tarcísio também falou sobre a Infra Week, na qual serão realizados 28 leilões na sede da B3, em São Paulo.

A série de leilões de ativos acontecerá entre os dias 7 e 9 de abril. A expectativa é arrecadar R\$ 10 bilhões em investimentos privados com as concessões. Estão na lista 22 aeroportos, a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), na Bahia, e cinco terminais portuários.

Tarcísio declarou estar otimista com o resultado dos leilões e afirmou que há vários investidores interessados nos ativos, inclusive os de médio rendimento, mostrando que os ativos concedidos pelo MInfra são de alto impacto econômico.

"Nossa perspectiva continua muito positiva em relação ao interesse dos empresários na nossa economia. A boa relação entre Câmara e Senado nos traz segurança para colocarmos em votação os projetos necessários para garantir o ambiente jurídico favorável aos negócios e é isso que todo investidor precisa", declarou.

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

Data : 10/03/2021

CODESA – PORTO CONTRIBUI PARA RESGATE DA ESTRUTURA ORIGINAL DE ARMAZÉNS

Em breve, os armazéns 4 e 5 do Cais Comercial de Vitória estarão recompostos às suas condições originais das décadas de 1940/50, com a demolição do galpão entre as duas edificações. Será uma importante contribuição, especialmente para o Centro da cidade e para a história do próprio porto, que no dia 28 deste mês fará 115 anos. Um gradil será instalado no espaço, permitindo que a população volte a ter um novo ângulo para ver o cais. O serviço começou no final do mês passado e sua conclusão está prevista para o segundo semestre deste ano.

O projeto em execução contempla demolição, pavimentação e cercamento da área. O anexo não faz parte do projeto original do Porto de Vitória e ocupa uma área de mais 1.000m², que estará disponível para atividades portuárias. O piso do novo espaço operacional, com capacidade de 3tf/m², será feito em bloco de concreto intervalado, seguindo o atual padrão dos berços. Já o fechamento

para a rua terá gradil idêntico ao já existente no Cais. A obra custará R\$ 540 mil e está sendo realizada com recursos próprios da CODESA.

* O galpão foi construído em 1992, de acordo com a planta presente na galeria de fotos abaixo, conforme o trabalho acadêmico “Porto de Vitória: Armazéns do Século XX Patrimônio Industrial e Memória do Trabalho”, de Lívia Santos de Moraes – Ufes / 2014.

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

Data : 10/03/2021

MSC MOVEU UM RECORDE DE 1,9 MILHÃO DE CONTÊINERES REFRIGERADOS DURANTE 2020

Informação: Mundo Marítimo (10 de março de 2021)



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/msc-300x225.jpg>

Eles destacaram que a demanda por frutas frescas ricas em vitamina C impulsionou o setor como resultado da Covid-19

A MSC considerou 2020 mais um ano de sucesso para seus serviços de refrigeração, destacando a luta contra a pandemia Covid-19 para continuar entregando alimentos e medicamentos essenciais. “Sendo um líder mundial em soluções de transporte refrigerado, operamos uma das maiores e mais avançadas frotas de contêineres reefer do mundo: em 2020, a MSC despachou um recorde de 1,9 milhão de contêineres refrigerados”, destacaram eles

da companhia marítima.

Da MSC eles detalham que os contêineres refrigerados têm potência contínua e temperatura controlada que lhes permite manter produtos perecíveis e cargas sensíveis à temperatura frescas durante toda a viagem, desde o caminhão, o trem, a barça, o navio e todas as etapas. “Eles são a forma de manter os alimentos seguros e organizados.

Eles acrescentaram que a demanda mundial por frutas frescas cresceu até 40% na última década. Isso foi ainda mais intensificado em 2020 pelo aumento da demanda por alimentos que aumentam a imunidade das pessoas e são ricos em vitamina C, como frutas frescas, como parte de uma tendência crescente em saúde pessoal e nutrição, em meio à pandemia de Covid-19.

Eles detalharam que para atender à crescente demanda por seu serviço de carga refrigerada em destinos existentes e novos em todo o mundo, eles têm expandido sua frota refrigerada para cargas sensíveis à temperatura, “em particular adicionando 15.000 unidades Star Cool em 2020”.

Outros desenvolvimentos destacaram seus navios porta-contêineres da classe “Gülsün”. “Graças ao seu design aprimorado e tamanho maior, esses navios oceânicos gigantes podem transportar mais de 2.000 contêineres refrigerados a mais do que a geração anterior. O aumento da capacidade ajudou a atender aos altos volumes de comércio entre a Europa e a Ásia, promovendo o comércio de alimentos, bebidas, produtos farmacêuticos e outros produtos refrigerados e congelados”, explicaram da empresa de navegação.

Giuseppe Prudente, Diretor Global de Logística da MSC destacou que “contêineres reefer e soluções de temperatura controlada ganharam popularidade ao longo de 2020. Na MSC, nossos clientes continuam a ser nossa prioridade e estamos satisfeitos por ter conseguido manter suas operações reefer. Em operação em meio à pandemia. O aumento da demanda também abriu novas possibilidades de mercado, que pudemos apoiar graças ao nosso investimento contínuo nas melhores tecnologias para soluções de transporte refrigerado. “

Clementinas chilenas e abacates colombianos

Entre os produtos perecíveis transportados com sucesso em 2020, a MSC destacou o primeiro embarque de clementinas chilenas para Hong Kong, conectando a Ásia e a América Latina por meio de seu serviço 'INCA'. Logo depois, entregou com sucesso a primeira remessa de abacates da história da Colômbia para a China, uma viagem que só foi possível graças à sua avançada tecnologia reefer.

A este respeito, a armadora destacou o investimento contínuo nas melhores tecnologias para os seus contentores frigoríficos de forma a garantir que os produtos perecíveis mantêm a sua qualidade até ao destino final. "Usamos a tecnologia de Atmosfera Controlada (AC) e Tratamento a Frio (TC) para transportar uma grande variedade de frutas e vegetais ao redor do mundo em um estado ideal em todos os momentos", indicaram a empresa de transporte.

Por outro lado, eles destacaram que os contêineres refrigerados da MSC possuem tecnologia de Atmosfera Controlada (AC) integrada, como XtendFRESH e Star Cool. Além de fortes parcerias com outros fornecedores, como Liventus, Maxtend e Purfresh. "Esses sistemas prolongam a vida útil dos produtos perecíveis, regulando os níveis de oxigênio e dióxido de carbono, o que retarda o amadurecimento e mantém a fruta fresca por mais tempo", destacaram.

Eles também mencionaram que o tratamento pelo frio (CT) é uma forma de matar as moscas da fruta e outros insetos sem o uso de produtos químicos. "O processo reduz a temperatura da polpa da fruta e a mantém por um determinado período, com ajustes variáveis, dependendo do país de origem, do tipo de produto e do país de destino", observaram.

A MSC projeta que o mercado de serviços refrigerados crescerá nos próximos anos e, com uma frota de 560 embarcações, se considera bem posicionada para atender a essa demanda como líder consagrada no transporte de cargas refrigeradas em diversas regiões. "Como parte de nosso atendimento ao cliente incomparável, temos mais de 1.000 especialistas em transporte refrigerado disponíveis para aconselhar os clientes sobre suas necessidades de transporte", concluíram.

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

Data : 10/03/2021



A GAZETA - ES

CODESA VAI DEMOLIR GALPÃO QUE FICA ENTRE ARMAZÉNS DO PORTO DE VITÓRIA

Redação de A Gazeta online@redgazeta.com.br



<https://midias.agazeta.com.br/2021/03/10/armazens-da-codesa-no-cais-comercial-do-porto-de-vitoria-435395-article.jpg>

*Armazéns da Codesa no Cais Comercial do Porto de Vitória.
Crédito: Codesa/Divulgação*

Segundo a autoridade portuária, a obra vai resgatar a estrutura original do porto. Espaço será usado para atividades portuárias e abrirá novo ponto de observação do cais

A Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) iniciou os trabalhos para resgatar a estrutura original dos armazéns 4 e 5 do Cais Comercial do Porto de Vitória. As edificações foram construídas entre as décadas de 1940 e 1950 mas, em 1992, foi erguido um galpão entre os dois armazéns que agora será demolido.

O anexo não faz parte do projeto original do porto e ocupa uma área de mais 1.000m², que estará disponível para atividades portuárias. O projeto em execução contempla demolição, pavimentação e cercamento da área.

Segundo a Codesa, a obra custará R\$ 540 mil e, além de criar um novo espaço operacional no porto, dará uma contribuição histórica para a cidade, com a restauração da estrutura original do porto, que neste mês completa 115 anos. No local será instalado um gradil, permitindo que a população tenha um novo ângulo para ver o cais.

O serviço começou no final do mês passado e a conclusão está prevista para o segundo semestre deste ano. O piso do novo espaço operacional, com capacidade de 3tf/m² (toneladas força por metro quadrado), será feito em bloco de concreto intervalado, seguindo o atual padrão dos berços. Já o fechamento para a rua terá gradil idêntico ao já existente no Cais.

PRIVATIZAÇÃO PREVÊ REFORMA DE ARMAZÉNS

O processo de desestatização da Codesa, que prevê a venda do controle da empresa e a concessão dos serviços portuários, inclui a obrigação da nova empresa fazer investimentos para reformar os históricos armazéns do Porto de Vitória. O leilão está marcado para o fim deste ano.

A Codesa possui cinco armazéns e dois anexos, localizados na Avenida Getúlio Vargas, no Centro de Vitória. Ao todo, eles ocupam uma área de 8,8 mil metros quadrados. Recentemente, a Prefeitura de Vitória manifestou interesse em assumir a gestão de um dos espaços para fazer um polo gastronômico e cultural, como noticiou o colunista Leonel Ximenes.

A Gazeta também já mostrou que os documentos que embasam a proposta de concessão elaborada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), preveem um investimento de R\$ 3,34 milhões na reforma dos galpões e implantação da calçada cidadã. As obras seriam entregues já no primeiro ano de concessão, ou seja, em 2022

De acordo com o estudo, serão necessários investimentos obrigatórios na manutenção e reparo estrutural dos armazéns. Entre as melhorias estão a manutenção das calhas, instalações hidráulicas, recomposição da estrutura de concreto, recuperação do reboco e pintura.

O projeto ressalta ainda a urgência de intervenções nos locais onde é possível observar a queda de placas de concreto, o que pode colocar em risco os pedestres. O relatório destaca que os armazéns já possuem uma vida longa, mas não se encontram no fim de sua vida útil, sendo necessária uma reforma geral.

ALUGUEL

Os galpões da Codesa foram construídos na época do boom do café no Espírito Santo. Atualmente eles estão inutilizados porque os grãos de café são exportados em sacas dentro de contêineres.

O projeto prevê que a nova operadora do porto terá ampla liberdade para destinar as áreas dos armazéns da forma que preferir, podendo sugerir alterações no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Vitória que permitam o desenvolvimento de projetos que gerem receitas alternativas.

São citados exemplos como o polo turístico Estação Docas, no Porto de Belém do Pará, que é arrendado. O estudo mostra ainda que esse tipo de área tem permissão para uso em diversas atividades, como de caráter cultural, social, recreativo, comercial e até industrial, e que elas podem ser exploradas por autorização e cessão de uso onerosa (aluguel ou arrendamento). Veja também Donos de terminais no Porto de Vitória não poderão comprar a Codesa.

Segundo estudo de mercado realizado da Antaq, o preço médio do aluguel, após pesquisas com imobiliárias locais, ficaria na faixa de R\$ 25 por m². O edital prevê ainda uma receita de R\$ 582 mil em aluguéis, em 2022.

Fonte: A Gazeta - ES

Data: 10/03/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

GOVERNO CONTRATARÁ R\$ 250 BI EM INVESTIMENTOS ATÉ 2022, DIZ INFRAESTRUTURA

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, afirmou que, com o programa de concessões, deve haver contratação de R\$ 250 bilhões em investimentos até o fim de 2022. Segundo ele, R\$ 60 bilhões já foram contratados e mais R\$ 130 bilhões devem vir até o fim deste ano. Conforme Tarcísio, o valor esperado até o fim do ano que vem é mais de 40 vezes maior do que o orçamento de obras da pasta.

“Isso mostra um esforço de solvência, de responsabilidade fiscal. A gente tem percebido o mercado ouriçado. Temos inflação civilizada, taxa de juros real negativa, commodities subindo, reservas internacionais. Não tem balanços extremamente alavancados em empresas importantes, sistema financeiro sólido. Não vemos chance de riscos sistêmicos a não ser do fiscal. E estamos na iminência de aprovar a PEC emergencial que tem gatilhos fiscais. Temos de seguir no caminho que permitiu o cenário interessante de juros e inflação”, comentou o ministro, em participação em live da Necton Investimentos.

Tarcísio ainda disse que o governo federal teve boa conversa com a Pfizer e que deve conseguir antecipar a entrega de doses de vacina contra a covid-19. Ele ainda destacou que o governo garantiu a produção própria de imunizantes, pela Fiocruz e o Butantan.

Na live, o ministro falou sobre a expectativa sobre a “Infra Week”, semana em abril que deve haver vários leilões, como de 22 aeroportos no dia 7 e a Ferrovia de Integração Oeste-Leste no dia 8. “Estamos procurando seguir o que estabelecemos no 1º dia de governo”, disse sobre a iniciativa de “massiva” transferência de ativos para a iniciativa privada.

Tarcísio também afirmou que há muita expectativa para o leilão da Cedae, empresa de saneamento do Rio de Janeiro, indicando que é um esforço conjunto do governo estadual com o governo federal e o BNDES.

Segundo ele, o ministério também está trabalhando na primeira privatização de um porto, com a Companhia das Docas do Espírito Santo (Codesa), que acabou de sair de consulta pública, e será uma forma de preparação para a desestatização do Porto de Santos, para qual, afirmou ele, o mercado já começa a se movimentar. “Temos excelentes ativos e estruturação de projetos elogiada no mundo. Temos mecanismos para amortecer variação do câmbio. Estamos usando outorgas variáveis para amortecer variação do câmbio.”

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 10/03/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

GOVERNO ESTIMA QUE FUNDO PODE REDUZIR EM R\$ 0,08 A R\$ 0,20 O PREÇO DO DIESEL

Por epbr - 10 de março de 2021 - Em Comece seu Dia



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

em jogo

Uma auditoria do Tribunal de Contas da União (TCU) concluiu que governo federal, estados e municípios estão perdendo receitas por causa das alíquotas de participações especiais em nos maiores campos de petróleo e gás.

— As informações foram publicadas pelo O Globo. Segundo a publicação, os técnicos do TCU identificaram que empresas não elevam a produção para pagar menos.

— As participações especiais são um tipo de cobrança em campos de óleo e gás com alta produção no regime de concessão. Nesse caso, a alíquota é maior em campos que produzem mais, podendo chegar a 40%. Geraram arrecadação de R\$ 17,9 bilhões em 2020.

— “Essa situação de progressão de alíquotas destoante da realidade dos campos gigantes faz com que o país deixe de arrecadar parcela relevante da renda extraordinária gerada por esses campos”, diz a análise do TCU.

— Os técnicos ainda criticam a fiscalização da dedução de custos para a cobrança. O governo deduz uma série de custos das petroleiras antes de cobrar a participação. O TCU constatou que o atual mecanismo de apuração de gastos dedutíveis “mostra-se bastante complexo” e que a ANP não possui – “e nem é provável que venha a possuir” – capacidade de fiscalização.

— A auditoria será analisada pelos ministros do TCU, que podem determinar ou sugerir mudanças ao governo. O Globo

Petróleo cede após superar US\$ 70. Os preços do petróleo terminaram a segunda (8) em queda, devolvendo ganhos após o Brent superar a marca de US\$ 70 por barril pela primeira vez desde o início da pandemia de covid-19.

— O Brent atingiu máxima de US\$ 71,38, mas fechou em queda de US\$ 1,12 (-1,6%), a US\$ 68,24 o barril. Já o WTI cedeu US\$ 1,04 (-1,6%), fechando a sessão a US\$ 65,05 o barril após tocar a marca de US\$ 67,98 – o mais alto patamar desde outubro de 2018.

— Forças iemenitas Houthi atacaram instalações da Saudi Aramco no domingo (7), mas o governo saudita que não houve mortes ou danos relevantes. A tensão, combinada com a decisão do OPEP+ na semana passada para manter a oferta sob controle e dados positivos da economia dos EUA sustentaram a alta dos últimos dias.

Novo reajuste. A partir desta terça (9), os preços da gasolina e do diesel nas refinarias da Petrobras estão maiores. A gasolina foi reajustada em 8,8%, com o preço médio chegando a R\$ 2,84 por litro, acréscimo de R\$ 0,23 sobre o valor anterior. Já o diesel subiu 5,5%, passando a custar, em média, R\$ 2,86 o litro, acréscimo de R\$ 0,15 sobre o preço anterior.

— Este é o segundo reajuste anunciado pela companhia desde que o presidente Jair Bolsonaro (sem partido) decidiu trocar o comando da Petrobras. O atual presidente da companhia, Roberto Castello Branco, tem mandato até 20 de março. Há uma semana, em 2 de março, a Petrobras elevou os preços médios do diesel e da gasolina em 5%.

— “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: distribuidores, importadores e outros refinadores, além da Petrobras”, disse a empresa, em nota. epbr



— É a sexta alta do ano nos preços da gasolina, e a quinta no valor do litro do diesel. Em dezembro, o litro da gasolina custava em média R\$ 1,84. Já o do diesel saía a R\$ 2,02. Desde o início do ano, a gasolina acumula alta de 54% nas refinarias, enquanto o diesel subiu 41,6%. G1

CA da Petrobras. Em comunicado, a Petrobras informou que recebeu carta do Fundo de Investimento em Ações Dinâmica Energia e Banclass Fundo de Investimento em Ações, administrados pelo Banco Clássico S.A., indicando Leonardo Pietro Antonelli para eleição ao Conselho de Administração da companhia, caso adotado o procedimento de voto múltiplo, na Assembleia Geral Extraordinária (AGE), ainda sem data marcada.

— Antonelli já integra o CA da companhia, tendo sido eleito em 22 de julho de 2020 como representante dos acionistas minoritários.

— O Banco Clássico S.A. detém participação acionária suficiente para a inclusão de candidatos no Boletim de Voto à Distância, nos termos da Instrução CVM 481/2009, segundo o informe.

BR do Mar O Senado avalia votar nesta semana o 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. O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), deve prever a matéria na pauta de amanhã, o que não garante que a proposta será mesmo apreciada.

— Um dos motivos para a divergência é que a oposição defende que a matéria faça sua tramitação “natural”, ou seja, passando pelo crivo das comissões permanentes. A intenção do governo, entretanto, é levar a proposta diretamente para o plenário da Casa e, segundo líderes, já há um acordo com a maioria das bancadas neste sentido.

— 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. Valor

Consumo elétrico sobe O consumo de energia elétrica avançou 1,8% em fevereiro na comparação anual, impulsionado por maior demanda no mercado livre de energia, segundo dados da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE) divulgados nessa segunda-feira (8/3).

— No ambiente livre, por outro lado, o consumo saltou 9,4% no mês passado, com uma maior migração de consumidores para esse nicho, segundo a CCEE.

— Já no ambiente regulado, houve queda de 1,6% ante fevereiro de 2020. UOL, com Reuters

Solar nos leilões de energia Projetos da fonte solar fotovoltaica correspondem a 62,5% de toda a potência cadastrada para concorrer nos leilões A-3 e A-4 da Aneel, segundo cálculos da Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar).

— Foram cadastrados 1.841 projetos, totalizando 66,8 GW de potência. Desse total, 1.050 projetos são de energia solar, somando 41,8 GW.

— A maior parte dos projetos fotovoltaicos cadastrados está no Nordeste, com destaque para a Bahia, que tem 597 projetos, num total de 20,7 GW registrados para os leilões.

— Os leilões A-3 e A-4 vão incluir projetos solares fotovoltaicos, eólicos, hidrelétricos e termelétricos a biomassa, com previsão de entrada em operação em três anos e quatro anos, respectivamente. Os certames estão previstos para ocorrer no dia 25 de junho. Valor

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 10/03/2021

PROJETO PARA MERCADO VOLUNTÁRIO DE CARBONO DEVE SER RELATADO POR RODRIGO AGOSTINHO

Por Felipe Maciele Gustavo Gaudar - de 10 de março de 2021 - Em Clima, Estratégia ESG

O deputado Marcelo Ramos (PL/AM) está trabalhando para que Rodrigo Agostinho (PSB/SP) seja o relator do PL 528/2021, que regulamenta o mercado voluntário de carbono no país.

Ramos afirma que o projeto servirá para abrir o debate sobre a regulamentação do mercado de carbono no país e estará aberto para receber mudanças. O PL foi protocolado em fevereiro.

O parlamentar aposta que, ao pautar soluções para geração de riquezas com o conceito da floresta em pé, será possível esvaziar o discurso que opõe desenvolvimento econômico e na Amazônia e preservação.

O PL 528/2021 tem alguns objetivos básicos:

- Conceituar e definir a natureza jurídica de créditos de carbono;
- Criar um sistema de inventário e contabilidade das emissões e transações com créditos de carbono no Brasil;
- Regulamentar um mercado doméstico;
- Fomentar a redução das emissões de carbono;
- Incentivar atividades de baixa emissão e a geração de riqueza e combater a pobreza a partir de ativos ambientais.

Rodrigo Agostinho entende que o projeto deve ser priorizado pelo Congresso Nacional, sobretudo para anteceder a COP 26, conferência internacional em que se pretende concluir a negociação do mercado de carbono a ser estabelecido a partir do Acordo de Paris.

“Esse projeto de lei vem em boa hora por conta de a gente poder garantir para o mercado internacional uma segurança de que as coisas são para valer e as coisas estão para funcionar”, comentou.

Agostinho foi presidente da Comissão de Meio Ambiente da Câmara e comanda a Frente Parlamentar Ambientalista, que realizou semana passada um debate com especialistas em clima e políticas públicas para colher sugestões para o texto.

Ele defende começar a regulamentação pelo mercado voluntário para evitar uma rejeição ao tema ao ponto de paralisar o andamento do projeto de lei.

As iniciativas em curso no Congresso Nacional e no governo federal, em boa parte, se sobrepõem, inclusive pela falta de coordenação entre iniciativas setoriais voltas para combustíveis (Renovabio), energia (MP 998) e florestas (Floresta+ Carbono), por exemplo.

O PL de Marcelo Ramos cria o Instituto Nacional de Registro de Dados Climáticos (INRDC), subordinado ao Ministério da Economia.

Recentemente, foi publicado o relatório da PMR Brasil, braço doméstico da Partnership for Market Readiness, encomendado ao Banco Mundial e capitaneado internamente pelo Ministério da Economia.

Próximo passo é traçar a estratégia de implementação, que pode demorar mais alguns anos. A PMR precisa caminhar para a Partnership for Market Implementation.

O ministro Paulo Guedes, por sua vez, já defendeu publicamente que o Brasil precisa “taxar o carbono” – alternativa defendida pelo Fundo Monetário Internacional (FMI) e que, se depender de ambientalistas, será pauta na reforma tributária. É também uma saída que vai influenciar qualquer iniciativa para precificação e formação de mercados de carbono.

Fonte : Agência EPBR de Notícias
Data : 10/03/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

SENADO APROVA PROJETO QUE TORNA PRONAMPE PERMANENTE, MAS COM JUROS MAIORES

Proposta também aumenta o período de carência em seis meses para os empresários que tomaram crédito em 2020

Por **Gabriel Shinohara e Paulo Cappelli**

BRASÍLIA — O Senado aprovou nesta quarta-feira um projeto que torna o Pronampe uma política de crédito permanente e estabelece as condições dos financiamentos do programa. Foram 73 votos a favor e nenhum contrário. A matéria agora segue para a Câmara dos Deputados.

A proposta busca viabilizar que as micro e pequenas empresas continuem recebendo crédito com juros mais baixos do que os encontrados no mercado por meio de operações garantidas pelo governo. Para isso, altera as condições do programa, que foi muito procurado em 2020 e concedeu mais de R\$ 37,5 bilhões para as empresas de pequeno porte.



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24918878-e51-20e/FT1086A/x91400230_Sao-Paulo-SP-30012021Comercio-Fechado-SPComercio-Fechado-na-Regiao-da-25-de-Marco-reg.jpg.pagespeed.ic.5YsZnAyiFh.jpg

Pronampe foi responsável pela concessão de R\$ 37,5 bilhões para micro e pequenas empresas em 2020 Foto: Photo Premium / Agência O Globo

De autoria do senador Jorginho Mello (PL-SC), o mesmo que criou o Pronampe originalmente, o texto autoriza o aumento dos juros cobrados no programa.

No ano passado, as taxas eram de 1,25% acrescidos da Selic (atualmente em 2%). Já o texto aprovado nesta quarta estabelece um limite máximo de 6% mais a Selic para novos empréstimos. A taxa em si será definida pela Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia (Sepec/ME).

A proposta também estabelece que os recursos usados como garantia pelo governo, que são oriundos do Fundo Garantidor de Operações (FGO), poderão vir do próprio Orçamento, de doações privadas e de recursos originados de créditos de organismos internacionais até o final deste ano.

Apesar de não ter nenhum recurso concreto já direcionado, a Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado aprovou na semana passada uma emenda ao Orçamento que disponibiliza R\$ 4,8 bilhões para o Pronampe. Para ser usada, a verba ainda precisa ser aprovada junto com a Lei Orçamentária Anual (LOA) pelo Congresso.

Outra alteração veio no relatório da senadora Kátia Abreu (PP-TO), que propôs que a garantia dada pelo governo para esses empréstimos será de até 100% do valor de cada operação e no máximo 85% da carteira de crédito.



Anteriormente, a garantia era de 85%, sem a possibilidade, aberta pelo relatório, de ficar em um patamar menor.

Essas mudanças foram feitas para estimular a alavancagem dos recursos pelos bancos, ou seja, para que essas instituições concedam empréstimos além do valor garantido pelo governo.

No Pronampe que vigorou no ano passado, elas se limitaram a emprestar apenas um pouco acima da garantia, assumindo quase nenhum risco de inadimplência.

— Daqui em diante nós podemos, e vai ser permitido reduzir a garantia de 85%, para sobrar mais condições de alavancagem, de utilizar o mesmo dinheiro e multiplicar de 1 para 5, 1 para 10, 1 para 12 — disse a relatora.

O prazo de pagamento e a carência do programa serão definidos todos os anos pela Sepec.

Aumento da carência

A relatora também incluiu no projeto um trecho que aumenta o prazo de carência, em mais seis meses, para os financiamentos do Pronampe que foram concedidos em 2020. O período adicional passa a valer a partir da sanção do projeto.

Se fosse sancionada nesta semana, o prazo que originalmente era de oito meses, chegaria a até 17 meses. Isso porque o governo já possibilitou a extensão em até três meses na última segunda-feira.

Apesar desse aumento concedido pelo governo, a senadora Kátia Abreu entendeu que as micro e pequenas empresas necessitavam de um prazo maior para o início dos pagamentos.

— Tenho certeza absoluta que o ministro Paulo Guedes vai consentir e sancionar esse prazo e, caso não possa, nós poderemos atuar na derrubada do veto, mas acho que não será necessário — afirmou a senadora.

Um aumento do prazo de carência tende a comprimir as parcelas, já que o prazo de pagamento é de 36 meses. Nessa situação, as parcelas, em menor número, ficariam maiores.

O líder do governo na Casa, senador Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE), votou a favor do projeto, mas ressaltou que o governo é contrário ao aumento na carência e que vai trabalhar para alterar o texto na Câmara.

— Na interpretação da equipe econômica, isso pode elevar a insegurança jurídica, o ambiente econômico, isso afeta diretamente dispositivos contratuais, isso pode haver inclusive distorções no mercado, com redução da competitividade e também estabilidade nos negócios — disse o senador.

Na avaliação de Ana Carolina Monteiro, head de reestruturação e insolvência do Kincaid Mendes Vianna Advogados, esse acréscimo no prazo não traz insegurança jurídica para os contratos do Pronampe.

— Essa extensão do pagamento é comum em renegociações de contratos bancários, mas sem dúvida o empresário precisa ter caixa para cumprir o termo final. É uma programação necessária que o empresário tomador deve ter — explicou a advogada.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 10/03/2021

PEC DO AUXÍLIO: GOVERNO PERMITE PROTEÇÃO A SERVIDOR PARA BRECAR FIM DE AJUSTE NOS ESTADOS

Em momento de tensão, base resolve fazer concessão para não ter derrota maior

Por Bruno Góes, Manoel Ventura e Geralda Doca



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24918197-068-1d7/FT1086A/ximg20210310125541943.jpg.pag.espeed.ic.k0_-L4dVIU.jpg

Votação da proposta que prorroga o auxílio emergencial, no plenário da Câmara Foto: Pablo Valadares / Agência Câmara

evitar que os deputados retirassem todas as contrapartidas fiscais do texto.

Em momentos de tensão e confusão da base do governo na Câmara, a proposta quase foi desfigurada e o governo precisou fechar um acordo para manter a "espinha dorsal" do projeto.

Em troca, alteração proposta pelo PT, cujo objetivo era retirar a contenção de gastos imposta a estados e municípios, foi derrotada. Para sacramentar o acordo ainda será necessário votar a proposta no segundo turno de votações da PEC.

Apesar do acordo ter sido anunciado pelo líder do governo, deputado Ricardo Barros (PP-PR), a equipe econômica foi contra flexibilizar ainda mais a PEC — que já fora desidratada no Senado e em votação na Câmara.

O argumento usado por técnicos do time do ministro da Economia, Paulo Guedes, é que promoções e progressões automáticas têm impacto forte nas contas e não pode ser controladas por governadores e prefeitos. Enquanto aumentos de salários só são dados caso o gestor autorize.

A PEC ficou com o impacto fiscal ainda mais restrito. Barros disse que o impacto do acordo será de reduzir a economia da proposta em R\$ 1,5 bilhão, sem especificar em qual período.

— Isso tem impacto de R\$ 1,5 bilhão. Mas dentro do conjunto da PEC, com gatilhos e contrapartidas, é aceitável esse acordo — disse o líder.

O texto aprovado pelo Senado e mantido pela Câmara barra a elevação de gastos quando as despesas de estados e municípios ultrapassarem 95% das receitas. Nesses casos, ficam proibidos reajustes e aumentos de salários, criação de cargo, contratação de pessoal, realização de concurso público, criação ou majoração de auxílios, e criação e aumento de despesa obrigatória.

Por outro lado, progressões e promoções automáticas ficam mantidas. A pressão pela retirada dessa proibição foi favorecida por ação do próprio presidente Jair Bolsonaro, que defendeu publicamente a blindagem de militares e forças de segurança dos estados.

A possibilidade de alteração mais drástica causou apreensão. Enquanto o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), falava ao telefone para medir o termômetro da votação, o líder do governo costurava um acordo com a bancada da bala. Lira seguiu a votação por mais de uma hora para garantir o acordo.

Após sinalização de que categorias seriam contempladas em votação de segundo turno, deputados orientaram a mudança de voto para derrotar o pleito do PT.

A insatisfação com esse trecho da PEC foi amplificada pela bancada da bala, que temia proibir progressão de policiais e bombeiros.

Pelo WhatsApp, Capitão Augusto (PP-SP) disparou mensagens em que dizia que a "Frente Parlamentar de Segurança pede que mudem de voto". Antes do acordo, a oposição insistia que Lira

encerrasse a votação e abrisse o painel. Lira, então, chegou a dizer ironicamente que o painel estava "quebrado".

Se o destaque fosse aprovado, seriam eliminados todos os gatilhos que davam condições à contenção de gastos em estados e municípios. O placar foi apertado: 319 votos sim à manutenção ao texto original, só 11 a mais do que o necessário.

— O acordo envolve atendimento de demanda de todos os servidores públicos. Serão suprimidos artigos permitindo promoção e progressão para todos os servidores da Federação — disse Ricardo Barros.

Se a retirada do trecho for confirmada, as categorias de segurança serão beneficiados. Antes da votação da alteração proposta pelo PT, o líder do PSL na Câmara, Vitor Hugo (PSL-GO), tentou pedir aos colegas da bancada da bala que votassem contra o destaque. Ele também costurou o acordo.

— Eu peço, por favor, que votem sim pela manutenção do texto. Esse é o coração da PEC — apelou Vitor Hugo.

Apesar de beneficiados pelo acordo, policiais disseram que não concordam. Em nota, a União dos Policiais do Brasil disse que não foi consultada sobre o acerto e diz que ele não contempla nem faz justiça aos policiais e profissionais da segurança pública.

"A União dos Policiais do Brasil reitera seu total apoio à PEC Emergencial, mas refuta veementemente o fechamento de qualquer acordo com o governo federal e repudia mais uma tentativa dos representantes governamentais em falsear o debate e criar um enredo que leva os parlamentares a erro", diz o texto, que fedende a aprovação do texto do PT.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 10/03/2021

MENOS R\$ 6 BILHÕES NO AJUSTE DA PEC EMERGENCIAL

Por Alvaro Gribel

O acordo firmado pela base do governo com a oposição para retirar da PEC Emergencial a proibição de progressão de carreiras deve ter um impacto fiscal de R\$ 6 bilhões ao ano, pelas contas do economista Pedro Schneider, do Itaú Unibanco. São R\$ 2 bilhões para o governo federal e R\$ 4 bilhões para estados e municípios.

- Assumindo que as progressões ocorram conforme o histórico e que não haja um aumento das promoções por conta da proibição salarial, o impacto seria de R\$ 2 bi ao ano para o governo federal e R\$ 4 bi ao ano para os Estados e Municípios (se todos aplicassem os gatilhos) - disse Schneider.

Os gatilhos da PEC Emergencial não promovem um corte efetivo de despesas. Eles congelam gastos, para que eles caiam em termos reais, ou cresçam menos do que a média dos últimos anos. Esses R\$ 6 bilhões precisam ser analisados dessa forma.

A Câmara ainda vota a aprovação da PEC em segundo turno e deve analisar nesta quarta-feira a emenda supressiva que permitirá a progressão de carreiras. Com isso, o texto não precisará voltar ao Senado.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 10/03/2021

GOVERNO CONTRATARÁ R\$ 250 BI EM INVESTIMENTOS ATÉ 2022, DIZ INFRAESTRUTURA

Por *Thaís Barcellos e Francisco Carlos de Assis - São Paulo*



https://conteudo.imguol.com.br/c/noticias/2a/2020/12/04/ministro-da-infraestrutura-tarcisio-gomes-de-freitas-ao-lado-do-presidente-jair-bolsonaro-sem-partido-1607112889852_v2_900x506.jpg

Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, ao lado do presidente Jair Bolsonaro (sem partido) - Imagem: Alan Santos/PR

2022. Segundo ele, R\$ 60 bilhões já foram contratados e mais R\$ 130 bilhões devem vir até o fim deste ano. Conforme Tarcísio, o valor esperado até o fim do ano que vem é mais de 40 vezes maior do que o orçamento de obras da pasta.

"Isso mostra um esforço de solvência, de responsabilidade fiscal. A gente tem percebido o mercado ouriçado. Temos inflação civilizada, taxa de juros real negativa, commodities subindo, reservas internacionais. Não tem balanços extremamente alavancados em empresas importantes, sistema financeiro sólido. Não vemos chance de riscos sistêmicos a não ser do fiscal. E estamos na iminência de aprovar a PEC emergencial que tem gatilhos fiscais. Temos de seguir no caminho que permitiu o cenário interessante de juros e inflação", comentou o ministro, em participação em live da Necton Investimentos.

Tarcísio ainda disse que o governo federal teve boa conversa com a Pfizer e que deve conseguir antecipar a entrega de doses de vacina contra a covid-19. Ele ainda destacou que o governo garantiu a produção própria de imunizantes, pela Fiocruz e o Butantan.

Na live, o ministro falou sobre a expectativa sobre a "Infra Week", semana em abril que deve haver vários leilões, como de 22 aeroportos no dia 7 e a Ferrovia de Integração Oeste-Leste no dia 8. "Estamos procurando seguir o que estabelecemos no 1º dia de governo", disse sobre a iniciativa de "massiva" transferência de ativos para a iniciativa privada

Tarcísio também afirmou que há muita expectativa para o leilão da Cedae, empresa de saneamento do Rio de Janeiro, indicando que é um esforço conjunto do governo estadual com o governo federal e o BNDES.

Segundo ele, o ministério também está trabalhando na primeira privatização de um porto, com a Companhia das Docas do Espírito Santo (Codesa), que acabou de sair de consulta pública, e será uma forma de preparação para a desestatização do Porto de Santos, para qual, afirmou ele, o mercado já começa a se movimentar. "Temos excelentes ativos e estruturação de projetos elogiada no mundo. Temos mecanismos para amortecer variação do câmbio. Estamos usando outorgas variáveis para amortecer variação do câmbio."

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 10/03/2021

COM ATUAÇÃO DO CENTRÃO E LIRA, GOVERNO FICA COM O COMANDO DAS PRINCIPAIS COMISSÕES NA CÂMARA

Leitura no Congresso é a de que o governo, diferentemente do que ocorreu em 2019, se organizou para ficar à frente das comissões que concentram os temas que mais lhe interessam

Por André Borges, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA – Com a atuação direta do Centrão e articulações do presidente da Câmara, Arthur Lira (Progressistas-AL), o governo conseguiu colocar seus aliados nas principais comissões da Casa. Na prática, isso significa poder para o Palácio do Planalto pautar os projetos que quiser ou segurar propostas que não lhe agradem.

A leitura no Congresso é a de que o governo, diferentemente do que ocorreu em 2019, se organizou para ficar à frente das comissões que concentram os temas que mais lhe interessam. A estratégia foi embalada por atendimento a cargos, emendas parlamentares e apoio de Bolsonaro a Lira.

Com a Comissão de Constituição e Justiça nas mãos da deputada Bia Kicis (PSL-DF), Bolsonaro passa a dar as cartas no que vai ou não ser pautado. Temas caros ao presidente já estão nas prateleiras desta que é a “mãe” de todas as comissões. É por lá que passam, em algum momento, todas as propostas que tramitam nos demais colegiados.

Bia Kicis confirma ter recebido dinheiro por exibição de vídeos no YouTube

A deputada federal Bia Kicis (PSL-DF) Foto: Dida Sampaio/Estadão

Ex-procuradora do Distrito Federal, Kicis é alvo de um inquérito no Supremo Tribunal Federal (STF), sob suspeita de organizar atos antidemocráticos no ano passado. Kicis chega ao posto após acordo de Bolsonaro com Lira.

É o caso, por exemplo, do projeto que prevê a mineração em terras indígenas, assunto acalorado nas falas de Bolsonaro, desde os seus tempos de deputado. Estão ainda na CCJ propostas que tocam em questões de armamento, com mais flexibilidade de porte e posse de armas de fogo.

Kicis poderá tocar adiante, ainda, um projeto polêmico que também está na CCJ e conta com seu apoio integral: a autorização para que pais possam educar seus filhos em casa, sem a necessidade de matricular as crianças em escolas.

Ao assumir o posto, a deputada disse que “as minorias terão vez, terão voz e serão respeitadas, mas prevalecerá a vontade da maioria, que será externalizada através do voto”. Afirmou, ainda, que suas prioridades para a comissão serão “as reformas administrativa e tributária”.

Na Comissão de Meio Ambiente, o nome de Carla Zambelli (PSL-SP) deve ser oficializado nesta quinta-feira, 11. Com apoio do Palácio do Planalto e do ministro do Meio Ambiente, Ricardo Salles, para assumir o comando da comissão, Zambelli também é uma das investigadas pelo Supremo no inquérito das fake news.

Crítica da atuação de organizações socioambientais, que já culpou, sem provas, como responsáveis por incendiar a Amazônia, Zambelli vai assumir o controle de uma pauta com temas vitais para o governo Bolsonaro. Na relação de projetos polêmicos estão os que se referem à liberação da caça, da pecuária em reservas legais, ao fim da lista oficial de peixes ameaçados de extinção e das zonas de amortecimento de unidades de conservação.

Aécio Neves

Na conta da “derrota” do governo em meio às negociações partidárias, o caso mais emblemático é o da Comissão de Relações Exteriores da Câmara, que sai do comando de Eduardo Bolsonaro (PSL-SP), filho “03” do presidente, e vai para Aécio Neves (PSDB-MG). A Comissão de Relações Exteriores trata de temas como tratados internacionais e acordos de cooperação do Brasil com outros países. O PSL queria continuar com essa comissão, que também foi reivindicada pelo PT.

Réu no Supremo, investigado por corrupção passiva e obstrução da Justiça no escândalo da JBS, Aécio disputou o cargo com o deputado Luiz Philippe de Orleans e Bragança (PSL-SP), descendente da família real, que tentava manter o legado de Eduardo Bolsonaro.

O governo ficou, ainda, com a Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural, com a nomeação da deputada Aline Sleutjes (PSL-PR). Próxima do ministro Ricardo Salles, Sleutjes é pecuarista no Paraná. Agora, está sob seu controle a decisão de pautar projetos e

escolher relatores de projetos como liberação de mais agrotóxicos, regularização fundiária e concessão de terras públicas.

A Câmara tem 25 comissões permanentes. Em sua estratégia para ocupar as mais importantes, o Palácio do Planalto também conseguiu o comando da Comissão de Finanças e Tributação, com a nomeação do deputado Júlio Cesar (PSD-PI).

A nomeação foi comemorada pela Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA), a maior da Câmara e que tem Cesar como seu vice-presidente para a região Nordeste. Ao ser escolhido, o deputado agradeceu ao presidente da FPA, deputado Sérgio Souza (MDB-PR), que esteve à frente da comissão nos últimos dois anos. "É um orgulho suceder esse homem competente, que faz um papel especial em favor dessa atividade tão importante e que tem contribuído muito para sustentar o nosso País, principalmente nesse momento de crise", disse Júlio.

Temas como regularização fundiária, flexibilização do licenciamento ambiental e agropecuária em terras indígenas estão na lista das prioridades da FPA, que quer ver os assuntos pautados nos próximos meses, como já afirmou Sérgio Souza. A bancada ruralista também comemorou a escolha de Kicis na CCJ, que "terá pela primeira vez uma mulher como presidente".

O mandato de presidente desses colegiados tem duração de um ano. Os últimos ficaram dois, extraordinariamente, por causa do início da pandemia, em 2020. Além disso, grande parte daquilo que passa pelas comissões tem efeito terminativo. Assim, muito do que ali se vota não precisa nem mesmo ir para o plenário, tendo poder decisivo para avançar ao Senado e seguir para sanção presidencial.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 10/03/2021*

DÓLAR CAI 2,5% E BOLSA SOBE COM APROVAÇÃO EM 1º TURNO DA PEC DO AUXÍLIO EMERGENCIAL

Análise da medida na Câmara dos Deputados ajudou Ibovespa avançar 1,3%; além disso, mercado também comemora aprovação do pacote de estímulos de US\$ 1,9 tri nos EUA
Da Redação, O Estado de S.Paulo

Os ativos locais seguem espelhando a melhora do humor no exterior e no Brasil, com a aprovação da PEC que libera uma nova rodada do auxílio emergencial em primeiro turno na Câmara e a expectativa de que o texto também passe em segundo turno ainda nesta quarta-feira, 10. Hoje, o dólar fechou em queda de 2,50%, cotado a R\$ 5,6526, enquanto a Bolsa brasileira (B3), teve alta de 1,30%, aos 112.776,49 pontos.

O Ibovespa refletiu de perto a votação da PEC Emergencial na Câmara dos Deputados e entre a definição do primeiro turno, na madrugada, e do segundo turno, encaminhado nesta tarde, a reação oscilou do positivo ao negativo, com alguns momentos de susto, como a abertura de brecha para progressão de carreira no funcionalismo público. Além disso, em outra mudança de última hora, o plenário da Câmara derrubou dispositivo da PEC que daria mais flexibilidade ao governo na gestão do Orçamento, ao aprovar destaque do PDT que retira do texto a possibilidade de desvinculação de receitas hoje carimbadas para órgãos, fundos ou despesas específicas.

"O Ibovespa chegou a cair mais de 1% com a notícia de que o governo discutiu acordo para diminuir a potência fiscal da PEC Emergencial, permitindo a promoção de servidores quando a cláusula de calamidade estiver acionada", observa Júlia Aquino, especialista da Rico Investimentos.

Em Wall Street, as Bolsas de Nova York subiram após a aprovação do pacote de estímulos fiscais de US\$ 1,9 trilhão pelo Congresso americano, que deve ser sancionado já na próxima sexta-feira por Joe Biden. O Dow Jones fechou em alta de 1,46%, renovando máxima recorde de fechamento, o S&P 500 avançou 0,60% e o Nasdaq teve queda de 0,04%.

"A PEC no Brasil e o pacote nos Estados Unidos ajudam a tirar o mercado daquele pessimismo de dias atrás, o que abre a possibilidade de recuperação de ações que estavam com os preços muito aviltados. As empresas estão aí; várias com resultados positivos e preços abaixo do merecido", afirma o gerente de renda variável da Commcor, Ariovaldo Ferreira.

O mercado também monitorou o discurso do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva, após ele ter voltado a se tornar elegível nesta semana. "Questão da vacina não é se tem dinheiro ou não, mas é questão de se eu amo a vida ou a morte", disse. "Vou tomar vacina e dizer para o povo não seguir decisão imbecil do presidente ou ministro", completou.

Após o discurso, banco suíço Julius Baer mostrou preocupação com o populismo no governo Bolsonaro e o avanço das reformas necessárias para o País. Por isso, neste momento, prefere não tomar posições na Bolsa brasileira, avaliando outras regiões como melhores opções por ora.

Entre os segmentos do Ibovespa, destaque negativo nesta sessão para mineração e siderurgia. "Nesta quarta-feira, os futuros do minério de ferro na China caíram para o menor nível em quatro semanas, pressionados por medidas mais duras contra poluição no principal polo siderúrgico de Tangshan, além de alívio com preocupações quanto à oferta da matéria-prima", diz Júlia Aquino, da Rico. Assim, Vale ON fechou em baixa de 1,54%, com as perdas no setor de siderurgia chegando a 3,22% para Usiminas.

Destaque positivo para Petrobrás ON e PN, com ganhos de 4,21% e 3,47% cada. Entre os bancos, BB ON subiu 3,14%. Na semana, o Ibovespa cede 2,11%, colocando os ganhos do mês a 2,49% - em 2021, perde 5,24%

Câmbio

Em dia de noticiário intenso no mercado doméstico externo, o dólar firmou queda ante o real logo pela manhã, momento em que o Banco Central fez sua primeira intervenção no mercado, vendendo US\$ 1 bilhão em swap cambial, equivalente a venda de dólares no mercado futuro. No exterior, a moeda americana teve dia de baixa generalizada, após dados da inflação mostrarem preços comportados nos Estados Unidos e, no final do dia, a aprovação do pacote fiscal de Joe Biden.

Causou estranheza no mercado um segundo leilão de dólares do BC no início da tarde, de US\$ 405 milhões, já com a divisa dos EUA em queda firme. Para profissionais das mesas de câmbio, a oferta pode ser para dar liquidez a estrangeiros deixando o país ou o temor do BC de mais pressão na inflação do dólar alto, que tem levado uma série de bancos, como Barclays, Itaú e JPMorgan, a revisar suas projeções para o IPCA e para a taxa básica de juros. Com isso, o dólar fechou na maior queda em dois meses.

As análises negativas sobre o Brasil e o real têm se proliferado nos últimos dias. Os estrategistas do banco suíço UBS resolveram encerrar suas apostas compradas na divisa brasileira, ou seja, que ganham com sua valorização. Prevendo que a volatilidade vai seguir muito alta no câmbio, em meio a piora da pandemia e atrasos na vacinação, além do risco de mais medidas populistas por Jair Bolsonaro, o banco prefere ficar de lado no curto prazo, observando os movimentos.

No exterior, o dólar passou a firmar queda após a divulgação de dados da inflação ao consumidor (CPI, na sigla em inglês) mostrar números comportados. O núcleo subiu 0,1% em fevereiro, ante 0,2% do esperado pelos analistas. O economista do Commerzbank, Christoph Balz, avalia em relatório que a pressão nos preços nos EUA está concentrada nos combustíveis e alimentos. A tendência é de aumento pela frente, mas hoje as taxas de retorno dos juros longos americanos caíram, ajudados também pelo leilão de títulos do Tesouro, de US\$ 38 bilhões em papéis de 10 anos, o que ajudou a retirar pressão dos ativos de risco e moedas de emergentes. /LUÍS EDUARDO LEAL, ALTAMIRO SILVA JÚNIOR E MAIARA SANTIAGO

Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 10/03/2021

'EU NUNCA VI NADA ASSIM': O CAOS CHEGA AO FRETE GLOBAL

A pandemia interrompeu o comércio internacional, elevando o custo do transporte marítimo de mercadorias e adicionando um novo desafio à recuperação econômica global

Por Peter S. Goodman, Alexandra Stevenson, Niraj Chokshi e Michael Corkery, The New York Times

No mar da costa de Los Angeles, mais de duas dezenas de navios de contêineres repletos de bicicletas ergométricas, eletrônicos e outros cobiçados produtos importados estão parados há até duas semanas.

Em Kansas City, agricultores estão com dificuldades para enviar soja a clientes na Ásia. Na China, móveis destinados à América do Norte se acumulam nas fábricas.

Em todo o planeta, a pandemia prejudicou o comércio em um grau extraordinário, elevando o custo de frete das mercadorias e adicionando um novo desafio à recuperação da economia global. O vírus causou confusão na coreografia das cargas enviadas de um continente a outro. No centro da tempestade está o frete de contêineres, a força-motriz da globalização.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/0/6/1615346016660.jpg>

O porto de Los Angeles, principal meio de entrada de mercadorias da Ásia, viu um congestionamento significativo na pandemia. Foto: Coley Brown/The New York Times

Os americanos confinados em suas casas provocaram uma elevação nos pedidos às fábricas da China, e muitas dessas mercadorias são transportadas pelo Pacífico em contêineres - as enormes caixas metálicas que transportam produtos, empilhadas sobre pesadas embarcações. Enquanto os lares americanos encheram os quartos com móveis de escritório e os porões com esteiras ergométricas, a demanda por frete superou a disponibilidade de contêineres na Ásia, provocando uma escassez no continente no mesmo momento em que os compartimentos se acumulam em portos americanos.

Contêineres que levaram milhões de máscaras a países da África e da América do Sul no início da pandemia continuam por lá, vazios e abandonados, porque as empresas transportadoras de cargas concentraram suas embarcações nas rotas mais populares - que ligam a América do Norte e a Europa à Ásia.

E, nos portos que recebem os navios, repletos de mercadorias para descarregar, as embarcações ficam frequentemente encalhadas por dias, em engarrafamentos de trânsito marítimo. A pandemia e suas restrições limitaram a disponibilidade de trabalhadores de docas e caminhoneiros, causando atrasos no transportes de cargas que são sentidos do sul da Califórnia até Cingapura. Todo contêiner que não pode ser descarregado em um local é um contêiner que não poderá ser carregado em outro lugar.



“Eu nunca vi nada assim”, afirmou Lars Mikael Jensen, diretor para Integração Oceânica Global da A.P. Moller-Maersk, a maior transportadora de cargas do mundo. “Todos os eixos da cadeia de abastecimento estão sobrecarregados. Os navios, os caminhões, os armazéns.”

<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/4/7/1615346076674.jpg>

Porto de Los Angeles

Os engarrafamentos em torno do porto de Los Angeles tornaram-se tão graves que os navios esgotaram todos os pontos de ancoragem. Foto: Coley Brown/The New York Times



Economias de todo o mundo estão sofrendo com as oscilações causadas pelas perturbações nos mares. Custos mais elevados no transporte de grãos e soja dos EUA pelo Pacífico ameaçam elevar o preço da comida na Ásia.

Contêineres vazios estão estacionados em portos da Austrália e da Nova Zelândia; contêineres são escassos no porto indiano de Calcutá, forçando fabricantes de componentes para produtos eletrônicos a enviar sua mercadoria de caminhão para o porto de Mumbai, 1,6 mil quilômetros a oeste, onde a cadeia de abastecimento funciona melhor.

Exportadores de arroz da Tailândia, do Vietnã e do Camboja estão suspendendo alguns carregamentos destinados à América do Norte por causa da impossibilidade de conseguir contêineres.

O caos nos mares ocasionou uma bonança entre empresas de transporte de cargas como a Maersk, que, em fevereiro, citou um crescimento recorde nos preços do frete ao informar um ganho de mais de US\$ 2,7 bilhões no faturamento não tributado nos últimos três meses de 2020.

Ninguém sabe por quanto tempo esse transtorno durará, ainda que alguns especialistas estimem que os contêineres continuarão escassos até o fim do ano, enquanto as fábricas que os produzem - quase todas na China - se apressam para acompanhar a demanda.

Desde que começaram a ser utilizados, em 1956, os contêineres revolucionaram o comércio, ao permitir que mercadorias fossem acomodadas em compartimentos de tamanho padronizado, que podem ser içados por guindastes e colocados sobre vagões de trens e caminhões - o que efetivamente diminuiu as distâncias.

Telas para eletrônicos feitas na Coreia do Sul chegam em contêineres às fábricas na China que montam smartphones e laptops - e em contêineres esses dispositivos acabados atravessam o Pacífico em direção aos Estados Unidos.

Qualquer obstáculo resulta em atrasos e custos extras para alguma parte. A pandemia prejudicou todas as etapas da jornada. “Todo mundo quer um monte de coisas”, afirmou Akhil Nair, vice-presidente para administração de frete global da SEKO Logistics, em Hong Kong. “A infraestrutura não consegue acompanhar.”

E assim tem início o caos

Mais de uma década atrás, durante a crise financeira global, empresas de frete foram devastadas. Enquanto um misterioso vírus emergia da China, no ano passado, fazendo com que o governo do país fechasse fábricas para evitar sua disseminação, a indústria de frete se preparou para uma reprise. Transportadoras cortaram serviços, paralisando muitas embarcações.

Em meio à crise, porém, aumentaram as encomendas de equipamentos de proteção como máscaras cirúrgicas e aventais usados pelas equipes médicas na linha de frente, produtos fabricados em grande parte na China. As fábricas chinesas aumentaram a produção, e navios de contêineres carregaram seus produtos a destinações em todo o planeta.

Ao contrário da crise financeira, quando a recuperação econômica demorou anos para ganhar força, as fábricas chinesas voltaram com tudo na segunda metade de 2020, ocasionando uma alta demanda por frete.

As transportadoras acionavam todas as suas embarcações, mas se concentraram nas rotas com maior demanda - especialmente entre a China e a América do Norte.

A pressão aumentou quando os americanos reformularam sua maneira de gastar. Privados de suas viagens de férias e refeições em restaurantes, eles passaram a comprar mais consoles de

videogame e bateadeiras de massas - e a reformar suas casas para o trabalho remoto e o ensino à distância.

A quantidade de equipamentos para exercícios físicos transportados por contêineres da Ásia para a América do Norte mais que dobrou entre setembro e novembro, em comparação com o mesmo período do ano anterior, de acordo com análise da Sea-Intelligence, uma empresa de pesquisas com base em Copenhague. Os carregamentos de fogões e utensílios de cozinha quase dobraram nesse período. O transporte de desinfetantes aumentou mais de 6.800%.

“Todo crescimento que ocorreu foi basicamente induzido pela pandemia”, afirmou Alan Murphy, fundador do grupo de pesquisa.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/0/3/1615346106830.jpg>

Porto de Oakland

Três guindastes enormes chegaram a Oakland, Califórnia, no início deste ano, para ajudar o porto a descarregar os maiores navios de carga. Foto: Jim Wilson/The New York Times

Analisado de maneira ampla, o volume de comércio global teve queda de somente 1% em 2020 em comparação com o ano anterior. Mas esse número não reflete a maneira como o período se desdobrou - com uma queda de mais de 12% entre abril e maio seguida de uma retomada igualmente dramática. O

sistema não conseguiu se ajustar, contêineres foram enviados a lugares errados, e os preços do frete alcançaram altas estratosféricas.

A empresa de Peter Baum em Nova York, a Baum-Essex, usa fábricas na China e no Sudeste Asiático para produzir guarda-chuvas para a Costco, sacolas de algodão para o Walmart e cerâmicas para a Bed Bath & Beyond. Seis meses atrás, ele pagava cerca de US\$ 2,5 mil para enviar um contêiner de 12 metros para a Califórnia.

“Acabamos de pagar US\$ 67 mil por isso”, afirmou ele. “É o maior preço de frete que já vi em 45 anos de negócios.”

O tráfego se acumula nos portos congestionados da Califórnia

Nos portos de Los Angeles e Long Beach, a descarga foi atrasada por uma escassez de trabalhadores de docas e caminhoneiros, enquanto o vírus deixou alguns doentes e forçou outros a fazer quarentena.

“Espera-se que a diminuição no volume continue até o começo do segundo semestre”, afirmou o diretor do porto de Los Angeles, Gene Seroka, em uma recente reunião de diretoria.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/0/0/1615346078600.jpg>

Produtores de grãos nos EUA

Os produtores de grãos dos EUA estão enfrentando dificuldades para exportar seus produtos para a Ásia, porque a demanda por contêineres é muito alta. Foto: Jenn Ackerman/The New York Times

Os navios na costa de Los Angeles esgotaram os atracadouros disponíveis, tendo de apelar para as chamadas vagas de deriva - zonas em que eles podem flutuar livremente, como aviões que circulam aeroportos congestionados.

Grandes marcas de varejo - da fabricante de trajes esportivos Under Armour à Hasbro, a fabricante de jogos e brinquedos - estão lidando com gargalos no frete.

A Peloton aponta o congestionamento nos portos como um dos fatores por trás dos atrasos nas entregas das suas sofisticadas bicicletas ergométricas. Para diminuir a espera, a empresa elaborou planos para investir US\$ 100 milhões em transporte aéreo e frete marítimo rápido.

Mas, mesmo em tempos de normalidade, o trecho de frete aéreo custa aproximadamente oito vezes mais do que o envio marítimo. A maior parte do transporte aéreo de cargas é feita em voos comerciais de passageiros. Com o transporte aéreo de passageiros gravemente retraído, a disponibilidade dos compartimentos de carga dos aviões também diminuiu.

Alguns exportadores rearranjaram suas rotas, enviando os produtos a Oakland, Califórnia, para depois seguirem para Los Angeles, 640 quilômetros ao sul. Mas os contêineres são arranjados nos navios de acordo com seu destino. Alguma mudança súbita de planos significa ter de mover os compartimentos como em uma partida de Jenga.

Ninguém sabe como isso vai acabar



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/3/2/1615346078623.jpg>

Porto de Los Angeles

Mesmo depois que a vida começar a voltar ao normal, não está claro por quanto tempo o transporte global ficará atrasado. Foto: ?Coley Brown/The New York Times

Nas semanas recentes, navios de carga transportaram intensamente contêineres vazios para a Ásia, aumentando sua disponibilidade no continente, de acordo com dados da ContainerxChange, uma consultoria de Hamburgo, Alemanha.

Alguns especialistas assumem que, conforme a vacinação aumenta e a vida retornar eventualmente à normalidade, os americanos retomarão seus gastos habituais - de volta às experiências, no lugar das mercadorias - reduzindo a necessidade por contêineres.

Mesmo enquanto isso acontece, porém, os varejistas começarão a formar seus estoques para as vendas de fim de ano.

O plano de estímulo ao consumo que tramita no Congresso deve gerar contratações, que, por sua vez, ocasionarão outra onda de consumo, já que pessoas anteriormente sem emprego substituirão seus dispositivos eletrônicos desatualizados e renovarão seus guarda-roupas.

“Poderá haver uma outra subcategoria de consumidores totalmente diferente que não conseguia consumir antes”, afirmou Michael Brown, analista de contêineres da KBW, em Nova York. “Estamos potencialmente diante de um longo período de escassez.” / TRADUÇÃO DE AUGUSTO CALIL

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 10/03/2021

COMANDO MILITAR NA PETROBRÁS NÃO MUDA RELAÇÃO COM A ANP, DIZ DIRETOR-GERAL DA AGÊNCIA

Segundo Rodolfo Saboia, a relação com o atual presidente da estatal, Roberto Castello Branco, é 'muito boa' e a expectativa é que o mesmo aconteça com Silva e Luna

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

RIO - A troca de comando na Petrobrás, de um civil por um militar, em nada vai mudar a relação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) com a estatal, garante o diretor-geral da agência, Rodolfo Saboia. Ele contou já ter sido apresentado ao provável novo titular da petroleira, o general Joaquim Silva e Luna. Segundo Saboia, a relação com o atual presidente Roberto Castello Branco "é muito boa", e também deve ser com o seu sucessor.

"Na hora em que a gente preserva o caráter institucional dessas relações e quando as pessoas agem da forma como as relações institucionais devem acontecer... isso aí independe da pessoa. Tenho uma relação muito boa com o Castello Branco e espero ter uma relação muito boa com o futuro presidente também", afirmou ao Estadão/Broadcast.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/3/2/1615344264823.jpg>

Expectativa é que relação entre ANP e Silva e Luna seja boa. Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

Saboia esteve uma única vez com Silva e Luna, depois da indicação do nome do militar para a função, e a impressão "foi muito boa", segundo o contra-almirante.

Para ele, o episódio de troca de comando da Petrobrás e as críticas do governo aos preços dos combustíveis não devem interferir no programa de venda de refinarias da estatal, sob o ponto de vista da regulação do segmento de refino. "A ANP continua trabalhando com as mesmas premissas. Nada mudou", afirmou.

O contra-almirante se disse otimista com a realização de leilões este ano, depois dos certames terem sido cancelados no ano passado por causa da pandemia do covid-19, que impactou fortemente o preço do petróleo no mercado internacional. Este ano, com o petróleo beirando os US\$ 70 o barril, as perspectivas são bem melhores, admite.

"Sem dúvida, o bom preço do petróleo é estimulante. No ano passado, não fazia sentido fazer um leilão àquele preço. A gente obteria valores muito menores. Mesmo assim, no fim do ano, fizemos o primeiro ciclo da oferta permanente e fomos bem sucedidos", ressaltou.

Concessões

Segundo o diretor-geral, este ano será realizada a 17ª Rodada de Concessões, no dia 7 de outubro, e a expectativa é também ser possível uma nova tentativa de vender as áreas de Sépia e Atapu, excedentes da cessão onerosa, no pré-sal da bacia de Santos, que há dois anos não conseguiram atrair investidores.

"A gente espera também que, condicionado ao fim das negociações entre Petrobrás e PPSA, a gente possa promover a segunda rodada de excedentes da cessão onerosa, das áreas de Sépia e Atapu. Mas isso está condicionado ainda a esses entendimentos, que vão deixar mais claro em que termos a negociação com a Petrobras é feita. É preciso definir o que é devido como compensação ao investimento já feito pela Petrobras (em Sépia e Atapu, no pré-sal)", explicou.

Também está nos planos promover a 3ª Oferta Permanente, depois do sucesso obtido com a segunda rodada no ano passado. "Estamos aguardando a manifestação de interessados para disparar novo ciclo", afirmou.

Para ele, as manifestações contrárias à exploração da bacia Potiguar, no Rio Grande Norte, por conta de possíveis riscos à ecologia de Fernando de Noronha (PE), não procedem, já que não se sabe ainda o que há no local.

"A autorização dada para a área foi de caráter preliminar, do ponto de vista ambiental. A palavra final será dada na frente, com o licenciamento ambiental pelo Ibama. Isso faz parte do risco do negócio", concluiu.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 10/03/2021

Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

LUCRO DA LOG-IN SOBE 888% NO 4º TRIMESTRE

A companhia de logística reportou lucro líquido de R\$ 133,4 milhões, de outubro e dezembro, ante os R\$ 13,5 milhões no mesmo período de 2019

Por Ana Luíza de Carvalho, Valor — São Paulo



[https://s2.glbimg.com/sXPJvU7EUmL8xYIMJSRDKJ7fbc4=/0x0:473x320/924x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/B/B/fUXJsRRLWp83huAl3lKA/screenshot-1.png](https://s2.glbimg.com/sXPJvU7EUmL8xYIMJSRDKJ7fbc4=/0x0:473x320/924x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/B/B/fUXJsRRLWp83huAl3lKA/screenshot-1.png)

Facebook/Log-In

A companhia de logística Log-In registrou lucro líquido de R\$ 133,4 milhões no quarto trimestre de 2020, o que representa alta de 888% em relação aos R\$ 13,5 milhões no mesmo período de 2019. Entre janeiro e dezembro o lucro líquido somou R\$ 13 milhões, elevação de 16,1%

no comparativo anual.

A Log-In destaca que o crescimento do lucro líquido no trimestre foi beneficiado pelo melhor resultado operacional, pelo impacto positivo de variação cambial, e pela constituição de R\$ 59 milhões de IR/CSSL diferidos devido a melhor perspectiva de resultados futuros.

Já o resultado anual foi beneficiado pelo resultado operacional que compensou o impacto cambial no resultado financeiro. "Excluindo-se efeito contábil de variação cambial do ajuste a valor presente das parcelas futuras de dívidas indexadas ao dólar de R\$3,2 milhões em 2020, o lucro líquido seria de R\$16,2 milhões [alta de 44,6%]", diz o relatório de resultados da companhia.

A receita líquida avançou 21,3% no comparativo trimestral, para R\$ 321,8 milhões. Já no acumulado do ano, a receita somou R\$ 1,12 bilhão, alta de 7%.

A companhia destaca o aumento de 4% nos volumes transportados em cabotagem e de 36% no segmento Feeder, com porto concentrador. De acordo com a Log-In, a flexibilização de medidas restritivas a partir do terceiro trimestre aumentou o escoamento de produtos comerciais.

A receita de navegação costeira cresceu 21,6% entre os trimestres, para R\$ 260,3 milhões. Já a receita do Terminal de Vila Velha (TVV) foi de R\$ 57,3 milhões, avanço de 29,3%.

O número de contêineres transportados em navegação no trimestre foi de 105 mil TEUs (medida equivalente a um contêiner de 20 pés), queda de 18,4% em relação ao mesmo período de 2019. A movimentação de carga geral somou 114,9 mil toneladas, recuo de 23,2% no comparativo trimestral.

O lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês) foi de R\$ 104,5 milhões entre outubro e dezembro, o que representa elevação de 71,6% em relação ao mesmo

período de 2019. O Ebitda anual foi de R\$ 299,3 milhões, incremento de 10,4%. No critério ajustado, o Ebitda somou R\$ 309,5 milhões, alta de 24,7%.

Fonte: *Valor Econômico - SP*

Data : 10/03/2021

PREÇO DA CELULOSE NA CHINA PODE CHEGAR A NÍVEL RECORDE

Somente em março, os aumentos aplicados pelos produtores, em todas as regiões, vão de US\$ 90 a US\$ 120 por tonelada

Por *Stella Fontes — De São Paulo*



[https://s2.glbimg.com/uCq_JR3YGyFAj-vrllM8Ooogsel=/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/1/m/MwcV1fROWtMDmm3Z8tUQ/foto10emp-201-celu-b4.jpg](https://s2.glbimg.com/uCq_JR3YGyFAj-vrllM8Ooogsel=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/1/m/MwcV1fROWtMDmm3Z8tUQ/foto10emp-201-celu-b4.jpg)

Rafael Barcellos, analista do Santander: Ciclo de alta da celulose pode ser mais longo que o esperado e entrar em 2022 — Foto: Silvia Zamboni/Valor

Menos de um ano depois de terem tocado a mínima histórica, os preços da celulose de fibra curta caminham para alcançar níveis recorde na China, suportados pela demanda aquecida, estoques limitados ao longo do sistema, frete mais caro e pela substituição da fibra longa, matéria-prima mais cara cuja oferta a partir de fábricas no Hemisfério Norte segue limitada. Somente em março, os aumentos aplicados pelos produtores, em todas as regiões, vão de US\$ 90 a US\$ 120 por tonelada.

Com reajustes mensais, a escalada da celulose em 2021 desencadeou a revisão, para cima, das expectativas de preço. Na avaliação de analistas que acompanham a indústria, o bom momento deve perdurar ao menos até meados deste ano. Para o analista Rafael Barcellos, do Santander, o ciclo de alta pode ser ainda mais prolongado e, diante da relação entre oferta e demanda deficitária projetada para este ano, pode se estender até 2022.

“Acreditamos que a demanda mais forte, estoques inferiores e o dólar mais fraco podem sustentar a celulose em níveis mais elevados de preço. Além disso, a ausência de novas capacidades nos próximos trimestres pode manter o mercado vulnerável a choques inesperados de oferta”, aponta Barcellos. Em um amplo relatório sobre o setor, o Santander elevou de US\$ 520 para US\$ 640 por tonelada a estimativa de preços da fibra curta para 2021 e de US\$ 555 para US\$ 610 por tonelada em 2022.

Para a China, diferentes produtores de celulose de eucalipto, entre os quais as brasileiras Suzano e Klabin, anunciaram na última semana de fevereiro reajuste de US\$ 120 por tonelada, elevando o preço válido para aquele mercado a partir de março a US\$ 720 por tonelada. Na Klabin, segundo o diretor do negócio de celulose, Alexandre Nicolini, o preço líquido anunciado para este mês é de US\$ 730 por tonelada.

Para Europa e América do Norte, os aumentos anunciados pelos produtores foram de US\$ 90 por tonelada e US\$ 100 por tonelada, respectivamente, considerando-se os valores que haviam sido reportados para fevereiro. Com esse reajuste, o preço no mercado europeu subiu a US\$ 910 em março, e a US\$ 1.140 no mercado americano.

De acordo com os analistas Marcio Farid, Rodolfo Angele e Lucas F. Yang, do J.P. Morgan, há expectativa de que novos reajustes sejam anunciados para abril, levando a tonelada de fibra longa para a casa dos US\$ 1 mil na China. “Se isso se materializar, os preços da fibra curta podem testar altas históricas e subir acima de US\$ 800 por tonelada em breve”, escreveram.

Na sexta-feira, a Fastmarkets Foex mostrou que o preço da fibra curta avançou US\$ 97 no mercado chinês em uma semana, chegando a US\$ 714,50 por tonelada – confirmando que o mais recente reajuste está sendo aplicado. Na fibra longa, o aumento foi de US\$ 91, para US\$ 939,40 por tonelada. Ontem, a consultoria indicou que o preço da fibra curta no mercado europeu subiu US\$ 43,80, para US\$ 826,74 por tonelada. Na fibra longa, a alta detectada foi de US\$ 58,05, para US\$ 1.029,85 por tonelada.

Para os analistas Daniel Sasson, Ricardo Monegaglia, Edgard Pinto de Souza e Barbara Angerstein, do Itaú BBA, os fatores que resultaram na atual dinâmica de preços devem permanecer no curto prazo, abrindo espaço para novos reajustes. “É importante ressaltar que os fabricantes de papel foram capazes de repassar a maior parte da inflação do custo da fibra, mantendo margens saudáveis”, observaram, em relatório de ontem. Comparando os diferentes preços por região, os analistas avaliam que o aumento deve ser aplicado no mercado europeu já que o spread em relação à cotação na China está bem acima dos níveis normais.

Na esteira da revisão dos preços projetados para a celulose e da expectativa para oferta e demanda da matéria-prima, além de ajustes em premissas macroeconômicas, o Santander elevou de neutro (“hold”) para compra a recomendação para as ações de Suzano e subiu em 67% o preço-alvo para as ações da companhia, de R\$ 57 para R\$ 95 cada. Para a Klabin, o banco manteve recomendação de compra, mas elevou em 12,5% o preço-alvo da unit no fim do ano, para R\$ 36.

Diante das novas premissas, o Santander projeta agora resultado antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda) para a Suzano de R\$ 24,6 bilhões em 2021, frente a R\$ 16,2 bilhões anteriormente, aumento de 51,4%. No caso da Klabin, a estimativa de Ebitda passou de R\$ 5,9 bilhões para R\$ 6,8 bilhões.

Sobre Suzano, Rafael Barcellos diz que a nova preferida do banco nesse setor na América Latina vai se beneficiar dos preços melhores do que o esperado para a celulose tanto em geração de caixa quanto em desalavancagem financeira, o que permitirá que siga em frente com projetos de expansão. Ao fim do ano, o banco projeta alavancagem de 3 vezes para a companhia e um novo projeto de celulose pode ser avaliado em R\$ 6,50 por ação.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 10/03/2021

SIEMENS GAMESA CRESCE EM EÓLICA E MIRA NOVAS ÁREAS

Fabricante de aerogeradores avalia evolução de parques híbridos, eólicas no mar e hidrogênio verde
Por Letícia Fucuchima — De São Paulo



[https://s2.glbimg.com/x4g50LlIrnCWD9hk8vH59AyJsQE=/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/7/Q/4D3BBqSBgZcyQmOsXWGq/foto10emp-101-gamesa-b2.jpg](https://s2.glbimg.com/x4g50LlIrnCWD9hk8vH59AyJsQE=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/7/Q/4D3BBqSBgZcyQmOsXWGq/foto10emp-101-gamesa-b2.jpg)

Férres, diretor: “É uma escolha estratégica investir no Brasil, está entre os cinco mercados que prestamos mais atenção” — Foto: Silvia Zamboni/Valor

A Siemens Gamesa vê espaço para ampliar sua atuação em energias renováveis no Brasil e se tornar uma grande provedora de produtos e soluções para segmentos que prometem encontrar terreno fértil no país no futuro, como os parques híbridos, as eólicas “offshore” (em alto mar) e o hidrogênio verde.

“Nossa ambição é ser o ‘player’ puro sangue em renováveis, aquele que sabe gerir essa complexidade de fontes de geração. Queremos usar nossa aposta de longo prazo no mercado ‘onshore’ [eólico] no país como a base de sustentação para agregar esses outros elementos do nosso portfólio, com desenvolvimento e produção local”, afirma o diretor geral da Siemens Gamesa no Brasil, Felipe Férres.

Estabelecida no país há quase 10 anos, a Siemens Gamesa é a segunda maior fornecedora de aerogeradores para o mercado nacional, com cerca de 1,75 mil equipamentos instalados, somando 3,6 gigawatts (GW) de capacidade, e mais 2,4 GW a entregar. No mundo todo, já forneceu mais de 95 GW em turbinas e é líder no segmento eólico offshore.

Com carteira de pedidos recheada, companhia amplia fábrica na BA e faz novos acordos com fornecedores

“Considerando apenas o eólico onshore, o Brasil representa cerca de um décimo da nossa receita global. A perspectiva é de que isso aumente, porque o mercado brasileiro tem crescido a passos largos. Independentemente disso, é uma escolha estratégica investir aqui no longo prazo, o país está entre os cinco mercados que prestamos mais atenção e temos ambição de crescer”, diz Férres.

A grande aposta, no momento, são as encomendas da plataforma 5.X, que compreende turbinas eólicas maiores e mais potentes, com até 6 MW. No desenvolvimento dessa nova geração, a companhia considerou o Brasil como um mercado-chave. A estratégia parece ter sido acertada: em menos de um ano, fechou três grandes contratos para as máquinas, com Engie, Pátria e AES Brasil. Com isso, dos 2 GW já contratados globalmente para a plataforma, 1,2 GW será direcionado ao Brasil. As turbinas estão em fabricação e as primeiras unidades começam a ser entregues no fim deste ano.

Para acomodar a nova produção, a companhia está adaptando sua fábrica em Camaçari (BA), onde produz parte dos componentes dos aerogeradores (nacelles, “hub”), e fortalecendo a cadeia de subfornecedores com a assinatura de novos contratos de longo prazo. Um exemplo disso é o acordo estimado em R\$ 3 bilhões com a Aeris, fabricante nacional de pás - anunciado no mês passado, o contrato prevê fornecimento equivalente a 3,8 GW de potência até 2025.

A Siemens Gamesa não revela o valor dos investimentos que estão sendo realizados no país, sejam eles próprios ou através de contratos de fornecedores. Mas, segundo Férres, o montante soma “vários milhões de euros”.

Enquanto aproveita os ventos favoráveis aos negócios, a fabricante já vislumbra novos segmentos de atuação no Brasil. No curto prazo, o que se mostra mais promissor são os parques híbridos, que combinam a geração das fontes eólica e solar. “Uma das nossas vantagens é dominar os controladores de potência e já ter fabricação própria de equipamentos, como inversores solares. Para nós, operar parques híbridos é praticamente um produto de prateleira.”

No radar de vários geradores renováveis, os parques híbridos ainda carecem de regulamentação. No fim do ano passado, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) avançou com o tema, colocando em consulta pública uma Análise de Impacto Regulatório (AIR).

Já num horizonte incerto mas não tão distante, a Siemens Gamesa enxerga potencial no Brasil para as eólicas offshore e o hidrogênio verde. No caso do offshore, o diretor da fabricante avalia que o mercado nacional é “muito promissor, mas não urgente”, já que o regime brasileiro de ventos em terra é muito favorável e ainda há bastante oportunidade a ser explorada no onshore.

Alguns geradores já têm projetos offshore em fase inicial de desenvolvimento, mas há várias pendências regulatórias e ambientais para que os empreendimentos possam sair do papel. Quando esse mercado deslançar, a Siemens Gamesa vê espaço para fornecer turbinas 5.X. “A máquina de 6 MW é grande o suficiente para ser instalada em alto mar também. Não precisaríamos necessariamente trazer ao país máquinas muito maiores.”

Em relação ao hidrogênio verde, o executivo entende que o Brasil tem potencial para ser um grande produtor e exportador do combustível renovável. O maior gargalo, avalia, é o custo das tecnologias de eletrólise (processo que utiliza a corrente elétrica para separar o hidrogênio do oxigênio que existe na água), que ainda não são competitivas. “Você tem tudo: infraestrutura [aproveitada da cadeia

fóssil], capacidade de escoamento, energia renovável abundante e barata, tudo no mesmo lugar.” Fora do país, a companhia desenvolve um projeto de P&D com a Siemens na Dinamarca para produzir o hidrogênio em parques offshore.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 10/03/2021

BR DIZ NÃO VER MUDANÇAS NO ALINHAMENTO DE PREÇOS COM MERCADO INTERNACIONAL

Mercado tende a perseguir paridade de importação, disse presidente interino da distribuidora de combustíveis

Por André Ramalho, Valor — Rio

O presidente interino da BR Distribuidora, Marcelo Bragança, disse que não vê nenhuma mudança estrutural no mercado brasileiro de combustíveis. “O mercado tende a perseguir a paridade [de importação]. Não estamos vendo nenhuma mudança estrutural nesse sentido”, afirmou em teleconferência com analistas e investidores, ao ser questionado sobre as oportunidades de importação, num momento em que a Petrobras vem sendo acusada desde o início do ano por concorrentes de praticar preços abaixo do preço de paridade de importação (PPI).

Bragança destacou que a companhia tem acompanhado as discussões sobre preços no país e disse que a proposta discutida no governo para criação de um fundo de estabilização, para suavizar as volatilidades, “pode ser bem-vinda”. “Mas nossa visão, até mesmo pelo histórico do mercado, é que preços vão continuar buscando alinhamento com preços internacionais”, comentou.

O executivo disse que o mercado brasileiro passou por momentos de “estresse” na capacidade de fornecimento para o mês de março, mas que não vê riscos de desabastecimento para o país.

“O mercado ficou mais estressado na capacidade de fornecimento, mas está buscando a atender [à demanda], apesar de algumas restrições em alguns polos de suprimento. Na BR, mesmo que com eventuais restrições pontuais, conseguimos adquirir no mercado externo. O mês [de março] teve um ou outro pequeno ruído, mas não vejo risco de desabastecimento”, afirmou na teleconferência sobre os resultados de 2020.

A BR encerrou o primeiro bimestre de 2021 com vendas em alta, na comparação com igual período de 2020, no período pré-pandemia de covid-19, disse Bragança.

A expectativa, segundo ele, é que o primeiro trimestre seja positivo para a empresa, do ponto de vista das vendas. Questionado sobre a possibilidade de impactos de uma nova onda da pandemia de covid-19 nos negócios da BR, o executivo disse que é difícil fazer projeções neste momento, sobre as vendas da distribuidora para o ano.

“Mas a companhia, hoje, está mais resiliente para passar por crises”, afirmou.

Alavancagem, aquisições e dividendos

O diretor financeiro da BR Distribuidora, André Natal, disse que a companhia aumentou o teto da meta de alavancagem de olho em novas oportunidades de aquisições, mas que a ideia é balancear a estratégia de alocação de capital entre compras de ativos e, eventualmente, distribuições adicionais de dividendos.

“O espírito é que consigamos ter nessa banda, fazer uso dela para uma construção mais balanceada [de alocação de capital], considerando distribuições adicionais aos acionistas e oportunidades de aquisição”, afirmou durante a teleconferência. “Seria possível imaginarmos distribuições adicionais [caso não se materializem as aquisições], mas o que gostaríamos muito de fazer é ter um balanceamento de alocação, tanto em oportunidades orgânicas e inorgânicas e distribuições adicionais de dividendos sempre que isso fizer sentido”, completou.

A BR Distribuidora decidiu aumentar o limite de sua meta de alavancagem, medida pela relação entre dívida líquida versus Ebitda (Lucros antes de juros, impostos, depreciação e amortização) ajustado, para até 2,5 vezes.

Desde a privatização, a empresa vinha operando com um nível de alavancagem dentro da faixa de 1 vez a 1,5 vez. Segundo Natal, a revisão do teto é fruto da queda dos custos de captação, associada em parte à queda da taxa de juros e em parte à resiliência e melhorias nas margens que a empresa vem demonstrando ao mercado.

“A companhia atingiu uma margem de segurança mais confortável para fazer essa discussão para flexibilização e ampliação do teto da banda [de alavancagem]”, disse.

O diretor disse ainda que um eventual programa de recompra de ações da companhia “faz sentido”, embora não haja nada de concreto nos planos da empresa. Segundo o executivo, a revisão do teto da meta de alavancagem da BR “abre espaço para cogitarmos” a recompra.

“Não temos nenhuma decisão tomada para um programa aberto de buyback [recompra de ações], mas concordamos que a direção é boa e faz sentido em relação aos preços atuais [dos papéis da empresa]”, afirmou.

Um eventual programa de recompra será pensado, sempre, de forma a assegurar a segurança da operação para os investidores e afastar riscos, disse. O executivo citou que a Comissão de Valores Mobiliários (CVM) veda operações do tipo em situações de oferta de ações projetada. Ele lembrou que a Petrobras tem planos de vender sua fatia remanescente de 37,5% na companhia. Embora a operação ainda não esteja aberta, a sinalização de ocorrência, segundo Natal, pode suscitar questionamentos a uma eventual recompra.

“O que a gente consegue garantir é a discussão [sobre a possibilidade de um programa de recompra de ações] e tomarmos todos os cuidados regulatórios e jurídicos, para fazermos no timing e de forma correta... Vamos sempre buscar fazer um movimento desse tipo de maneira segura”, afirmou.

Oportunidades

Natal disse que a companhia participa, neste momento, de “várias frentes” de oportunidades de aquisições, de olho na estratégia de reposicionamento da empresa frente à transição energética.

“Fomos muito ativos em 2020, mas continuamos muito ativos no M&A [fusões e aquisições]. Tem muita coisa acontecendo e estamos participando de muitas coisas paralelas”, afirmou.

Questionado se a BR está mais disposta a investir em aquisições de ativos grandes no mercado, Natal respondeu que a empresa “não tem preferência por tamanhos”. “Queremos que sejam negócios que acreditamos que tenham potencial de geração de valor, preços interessantes de entrada e onde tenhamos vantagens competitivas. Não temos uma preferência particular de tamanho. O portfólio que olhamos hoje tem da duas coisas [ativos menores e maiores]”, comentou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 10/03/2021



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

PF PRENDE SETE PESSOAS E APREENDE MAIS DE 1,1 TONELADA DE COCAÍNA NO PORTO DE SANTOS, SP

Carga tinha como destino Porto de Antuérpia, na Bélgica. Um funcionário do terminal portuário, suspeito de auxiliar na ação criminosa, foi preso em flagrante.

Por G1 Santos

Sete pessoas foram presas e mais de uma tonelada de cocaína foi apreendida, nesta terça-feira (9), em uma operação conjunta deflagrada pela Receita Federal e pela Polícia Federal no Porto de Santos, no litoral de São Paulo. A droga estava em uma carga de um contêiner violado que tinha como destino o Porto de Antuérpia, na Bélgica. Dentro do caminhão, que transportava a mercadoria, também foram encontradas armas e munições.

Segundo divulgado pela Polícia Federal, os agentes de segurança notaram uma movimentação suspeita de um caminhoneiro dentro de um terminal no Porto de Santos, através das câmeras de vigilância. A Polícia Federal e a Receita Federal foram acionadas para acompanhar a situação.

O caminhão foi abordado no momento em que saía do terminal portuário. Os policiais encontraram outros cinco homens escondidos na cabine do veículo. Todos eles estavam usando toucas estilo 'ninja', cobrindo todo o rosto.



[https://s2.glbimg.com/IM3TGNYDugKtSGmGgSn8q8wNew8=/0x0:1024x768/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2021/i/l/mQtQ0bQ0qTrXcWugb80q/tabletes.jpeg](https://s2.glbimg.com/IM3TGNYDugKtSGmGgSn8q8wNew8=/0x0:1024x768/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2021/i/l/mQtQ0bQ0qTrXcWugb80q/tabletes.jpeg)

Segundo a PF, 32 tabletes de cocaína estavam escondidos em contêiner com destino ao Porto de Antuérpia, na Bélgica — Foto: Divulgação/Polícia Federal

Dentro da cabine, foram apreendidos duas pistolas calibre .40, munições e um fuzil calibre .556, além de diversos lacres de contêineres, um alicate e cinco celulares. No contêiner violado foram encontradas 32 bolsas com tabletes de cocaína, que

totalizando 1,111 kg de cocaína.

Além dos homens que estavam no caminhão, os policiais identificaram o envolvimento de um funcionário do terminal portuário, que auxiliou a ação criminosa. Ele também foi preso em flagrante.

Todos os sete homens foram levados à Delegacia da Polícia Federal e autuados em flagrante por tráfico internacional de entorpecentes e porte ilegal de arma de fogo.

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

Data : 10/03/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

IMPACTOS DO NOVO PROCESSO DE IMPORTAÇÃO EM TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS SERÁ TEMA DE WEBINAR EM 18 DE MARÇO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Março 2021

O governo federal vem implementando mudanças que afetam os processos relacionados ao comércio internacional, como a nova etapa do Portal Único de Comércio Exterior, anunciada em janeiro. A iniciativa busca desburocratizar as exportações e importações e implantará uma completa reformulação de procedimentos, exigências normativas e sistemas.

Dentre as novidades, está a integração de dos sistemas Porto sem Papel (PSP), do Ministério da Infraestrutura, e o Portal Único de Comércio Exterior (Pucomex), da Receita Federal. Os dois serão reunidos na Janela Única Aquaviária (JUA).

As mudanças terão reflexo direto nas operações portuárias e serão tema do webinar "Impactos do novo processo de importação em terminais e recintos alfandegados", realizado pela Portos e Navios no dia 18 de março, com patrocínio da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra).

O evento, mediado pelo jornalista Danilo Oliveira, da Portos e Navios, terá como palestrantes Jackson Aluir Corbari, auditor-fiscal da Secretaria da Receita Federal (RFB) e coordenador-geral de Administração Aduaneira; Tiago Martins Barbosa, coordenador-geral de projetos estratégicos da Secex e gerente do Programa Portal Único Siscomex; e Angelino Caputo, diretor-executivo da Abtra.

Serviço

"Impactos do novo processo de importação em terminais e recintos alfandegados"

Dia 18 de março de 2021, às 17h

Inscrições gratuitas: [clique aqui](#)

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 10/03/2021

PORTO DO AÇU OFICIALIZA ADESÃO AO ESI E PASSA A OFERECER DESCONTO TARIFÁRIO POR PERFORMANCE AMBIENTAL

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA 10 Março 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170601-porto-acu-Jan2017.jpg>

Iniciativa beneficia embarcações mais eficientes com tarifas diferenciadas

O Porto do Açu formalizou, neste mês, a adesão ao Environmental Ship Index (ESI), índice que classifica as embarcações que superam os padrões de emissão estabelecidos pela Organização Marítima Internacional (IMO). Navios que performam acima dos padrões ambientais, incluindo os níveis de emissões de gases do efeito estufa, passam a ter acesso a tarifas portuárias

diferenciadas, com descontos de até 10%.

Com a iniciativa, o Porto do Açu passa a integrar uma lista de 62 portos globais que adotaram o mecanismo de incentivo. O ESI é um projeto liderado pelo World Ports Sustainability Program (WPSP), vinculado à Associação Internacional de Portos (IAPH).

"A adoção do Açu ao ESI reforça o nosso comprometimento em participar do esforço global de redução de emissões através de um incentivo para um player-chave da cadeia marítima, que são os armadores, na união de esforços para o uso de tecnologias cada vez mais limpas", afirma Tessa Major, diretora de Negócios Internacionais da Porto do Açu e vice-presidente da IAPH na América do Sul e Central.

O Porto do Açu soma mais de 13 mil acessos desde 2014. No último ano, foram 3.245 embarcações recebidas, com destaque para a B-Port (Edison Chouest), que opera no Açu a maior e mais moderna base de apoio offshore do mundo.

O primeiro navio a receber o incentivo ao acessar a base foi o "SEA Brasil", em operação para a Equinor.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 10/03/2021

PL DA CABOTAGEM PODE OFERECER INCREMENTO A ÁREAS OCIOSAS NOS PORTOS

Por *Dérika Virgulino NAVEGAÇÃO 10 Março 2021*

Além do incentivo ao crescimento da cabotagem, o Projeto de Lei (4199/2020), BR do Mar, poderá proporcionar também aumento na movimentação portuária. De acordo com o diretor de gestão portuária da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Mário Povia, a transferência de uma carga rodoviária para a cabotagem pode permitir a ocupação transitória de áreas portuárias, tanto no porto de origem quanto no de destino, caso tenha áreas ociosas.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/160614-cabotagem.jpg>

Os portos menores podem se apropriar da demanda da cabotagem caso tenham áreas disponíveis para contratos de uso temporário.

Desse modo, segundo ele, o projeto tende a possibilitar que os portos menores se apropriem da demanda da cabotagem, o que pode ser importante do ponto de vista do aproveitamento de infraestrutura. “Nós temos portos que têm condições de receber esses contratos de uso temporário de áreas”, disse durante ‘Webinar BR do Mar: Desafios e Perspectivas para a Cabotagem, realizado nesta quarta-feira (10).

Ele lembrou que a lei prevê essa possibilidade, e que isso pode fazer com o que o operador multimodal pense em um rearranjo logístico de suas cargas. Porém, ele também destacou que isso vai depender da dinâmica das medidas de estruturação logística e do nível de adesão das empresas.

De acordo com o diretor, para receber o incremento de cargas é importante que ocorra um redimensionamento nos portos menores, como em termos de rebocadores, de práticos para atender as embarcações, entre outros aspectos. Já nos portos maiores, caso seja relevante o incremento pela cabotagem, se faz necessário o início do controle de tráfego, com VTMS, além de áreas de fundeio. “Isso obriga os terminais a ter um nível de eficiência maior”, pontuou.

Povia afirmou ainda que para além do BR do Mar, outras medidas precisam ser adotadas para garantir a multimodalidade que é um aspecto fundamental para a cabotagem. Além do provimento de infraestrutura portuária, também é importante a redução da burocracia com a adoção do documento único, sem contar no debate em torno da redução do combustível bunker. “A cabotagem depende de uma estruturação multimodal. Ela demanda mais infraestrutura fazendo isso em larga escala”, completou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/03/2021

INVESTIMENTOS EM CAMPOS MADUROS PASSAM POR GARANTIA DE AJUSTES REGULATÓRIOS

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 10 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/181030-campo-garoupa-helmut-otto-agenciapetrobras.jpg>

Campo Garoupa - Arquivo/Helmut Otto (Agência Petrobras)

Cadeia de O&G espera diversificação de operadoras de pequeno e médio portes em instalações com mais de duas décadas de operação. Governo lança programa de estímulo à revitalização desses ativos nesta quinta-feira (11).

O Ministério de Minas e Energia (MME) lança, nesta quinta-feira (11), o Programa de Revitalização e Incentivo à Produção de Campos Marítimos. A expectativa é que o Promar atraia novos investidores e estimule a continuidade da produção, com extensão da vida útil dos campos. O objetivo é ampliar a

participação de empresas de pequeno e médio portes nas atividades de exploração e produção, resultando em mais pluralidade de atores da indústria. Os idealizadores do Promar esperam obter resultados como do Reate, programa vigente desde 2019 e que é focado em ativos maduros em terra (onshore). O programa projeta ainda benefícios socioeconômicos regionais, como geração de empregos, renda e arrecadação de tributos estaduais e municipais.

O consultor Mauro Destri, CEO da Destri Consulting, destacou a necessidade de ajustes no arcabouço regulatório para dar segurança jurídica e garantir a viabilidade econômica ao negócio de empresas de pequeno e médio portes, como ações para agilizar e melhorar a segurança dos processos de licenciamento, além da resolução que regulamentará a adequação da arrecadação de royalties como incentivo às empresas de pequeno e médio portes. Outra frente importante, segundo ele, é o fortalecimento de fornecedores de bens e serviços com tecnologia local e importada.

A resolução 04/2020 do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) orienta que a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) avalie a adoção de medidas visando à redução de royalties para campos concedidos a operadoras de pequeno e médio portes. A estimativa do governo é que, com a diminuição na alíquota de royalties para essas empresas, a redução da arrecadação de royalties no país seja de apenas 0,18%, o que seria compensado pela extensão da vida útil dos campos e gerado por mais produção, tributos, empregos e renda. A minuta propõe uma redução de até 5% na alíquota para campos operados por empresas de pequeno porte e de 7,5% para aqueles operados por empresas de médio porte.

Destri avalia que o atual cenário econômico e preços do petróleo são favoráveis a esse tipo de projeto, desde com essas adequações à realidade operacional. Ele acrescentou que os licenciamentos carecem de maior celeridade para atender às necessidades das operadoras. O consultor acredita que o barril na faixa de US\$ 70 está numa bolha que não deve se sustentar por muito tempo. O consultor ressaltou que existem empresas pequenas produzindo com margens extremamente reduzidas e que precisam de mais celeridade nos processos e o máximo de modernização e adequações regulatórias possíveis. “Vejo esse cenário de preço de Brent hoje como contingencial. Precisa da garantia jurídica de que, baixando para 30 a 32 dólares, essas coisas [mudanças regulatórias] terão continuidade”, analisou Destri.

Com os desinvestimentos, a tendência é que a Petrobras concentre aproximadamente um quinto das operações nos campos maduros na Bacia de Campos. Entre os principais ativos offshore em campos maduros a serem repassados estão os campos de Albacora e Albacora Leste. No radar das operadoras independentes estão 50% de Marlim, considerado um bom negócio, na medida em que a Petrobras deve continuar a operar os demais 50%. Outros ativos de destaque são o Polo de Garoupa e Papa Terra. Mais ao norte da Bacia de Campos, aparece Ubarana, que está sendo vendida junto ao Polo Potiguar.

O diretor de contratos da área de manutenção e serviços offshore da Ocyan, Vinicius Castilho, disse que o Promar criará oportunidades para a cadeia produtiva, ampliando negócios e atividades. A empresa avalia que os recentes campos e prospectos ofertados pela Petrobras abrem espaço para que as operadoras de campos maduros mostrem sua capacidade de gerir os campos e os ativos de cada uma destas novas áreas. “Esse processo demandará um grande envolvimento dos seus fornecedores, que precisam estar preparados para dividir conhecimento e tecnologia, além de demonstrar adaptabilidade a novos modelos de negócios e contratações”, analisou. A Ocyan aposta que, no curto prazo, os fornecedores terão que se adequar a esse novo modelo.

A empresa investiu em serviços integrados unindo operação e manutenção de ativos, além de sua expertise em executar serviços de perfuração e subsea. Segundo Castilho, o Promar e o mercado que se abre com serviços para o descomissionamento estão inseridos no plano de crescimento da Ocyan. A leitura é que a queda do número de plataformas operadas pela Petrobras poderá reduzir as contratações de serviços de manutenção pela companhia. Por outro lado, surgirão oportunidades para vários serviços offshore destes mesmos ativos, que devem passar para as mãos de outras operadoras. “Os novos responsáveis terão o desafio de manter as operações em curso, além de executar novos investimentos para que consigam potencializar a recuperação dos seus campos e

estender a vida útil dos seus ativos. Em algum momento no futuro estas mesmas unidades serão descomissionadas, mas não agora”, projetou Castilho.

A Bacia de Campos hoje concentra cerca de 90% da produção marítima em campos maduros. Empresas como Perenco e Trident Energy já conseguiram aprovação para operar ativos em campos maduros até 2040, o que pode adiar alguns projetos de descomissionamento de instalações mais antigas. Destri citou o campo de Albacora, o qual estima que, após a descoberta do pré-sal, não deve deixar de operar antes de 2080. Marlim, segundo o consultor, deve operar, pelo menos, até 2052.

“O Promar tem a possibilidade de aumentar o fator de recuperação e estender a vida útil desses campos por mais 15 a 20 anos. Há condições de continuar a gerar riqueza, geração e manutenção de empregos, distribuição de royalties e manutenção de bens e serviços”, projetou Destri. Em Macaé e região, 60 mil pessoas orbitam com empregos diretos e indiretos no setor de petróleo e gás. Um aquecimento seria importante para alocar cerca de 40 mil que se encontram desempregados em Macaé. Para Destri, é importante para aquecer a atividade econômica regional e aumentar a arrecadação e reduzir problemas sociais.

A Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Petróleo e Gás (ABPIP) espera que o Promar obtenha resultados semelhantes ao do programa Reate com os campos maduros em terra. “Esse ambiente proposto, da mesma maneira do onshore, precisa de adequação para a complexidade do offshore. São instalações muito antigas, que precisam que haja adequação para tornar ativos competitivos e viáveis”, afirmou o secretário-executivo da ABPIP, Anabal Santos Jr. Ele lembrou que o fator de recuperação nesses campos possui indicadores ruins, quando comparados a outros mercados internacionais.

Santos salientou que o desafio de aumentar o fator de recuperação e vida útil das instalações passa por mudanças no processo de licenciamento ambiental, no compartilhamento da infraestrutura existente para escoamento do petróleo e gás. Ele acrescentou que as plataformas fixas são consideradas embarcações, precisando cumprir obrigações de navio de ordem operacional e de inspeções das instalações. Apesar disso, o secretário-executivo da ABPIP, disse que o programa pode estimular a continuidade da diversificação de operadoras nesses campos. “O Brasil saberá compreender e fazer esforços no sentido de reduzir essa carga e tornar o ambiente de negócios menos hostil”, afirmou.

Para março e junho estão previstas as realizações de dois workshops para avaliar as contribuições. A expectativa é que o relatório final seja entregue ao CNPE até 13 de julho.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/03/2021

FCA MOVIMENTA MAIS DE 39 MILHÕES DE TONELADAS EM 2020

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Março 2021

Número representa um aumento de 28,8% no volume transportado nos últimos cinco anos

A Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), controlada pela VLI, anunciou o balanço operacional relativo ao ano de 2020 com números positivos que indicam o aumento na eficiência dos processos, resultantes dos investimentos aportados pela controladora ao longo dos últimos anos. No ano passado, foram 39,08 milhões de toneladas movimentadas, ante 35,95 milhões no ano anterior, crescimento de 8,6 % no período. No comparativo entre 2016 e 2020, o fluxo de cargas cresceu 28,8%.

A receita líquida destas operações saltou de R\$ 2,41 bilhões em 2019 para 2,68 bilhões em 2020, o que representa uma alta de 11%. O balanço financeiro positivo das operações na FCA é fruto do aumento no volume transportado ao longo da malha no período.

Nos últimos cinco anos foram mais de R\$ 2 bilhões em investimentos e aproximadamente 185 milhões de toneladas transportadas. Sob a gestão da VLI, a FCA mais do que dobrou o número de



vagões e locomotivas na última década e renovou seu parque de material rodante e máquinas de via. Deste modo, hoje, é capaz de atender 60 clientes com mais de 700 locomotivas e 20 mil vagões. A operação da FCA contempla 250 municípios brasileiros e gera 10.600 empregos, entre diretos e indiretos.

O processo de renovação da concessão da FCA que está em curso prevê um pacote de investimentos na malha de R\$ 13,8 bilhões, considerando compra de locomotivas e vagões, modernização da linha, ampliação e construção de pátios, novo sistema de sinalização e recursos para a manutenção dos ativos. Com a renovação será possível aumentar a capacidade de transporte por este modal, com ganhos para a economia brasileira e a sociedade.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/03/2021

AGENTES DO SETOR DEFENDEM MODIFICAÇÕES NO BR DO MAR

Por Dérika Virgulino NAVEGAÇÃO 10 Março 2021

Entre os pontos que carecem de revisão, segundo agentes do setor, estão o percentual de tripulantes brasileiros, as regras de afretamento e perspectiva da indústria naval.

Em vias de ser votado no Senado Federal, o Projeto de Lei (4199/2020), BR do Mar, ainda provoca muita controvérsia entre representantes do setor de navegação. Mas em meio a defesas e críticas, o consenso é que o projeto necessita de revisão em alguns aspectos. Entre os principais pontos que carecem de maior atenção, segundo eles, estão a obrigatoriedade de 2/3 de tripulação brasileira em navio estrangeiro; o modelo de abertura para o afretamento de embarcações e o possível desestímulo à indústria naval brasileira.

A quantidade de tripulantes brasileiros nos navios exigida pelo projeto está entre os aspectos mais polêmicos. De acordo com o diretor-executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac), Luis Fernando Resano, impor 2/3 de brasileiros traz uma grande insegurança jurídica ao armador. Isso porque, segundo ele, o trabalhador atuando em águas jurisdicionais brasileiras, porém sob regras trabalhistas da bandeira do navio, pode gerar processos na justiça e o armador não deverá correr esse risco.

Além disso, ele apontou que caso este número seja mantido, a pretendida redução de custos proposta pelo projeto não irá acontecer. “1/3 é o limite máximo que entendemos como aceitável”, frisou Resano durante ‘Webinar BR do Mar: Desafios e Perspectivas para a Cabotagem, realizado nesta quarta-feira (10).

Para o consultor e diretor de infraestrutura da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), Elias Gedeon, também presente ao evento, existe uma tendência de que este percentual de 2/3 de tripulantes brasileiros seja reduzido para 1/3. De acordo com ele, o armador deve ter a liberdade para contratar. Ele lembrou ainda que durante o período em que o setor offshore no país estava apresentando bons resultados chegou a faltar marítimos brasileiros para atuar nos navios. Assim, tanto a Marinha do Brasil (MB) quanto o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação (Syndarma), sugeriram que o governo liberasse a contratação de marítimos de países do MERCOSUL.

Por outro lado, Gedeon é favorável a proposta do PL que desvincula a cabotagem da indústria naval, pois, segundo ele, essa relação está entre uma das principais razões que impediu ao longo dos anos um maior crescimento da navegação. Ele entende que tal vinculação ignorou que ambos os setores são diferentes e que, por isso, o armador não deve ter a responsabilidade sobre o desenvolvimento da indústria. Desse modo, o diretor defende que seja criada uma política pública voltada exclusivamente para a indústria naval.

Sobre este aspecto, o consultor Nelson Carlini pensa diferente. Para ele, os setores precisam estar vinculados dentro de uma estratégia de desenvolvimento que faz parte de uma ideia de geopolítica de país. No entanto, o projeto, promovendo este separação, desestimula a indústria naval brasileira,

deixando de gerar uma grande quantidade de empregos. Como o projeto já está em andamento no Congresso Nacional, ele propõe algumas medidas que podem ser modificadas no texto a fim de manter o mínimo de estímulo à construção.

Uma delas seria dar preferência para navios construídos no Brasil no caso de afretamentos de longo prazo. Como exemplo ele citou o caso da Petrobras que costuma entrar no mercado para afretar navios por um prazo de cinco anos, sempre renovando os contratos. Outra sugestão é que as Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) tenham isenção de impostos.

Ele apontou ainda que a MB venha se apropriando de 10% dos recursos do Fundo da Marinha Mercantes (FMM) para a construção de seus navios, mas que isso só deveria ser possível caso a construção fosse feita em estaleiros privados. “O FMM não é para manter o arsenal da marinha, é para gastar dinheiro na indústria privada, para oferecer empregos e fazer a indústria naval crescer”, disse Carlini.

O consultor acredita que o BR do Mar, além de desestimular a construção no país, não deverá promover mudanças profundas no mercado de cabotagem. Ele afirmou que o crescimento no setor já vem ocorrendo sob a égide das leis atuais há muito sem a necessidade do projeto. Ele também frisou que as três grandes companhias de navegação do mundo já atuam na cabotagem, como é o caso da Maersk, Log-In (MSC) e CMA CGM. “E com o projeto esses mesmos continuarão”, disse.

Ele também afirmou que no segmento de contêiner o efeito do PL será pequeno e que, no granel as empresas que estão atuando serão as que continuarão. Isso porque, de acordo com ele, para o crescimento da cabotagem os volumes transportados devem ser considerados.

O único impacto, segundo ele, será no segmento de granel líquido. Ele afirmou que empresas norueguesas e européias é que serão beneficiadas, pois, elas prescindirão de utilizar navios brasileiros e fará uso de frotas contratadas no exterior para transportar dos terminais para fora do país o petróleo cru. “Então esta lei só está dando liberação para que essas companhias de petróleo usem suas frotas. Todas as limitações impostas no projetos são inócuas”, criticou.

Sobre a questão da abertura para o afretamento, Resano afirmou que a Abac vê com preocupação o fato de que, dentro dos moldes atuais do projeto, pode ocorrer um desinvestimento no setor. Isso porque, segundo ele, o PL autoriza EBNs sem propriedade de embarcações a fazer afretamento a casco nu. Isso implica em uma concorrência injusta com aquele que investiu milhões em embarcações. A abertura proposta não guarda proporcionalidade com quem fez investimentos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/03/2021

COMISSÃO DA OAB PEDE RETIRADA DE URGÊNCIA DO PL DA CABOTAGEM

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 10 Março 2021

Em requerimento encaminhado a senadores, comissão de assuntos regulatórios da Ordem apontou que texto proposto prejudica concorrência. Projeto de lei pode ser votado esta semana no Senado.

A comissão de assuntos regulatórios (CAR) do Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) sugeriu a senadores a retirada da urgência constitucional do projeto de lei 4.199/2020 (BR do Mar), que dispõe sobre mudanças na navegação de cabotagem. No requerimento, a comissão alegou “riscos graves à segurança nacional e ao interesse público”, se não houver uma avaliação de impacto regulatório e legislativo consistente na matéria. A CAR entende que o texto proposto apresenta regras que podem prejudicar a concorrência. O ofício foi encaminhado ao presidente do Senado, ao relator, senador Nelsinho Trad (PSD/MS), à secretaria geral da mesa diretora e à comissão de infraestrutura.

O PL 4.199/2020 visa aumentar o uso do transporte por cabotagem, por meio da flexibilização das regras de afretamento e da diminuição de barreiras para utilização de embarcações estrangeiras. No entanto, a comissão avaliou que o novo cenário para afretamento previsto no PL coloca uma ‘cortina

de fumaça', no que tange a dispensa do lastro de embarcações nacionais, o que poderia reduzir investimentos (capex) das empresas brasileiras de navegação (EBNs). A CAR considera que a previsibilidade de determinação a posteriori das condições de afretamento de embarcações estrangeiras pode consistir em vício de natureza legal, uma vez que haveria, em tese, 'usurpação de competência' na iniciativa de legislar.

No atual modelo, uma embarcação estrangeira somente pode atuar no mercado, caso ocorra afretamento por EBN, sendo a inexistência ou indisponibilidade da embarcação de bandeira brasileira, do tipo e porte adequados, a hipótese mais comum. A combinação desses elementos, de acordo com a comissão, reforça a necessidade de as empresas brasileiras recorrerem ao mercado internacional, para o afretamento de navios. A carta cita o PLS 3.129/2020, da senadora Kátia Abreu (PP-TO), que busca impedir que a regulação limite o alcance do marco regulatório do setor (Lei 9.432/1997), principalmente quanto ao afretamento por tempo. O argumento é no sentido de garantir maior poder de escolha e negociação por parte dos embarcadores na cabotagem, permitindo maior abertura de afretamento das embarcações estrangeiras. O PLS de autoria da senadora tramitará em conjunto com o PL da cabotagem.

O ofício da CAR analisa que, embora o PL tenha entre as diretrizes a necessidade de fomentar a competição entre os agentes do segmento de cabotagem, o texto traz barreiras ao desenvolvimento das pequenas e médias empresas, sendo um grande fator de concentração de mercado, conforme manifestação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). Baseado no órgão antitruste, o documento cita que o afretamento de embarcação estrangeira de empresa subsidiária e capacidade da embarcação afretada limitada à determinada proporção da capacidade da frota própria tende a manter elevados os níveis de concentração do setor e dificultar a entrada e expansão de novas empresas no mercado.

Além disso, o requerimento menciona que a possibilidade de se usar embarcações de bandeira estrangeira para bloqueio de circularizações reforça os efeitos concorrenciais negativos, decorrente dos critérios propostos para o afretamento por tempo. Outro ponto de atenção apontado é que, no caso dos afretamentos a casco nu, verifica-se que pode propiciar aumento da oferta de embarcações, porém a total liberalização ocorrerá apenas em janeiro de 2023. Dessa forma, sob a ótica concorrencial, o entendimento é que seria preferível que a remoção de barreiras ocorresse o quanto antes.

A CAR destacou que a abertura do mercado, com estímulo à competitividade no setor de transporte de cargas, é fundamental para o desenvolvimento da logística do país. "O projeto de lei é extremamente complexo, pois envolve diversos interesses contrapostos. Por isso, é necessário a construção de uma agenda de diálogo com os agentes setoriais para a consolidação sustentável da cabotagem no Brasil", sugeriu no requerimento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/03/2021

SANTOS BRASIL MOVIMENTOU 302.735 CONTÊINERES NO QUARTO TRIMESTRE DE 2020

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210113-tecon-santos-brasil-gate-caminhao.jpg>

EBITDA no trimestre alcançou R\$ 81,5 milhões, com margem de 31,3%. Prejuízo líquido foi de R\$ 13,8 milhões em 2020

A Santos Brasil encerrou o quarto trimestre de 2020 com um crescimento de 4,4% em relação ao quarto trimestre de 2019, somando 302.735 contêineres movimentados em seus três terminais - Santos (SP), Imbituba (SC) e Vila do Conde (PA). No consolidado do ano, a companhia movimentou 1,07 milhão de contêineres (-7,7% em comparação a 2019).



A retomada das importações e a continuada alta das exportações foram determinantes para o desempenho positivo no trimestre. O pico de sazonalidade nas importações no Porto de Santos, que geralmente se inicia em agosto, aconteceu tardiamente em 2020, devido aos impactos da pandemia na produção e no consumo, concentrando-se nos meses de outubro, novembro e dezembro. A Santos Brasil Logística foi igualmente beneficiada com a retomada das importações no Porto de Santos no quarto trimestre de 2020. No trimestre, o Terminal de Veículos foi a unidade que apresentou o maior crescimento.

O Tecon Santos movimentou 268.426 contêineres no quarto trimestre de 2020, crescimento de 6,2% em relação ao quarto trimestre de 2019. Em 2020, o terminal movimentou 937.424 contêineres, queda de 7,8% na comparação com 2019. O market share do terminal foi de 36,2% no quarto trimestre de 2020 e 35,6% no ano, de acordo com os dados da Santos Port Authority (SPA).

O Tecon Vila do Conde apresentou crescimento de 11,8% no quarto trimestre de 2020, quando comparado ao quarto trimestre de 2019, impulsionado pelo aumento das importações de cargas de projeto e das exportações de commodities agropecuárias e minerais. No consolidado do ano, o terminal movimentou 99.890 contêineres, contra 104.262 em 2019.

A queda de 42,1% na movimentação de contêineres do Tecon Imbituba no quarto trimestre de 2020 foi compensada por uma alta expressiva nos embarques do Terminal de Carga Geral (TCG). A movimentação consolidada no ano no terminal foi de 41.678 contêineres (menos 13,1% em relação a 2019).

Na Santos Brasil Logística, o volume de contêineres armazenados subiu 6,9% no quarto trimestre de 2020, influenciado pelo aumento das importações no Porto de Santos. Este movimento foi fomentado pelas escalas extras de navios e, também, pelo reaquecimento das atividades industriais, principalmente do setor automotivo. O processo de reabastecimento de estoques nas principais indústrias importadoras (automotiva, química e farmacêutica), influenciado pela retração nos trimestres anteriores e pelo crescimento do consumo no mercado doméstico nos últimos meses do ano, acelerou as operações logísticas de modo geral, incluindo a armazenagem de carga.

O TEV movimentou 52.491 veículos no quarto trimestre de 2020, um crescimento de 47,2% em relação ao quarto trimestre de 2019. As exportações foram 50,4% maiores e as importações de veículos cresceram 25,9% no quarto trimestre de 2020, quando comparadas ao quarto trimestre de 2019, influenciadas pela alta nas vendas de veículos no mercado doméstico. No consolidado do ano, o terminal movimentou 153.511 veículos, queda de 13,6% frente a 2019.

A receita líquida consolidada da Companhia somou R\$ 260,6 milhões no quarto trimestre de 2020 (13,2% a mais que o quarto trimestre de 2019) e R\$ 929,6 milhões em 2020 (menos 4,4% do que em 2019).

A Santos Brasil registrou EBITDA de R\$ 81,5 milhões no quarto trimestre de 2020, 15,3% superior ao quarto trimestre de 2019, com margem de 31,3%. Em comparação ao terceiro trimestre de 2020, houve crescimento de 64,2%, estimulado pela recuperação das importações no Porto de Santos.

A companhia apurou lucro líquido de R\$ 14,3 milhões no quarto trimestre de 2020 (38,8% a mais que o quarto trimestre de 2019) e prejuízo líquido de R\$ 13,8 milhões em 2020.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/03/2021

PL QUER DESTINAR 25% DE RECURSOS DE OUTORGAS PARA CIDADES PORTUÁRIAS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Março 2021

Tramita no Congresso o Projeto de Lei 623/2021, da deputada federal Rosana Valle (PSB), que destina 25% do valor de outorga de arrendamentos de terminais portuários e de concessões de

instalações e serviços associados aos municípios que abrigam portos, como é o caso de Santos e Guarujá, na Baixada Santista. O valor de outorga é cobrado das empresas privadas que ganham concessões para ocupar espaços ou operar atividades controladas pelo poder público.

Os recursos decorrentes dos pagamentos destas outorgas seriam depositados num fundo que seria criado especificamente, o Fundo Porto-Cidade, gerido pela Prefeitura e a autoridade portuária local. Os montantes seriam utilizados para a eliminação ou mitigação de conflitos na relação porto-cidade.

A gestão do fundo seria feita de forma paritária. Pelo projeto de lei, os 25% destinados às cidades incluiriam concessões de serviços logísticos e de transporte em qualquer modal.

Quando um arrendamento ou concessão abrangesse mais de um município, como no caso do Porto de Santos, o montante previsto em lei seria dividido entre eles, tendo como critério de distribuição a população das cidades, com base em dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Reduzir conflitos

A deputada lembra que as atividades portuárias geram impactos nas áreas urbanas dos municípios e vice-versa, que geram conflitos na relação porto-cidade.

As cidades portuárias sofrem com danos à infraestrutura e mobilidade urbanas por conta do tráfego e estacionamento irregular de veículos rodoviários de carga em vias públicas, prejudicando pavimentos e redes subterrâneas, além de causarem poluição ambiental, do ar e sonora.

As atividades portuárias também atraem vetores de doenças, no caso da operação de granéis agroalimentares, como é o caso do número elevado de pombos e roedores. Há ainda os riscos decorrentes da operação e armazenagem de produtos perigosos, que já provocaram incêndios, vazamentos e explosões em cidades com portos.

“A destinação deste percentual de valor de outorga, ao fundo a ser criado, permitirá a disponibilização de recursos para a eliminação ou mitigação desses conflitos, além de, por terem gestão paritária, favorecer a melhoria da relação porto-cidade”, afirma Rosana Valle.

A parlamentar ressalta que esta receita não terá impacto na arrecadação de impostos pela União.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/03/2021

MAERSK PREVÊ UM CRESCIMENTO DO COMÉRCIO MUNDIAL DE 3%; REGULAMENTAÇÃO NO MERCOSUL É DESAFIO

Da Redação NAVEGAÇÃO 09 Março 2021

A empresa de navegação Maersk espera que o comércio mundial cresça 3% ou mais em 2021. A empresa vê o comércio global se recuperando, mas ainda há muita incerteza sobre o tamanho do impacto da Covid-19 na economia mundial em 2021.

A companhia está implementando uma estratégia global que a posiciona para o crescimento em diversos países, inclusive no âmbito do Mercosul.

Para dar o pontapé inicial em 2021 no Brasil, a Maersk começou a oferecer serviços de frete aéreo em janeiro. A empresa está construindo sua rede intermodal para o transporte de mercadorias por via terrestre, marítima ou aérea.

No Brasil, o transporte de mercadorias por contêiner envolve o cumprimento de exigências regulatórias de cerca de 30 agências. Para isso, a Maersk investiu em ferramentas digitais, como Maersk Flow, MyFinance e Maersk Spot. Os clientes da Hamburg Süd podem usar o Instant, semelhante ao Maersk Spot, por onde se pode obter um preço fixo para o envio de mercadorias por meio de um contêiner, com envio garantido.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/03/2021

COM EMENDAS DOS SENADORES, BR DO MAR PODE RETORNAR À CÂMARA PARA NOVA APECIAÇÃO

Por Dérika Virgulino NAVEGAÇÃO 09 Março 2021

Quando o projeto retornar à Câmara dos Deputados a apreciação do documento deverá ser feita em até dez dias.

O Projeto de Lei (4199/2020), BR do Mar deve entrar na pauta de votação do Senado Federal nesta quarta-feira (10). Porém, pelo número de emendas apresentadas, incluindo da senadora Kátia Abreu (PP/TO), que solicitou que os quatro projetos de sua autoria sobre o tema fossem apreciados juntamente com o PL, é possível que o projeto retorne à Câmara dos Deputados para nova apreciação. Por estar sob regime de urgência a matéria pode trancar a pauta do senado caso não seja apreciada nesta quarta-feira.

De acordo com o diretor-presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, quando o projeto retornar à casa legislativa a apreciação do novo documento deve ser feito em até dez dias. Portanto, o projeto só deverá ir para sanção presidencial apenas ao final deste mês. Todo esse trâmite, contudo, pode ser prejudicial às empresas que necessitam do Reporto para dar andamento aos investimentos. O regime foi aprovado, por meio de emenda ao projeto, no final de 2020.

Por esta razão, a ABTP, junto com a coalizão portuária e entidades representativas do setor ferroviário, vem solicitando aos senadores que os 12 meses de vigência do Reporto sejam contados apenas após a sanção presidencial. Caso contrário, as empresas perderiam três meses (janeiro, fevereiro e março), do período de um ano da vigência do benefício. Muitos investimentos, que deveriam ter sido assinados ao final de 2020, já estão atrasados em função da espera pela apreciação do BR do Mar.

De acordo com Silva, a associação realizou rodadas de diálogos com senadores sobre a importância do regime para o setor portuário. Ele afirmou que as conversas foram "excelentes" e que a expectativa para a aprovação do reporto apenas após a sanção é positiva.

O Reporto é um regime tributário especial desonera a importação de máquinas e equipamentos para os setores portuário e ferroviário. A isenção não acontece apenas para equipamentos importados, mas também para aqueles produzidos pela indústria nacional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/03/2021



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOSHIPPING 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 Mercos Shipping (www.mercoshipping.com.br).



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 038/2021
Página 46 de 46
Data: 10/03/2021
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006