

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 041/2021
Data: 15/03/2021**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	3
USUÁRIOS DO PORTO DE SANTOS PEDEM COMPENSAÇÃO EM TARIFAS	3
MARINHA BATE RECORDE DE FISCALIZAÇÕES E AMPLIA AÇÕES NA BAIXADA SANTISTA	4
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	5
COMUNICADO - INFORMAÇÕES SOBRE A COVID-19	5
AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL Nº 05/2021: LINK DE TRANSMISSÃO	6
PORTAL PORTO GENTE	6
BAIXADA PRETERIDA DO PLANEJAMENTO DE EXPANSÃO DO PORTO DE SANTOS	6
DISTRITO PORTUÁRIO AMEAÇA A CIDADE E O PORTO DE SANTOS	7
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	8
EPL FINALIZA ESTUDOS DE ARRENDAMENTO DO STS11, NO PORTO DE SANTOS	8
EM UM MESMO DIA, SANTOS BRASIL RECEBE TRÊS ESCALAS EXTRAS NO TECON SANTOS	9
ISTOÉ - DINHEIRO	9
PRIVATIZAÇÃO DA PETROBRAS É IDEIA QUE EXIGE RIGOR TÉCNICO E POLÍTICO, DIZ PACHECO	9
CAPITALIZAÇÃO DA ELETROBRAS É MANEIRA MAIS BRANDA DE TOCAR ASSUNTO, DIZ LIRA.....	10
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	10
BID E BNDES FIRMAM ACORDO PARA AUMENTAR EMISSÃO DE TÍTULOS VERDES.....	11
O PRÓXIMO PASSO PARA OS COMPROMISSOS CLIMÁTICOS DAS COMPANHAS	12
JORNAL O GLOBO – RJ	13
E AGORA, BRASIL?: PACHECO DIZ QUE ERROS DURANTE A PANDEMIA 'TERÃO DE SER INVESTIGADOS' FUTURAMENTE, 'INCLUSIVE POR MEIO DE CPI'	13
AUXÍLIO EMERGENCIAL: CONGRESSO PROMULGA PEC QUE PERMITIRÁ PAGAMENTO DO BENEFÍCIO EM 2021	14
CVM CONDUZ QUATRO PROCESSOS PARA APURAR IRREGULARIDADES NA PETROBRAS.....	15
BRITÂNICA BP AVANÇA EM RENOVÁVEIS COM CONTRATO DE LONGO PRAZO COM A CASA DOS VENTOS	16
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	17
BOLSONARO DIZ QUE PEDIU PRA LIRA PAUTAR PROJETO DO ‘ÁLCOOL DESDE A REFINARIA’	17
CONGRESSO PROMULGA PEC QUE DESTRAVA NOVA RODADA DE AUXÍLIO EMERGENCIAL	17
DECRETO INSTITUI POLÍTICA DE MODERNIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DE RODOVIAS FEDERAIS	19
VALOR ECONÔMICO (SP)	19
EXTENSÃO DE FERROVIA NO MT OPÕE RUMO E MINISTRO TARCÍSIO	19
NOVO MARCO REGULATÓRIO DO SETOR DEVE VOLTAR AO SENADO.....	21
FERROGRÃO TEM VIABILIDADE QUESTIONADA POR ECONOMISTAS	22
LIRA E PACHECO DÃO SINALIZAÇÃO FAVORÁVEL À CAPITALIZAÇÃO DA ELETROBRAS.....	23
DIÁRIO DE PERNAMBUCO - PE	24
BOLSONARO ASSINA DECRETO QUE PREVÊ MODERNIZAÇÃO DE RODOVIAS FEDERAIS	24
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	25
SHELL DOBROU LUCROS COM COMERCIALIZAÇÃO DE PETRÓLEO EM 2020, PARA US\$ 2,6 BI	25
PORTAL PORTOS E NAVIOS	25
A EXCELÊNCIA DO TRIBUNAL MARÍTIMO E A SUA IMPORTÂNCIA NOS PROCESSOS JUDICIAIS	26
COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ E NAVEGANTES RECEBE NOVA DRAGA	27
LARANJEIRA DESTACA IMPACTO PARA CDRJ COM DESESTATIZAÇÃO DE PORTOS DO SUDESTE	28
DOCAS DO RIO ADQUIRE CÂMERAS DE VTMS PARA MONITORAMENTO DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO.....	29
PROJETO DE ECODRAGA TEM POTENCIAL PARA LIMPAR LIXO FLUTUANTE DA BAÍA DE GUANABARA	30
TERMINAL DE FERTILIZANTES COMEÇA A OPERAR NO PORTO DO ÍTAQUI.....	30
WILSON SONS INVESTE EM STARTUP PARA MEDIR PROFUNDIDADE DE NAVEGAÇÃO EM PORTOS.....	31
CODEBA REGISTRA CRESCIMENTO DE 28,17% EM FEVEREIRO	32
PORTO DE ANTONINA PREVÊ CRESCIMENTO DE 50% EM 2021	33
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	34
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	34



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

USUÁRIOS DO PORTO DE SANTOS PEDEM COMPENSAÇÃO EM TARIFAS

Representantes de agentes de navegação e armadores destacam que amarração deixou de ser feita pelo Porto, mas ainda é cobrada

Por Fernanda Balbino



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.148136:1615685148/Canal-do-Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=439e5f3&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.148136:1615685148/Canal-do-Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&pf=439e5f3&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Autoridade Portuária aguarda resposta da Antaq sobre pedido de reajuste tarifário (Carlos Nogueira/AT)

Usuários do Porto de Santos pedem uma compensação tarifária no complexo santista. O motivo é que o serviço de amarração e

desamarração de navios deixou de ser realizado em alguns berços a medida causa custos extras à iniciativa privada.

Em abril do ano passado, a Autoridade Portuária de Santos (APS) decidiu que a amarração e a desamarração das embarcações que operam no complexo marítimo poderiam ser realizadas, a critério do armador, diretamente pelo terminal portuário. Na ocasião, o Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar) iniciou uma negociação para a obtenção de descontos na tarifa, diante do aumento das despesas.

“Começamos a discutir essa questão em abril do ano passado. Em agosto, enviamos carta com as faturas de cobranças, algumas com valores de até R\$ 7,4 mil. As conversas continuaram, inclusive, através de videoconferência”, explicou o diretor-executivo do Sindamar, José Roque.

Agora, o assunto passou a ser discutido também pela Associação Comercial de Santos (ACS). De acordo com o secretário da Câmara de Navegação da entidade, Johnne Silva, outro ofício foi enviado à Autoridade Portuária na semana passada.

“Em conjunto com o Sindamar, estamos pleiteando a redução na tarifa. Os armadores arcam com o custo de um serviço que a APS deixou de prestar. Então, estamos solicitando um desconto para que compense o custo que o armador está tendo com o serviço de amarração”, destacou Silva.

Atualmente, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) avalia a viabilidade técnica e jurídica de um pedido de revisão de valores das tarifas do Porto de Santos. Além do reajuste, o pedido tem o objetivo de garantir a adequação do sistema tarifário aos novos padrões do órgão regulador.

As tarifas do Porto foram reajustadas pela última vez em 2018. Na ocasião, a Companhia Docas do Estado de São Paulo, atual Autoridade Portuária de Santos, pediu autorização para aumentar as taxas em 54,4%, Mas o índice aprovado pela Antaq foi de 16,67%.

Sustentabilidade

Os integrantes da Câmara de Navegação também reivindicam à Autoridade Portuária a redução de tarifa para navios sustentáveis – cuja operação tem menor impacto no meio ambiente. Eles pedem que a estatal tome como exemplo iniciativas de portos nacionais e internacionais.

O Porto do Pecém (CE) passará a oferecer desconto de até 10% sobre a tarifa de utilização das instalações de acostagem para navios sustentáveis. “Com o incentivo desse programa, conhecido como Porto Verde, identificamos a melhoria na visibilidade (de Pecém) como um porto sustentável, uma melhor relação Porto-Cidade e o aprimoramento do Índice de Desempenho Ambiental (IDA) da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), sobretudo nos indicadores Internalização dos custos ambientais no orçamento e Poluentes atmosféricos (gases e particulados)”, explicou Johnne Silva.

Autoridade Portuária

Procurada, a Autoridade Portuária informou que os pleitos em relação a descontos tarifários do Porto de Santos estão sendo analisados internamente pela estatal e que a solução dada será divulgada oportunamente.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 14/03/2021

MARINHA BATE RECORDE DE FISCALIZAÇÕES E AMPLIA AÇÕES NA BAIXADA SANTISTA

Mesmo com o fim do Verão, na semana que vem, a Capitania dos Portos de São Paulo prevê manter abordagens no mar

Por Fernanda Balbino



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.147900:1615585273/Fiscalizac-es-da-Marinha-na-Operac-o-Ver-o-na-Baixada-Santista.png?f=2x1&\\$p\\$f=7f710ed&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.147900:1615585273/Fiscalizac-es-da-Marinha-na-Operac-o-Ver-o-na-Baixada-Santista.png?f=2x1&pf=7f710ed&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Capitania viu um crescimento de 15% nas abordagens durante o verão na Baixada Santista (Foto: Carlos Nogueira/AT)

A Operação Verão da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) bateu recorde de abordagens e apreensões de embarcações no mar. De 14 de dezembro até agora, foram realizadas 2.042 vistorias, um aumento de quase 15% em relação à ação do ano passado. Já o número de barcos que foram apreendidos cresceu 257,6%, chegando a 93 no período. Mesmo com o fim da estação na semana que vem, a Autoridade Marítima garante que a fiscalização não será interrompida.

A informação é do capitão de mar e guerra Marcelo de Oliveira Sá, comandante da CPSP. Segundo o oficial, o plano é postergar a permanência dos cerca de 190 homens deslocados para Santos durante o Verão.

“Em 2019, fizemos 3.126 abordagens, em 2020 fizemos 3.856. Só neste ano já foram 1.727, ou seja, nós já quase que alcançamos metade das abordagens que fizemos no ano passado”, explicou o comandante.

De acordo com o oficial, o número de apreensões feitas na Operação Verão quase se igualou ao verificado em todo o ano passado. E a pandemia de covid-19 é apontada como o principal motivo para que isto tenha acontecido.

Isto porque, com as regras de isolamento social, as pessoas têm buscado o mar como uma opção de lazer. Esse refúgio tem sido verificado desde setembro do ano passado e ganhou atenção especial da Autoridade Marítima. “A Marinha incentiva uma mentalidade marítima, que tenhamos atividade náutica, mas com responsabilidade”.

Entre as principais infrações cometidas, estão a falta documentação, que inclui habilitação do condutor e registros da embarcação, além da falta de materiais de salvatagem, como coletes salva-

vidas e extintores de incêndio. Navegar fora das áreas delimitadas e próximo aos banhistas também são problemas identificados pela Marinha.

Porém, há ainda casos mais graves, como conduzir embarcações embriagado. Neste caso, o infrator é conduzido às autoridades policiais. “A embarcação é apreendida quando a gente identifica que não tem nenhum condutor habilitado para conduzir a embarcação, que tenha graves comprometimentos a questão do material de salvatagem ou das manutenções. Pode ter um sério risco de um emborcamento, por exemplo. Nesses casos, nós apreendemos a embarcação por questões de segurança”.

Abordagens

Além do aumento do efetivo de oficiais durante o Verão, a Marinha firmou convênios com várias prefeituras, que também ficam responsáveis pelas abordagens. É o caso de Santos, São Vicente, Guarujá e Praia Grande.

“Não é transferir a responsabilidade para o município, é compartilhar as capacidades de fiscalização. E, com isso, garantir a segurança dos banhistas, dos amantes dos esportes náuticos para que eles, quando forem ao mar, se sintam seguros”, explicou o capitão dos portos.

Em todos os casos, o autor da irregularidade pode se defender junto à Autoridade Marítima. “No ato da fiscalização, é emitida uma notificação. Ela é encaminhada à pessoa que a cometeu, que tem sete dias para uma defesa prévia. A gente avalia e depois é transformado ou não em um auto de infração. Depois, ainda tem outra possibilidade para se defender”.

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

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 13/03/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

COMUNICADO - INFORMAÇÕES SOBRE A COVID-19

Informamos que devido à pandemia pelo novo coronavírus alguns Estados e Municípios proibiram o transporte interestadual de passageiros por meio de Decretos, o que afetou algumas empresas de navegação autorizadas pela ANTAQ.

A ANTAQ orienta, caso você precise viajar para as regiões em que o transporte interestadual de passageiros esteja suspenso, recomendamos a obtenção de autorização prévia junto ao poder executivo estadual ou municipal de destino.

As empresas de navegação aptas a realizar a viagem deverão seguir todas as determinações e orientações da ANTAQ e autoridades sanitárias.

Informações adicionais, fale com a ANTAQ:

 0800 644 5001

 ouvidoria@antaq.gov.br

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data : 15/03/2021



AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL Nº 05/2021: LINK DE TRANSMISSÃO

Audiência Pública nº 05/2021 - Obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos tendentes à realização de certame licitatório referente ao arrendamento de área e infraestrutura pública destinada à movimentação e armazenagem de grãos vegetais, grãos minerais e carga geral, localizado no Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros / Porto de Suape/PE, denominada área SUA07.

Link de Transmissão: <https://www.youtube.com/watch?v=1TpBNFTPnNs>

Início da Transmissão: 15h

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

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

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

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

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

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data : 15/03/2021



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

BAIXADA PRETERIDA DO PLANEJAMENTO DE EXPANSÃO DO PORTO DE SANTOS

Assessoria de Comunicação

SPA admitiu durante audiência pública realizada ontem na Câmara Municipal de Santos que tem relatórios ambientais do novo PDZ, sem nunca os ter apresentado

Confrontados com a surpreendente revelação de que a Santos Port Authority, antiga Codesp, administradora do Porto de Santos, possui pareceres da Sabesp e do Ibama que avaliaram os impactos ambientais da aplicação do novo PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento), a Comissão de Segurança Ambiental da Câmara Municipal de Santos e integrantes do Fórum da Cidadania da Baixada Santista estudam agora ingressar com uma ação, com base na Lei de Acesso à Informação, para ter acesso a estes documentos e analisar seu conteúdo. Os impactos de partículas suspensas provocados principalmente pela manipulação de grãos vegetais em áreas do porto contíguas a ocupação urbana e a pretendida expansão do ramal ferroviário têm preocupado e revoltado extensos setores da população santista.

A informação de que a SPA possui os pareceres da Cetesb e do Ibama foi revelada pelo diretor de desenvolvimento de negócios do órgão federal, Bruno Stupello, no início da noite desta quarta-feira, 10/3, em audiência pública virtual convocada pelo vereador Chico Nogueira (PT), também presidente

do Settaport, um dos mais importantes sindicatos de trabalhadores portuários. No encontro, que reuniu políticos, acadêmicos e empresários da cidade, foi manifestada a preocupação com a intenção da Autoridade Portuária e do Ministério da InfraEstrutura de não só em aumentar a manipulação de grãos vegetais, com intenso impacto na população, mas também em criar um terminal de fertilizantes e de cargas instáveis na região de Outeirinhos e Macuco, onde além da população que habita no entorno, estão instalados diversos campus universitários, incluindo-se o da Universidade Federal de São Paulo.



https://portogente.com.br/images/Porto_Santos_AGO2018.jpg

Porto Santos AGO2018

“É difícil acreditar que duas das mais renomadas agências ambientais brasileiras, a Cetesb (estadual) e o Ibama (Federal), tenham aprovado um plano de expansão de atividades no porto, que já provoca tanto desconforto e prejuízo a saúde da população santista”, reagiu o vereador Chico Nogueira. Os estudos ambientais também deveriam prever medidas de mitigação dos impactos no meio ambiente. “Queremos ver o que foi recomendado”,

acrescentou.

Outro tema discutido na audiência pública foi a questão da ampliação de cargas instáveis, como o nitrato de amônia, responsável pelo recente acidente no porto de Beirute que provocou a morte de mais de três mil pessoas e mais de 100 mil desabrigados. A Santos Port Authority insiste que, apesar da previsão de manipulação de mais de 35 mil toneladas da substância química, fundamental na produção de fertilizantes, (dez vezes maior do que a do Líbano), a operação é segura. O professor Jeffer Castelo Branco, especialista em análise ambiental integrada, questionou esta segurança e cobrou a apresentação de um estudo científico de garantia. O professor José Marques Carrizzo, especialista em ordenamento territorial e plano diretor, que também participou da audiência, questionou qualquer estudo de impacto de vizinhança, que possa a ser feito. “Como estabelecer uma contrapartida para uma explosão? Não há como mensurar. Não será com alguns metros de mangueira contra incêndio”.

Também foi discutida a implantação de uma usina de regaseificação, com a ancoragem de um navio junto a Ilha de Bagres, dentro do estuário, e a construção de um gasoduto para subir a Serra do Mar, até a localidade de Piratininga no Município de São Paulo. A SPA insiste que se trata da mais moderna tecnologia. Mas Jeffer Castelo Branco lembra que em todo mundo esta operação se dá em Alto Mar, pelo menos 10 quilômetros distante da Orla.

A implantação do novo PDZ do Porto de Santos prevê mudanças profundas na relação com as cidades da Baixada Santista. A SPA diz que realizou mais de 150 horas de consultas públicas. A Sociedade Organizada e as Câmaras Municipais da região contestam esta informação. “Fomos chamados para uma exposição de intenções. Não foi aplicado nenhum estudo de impacto econômico ou ambiental e em nenhum momento foi dada oportunidade para que a população opinasse, sugerisse ou contestasse estas intenções” – disse o professor e advogado Douglas Martins.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 15/03/2021

DISTRITO PORTUÁRIO AMEAÇA A CIDADE E O PORTO DE SANTOS

Editorial Portogente

O risco sempre está associado à chance de acontecer um evento indesejado. O risco sempre pode ser gerenciado.

Persiste a negligência com a fiscalização da segurança do Distrito Industrial e Portuário da Alemoa, encravado entre o Porto de Santos e a cidade. No local são operadas e armazenadas mercadorias perigosas suficientes para exterminar milhares de vidas da população local. Há muito, Portogente vem denunciando e debatendo essa situação, que ameaça se agravar.



https://portogente.com.br/images/Ultracargo_Pg.jpg
Ultracargo Pg

Situado na principal entrada da cidade, nele em 2015 ocorreu o maior incêndio da história portuária do Brasil, e que ainda não se apagou em muitas memórias. O terminal da Ultracargo em chamas, por descumprimento de normas da

sua segurança, ameaçou o distrito da Alemoa e prejudicou o acesso ao porto durante uma semana. Pior, causou prejuízos sociais e ecológicos terríveis.

Nesta área de 3 milhões de metros quadrados operam terminais de porte, com infraestrutura inadequada. Sem entrar no mérito da causa dessa situação que responsabiliza o Município, o Estado e a Autoridade Portuária, este caos não pode, certamente, continuar sem compromisso com a implantação de um projeto de engenharia que assegure mobilidade e rota de fuga seguras, em caso de acidente.

O projeto portuário sustentável deve ser comprometido com sua força de trabalho e com a comunidade que ele afeta. Conceitos de sustentabilidade e governança exigem uma nova cultura operacional em que segurança, saúde e proteção estão no topo da lista de prioridades. Por isso, é imperativo deter a intenção rentista de ampliar, com puxadinho, a atual capacidade de operação do distrito industrial de Alemoa.

Nesse distrito operam empresas cujas marcas mundiais exigem e estão atreladas à conformidade com leis e regulamentos. Com esse horizonte, é preciso debater, colocar luz e cobrar responsabilidade sobre fatos inaceitáveis, que ameaçam à vida e apequenam o futuro.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 15/03/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

EPL FINALIZA ESTUDOS DE ARRENDAMENTO DO STS11, NO PORTO DE SANTOS

Informação: Ministério da Infraestrutura (15 de março de 2021)

A estimativa é de que sejam investidos R\$ 541 milhões em melhorias na armazenagem e movimentação de cargas

A Empresa de Planejamento e Logística (EPL) enviou ao Ministério da Infraestrutura os estudos para o arrendamento do terminal portuário STS11, no Porto de Santos (SP). Destinado ao transporte e armazenagem de grãos sólidos vegetais, o terminal é um dos maiores em movimentação de grãos no país.

Com o contrato de 25 anos, a estimativa é de que o arrendamento do terminal gere investimentos de R\$ 541 milhões. Os estudos realizados pela empresa indicam que esse valor deve ser utilizado para a construção de armazéns, acessos rodoviários, ferroviários e na aquisição de novos equipamentos.

Em 2020, o Porto de Santos foi responsável pela movimentação de 64,19 milhões de toneladas de grãos sólidos vegetais. As principais demandas do terminal STS11 são o embarque para a exportação de soja, farelo de soja, milho, açúcar e desembarque de trigo.

O trabalho da EPL para a realização dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) apresenta o potencial de demanda de cada terminal e as soluções de engenharia necessárias para o empreendimento, além da modelagem econômica financeira. Os estudos foram realizados com base em visitas técnicas da equipe da EPL ao porto, onde foram feitas avaliações sobre as estruturas existentes, questões mercadológicas e das características ambientais da região.

Após a análise dos estudos pelo MInfra, o projeto segue para etapa de audiência pública, que é conduzida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

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

Data : 15/03/2021

EM UM MESMO DIA, SANTOS BRASIL RECEBE TRÊS ESCALAS EXTRAS NO TECON SANTOS

Informação: Guia Marítimo (15 de março de 2021)

O Tecon Santos, maior terminal de contêineres da América do Sul, administrado pela Santos Brasil, recebeu em um mesmo dia, na semana passada, três escalas extraordinárias de diferentes armadores. As embarcações das empresas Hapag-Lloyd, Cosco e MSC atracaram na quarta-feira, dia 3, para a movimentação de 3.946 contêineres, dos quais 2.746 eram de contêineres de importação cheios, que foram descarregadas no terminal.

As extra calls, como são chamadas as escalas extraordinárias ou que não estão previstas no planejamento do terminal, reforçam a capacidade do Tecon Santos de atender demandas inesperadas e acima do projetado sempre que se faça necessário. São também um sinal de recuperação e de força da economia do país nesse momento.

“Este feito reafirma a imensa capacidade operacional e flexibilidade comercial por parte da Santos Brasil em buscar, oferecer e entregar soluções logísticas com agilidade aos seus clientes, sejam elas de curto, médio e longo prazo, ou mesmo, em caráter super extraordinário como ocorreu nesta semana”, afirma Danilo Ramos, diretor comercial de operações portuárias da Santos Brasil.

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

Data : 15/03/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

PRIVATIZAÇÃO DA PETROBRAS É IDEIA QUE EXIGE RIGOR TÉCNICO E POLÍTICO, DIZ PACHECO

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), afirmou que a privatização da Petrobras é uma ideia que ainda precisa ser discutida com muito rigor técnico e político. Para ele, a pauta de privatizações neste momento está concentrada na Eletrobras e nos Correios, com base em propostas encaminhadas pelo governo do presidente Jair Bolsonaro ao Congresso.

“A ordem do dia é Correios e Eletrobras. A Petrobras é uma ideia forjada nesse momento de discussão com vocês, pode eventualmente pode ser evoluída, mas é preciso ter muito rigor técnico, político de conveniência mesmo, de oportunidade para se evoluir”, afirmou o presidente do Senado durante evento promovido pelos jornais O Globo e Valor Econômico.

Para Pacheco, a discussão sobre a estatal petrolífera precisa considerar a estratégia de mercado e o interesse popular.

No mesmo evento, o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), sinalizou com a possibilidade de apoiar um processo de privatização da Petrobras no mesmo modelo proposto pelo governo para a Eletrobras.

O Executivo assinou uma medida provisória incluindo a estatal do setor elétrico e suas subsidiárias no Programa Nacional de Desestatização (PND) e condicionando a capitalização à aprovação da MP.

Lira afirmou que toda empresa estatal deve ser avaliada “sem preconceitos” e que o Congresso é o local para isso.

Ao falar da Petrobras, o deputado citou a Operação Lava Jato e apontou que o “grande erro” da operação de investigação foi colocar a responsabilização na empresa e não no “CPF” dos culpados pelos desvios denunciados.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 15/03/2021

CAPITALIZAÇÃO DA ELETROBRAS É MANEIRA MAIS BRANDA DE TOCAR ASSUNTO, DIZ LIRA

O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), disse que a capitalização da Eletrobras é a maneira mais branda de dar andamento ao processo de privatização da companhia. A redução da fatia da União no controle na empresa foi o modelo escolhido pelo governo na Medida Provisória de desestatização da estatal.

Lira disse que a Câmara deve entregar rapidamente um texto “negociado e discutido” sobre a MP de privatização da Eletrobras e sobre o projeto de lei de modernização dos Correios.

Lira adiantou que “difícilmente” textos de MPs saem do Congresso da mesma forma como foram enviados pelo Executivo e lembrou que a proposta para a Eletrobras, diferentemente da maioria das MPs, não tem força de lei na data de sua publicação, mas apenas autoriza a contratação de estudos pelo BNDES sobre a companhia. “Se a MP da Eletrobras não for aprovada, não terá validade como outras MPs”, disse.

Ainda nesta semana, ele disse que vai designar o deputado Gil Cutrim (PDT-MA) como relator do projeto que abre possibilidade para privatizar os Correios.

Lira voltou a dizer ser contra o lockdown geral como medida de combate à pandemia da covid-19 e afirmou ser favorável a um equilíbrio que considere a realidade de cada região.

“Lockdown de 100% é loucura, mas lockdown zero é irracionalidade”, afirmou o presidente da Câmara. “Defender lockdown geral e misturar com processo político é errado.”

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 15/03/2021



BID E BNDES FIRMAM ACORDO PARA AUMENTAR EMISSÃO DE TÍTULOS VERDES

Por Bete Nogueira, da Alter Conteúdo Relevante - Em Estratégia ESG, Transição energética

O BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) assinou, no final de fevereiro, um acordo de cooperação com o BNDES para criar um sistema de validação e aumento da emissão de títulos verdes no Brasil.

A ideia é estabelecer uma espécie de marco normativo para validar projetos aptos a captar recursos por meio desse tipo de emissão.

Amazônia, Pantanal e semiárido do Nordeste foram elencados como locais estratégicos para as iniciativas sociais e de sustentabilidade que serão apoiadas no biênio 2021-2022 – áreas que têm chamado a atenção de parceiros privados e bancos multilaterais de desenvolvimento, de acordo com diretor de Crédito e Garantia do BNDES, Petrônio Cançado.

O objetivo é estimular o crescimento dessa modalidade de financiamento no Brasil, apesar de não haver previsão no curto prazo de emissão desse tipo de título no mercado nacional por fruto da parceria.

O BNDES também pretende estimular o mercado voluntário de crédito de carbono, para garantir que as ofertas desses ativos encontrem demanda no mercado brasileiro.

O banco destaca o projeto Mais Luz Amazônia, trabalho em cooperação com o Ministério de Minas e Energia (MME) para captação de recursos internacionais, que deverá beneficiar 82 mil famílias sem acesso à eletricidade em áreas remotas da Região Norte.

“Especialmente em momentos de crise econômica como essa por causa da covid-19, é nosso papel, como banco público de desenvolvimento, assumir a função anticíclica e gerar iniciativas positivas, que possam propiciar a retomada do crescimento em bases mais sustentáveis”, diz Petrônio.

Infraestrutura de olho nos green bonds

Os títulos verdes (ou green bonds) são emissões de dívida para financiamento de projetos com benefícios ambientais mensuráveis, auditados por organizações ou empresas independentes.

Em 2019, o mercado brasileiro de títulos verdes movimentou US\$ 1,2 bilhão, quase seis vezes mais que o registrado no ano anterior (US\$ 209 milhões), de acordo com monitoramento da Climate Bonds Initiative (CBI).

Ministério da Infraestrutura quer enquadrar portos e aeroportos para emissão de green bonds
As apostas estão na infraestrutura e no agronegócio.

Este ano, o Ministério da Infraestrutura planeja realizar o leilão da Ferrogrão e do primeiro trecho da Fiol (Ferrovia de Integração Oeste-Leste) com a possibilidade de emitir green bonds para captar financiamento no mercado.

A certificação das ferrovias é o primeiro resultado do acordo firmado, em 2019, entre o governo e o CBI, que monitora o mercado e atua na criação de regras.

A pasta também espera enquadrar como verdes os projetos de concessão de portos e aeroportos.

No agronegócio, a FS Agrisolutions, maior produtora de etanol de milho do país, captou US\$ 550 milhões por meio de títulos verdes, na primeira emissão de dívida da empresa no mercado internacional. A operação foi anunciada em dezembro do ano passado.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 15/03/2021

O PRÓXIMO PASSO PARA OS COMPROMISSOS CLIMÁTICOS DAS COMPANHIAS

Por epbr - 15 de março de 2021 - Em Clima, Colunas e opinião, Estratégia ESG

*Por Antonio Augusto Rebello Reis, Adriana Moura Mattos da Silva e Gabriela Trovões Cabral**

O ano de 2021 iniciou-se com uma tendência de aprofundamento dos compromissos firmados em 2020 em direção à pauta ESG (Environmental, Social and Governance). Dentre os temas que despontaram nos grandes fóruns do mercado nesses primeiros meses, as mudanças climáticas continuam impulsionando o movimento, agora com foco não apenas em firmar acordos de combate aos efeitos do aumento da temperatura global, mas também nas formas de concretizá-los e, principalmente, comunicá-los.

Em sua recém-lançada carta de 2021, Larry Fink, CEO da BlackRock, destaca a relevância que as mudanças climáticas tiveram para a alteração de comportamento do mercado financeiro em 2020: de janeiro a novembro, os investidores em fundos mútuos e ETFs (Exchange Traded Funds) investiram US\$ 288 bilhões globalmente em ativos sustentáveis, um aumento de 96% em relação a 2019.

Embora os números evidenciem um cenário de entusiasmo quanto ao efetivo crescimento dos investimentos sustentáveis face a investimentos tradicionais, Fink vai além e propõe uma discussão aprofundada para a sustentabilidade empresarial, em busca da neutralidade de carbono. Para isso, alinha-se expressamente com os compromissos firmados no Acordo de Paris e o disclosure de informações climáticas conforme a Força-Tarefa para Divulgações Financeiras Relacionadas ao Clima (TCFD, na sigla em inglês).

Essa reflexão repercutiu também na divulgação do BlackRock Investment Stewardship (BIS), documento que reafirma a necessidade de engajamento do setor privado em direção a uma economia carbono neutra e preza por políticas claras e planos de ação para gestão de riscos ambientais por parte das companhias, exigindo seu alinhamento com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (notadamente ODS8, ODS9, ODS12, ODS13 e ODS17), comprometimento com as metas do Acordo de Paris e com as respectivas Contribuições Nacionalmente Determinadas (NDCs, na sigla em inglês) e estimulando a transição energética para fontes renováveis, inclusive da cadeia de valor.

O BIS também sinaliza a necessidade de fixação de objetivos rigorosos, considerando curto, médio e longo prazo, que devem ser reportados de forma acessível, a fim de permitir a investidores e stakeholders o acompanhamento dos progressos da companhia na integração dos riscos climáticos em suas estratégias e na capacidade de realizar a transição para uma economia de baixo carbono.

Espera-se, ainda, que esse planejamento compreenda um verdadeiro plano de adaptação do modelo de negócio a esta realidade, integrado ao planejamento estratégico da companhia não apenas com os objetivos, mas também com as metas claras, a fim de engajar ativamente os gestores na mitigação de riscos, na capitalização de eficiência, na promoção da inovação e na identificação de oportunidades.

Há grande destaque, portanto, quanto ao papel do disclosure das informações empresariais. Para além do TCFD e do Sustainability Accounting Standards Board (SASB), a existência de metodologias diversas, como a Global Reporting Initiative (GRI), o Relato Integrado e mesmo métodos locais, como o Índice de Sustentabilidade Empresarial da B3 (ISE-B3), permitem práticas não uniformes de divulgação de resultados e impactos das companhias, dificultando o acesso a essas informações e criando ruídos de comunicação significativos com a sociedade e os investidores.

Em paralelo, nos últimos anos, foram criados diversos índices e rankings ESG que avaliam o desempenho das companhias de acordo com critérios próprios, trazendo assimetrias importantes aos resultados obtidos, a exemplo do S&P 500 ESG Index, MSCI ESG Indexes, dentre outros.

Fica clara, portanto, para além da urgência de aprofundamento dos compromissos quanto às mudanças climáticas, a necessidade de transparência e comunicação, especialmente a divulgação, de forma consistente e metodológica, de como as companhias realizam a integração dos planos

negócio, em direção a um padrão global que permita a identificação precisa das companhias que endereçam de forma adequada os temas climáticos.

*** Sócio e advogadas do Escritório Mattos Filho**

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 15/03/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

E AGORA, BRASIL?: PACHECO DIZ QUE ERROS DURANTE A PANDEMIA 'TERÃO DE SER INVESTIGADOS' FUTURAMENTE, 'INCLUSIVE POR MEIO DE CPI'

Em seminário on-line organizado por O GLOBO e 'Valor Econômico', presidente do Senado diz que momento atual é de 'buscar soluções'. Arthur Lira diz que escolha do ministro da Saúde 'cabe ao presidente' da República

Por O Globo

RIO — No seminário on-line "E agora, Brasil", realizado pelos jornais O GLOBO e "Valor Econômico" nesta segunda-feira, os presidentes do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), e da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), afirmaram que o Congresso Nacional está comprometido no momento em buscar soluções, em vez de fazer um "apontamento insistente de culpados" pelos problemas do Brasil no combate à Covid-19. Pacheco, no entanto, declarou que erros ocorridos na gestão da pandemia "terão de ser investigados futuramente", sem descartar uma eventual instauração de Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) — os pedidos apresentados no Senado, por ora, não foram apreciados.

O seminário, com mediação dos jornalistas Míriam Leitão, colunista do GLOBO, e Cristiano Romero, diretor adjunto de redação e colunista do "Valor Econômico", tem patrocínio do Sistema Comércio, através da CNC, do Sesc, do Senac e de suas Federações, e está sendo transmitido pelos perfis no Facebook, LinkedIn e Youtube de ambos os jornais.

— Tudo isso que está acontecendo em todos os estados, em alguns com maior gravidade, será apurado. Haverá julgamentos jurídicos, políticos e morais. Mas, nesse instante, com média de duas mil mortes diárias e uma escala de vacinação que não chegou ao ideal, podemos nos permitir esse apontamento insistente de culpados sobre o que aconteceu, ou é melhor buscar soluções para os problemas? Porque os erros ainda não terminaram. Certamente haverá outros que terão de ser investigados, inclusive através de CPI — disse Pacheco.

Para o presidente do Senado, no entanto, já é possível identificar após um ano de pandemia que houve erros na gestão de diferentes instâncias de governo.

— Não me parece que seja racional um lockdown absoluto no país neste exato momento. Assim como não se pode negar a necessidade de tomadas de medidas caso a caso. É evidente que temos a constatação de que houve erros. Depois de um ano, não era para estarmos em um momento de carência de leitos de UTI. Era preciso ter previsibilidade de que uma nova onda poderia sugerir, de que uma mutação poderia acontecer. Tínhamos que ter acelerado o processo de vacinação. Toda a solução do problema está irremediavelmente no aumento da escala de vacinação, este tem que ser o foco absoluto do Congresso — declarou Pacheco.

O presidente do Senado evitou tecer críticas ao ministro da Saúde, Eduardo Pazuello, e afirmou que é preciso acompanhar as ações da pasta ao longo deste mês para saber se o cronograma de vacinações será cumprido e, a partir daí, fazer as cobranças necessárias.

Lira, que chegou a defender neste domingo em uma rede social os atributos da médica Ludhmila Hajjar, cotada para substituir Pazuello, disse que a escolha do ministro da Saúde é "atribuição do presidente" da República. Para o presidente da Câmara, é preciso chegar a um perfil no cargo de diálogo, respeito à ciência e "caminhos abertos com os Poderes", seja com ou sem Pazuello. O nome de Ludhmila foi descartado nesta segunda-feira após desavenças envolvendo aliados de Bolsonaro.

— Quando consultado sobre a possibilidade da doutora Ludhmila, coloquei o que penso dela: uma pessoa eficaz, humana, sensível, que reúne todos os preceitos. Mas a indicação de qualquer ministro é prerrogativa do presidente, apenas falei sobre um perfil que acho necessário. Poderá vir a procura por outros nomes ou até manter o ministro Pazuello, sob outra ótica — disse Lira. -- Sempre coloquei de forma clara que os extremos não contribuem. Independentemente de escolhas pessoais, políticas, de aptidão, o Brasil encontrará o melhor caminho. Meu papel, como presidente da Câmara, é ajudar no sentido de diminuir as diferenças.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 15/03/2021

AUXÍLIO EMERGENCIAL: CONGRESSO PROMULGA PEC QUE PERMITIRÁ PAGAMENTO DO BENEFÍCIO EM 2021

Governo poderá gastar R\$ 44 bilhões com nova rodada, sem que sejam contabilizados dentro do teto de gastos

Por Paulo Cappelli



https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24910810-b3a-7bd/FT1086A/x89710063.jpg.pagespeed.ic.pmTim_Wy9p.jpg

PEC emergencial: para cumprir, governo pode ter que acabar com deduções do IR e incentivo ao MEI Foto: Agência O Globo

BRASÍLIA — O Congresso Nacional promulgou na manhã desta segunda-feira a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que permite ao governo federal pagar, em 2021, um novo auxílio emergencial à população mais vulnerável.

O limite de gastos com o benefício é de R\$ 44 bilhões, que não serão contabilizados para fins de teto de gastos. Por se tratar de PEC, que enseja em promulgação, a medida não precisa ser sancionada pelo presidente Jair Bolsonaro para entrar em vigor.

Com a promulgação, os repasses devem começar no início de abril, três meses após o fim da rodada de 2020, encerrada em 31 de dezembro. O plano do governo é iniciar os pagamentos para pessoas que estão fora do Bolsa Família, por meio de crédito na poupança digital, de acordo com o mês de nascimento. Quem faz parte do programa social deve receber a partir de 16 de abril.

O benefício deve ser pago a apenas um membro da família, no valor de R\$ 250, por quatro meses. Mulheres com filhos terão direito a uma cota mais alta, de R\$ 375, e pessoas que moram só receberão um valor menor, de R\$ 150.

A Caixa Econômica Federal tem um esquema pronto para operacionalizar os pagamentos. A expectativa é que cerca de 700 agências funcionem em horário especial e algumas unidades abram aos sábados, das 8h às 12h. O crédito em conta poupança para os trabalhadores informais ocorrerá todos os dias, inclusive aos domingos.

— A PEC estabelece compromisso com equilíbrio das finanças do país olhando para todos os entes da federação. Com responsabilidade fiscal e social o Brasil atrairá investimentos. Além de permitir nova rodada de auxílio emergencial para brasileiros, a PEC estabelece regras claras e previsíveis para momentos de crise fiscal e calamidade pública — disse o senador Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE), líder do governo no Senado.

Bezerra ressaltou que o texto também impõe mais rigidez na aplicação de medidas de contenção fiscal, controle de despesas com pessoal e redução de incentivos tributários.

— A PEC permitirá que o Estado pague novo auxílio emergencial sem aventuras fiscais. Sem comprometer as finanças públicas e a moeda nacional. Cria-se a figura do estado de calamidade no âmbito nacional, com ferramentas para que o governo possa reagir de modo rápido em situações de elevada gravidade — afirmou Arthur Lira (PP-AL), presidente da Câmara dos Deputados, citando gatilhos de restrições de despesas.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 15/03/2021

CVM CONDUZ QUATRO PROCESSOS PARA APURAR IRREGULARIDADES NA PETROBRAS

Demissão de Roberto Castello Branco, currículo de general e operações ilegais na B3 são alvo de órgão regulador

Por Bruno Rosa

RIO - A crise gerada na Petrobras pela intervenção do presidente Jair Bolsonaro, e que resultou na demissão de Roberto Castello Branco e forte queda das ações da estatal na Bolsa de Valores, gerou a abertura de quatro processos administrativos pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM), órgão que regula o mercado de capitais no Brasil.

Em um dos processos, será analisada a declaração de Bolsonaro de que "algo vai acontecer" na estatal após a companhia reajustar os preços no dia 19 de fevereiro. Nesse caso, o processo, aberto no dia seguinte, vai verificar "o cumprimento dos deveres de divulgação de informações pelos acionistas controladores, administradores e demais pessoas relacionadas à Petrobras".

Segundo a CVM, dois processos envolvem a mudança no comando da estatal. Em um dos processos, aberto no dia 23 de fevereiro, a CVM quer analisar a conduta da União no caso envolvendo a divulgação de notícias sobre a destituição do presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco.

Já no dia 01 de março, a CVM abriu o terceiro processo contra a estatal para verificar "o enquadramento do currículo do General Silva e Luna aos requisitos previstos na Lei das Estatais, para sua investidura no cargo de presidente da companhia". O Comitê de Pessoas da Petrobras analisa o nome do general nesta terça-feira.

A mudança envolvendo a direção da Petrobras ocorreu por conta do aumento de preços praticada pela estatal. No ano, os preços acumulam avanço superior a 50%. Esse movimento desagradou Bolsonaro e ocorreu em meio às pressões de uma greve dos caminhoneiros.

Um quarto processo, aberto no dia 2 de março, "trata da análise de indícios de eventual prática do ilícito de uso de informação privilegiada nos dias 18 e 19 de fevereiro de 2021", conforme revelado pela colunista do GLOBO Malu Gaspar.

A demissão de Castello Branco gerou uma mudança no Conselho de Administração da estatal. Há duas semanas, parte dos conselheiros anunciou que não iria permanecer na estatal após Bolsonaro mudar o comando da estatal por conta dos aumentos nos preços nos combustíveis.

E a União indicou novos nomes. Todos precisam passar pelo aval de uma assembleia de acionistas, marcada para o dia 12 de abril. Até lá, Castello Branco e os diretores deve continuar de forma interina nos cargos.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 15/03/2021

BRITÂNICA BP AVANÇA EM RENOVÁVEIS COM CONTRATO DE LONGO PRAZO COM A CASA DOS VENTOS

Por Mariana Barbosa

A britânica BP firmou um contrato de longo prazo para o fornecimento de energia renovável com a Casa dos Ventos, maior desenvolvedora de projetos de geração de energias renováveis do país e que está construindo um dos maiores parques eólicos do mundo no Rio Grande do Norte.

O contrato de fornecimento de energia é mais um passo no ambicioso plano de transição energética da BP, que tem como meta atingir uma capacidade de produção de renováveis de 50 gigawatts (GW) até 2030.



https://s2.glbimg.com/LI4vyoTx0YsLF6ibHJFuM6FWazQ=/645x388/i.glbimg.com/og/ig/infoglobo1/f/original/2021/03/12/casa_dos_ventos_es_criterio_sp_lucas_araripe_fotos_marcoshermes-46.jpg

Lucas Araripe, diretor de novos negócios da Casa dos Ventos
Lucas Araripe, diretor de novos negócios da Casa dos Ventos | Marcos Hermes / Divulgação

O contrato tem duração de 15 anos e foi celebrado com a BP Comercializadora de Energia, divisão da BP que atua no mercado livre e iniciou operações no Brasil há um ano.

Este é o primeiro contrato firmado pela Casa dos Ventos para a segunda fase do seu Complexo Rio do Vento. Quando estiver em plena operação, o Rio do Vento terá capacidade instalada superior a 1,038 gigawatts (GW).

— A região oferece ventos unidirecionais em velocidade alta e constante, o que em larga escala permite gerar energia a preços bastante competitivos — explica Lucas Araripe, diretor de novos negócios da Casa dos Ventos.

A primeira fase do complexo, de 504 megawatts (MW), entra em operação no início de 2022 e já foi toda comercializada em contratos que variam de 12 a 20 anos. Os clientes são Anglo American, Braskem, Baterias Moura, Tivit e Vulcabras e todos têm a opção de se tornarem sócios do empreendimento e portanto autoprodutores, reduzindo encargos setoriais.

A segunda fase do Rio do Vento já está com as máquinas compradas. A previsão é de entrar em operação em 2023.

— Temos uma empresa de óleo e gás viabilizando um empreendimento de geração de renováveis com um contrato de longo prazo para atender seus clientes com energia limpa — diz Araripe. — É um momento de mudança em que empresas estão cada vez mais conscientes e engajadas com a sustentabilidade, ao mesmo tempo em que as fontes renováveis já se apresentam como as mais competitivas economicamente, criando um cenário ideal para essa transição.

Os projetos atualmente operados ou em construção pela Casa dos Ventos somam R\$ 7 bilhões em investimentos, dos quais R\$ 2,5 bilhões já foram realizados.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 13/03/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

BOLSONARO DIZ QUE PEDIU PRA LIRA PAUTAR PROJETO DO 'ÁLCOOL DESDE A REFINARIA'

Por Pedro Caramuru, Camila Turtelli e Matheus de Souza - São Paulo e Brasília

O presidente da República, Jair Bolsonaro, afirmou nesta segunda-feira, 15, a apoiadores que tem conversado com o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), para que seja pautado o projeto de lei que trata do "álcool desde a refinaria". Sob pressão de caminhoneiros e apoiadores que reclamam da alta dos derivados de petróleo, Bolsonaro tem movimentado aliados políticos para encontrar uma solução para a questão.

Em novembro de 2019, a Comissão de Minas e Energia da Câmara aprovou relatório que permite aos produtores de etanol vender o combustível diretamente para os postos de combustível, sem que passe por empresa distribuidora.

Atualmente, a venda direta das usinas é vedada por resolução da Agência Nacional do Petróleo (ANP). O texto está parado desde fevereiro de 2020 aguardando designação de relator na Comissão de Constituição e Justiça da Casa.

No período da manhã, o presidente relatou que Lira deve colocar um texto sobre a questão em voto e afirmou que "está brigando" sobre o assunto desde que chegou ao poder. "Eu diminuí o imposto do gás de cozinha e do diesel e 19 governadores aumentaram o ICMS", afirmou.

"Dezenove governadores querem que vocês continuem pagando alto o diesel e o gás de cozinha", disse Bolsonaro a apoiadores no Palácio da Alvorada.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 15/03/2021

CONGRESSO PROMULGA PEC QUE DESTRAVA NOVA RODADA DE AUXÍLIO EMERGENCIAL

Com isso, o governo está pronto para editar a medida provisória com os critérios para o pagamento do benefício, que deve ter mais quatro parcelas, variando de R\$ 150 a R\$ 375

Por Daniel Weterman, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O Congresso Nacional promulgou nesta segunda-feira, 15, a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) emergencial, que destrava uma nova rodada do auxílio emergencial. O ato foi assinado pelos presidentes do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), e da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), durante sessão solene do Legislativo.

A proposta autoriza o governo federal a pagar uma nova rodada do auxílio emergencial, limitada a R\$ 44 bilhões, por meio de crédito extraordinário, ou seja, fora das "amarras" das regras fiscais. A liberação do benefício depende de operacionalização do Executivo. Por ser uma PEC, o texto não depende de sanção do Executivo e passa a valer assim que promulgado pelo Congresso.

A partir da conclusão da votação da PEC e sua promulgação, o governo está pronto para editar a medida provisória com os critérios para o pagamento da nova rodada do auxílio. O desenho prevê quatro parcelas mensais de R\$ 150 para famílias de uma pessoa só, R\$ 250 para a média das famílias e R\$ 375 para mulheres que são únicas provedoras da família. O governo prevê contemplar cerca de 46 milhões de pessoas e o início do pagamento deve ficar para abril.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/6/3/1615820043036.jpg>

Os presidentes da Câmara, Arthur Lira, e do Senado, Rodrigo Pacheco, na sessão de promulgação da PEC emergencial. Foto: Dida Sampaio/Estadão

Os cálculos foram feitos de acordo com o limite de R\$ 44 bilhões e há hoje “pouca gordura” para fazer qualquer alteração no valor dos benefícios, como mostrou o Estadão/Broadcast.

O texto da MP deve conter um artigo que permitirá a prorrogação do período de quatro meses de pagamento do auxílio. No entanto, segundo apurou

o Estadão/Broadcast, o limite de R\$ 44 bilhões impede o acionamento dessa extensão.

Na área econômica, a avaliação é de que ainda é muito cedo para saber se o governo precisará ou não lançar uma nova rodada do auxílio para além dos quatro meses que já estão nos planos atuais. Segundo uma fonte ouvida pela reportagem, a doença precisa ser monitorada diante dos sinais de piora em indicadores de casos e óbitos por covid-19, mas “não dá para ser oportunista”.

Além disso, a área econômica conta com um avanço mais significativo no calendário de vacinação, sobretudo com a promessa da Pfizer de tentar antecipar doses do imunizante para o Brasil.

Caso sejam necessárias mais parcelas do benefício, haveria dois caminhos: nova mudança na Constituição, para elevar o limite de R\$ 44 bilhões, ou decretação de calamidade, uma vez que a PEC já estará promulgada com o novo protocolo para crises agudas.

O limite foi criticado pela oposição, pois representa uma média de parcelas menor do que o repasse feito para trabalhadores informais e desempregados no ano passado. Outros líderes partidários, porém, defenderam o teto para não dar um “cheque em branco” ao Executivo.

“É necessário e urgente que retomemos o pagamento do auxílio emergencial por mais algum tempo, na esperança de que a situação se normalize o mais rapidamente possível, mas esse pagamento não pode se dar de forma irresponsável, sem que olhemos para as contas públicas, que, apesar do muito que já foi feito, ainda não estão equilibradas como gostaríamos”, afirmou Rodrigo Pacheco durante a sessão de promulgação.

Arthur Lira afirmou que a emenda permitirá o pagamento do auxílio “sem aventuras fiscais”. “A emenda constitucional é mais uma sinalização de que o Congresso Nacional não está parado, mas atua de maneira resoluta em diálogo permanente com os demais Poderes e entes federados na luta contra a pandemia, no apoio aos brasileiros e no esforço de fazer avançar a pauta de reformas que o Brasil tanto necessita.”

Contrapartidas fiscais

Como contrapartida, a proposta prevê mecanismos para contenção de gastos no futuro na União, nos Estados e nos municípios em momentos de crise. Para o governo federal, os gatilhos - entre eles o congelamento de reajustes salariais - serão automaticamente acionados quando as despesas obrigatórias atingirem 95% do total. Esse cenário, porém, só deve ocorrer em 2024 ou 2025, conforme projeções do Tesouro Nacional.

Na reta final da votação, o presidente Jair Bolsonaro agiu para desidratar a proposta e liberar a possibilidade de o governo conceder progressões e promoções a funcionários públicos, mesmo em período de crise fiscal. A medida foi um aceno a profissionais de segurança pública. No caso de Estados e municípios, os gatilhos são opcionais e podem ser acionados quando o patamar das despesas correntes atingir 95% da arrecadação.

Com a promulgação, Bolsonaro terá de encaminhar ao Congresso até setembro um plano emergencial para reduzir as renúncias fiscais da União em 10% no primeiro ano e limitar os subsídios a 2% do PIB em um prazo de oito anos - hoje, eles chegam a 4,25%. No final desse período, o governo poderá ser obrigado a cortar até R\$ 150 bilhões em benefícios, aponta projeção da Instituição Fiscal Independente (IFI) do Senado. Conforme o Estadão/Broadcast publicou, porém, parlamentares e técnicos colocam dúvidas na viabilidade política dessa redução.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 15/03/2021

DECRETO INSTITUI POLÍTICA DE MODERNIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DE RODOVIAS FEDERAIS

Por Luci Ribeiro - Brasília



https://conteudo.imguol.com.br/c/carros/blogs/3a/2020/04/22/movimento-nas-rodovias-paulistas-cai-quase-pela-metade-no-feriado-de-tiradentes-1587579816343_v2_900x506.jpg

A *inov@BR* será coordenada pelo Ministério da Infraestrutura, que deverá apresentar, anualmente, os resultados das ações da iniciativa

O Diário Oficial da União (DOU) desta segunda-feira, 15, publica decreto presidencial que institui a Política de Modernização da Infraestrutura Federal de Transporte

Rodoviário (*inov@BR*) e a qualifica no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência (PPI).

“Constituem objeto da *inov@BR* os principais trechos de rodovias federais sob gestão pública e sob regime de concessão ao parceiro privado”, cita o decreto.

De acordo com o ato, são objetivos da *inov@BR*: elevar o padrão de segurança viária nas rodovias federais, melhorar a fluidez das rodovias federais para proporcionar eficiência logística, modernizar as principais rodovias federais e aprimorar processos, procedimentos, instrumentos regulatórios e recursos técnicos.

A *inov@BR* será coordenada pelo Ministério da Infraestrutura, que deverá apresentar, anualmente, os resultados das ações da iniciativa, “de forma a acompanhar, por meio de metas e indicadores, a sua efetividade e propor alterações para o seu aperfeiçoamento”.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 15/03/2021

ECONÔMICO
Valor
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

EXTENSÃO DE FERROVIA NO MT OPÕE RUMO E MINISTRO TARCÍSIO

Governo e operadora de logística de Rubens Ometto, do grupo Cosan, divergem sobre modelo legal para ‘esticar’ a Malha Norte (antiga Ferronorte)

Por Daniel Rittner e Renan Truffi — De Brasília



O Ministério da Infraestrutura e a Rumo, operadora de ferrovias controlada pelo empresário Rubens Ometto, divergem sobre os caminhos legais para a extensão da Malha Norte em cerca de 600 quilômetros. O projeto consiste no prolongamento da estrada de ferro que hoje termina em Rondonópolis, localizado no sul de Mato Grosso e onde a companhia tem um grande terminal de cargas, até Lucas do Rio Verde, bem no “coração” agrícola do Estado.

[https://s2.glbimg.com/YfkJbB1x6SMi6FGF2yQE3LPtflY=/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/6/m/I3bDioQgAhUNAvwDnSnw/foto15emp-102-rumo-b4.jpg](https://s2.glbimg.com/YfkJbB1x6SMi6FGF2yQE3LPtflY=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/6/m/I3bDioQgAhUNAvwDnSnw/foto15emp-102-rumo-b4.jpg)

Para o Minfra, é inviável construir trecho tão extenso sem fazer nova licitação — Foto: Ricardo Botelho/Minfra/Divulgação

Na semana passada, Ometto e o ministro Tarcísio Freitas voltaram a conversar sobre o projeto – mas ainda guardam diferenças frontais sobre a opção preferencial para viabilizá-lo. O “plano A” da Rumo é fazer um aditivo contratual à concessão da Malha Norte, que tem validade até 2079, com base em pedido apresentado à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e sem avanços palpáveis em sua tramitação.

Tarcísio rejeita esse caminho legal. Para o ministro, é inviável construir um trecho ferroviário tão extenso sem fazer nova licitação. Ele acredita que um aditivo seria contestado no Tribunal de Contas da União (TCU) e possivelmente judicializado por empresas interessadas na operação.

A Lei 13.448, de 2017, dá suporte para que concessões de ferrovias tenham novos trechos ou ramais “com a extensão necessária para atender polos geradores de carga”. No entanto, há um adendo que pode gerar contestações judiciais em casos como o da Malha Norte: a concessionária “deverá demonstrar, em relação ao novo trecho, a inexistência econômica de sua exploração segregada do contrato de parceria”. Em um projeto como esse, o entendimento do ministério é que não faltariam investidores para esse segmento “segregado”.

A Ferronorte (depois rebatizada como Malha Norte pela Rumo), construída pelo empresário Olacyr de Moraes (1931-2015), tem hoje 755 quilômetros em bitola larga. À época, o maior produtor individual de soja do planeta, Olacyr dedicou-se à implantação dos 500 quilômetros iniciais da ferrovia nos anos 1990, entre Santa Fé do Sul (SP) e Alto Araguaia (MT).

Depois, nos governos Lula e Dilma Rousseff, o contrato original foi renegociado. A ALL, então dona da malha, fez a extensão até Rondonópolis. Esse corredor ferroviário se une à Malha Paulista, que teve sua concessão recém-prorrogada em troca de investimentos bilionários no aumento da capacidade, e deságua no Porto de Santos (SP). Cada trem cheio de grãos tira até 240 caminhões das rodovias.

Apesar das objeções ao aditivo contratual da Malha Norte, como concessão, Tarcísio apoia o projeto e oferece uma alternativa para tirá-lo do papel. Ele prometeu a Ometto que, se o novo marco legal das ferrovias (PLS 261) for aprovado no Congresso, a Rumo receberá dele o primeiro ato de autorização do governo para ferrovias operando sob esse regime.

O projeto de lei nº 261, apresentado por José Serra (PSDB-SP) em 2018, está em reta final de tramitação no Senado. Ele prevê que, à semelhança das regras em vigência no setor portuário, novas ferrovias possam ser construídas mediante autorização – por conta e risco do investidor, com regulação bem mais suave do que o sistema de concessões.

Na avaliação do ministro, o prolongamento da Malha Norte se encaixa perfeitamente para o trajeto Rondonópolis-Lucas do Rio Verde. Fontes próximas à Rumo manifestam contrariedade. Para esses interlocutores da empresa, a convivência de dois sistemas em um mesmo corredor pode gerar



insegurança dos investidores. Além disso, temem que haja dificuldade em levantar o capital necessário no mercado financeiro para bancar as obras, já que outros ramais poderão ser construídos no futuro na mesma área de influência – também pelo regime de autorização – e “roubar” carga da Malha Norte.

Por meio de suas assessorias, os dois lados confirmaram suas preferências para viabilizar as obras da extensão ferroviária. “O Ministério da Infraestrutura entende como estratégica e oportuna a expansão da linha da Ferronorte até Lucas do Rio Verde e deve trabalhar em favor de viabilizar sua execução, compreendendo que a extensão pela autorização, nos termos do PLS 261/18, é o caminho mais célere e seguro para sua implantação imediata”, disse a pasta, por meio de nota.

Procurada pelo Valor, a assessoria da Rumo respondeu: “A Ferronorte é a única ferrovia greenfield [feita do zero] do Brasil, construída integralmente pela iniciativa privada. Por isso, a construção de novos segmentos ferroviários dentro de sua área de influência é uma previsão explícita contida em seu objeto contratual. Do ponto de vista jurídico e regulatório, a extensão pode ser feita dentro do arcabouço vigente através do contrato original, havendo inclusive precedentes claros no setor, aplicados a contratos mais restritivos que o da Ferronorte”.

“Não obstante, é sabido que está em curso a discussão de novo arcabouço [...] que visa instituir as autorizações no setor”, completou a assessoria da empresa. “A Rumo não vê óbices na introdução dessa modalidade, que pode vir a ser um instituto moderno, com potencial para reduzir o fardo regulatório sobre as operações, caso o arcabouço seja bem construído. Bem como considera, caso venha de fato a existir a nova modalidade, utilizá-la para realizar seus projetos.”

Apesar do conflito sobre o projeto na Malha Norte, que alguns chegam a avaliar em até R\$ 10 bilhões, Tarcísio e Ometto mantêm relação bastante cordial – em público e em privado. No dia 4, em cerimônia de inauguração de um trecho da Norte-Sul, o ministro disse que o empresário já “entrou para a história” e o comparou a outros grandes empreendedores ferroviários, como o Barão de Mauá.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 15/03/2021

NOVO MARCO REGULATÓRIO DO SETOR DEVE VOLTAR AO SENADO

Governo federal resolveu fazer uma série de sugestões ao relator da matéria, senador Jean Paul Prates (PT-RN); no todo, são nove propostas de mudança no texto
Por Renan Truffi e Daniel Rittner — De Brasília

Previsto para ser apreciado pelo Senado Federal, o marco legal das ferrovias deve voltar à mesa de negociações na Casa. O motivo é que o governo federal resolveu fazer uma série de sugestões ao relator da matéria, senador Jean Paul Prates (PT-RN). Ao todo, são nove propostas de mudança no texto, que devem suscitar, inclusive, discussões sobre a possibilidade de migração entre os regimes de concessão e autorização, algo que o Ministério da Infraestrutura rechaçava a princípio. O objetivo do governo é tentar aprovar a matéria ainda neste mês de março.

Entre as recomendações feitas pela equipe de Tarcísio de Freitas está um artigo que permite a migração do regime de concessão para o de autorização, mas apenas em casos excepcionais, quando há as chamadas “assimetrias regulatórias”. Na prática, valeria somente se algum ente privado construir uma linha férrea, sob o regime de autorização, que fosse comprovadamente concorrente à concessionária — que corresse em paralelo à via já existente.

“A proposta que trata dessa migração fala de ferrovias muito semelhantes, cuja única diferença é o regime regulatório. Um fica com peso regulatório de um lado e o outro não”, explicou Jean Paul. Comprovado esse prejuízo à concessionária, o Estado poderia permitir que esta migrasse para um modelo de autorização.

O próprio relator havia sugerido essa possibilidade no início das discussões, em 2019, mas decidiu voltar atrás devido à reação negativa tanto do governo como por parte do setor ferroviário.

Apesar disso, Jean Paul afirmou que ainda não sabe se vai incorporar a proposta da maneira que o governo sugeriu. Ele tende a concordar com essa possibilidade, mas não quer que isso sirva de “brecha” para uma perda de patrimônio público. Isso porque, no regime de concessão, é o Estado quem constrói a ferrovia antes de oferecer à iniciativa privada. Por isso, as linhas se tornam bens da União.

O regime de autorização é uma das principais novidades do marco das ferrovias. Neste novo modelo, investidores constroem novas linhas por sua conta e risco, sem a necessidade de um leilão, mas têm mais liberdade para operar e os bens não são reversíveis à União após o período contratual. Ainda não há uma previsão de quando a matéria será votada, mas o governo tenta construir consenso para que o projeto seja levado ao plenário a partir do dia 22 de março.

Outra alteração possível é a inclusão de um dispositivo “genérico” que trate de garantir investimentos no corredor Centro-Leste – que sai de Goiás, passa por Minas Gerais e chega no porto de Vitória (ES) – como parte da renovação da concessão da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). O relator concordou com essa mudança para resolver um conflito entre governo e as bancadas de MG, GO e ES.

O Ministério da Infraestrutura já recebeu pelo menos cinco grandes projetos de ferrovias pelo novo regime de autorização. Como esse marco legal ainda está em tramitação, nenhum dos projetos pôde ser formalmente protocolado. No entanto, investidores já estiveram com autoridades da pasta e prometeram tirá-los do papel quando possível.

Uma das principais apostas é o ramal ferroviário Pirapora (MG)-Unai (MG)-Luziânia (GO). Ele teria grande potencial de escoamento de grãos e se conectaria à malha da VLI Logística, responsável pela apresentação do projeto.

Também foram levados à pasta duas novas ferrovias associadas a terminais portuários privados (TUPs) que estão em processo de licenciamento ambiental e equacionamento financeiro: um trecho de 220 quilômetros de Alcântara (MA), perto da base aeroespacial para lançamento de satélites, até a Estrada de Ferro Carajás (EFC); e um trecho de 553 quilômetros entre São Mateus (ES) e o futuro porto batizado de Petrocity, em Sete Lagoas (MG).

Outros dois projetos abrangem ramais que, saindo do papel, se conectarão a malhas com necessidade de revitalização. Um é o trecho Foz do Iguaçu-Cascavel, no Paraná, ligando-se à Ferroeste; outro é Maracaju-Dourados, em Mato Grosso do Sul.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 15/03/2021

FERROGRÃO TEM VIABILIDADE QUESTIONADA POR ECONOMISTAS

Além das questões socioambiental e financeira, há crítica à criação de uma “conta vinculada” de R\$ 2,2 bilhões para minimizar custos para atrair investidores

Por Daniel Rittner — De Brasília

A divergência Ministério da Infraestrutura-Rumo -, ou Tarcísio Freitas-Rubens Ometto se houver a necessidade de personificá-la – em torno da extensão da Malha Norte precisa ser interpretada à luz de outra ferrovia igualmente bilionária: a Ferrogrão, projeto com 933 quilômetros entre Sinop (MT) e Miritituba (PA), que o governo pretende leiloar no fim deste ano.

Uma das maiores prioridades de Tarcísio é atrair investidores para tirar do papel a Ferrogrão, que exigirá investimentos de R\$ 8,4 bilhões, numa estimativa do ministério frequentemente tida como conservadora no mercado.

Para ele, ao fomentar o escoamento de grãos (principalmente soja e milho) do Mato Grosso pelo chamado Arco Norte, a ferrovia reforçará uma alternativa logística ainda subexplorada, possibilitando um efeito cascata: concorrência maior entre operadores, barateamento dos fretes, ganho de competitividade aos produtores agrícolas. De Miritituba, a carga poderá seguir por hidrovias até portos como Vila do Conde (PA).

Para viabilizar o sucesso do leilão, a equipe de Tarcísio montou até um mecanismo inovador para os potenciais interessados na Ferrogrão. Pretende criar uma “conta vinculada” com R\$ 2,2 bilhões em recursos que estão sendo pagos pela Vale a título de outorga pela renovação antecipada da concessão da Estrada de Ferro Carajás (EFC) até 2057. Para o ministério, essa modelagem atenuará a percepção de risco dos investidores.

O dinheiro poderia ser usado, por exemplo, em uma eventual escalada de custos com desapropriações ou compensações socioambientais não detectadas nos estudos. Para os críticos, trata-se de um subsídio disfarçado e uso contestável de dinheiro da União.

À Rumo, interessa chegar – se possível antes da Ferrogrão – ao coração agrícola do Mato Grosso, evitando o risco de perder a atual preferência dos produtores rurais pelo “combo” caminhão até Rondonópolis-trem-porto de Santos.

Economistas renomados, no entanto, questionam a viabilidade da Ferrogrão. “É altamente questionável, não apenas do ponto de vista socioambiental, mas – igualmente importante – do ponto de vista financeiro. Pelo menos neste momento e com as premissas corretas, ela não fica em pé”, disse Claudio Frischtak, presidente da consultoria Inter. B, em debate organizado pelo Insper Global na semana passada.

Juliano Assunção, professor do Departamento de Economia da PUC-Rio e diretor-executivo do Climate Policy Initiative (CPI), afirmou que o desmatamento associado à Ferrogrão pode ser de 2 mil km quadrados. “Não é o desflorestamento da obra em si, mas vinculado ao impacto sobre a matriz de transporte e ao aumento da produção agrícola. Tem um lado bom, de maior produção e efeito sobre geração de renda, mas também demanda por novas áreas em municípios com florestas relevantes, que hoje em dia não são tão viáveis para a agricultura. Esse desmatamento indireto é muito relevante.”

Frischtak avalia que, combinada com um projeto ambiental de referência, a concessão por 30 anos da BR-163 é uma saída melhor. A rodovia tem traçado paralelo ao da Ferrogrão e terminou de ser asfaltada em 2020.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 15/03/2021

LIRA E PACHECO DÃO SINALIZAÇÃO FAVORÁVEL À CAPITALIZAÇÃO DA ELETROBRAS

Presidentes da Câmara e do Senado falaram sobre Medida Provisória no evento online “E Agora, Brasil?”, realizado pelo Valor e O Globo

Por Vandson Lima, Marcelo Ribeiro e Cristiane Agostine, Valor — Brasília e São Paulo

Os presidentes do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), e da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), sinalizaram nesta segunda-feira ser favoráveis à proposta de capitalização da Eletrobras, contida em Medida Provisória encaminhada pelo governo.

“O modelo agora é de manutenção do ativo e permissão da capitalização da Eletrobras. Acho uma medida tolerável”, afirmou Pacheco. Lira disse acreditar na capitalização como uma boa medida e que a Câmara fará modificações no texto, mas que avançará com a MP da capitalização da Eletrobras e entregará o texto para que o Senado tenha “pelo menos 20 dias para tratar do assunto”. Lira e Pacheco participam na tarde de hoje do evento “E Agora, Brasil? As propostas dos novos chefes do Legislativo para os atuais desafios do país”, realizado pelo Valor e O Globo.

Pacheco complementou, dizendo que o governo melhorou o modelo em relação a uma privatização pura e simples. "Sou a favor das privatizações como conceito. Sou contra o chamado estado mínimo. Brasil não pode se dar ao luxo de estado mínimo com tantos déficits sociais e educacionais que temos. O governo abriu mão da iniciativa pura e simples de privatização. O modelo agora é de manutenção do ativo e permissão da capitalização da Eletrobras, de lançar ações no mercado e redução da participação societária da União para cerca de 45%".

Durante o evento, o presidente da Câmara voltou a defender a desvinculação das receitas do Orçamento da União. Na avaliação de Lira, o modelo atual do Orçamento "não é o melhor modelo". Ele acredita que esse debate deve ser retomado futuramente. "Vamos chegar num modelo desse, talvez daqui a alguns anos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 15/03/2021



DIÁRIO DE PERNAMBUCO - PE

BOLSONARO ASSINA DECRETO QUE PREVÊ MODERNIZAÇÃO DE RODOVIAS FEDERAIS



https://www.diariodepernambuco.com.br/static/app/noticia_127983242361/2021/03/14/855039/20210314105112354568i.jpg

A Política de Modernização da Infraestrutura Federal de Transporte Rodoviário Inov@BR prevê estratégias para elevar nível de segurança e fluidez das rodovias federais. Foto: ppi.gov.br

O presidente Jair Bolsonaro assinou, nesta sexta-feira (12), o decreto que cria a Política de Modernização da Infraestrutura Federal de Transporte Rodoviário, batizada de Inov@BR. A norma, que será publicada na edição do Diário Oficial

da União da próxima segunda-feira (15), prevê estratégias para elevar o nível de segurança e fluidez das rodovias federais, além do incremento no nível de tecnologia empregada e da elaboração de estudos para aprimoramento regulatório do setor.

A edição do decreto, segundo o governo, foi uma recomendação do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI).

De acordo com estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), os impactos socioeconômicos dos acidentes de transporte no Brasil geram, em média, cerca de R\$ 130,66 bilhões em dispêndios públicos.

"Com base nesses estudos, soluções serão implementadas nas rodovias para torná-las mais seguras, amigáveis e até mesmo mais tolerantes aos erros dos condutores, com ganhos imediatos na redução de vítimas hospitalizadas", informou, em nota, o Ministério da Economia.

Um dos eixos da Ino@BR trata de tecnologia. A ideia é estimular a adoção técnicas e materiais mais modernos, sustentáveis e de maior eficiência, além do uso de aparelhos para monitoramento contínuo e serviços de conectividade nas rodovias.

As ações do programa serão coordenadas pelo Ministério da Infraestrutura e envolverão a articulação de vários órgãos, em especial a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

"Estima-se que a política tenha potencial de investimento acima de R\$ 10 bilhões em rodovias concedidas. E, nos trechos sob gestão pública, dependerá para sua consecução apenas dos recursos orçamentários já regularmente previstos", acrescentou a pasta.

Fonte: Diário de Pernambuco - PE

Data : 14/03/2021

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

SHELL DOBROU LUCROS COM COMERCIALIZAÇÃO DE PETRÓLEO EM 2020, PARA US\$ 2,6 BI

A petroleira Royal Dutch Shell viu seus lucros com a comercialização de petróleo e produtos refinados dobrar em 2020 ante o ano anterior, para US\$ 2,6 bilhões (R\$ 14,5 bilhões), ajudando a compensar uma forte queda na demanda por combustíveis devido à pandemia do coronavírus.

As operações de "trading" da Shell responderam por 43% dos ganhos totais da divisão de Produtos de Petróleo da Shell, de US\$ 5,995 bilhões (R\$ 33,4 bilhões) em 2020.

O resultado com a comercialização havia somado US\$ 1,3 bilhão (R\$ 7,2 bilhões) em 2019, segundo o relatório anual da Shell, publicado na quinta-feira (11).

A contribuição acima do normal das operações de trading ajudou a Shell a lidar com um dos anos mais duros da história do setor de petróleo, em que o consumo de energia entrou em colapso durante a pandemia.

A Shell, líder em comercialização de energia no mundo, viu uma queda de 28% nas vendas de petróleo no ano passado, para 4,71 milhões de barris por dia em média, segundo o relatório.

O lucro da companhia em 2020 recuou ao menor nível em quase duas décadas.

Os dados da Shell sobre as operações de trading não incluem gás natural, gás natural liquefeito, energia elétrica e renováveis. A companhia também é a maior negociadora global de gás natural liquefeito.

A rival BP lucrou quase US\$ 4 bilhões (R\$ 22,3 bilhões) em sua divisão de trading em 2020, segundo apresentação da companhia vista pela Reuters, quase igualando o recorde anual da unidade em 2019.

As empresas podem obter grandes lucros mesmo durante tempos de baixa demanda por commodities ao armazenar produtos como petróleo na costa ou no mar. As vastas operações de refino, trading e varejo da Shell também permitem a ela tomar vantagem de mudanças de curto prazo na oferta e demanda ao redor do mundo.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data : 15/03/2021

A EXCELÊNCIA DO TRIBUNAL MARÍTIMO E A SUA IMPORTÂNCIA NOS PROCESSOS JUDICIAIS

Por *Luciana Vaz Pacheco de Castro* OPINIÃO 14 Março 2021

Não é segredo que a Cidade de Santos abriga o maior porto da América Latina. Em decorrência disso, são bastante comuns as discussões jurídicas que permeiam o Poder Judiciário local envolvendo o Direito Marítimo e Portuário, em suas diversas nuances. Embora a Comarca de Santos não tenha Varas especializadas na matéria, sequer em direito empresarial, como ocorre em outras localidades, os magistrados santistas apresentam elogiável expertise na solução dos conflitos, fruto de esforço e estudo constantes.

Em paralelo, muitas dessas mesmas demandas são julgadas também pelo Tribunal Marítimo. Com sede no Rio de Janeiro, o Tribunal Marítimo é um órgão autônomo, administrativo, vinculado ao Ministério da Marinha, com jurisdição em todo o território nacional, conforme dispõe a Lei 2.180, de 5 de fevereiro de 1954, da era Getúlio Vargas. Sua composição é de excelência. Denominados igualmente juízes, todos os sete integrantes têm formação de ponta e conhecimento técnico de sobra, muitos com históricos de carreiras na Marinha do Brasil ou qualificação em Direito Marítimo e Internacional, o que contribui, inquestionavelmente, para julgamentos extremamente especializados. A galeria de seus componentes é verdadeiramente ilustre e nela destacam-se duas incríveis mulheres, Vera Lúcia de Souza Coutinho e Maria Cristina de Oliveira Padilha, esta última atuante até os dias de hoje.

Cabe ao Tribunal Marítimo, dentre outras atribuições previstas na lei, julgar os acidentes e fatos da navegação, definindo a natureza e determinando as causas, circunstâncias e extensão, indicando os responsáveis a fim de aplicar as penas estabelecidas nesta Lei 2.180/54, como multa e suspensão do tráfego marítimo, além de propor as medidas preventivas e de segurança da navegação.

Nesse propósito, prestigiando as garantias constitucionais do processo judicial, como contraditório e ampla defesa, os julgamentos do Tribunal Marítimo devem também ser fundamentados, e o são com maestria. Não é a toa que as decisões do TM, quanto aos acidentes e fatos da navegação, têm, como não poderia deixar de ser, significativo valor probatório. Por tudo isso, o Tribunal Marítimo se destaca como um auxiliar inquestionável do Poder Judiciário. É bem verdade que, embora as decisões proferidas pelo TM possam ser revistas pelo Poder Judiciário, nos termos do artigo 18 da aludida Lei 2.180/54, as mesmas se presumem certas e têm forte valor probatório. Isso por diversas razões.

Primeiro porque, na apuração das responsabilidades, cabe ao Tribunal Marítimo investigar quaisquer pessoas supostamente causadoras do fato ou acidente da navegação, dentre elas, mas não somente, o capitão, o práctico e todos os membros da tripulação, para aplicação das penalidades administrativas, o que significa que, na esfera judicial, haverá prova idônea contra ou a favor daquele que produziu o dano, para efeito de reparação civil.

Segundo porque a decisão proferida pelo TM é oriunda de inquérito instaurado pela Capitania dos Portos competente, de acordo com a sua jurisdição. No inquérito, a autoridade encarregada deve seguir alguns elementos essenciais como o relatório do capitão ou mestre da embarcação, depoimento do capitão ou mestre, do práctico e das pessoas da tripulação que tenham conhecimento do acidente ou fato da navegação a ser apurado, depoimento de testemunhas idôneas, inclusive com possível acareação, cópias autênticas dos lançamentos diários de navegação e máquina, referentes ao acidente ou fato a ser apurado, e a um período de pelo menos vinte e quatro horas anteriores a tal acidente ou fato, exame pericial, dentre outros necessários para o esclarecimento da matéria investigada.

E, mais, todas essas providências são realizadas de forma bastante ágil. Não raras vezes os depoimentos são colhidos no dia após o ocorrido, o que assegura o seu retrato de forma fidedigna. Considerando que a prova testemunhal pode levar anos para ser colhida no processo judicial, pode-se imaginar a importância da prova feita com brevidade no inquérito. Ademais disso, não se pode

perder de vista a dificuldade concreta que alguns magistrados encontram para nomear expert nos casos que demandam perícias técnicas, por ausência de profissionais habilitados e especializados.

Encerrado o inquérito, o encarregado direciona o caso com urgência ao Tribunal Marítimo para que o processo seja iniciado por determinação da Procuradoria ou da parte interessada, ou ainda por decisão do próprio Tribunal, seguindo-se todos os trâmites da Lei. Oportuno mencionar que, instaurado o processo, há citação, defesa e produção de todas as espécies de provas reconhecidas em direito, sendo esse mais um motivo para o Poder Judiciário acatar esse conjunto probatório, até porque não é demais reforçar que a todo o momento a Lei 2.180/54, que dispõe sobre o Tribunal Marítimo, garante a observância das regras processuais vigentes (artigos 62, 64 e 155). Daí porque exsurge a importância na contratação de advogados nesse processo administrativo.

Assim, cumpre enfatizar também que “Sempre que se discutir em juízo uma questão decorrente de matéria da competência do Tribunal Marítimo, cuja parte técnica ou técnico-administrativa couber nas suas atribuições, deverá ser juntada aos autos a sua decisão definitiva.” (artigo 19, Lei 2.180/54) e “Não corre a prescrição contra qualquer dos interessados na apuração e nas consequências dos acidentes e fatos da navegação por água enquanto não houver decisão definitiva do Tribunal Marítimo.” (artigo 20, Lei 2.180/54)

Por tudo isso, é recomendável que, por força da relevante prova produzida no âmbito do Tribunal Marítimo, seguindo o contraditório e a ampla defesa, além da extrema tecnicidade, o processo judicial deve ser suspenso até que haja decisão definitiva do TM, conforme, aliás, preconiza expressamente o disposto no artigo 313, inciso VII do Código de Processo Civil. Essa foi, diga-se de passagem, uma importante inovação legislativa do código de 2015. O que antes era uma discricionariedade do magistrado passou a ser um preceito de observância obrigatória no atual contexto processual.

Nessa linha, embora em princípio possa parecer que não, ganha-se economia e celeridade processual, evitando-se a repetição das mesmas provas e a perda da contemporaneidade na sua produção.



Inegável, assim, a importância do Tribunal Marítimo, não só como meio de contribuir para a segurança da navegação, mas igualmente como meio eficaz de produção de prova para a devida apuração dos responsáveis pelos danos causados no processo judicial juntamente com a matéria de direito pertinente.

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210314-luciana-vaz-pacheco-de-castro.jpg>

Luciana Vaz Pacheco de Castro é membro do Comitê Executivo da Wista Brazil Women's International Shipping & Trading Association; membro da Comissão de Direito Marítimo da OAB de Santos/SP; membro da ABDM – Associação Brasileira de Direito Marítimo; e sócia da Advocacia Pacheco de Castro Sociedade de Advogados

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/03/2021

COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ E NAVEGANTES RECEBE NOVA DRAGA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15 Março 2021

Chegou ao Complexo Portuário de Itajaí e de Navegantes nesta segunda-feira (15) a nova draga hopper para reforçar as atividades de dragagem na região. A embarcação estava operando no Porto de São Francisco do Sul (SC).

Trata-se da Dragagem Hopper "Lelystad", do tipo TSHD (trailing Suction Hopper Dredger), que opera succionando sedimentos no fundo do rio através de dois tubos, um de cada bordo. Sua origem de fabricação é holandesa.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210315-draga-hopper-lelystad-van-oord.jpg>

Capacidade de movimentar sedimentos chega a 10 mil metros cúbicos

Construída em 1986, possui 136,97 metros de comprimento por 26,07 de boca (largura). Com um peso bruto de 13.200 toneladas. Conta com dois motores diesel Wartsila de 9 cilindros cada. Pode dragar 10 mil metros cúbicos em cada viagem.

Os serviços de dragagem fazem parte de um plano contratual entre autoridade portuária e a Van Oord, empresa responsável pela manutenção do calado operacional do Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes, através de um contrato ativo de cinco anos (2019/2024). O calado operacional é de até 14 metros de profundidade.

Além da "Lelystad", o complexo portuário também conta com as atividades da draga de fabricação alemã "NJörd". Vinda da Alemanha em 21 de fevereiro, em 3 de março iniciou seus trabalhos. É uma draga de injeção de água e possui três vezes mais potência que a draga "Odin", que estava atuando no complexo e foi substituída pela "NJörd". Não há previsão de sua saída e diariamente atua na manutenção do canal.

A Draga hopper "Lelystad" fará todos os serviços de dragagem ao longo do canal de acesso ao complexo portuário até a saída dos molhes, também em frente à área da bacia de evolução 01 (nas áreas da APMT, cais público e Portonave), e ainda na região norte na área da nova bacia de evolução (bacia 02).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/03/2021

LARANJEIRA DESTACA IMPACTO PARA CDRJ COM DESESTATIZAÇÃO DE PORTOS DO SUDESTE

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 15 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200115-porto-do-rio-de-janeiro.jpg>

Arquivo

Para ele, a desestatização irá aumentar ainda mais a assimetria de competição entre os portos da região.

O diretor-presidente da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Almirante Francisco Laranjeira, avaliou, durante lançamento do Brasil Export, nesta segunda-feira (15), que a privatização dos portos de Vitória, Santos e São Sebastião poderá impactar diretamente a companhia. Segundo ele, o processo irá alterar de forma significativa o cenário competitivo para os portos da região, com potencial de promover assimetria entre eles.

Laranjeira frisou ainda que, diante desse contexto, seja indispensável que o poder concedente esteja ciente do potencial de impacto para a CDRJ do projeto de desestatização, e que aponte ao mercado um horizonte de planejamento. Ele destacou ainda a necessidade de elevar o grau de competição dos portos públicos num quadro de concorrência com os Terminais de Uso Privado (TUPs), em especial no Rio de Janeiro. De acordo com o diretor, na região alguns TUPs vêm se mostrando muito bem sucedidos, a exemplo dos portos Sudeste e Porto do Açú.

“Sem amarras típicas da administração pública esses terminais têm mais agilidade para investir em infraestrutura e modernização de processos atraindo cada vez mais cargas”, disse Laranjeira. No entanto, ele pontuou que, se de um lado isso representa uma ameaça aos portos públicos, de outro pode ser mais um incentivo para que se persiga a maior agilidade, elevando a competitividade.

Ele citou as restrições na regulação dos portos como sendo uma das principais amarras para os portos públicos. Alguns dos exemplos da burocracia portuária são os processos de novos arrendamentos de área e as renovações dos contratos em vigor.

Apesar disso, o Almirante afirmou que a companhia vem apresentando bons resultados. Em 2020, houve um crescimento de 8,6% na movimentação de cargas, pouco maior que a média nacional. Ele disse também que a CDRJ teve um salto de 30% no faturamento ano passado. No primeiro mês do ano, o aumento foi de 33% em relação ao mesmo mês de 2020, em função, sobretudo da valorização do minério de ferro no porto.

A parceria que a Autoridade Portuária firmou com arrendatários também contribuiu para esse resultado, segundo ele. Os terminais vêm realizando obras nos canais de acesso, sinalização, o que permitiu, inclusive, a navegação noturna no Porto do Rio de Janeiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/03/2021

DOCAS DO RIO ADQUIRE CÂMERAS DE VTMS PARA MONITORAMENTO DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210315-vtms-camera-cdrj.jpg>

Embarcações”).

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) recebeu, na última sexta-feira (5), os primeiros equipamentos necessários à implantação de Local Port Services (LPS) nos portos do Rio de Janeiro, Niterói e Itaguaí. A autoridade portuária pretende implementar LPS nesses portos até o final do 3º trimestre deste ano, dentro da 1ª fase dos Projetos dos VTMS (sigla inglesa para "Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de

Foram importados dois conjuntos de câmeras acopladas (duas câmeras ópticas e duas câmeras térmicas), a serem instalados na futura torre autoportante da Estação Remota do VTMS no Centro Tecnológico da Marinha no Rio de Janeiro (CTMRJ), localizado na Ilha do Governador. A compra foi realizada por meio da empresa Hensoldt do Reino Unido, que também proverá treinamento de pessoal e suporte à instalação dos equipamentos. O primeiro lote de equipamentos, composto de câmeras ópticas convencionais, já foi formalmente entregue nas dependências da CDRJ, sendo que a entrega das câmeras térmicas está prevista para ocorrer até o final deste mês de março.

O gestor de VTMS do Porto do Rio de Janeiro, Marcelo Villas-Bôas, que conduziu todo o processo, explica que “a implementação do VTMS visa melhorar a segurança da navegação, salvaguardar a vida humana no mar, elevar a eficiência do tráfego marítimo, ajudar na prevenção da poluição marinha, além do cumprimento de padrões marítimos internacionais”. Segundo ele, “a instalação de câmeras ópticas e térmicas na torre do radar Sharp Eye SBS 800-2 da Marinha do Brasil no CTMRJ, que integrará o VTMS dos Portos do Rio de Janeiro e Niterói, irá dotar a CDRJ de ferramentas modernas de gerenciamento da infraestrutura aquaviária, com reflexo direto sobre a eficiência operacional dos portos”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/03/2021

PROJETO DE ECODRAGA TEM POTENCIAL PARA LIMPAR LIXO FLUTUANTE DA BAÍA DE GUANABARA

Da Redação **INDÚSTRIA NAVAL** 15 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210315-febrace.jpg>

Proposta foi desenvolvida por estudantes da Escola Firjan Senai Sesi São Gonçalo. O projeto é um dos finalistas da 19ª edição da Feira Brasileira de Ciências e Engenharia (FEBRACE), que começa hoje, segunda-feira (15/3), pela Plataforma FEBRACE Virtual.

A poluição da Baía Guanabara não é novidade para os cariocas. O 'novo' diante dessa situação crônica é que a proposta de uma solução para o problema tenha partido de três estudantes do ensino técnico da Escola Firjan Senai Sesi São Gonçalo, do Rio de Janeiro: Carlos Eduardo Veras Keller, Daniel Caruso Melo Roquette Couto e Rafaela Pessanha de Freitas. O projeto é um dos finalistas da 19ª edição da Feira Brasileira de Ciências e Engenharia

(FEBRACE 2021), que acontece entre 15 de 26 de março pela Plataforma Febrace Virtual.

Com o auxílio de um engenheiro, eles desenvolveram um projeto de embarcação, movida a energia solar, que seria usada para recolher o lixo flutuante do mar. A embarcação, com 14 x 7 metros de tamanho, pode navegar por até sete horas em cada operação. Nela ficariam um reservatório para o lixo e uma esteira na parte frontal, capaz de recolher e armazenar mais de 300 garrafas pets grandes por operação.

"Com várias ecodragas em funcionamento, seria possível minimizar o impacto ambiental do descarte de lixo na baía", acredita Keller. Os estudantes já fizeram o protótipo da embarcação; agora estão atrás de empresas e de autoridades do governo para tentar tirá-lo do papel.

Na Febrace, esse projeto é um dos 345 finalistas, desenvolvidos por 716 estudantes de 295 escolas do ensino fundamental, médio e técnico de todo o País, com a participação de 482 professores. Os projetos serão julgados e premiados pela criatividade e rigor científico. A cerimônia de premiação será no dia 27 de março com transmissão pelo Youtube.

Fonte: **Portal Portos e Navios - RJ**

Data: 15/03/2021

TERMINAL DE FERTILIZANTES COMEÇA A OPERAR NO PORTO DO ITAQUI

Da Redação **PORTOS E LOGÍSTICA** 15 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210315-terminal-companhia-operadora-portuaria-do-itaqui-copi.jpg>

O novo terminal da Companhia Operadora Portuária do Itaquí (Copi) iniciou as operações comerciais no Porto do Itaquí neste mês. O sistema possibilita um aumento de até três vezes a produtividade do berço 101, por meio de guindastes móveis, moega e correias transportadoras que conectam o armazém ao berço, com capacidade para movimentar até 3,5 milhões de toneladas de fertilizantes por ano (cerca de 1.250 toneladas/hora).

O empreendimento possui armazenagem estática para 70 mil toneladas de carga a granel dividida em 10 boxes. E para a expedição, um sistema com capacidade de até 700 toneladas/hora possibilita



o envio da carga em caminhões direto aos clientes, mesmo em dias de chuva. A infraestrutura também permite operação em recinto alfandegado para granéis de importação, por meio da modalidade de entreposto aduaneiro, além das operações usuais no modelo de consumo e de descarga direta com despacho antecipado.

“O novo terminal da Copi é um sinal claro do fortalecimento dessa cadeia produtiva e da confiança do setor privado para investir no porto público do Maranhão. Estamos trabalhando para atender à grande demanda do mercado internacional e ao mesmo tempo consolidar o Itaqui como o porto do Arco Norte do Brasil”, afirma o presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago.

O investimento total da companhia no corredor Centro Norte de fertilizantes está estimado em R\$ 260 milhões, sendo R\$ 110 milhões já aplicados na primeira etapa do projeto, e R\$ 150 milhões adicionais previstos para a construção da expedição ferroviária do terminal no Porto do Itaqui e no futuro terminal multimodal dedicado ao transbordo e logística de interior a partir de Palmeirante, região central do Tocantins.

“Temos aqui o mais moderno terminal de fertilizantes da América Latina e estamos oferecendo aos clientes e ao mercado do centro norte do país uma solução logística diferenciada que possibilita a integração completa da cadeia de exportação de grãos com a de importação de fertilizantes”, destaca o diretor presidente da COPI, Guilherme Eloy.

Primeiros testes

Logo após a conclusão das obras, no último trimestre do ano passado, foram iniciados os testes de comissionamento e de lá para cá foram descarregadas aproximadamente 50 mil toneladas de fertilizantes. O último comissionamento foi realizado em fevereiro deste ano, com o navio MV Bulk Trader, que descarregou no Itaqui cerca de 19 mil toneladas de cloreto (KCL), sendo 10 mil toneladas direcionadas para o novo terminal. Esse tipo de operação, que levaria em torno de 63 horas, com a descarga mecanizada do berço 101 foi concluída em 28 horas.

Essa operação de descarga foi feita simultaneamente de forma convencional e mecanizada, com produtividade média próxima a 1.000 toneladas/hora. Com esse índice as operações de descarga de fertilizantes no Porto do Itaqui oferecem melhores condições para afretamento em razão de um giro maior na escala de navios fundeados, o que impacta diretamente na qualidade dos produtos. Quanto menor tempo na área de fundeio, menor índice de compactação na carga.

Próxima etapa

A segunda etapa do projeto prevê, a partir do 1º semestre de 2022, a integração da cadeia logística de importação de fertilizantes do Porto do Itaqui para o interior do Brasil pelo modal ferroviário. Está prevista uma oferta diária de até 40 vagões (3,7 mil t) com destino ao terminal de transbordo em Palmeirante.

De acordo com Eloy, o novo sistema garantirá ao mercado uma capacidade constante de expedição ferroviária com valores competitivos. Considerando os diferenciais de localização geográfica privilegiada, conexão ferroviária e produtividade, a companhia estima que o novo corredor logístico será o canalizador do crescimento da demanda centro-norte de fertilizantes do país nos próximos anos.

Além de consolidar o Porto do Itaqui como solução logística multimodal do Arco Norte, esses investimentos devem gerar cerca de 200 postos de trabalho diretos e indiretos em São Luís e pelos menos 150 postos na unidade em Palmeirante.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/03/2021

WILSON SONS INVESTE EM STARTUP PARA MEDIR PROFUNDIDADE DE NAVEGAÇÃO EM PORTOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/161226-delphinus-wilson-sons.JPG>

A Wilson Sons adquiriu uma participação minoritária na startup israelense Docktech, juntamente com um acordo de exclusividade comercial para usar a tecnologia marítima da empresa para monitorar o cais e a profundidade da hidrovia nos portos.

Com a tecnologia dupla digital desenvolvida pela Docktech e, por meio dos dados coletados por sua frota de 80 rebocadores, o operador logístico portuário e marítimo brasileiro poderá entender o

comportamento do assoreamento nas áreas portuárias, prevendo como determinados fatores afetam as condições de navegação e segurança.

A tecnologia já está em funcionamento nos portos de Santos e Rio Grande. Os portos do Rio de Janeiro, Açu e Vitória serão os próximos.

No sistema, os rebocadores irão coletar e processar dados batimétricos dos portos onde operam e, por meio do algoritmo Docktech, monitorar em tempo real a profundidade dos berços e dos acessos hidroviários.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/03/2021

CODEBA REGISTRA CRESCIMENTO DE 28,17% EM FEVEREIRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 14 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210314-codeba.jpg>

Os Portos da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba) alcançaram a marca de 958.681 toneladas movimentadas em fevereiro. O desempenho representa aumento de 28,17%, em relação ao mesmo período de 2020, quando a companhia movimentou 747.991 toneladas. Foi o melhor mês de fevereiro da história da Codeba.

Os números foram puxados, principalmente, pelo desempenho do Porto de Aratu-Candeias, com forte alta de 58,79%, em relação a fevereiro de 2020, movimentando 501.170 toneladas, contra 315.626 toneladas no mesmo período do ano anterior.

Contribuiu para a alta a movimentação de granéis líquidos, com crescimento de 49,27%, e granéis sólidos, com crescimento de 138,18%. Os principais produtos movimentados foram a nafta (205.166 toneladas), rocha fosfática (32.999 toneladas) e o concentrado de cobre (22.739 toneladas).

A retomada das atividades, após a reativação da linha de importação do Terminal de Granéis Sólidos do Porto de Aratu-Candeias, em janeiro, foi determinante para o desempenho positivo no período.

Pelo Porto de Salvador foram movimentadas 436.919 toneladas, apresentando crescimento de 7,02%, em relação ao mês de fevereiro de 2020, quando foram movimentadas 408.253 toneladas. Contribuiu para a alta a movimentação de granéis sólidos, com crescimento de 37,45%, e contêineres, com crescimento 4,68%, em toneladas. Os principais destaques na movimentação do cais público foram a exportação de minério de manganês (32.108 toneladas) e a importação de trigo (41.263 toneladas).

O Porto de Ilhéus movimentou 20.592 toneladas, em fevereiro. Saíram do país pelo porto organizado do sul da Bahia 9.931 toneladas de níquel e entraram 10.661 toneladas de cacau.

A Codeba registra, pelo sexto mês consecutivo, alta continuada na movimentação de cargas, quando comparada aos meses do ano anterior. Em janeiro deste ano, os portos da companhia alcançaram a marca de 1.095.335 toneladas movimentadas, o que representou aumento de 36,16%, em relação ao mesmo período de 2020. Foi o melhor mês de janeiro da história e, pela primeira vez, foram movimentadas mais de um milhão de toneladas em um mês.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/03/2021

PORTO DE ANTONINA PREVÊ CRESCIMENTO DE 50% EM 2021

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15 Março 2021

O Porto de Antonina, localizado no Litoral do Paraná, prevê um crescimento de 50% em suas operações neste ano de 2021 e ganhos de produtividade superiores a 40% para os exportadores, especialmente no que diz respeito a movimentação de cargas fracionadas.

O TPPF - Terminais Portuários da Ponta do Félix tem sido o destino escolhido por produtores e indústria, devido à possibilidade de armazenamento de 100% da carga em recinto alfandegado. Outra vantagem é que a produtividade na operação tem seus custos reduzidos com a proximidade dos armazéns com o cais.

"A proximidade dos armazéns com o cais nos possibilita uma maior agilidade na operação e, com isso, economia para o exportador com o custo do frete marítimo. Atualmente, o terminal consegue oferecer ganhos de produtividade superiores a 40% neste contexto", explica o diretor-presidente do TPPF, Gilberto Birkhan.

Em uma nova operação, que será realizada em abril, o TPPF vai receber 13 mil toneladas em produtos alimentícios, tais como fubá, arepa de milho, açúcar, arroz, óleo e creme vegetal fabricados no Brasil e que serão exportados para a Venezuela.

O terminal receberá a carga em suas embalagens originais — que é segregada por produto e por fornecedor nos armazéns alfandegados do TPPF — entre três e quatro semanas antes da chegada do navio. Todos os produtos são envasados em big bags e armazenados no local para exportação. O lote é diferenciado por ser tratar de carga ensacada.

O terminal tem recebido cargas como o farelo de soja não transgênico, fertilizantes e novos produtos como madeira, cavaco, grãos orgânicos e cargas de projeto.

O presidente do TPPF explica que a conjuntura econômica para 2021 é favorável ao agronegócio brasileiro, que inclui o dólar elevado, o preço das commodities em alta e a demanda crescente por alimentos em todo o mundo, somada aos investimentos em melhorias da estrutura marítima.

Em 2020, o TPPF garantiu a movimentação de quase um milhão de toneladas, mesmo em um ano atípico de pandemia. O total de 950.626 toneladas de produtos movimentados em 2020, entre granel, fertilizante, farelo de soja, cargas geral e açúcar, representa um acréscimo de 5% se comparado ao ano de 2019, quando a movimentação atingiu a marca de 908 mil toneladas.

O TPPF conta, atualmente, com mais de 60 mil metros quadrados de infraestrutura de armazenagem, com capacidade estimada de 200 mil toneladas estática e está com as obras de expansão em andamento.

O projeto de expansão prevê a construção de silos para cereais e um novo armazém para fertilizantes, com capacidade para 120 mil toneladas de produto em área 17 mil metros quadrados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/03/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006