

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCOSHIPING**



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

**Edição 058/2021
Data: 19/04/2021**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
FREDERICO BUSSINGER: QUAL O MODELO PORTUÁRIO MAIS ADEQUADO PARA O BRASIL?	4
DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS: MODELO SERÁ DEFINIDO EM JULHO	5
GESTÃO PORTUÁRIA: SETOR DEBATE MUDANÇAS.....	6
SPU DESTINARÁ ÁREAS PARA ESTACIONAMENTO DE CAMINHÕES DO PORTO DE SANTOS	7
ANTAQ REALIZA CONSULTA SOBRE O TERMINAL STS11	8
EDITAIS DE LEILÕES DE TERMINAIS PORTUÁRIOS DA ALEMOA DEVEM SAIR EM JUNHO	9
PORTAL PORTO GENTE	10
TECNOLOGIA EM MOTORES ELÉTRICOS AJUDA REDUZIR CUSTOS COM FRETES E MOVIMENTAÇÕES	10
EVITAR IMPACTOS COMO OS CAUSADOS PELO NAVIO EVERGIVEN NO CANAL DE SUEZ.....	11
ABOL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS	12
TORRE DE CONTROLE: GANHOS PARA A CADEIA LOGÍSTICA	12
DEMANDA POR GALPÕES ESTIMULA INVESTIMENTOS	13
O SUCESSO DA “INFRA WEEK” COM OS LEILÕES DE 28 ATIVOS	15
O PARADOXO DO PORTO DE SANTOS	16
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	18
OPERAÇÃO DE COQUE ATRAI NOVOS NEGÓCIOS NO PORTO DE ÍMBITUBA.....	18
CODESA – MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS: MELHOR TRIMESTRE EM UMA DÉCADA	19
TVV ARRENDA NOVA ÁREA NO PORTO PARA MOVIMENTAÇÃO DE VEÍCULOS	19
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NA PORTO DE ÍMBITUBA CRESCE 13,8% NO PRIMEIRO TRIMESTRE.....	20
PORTUGAL – FUNDOS E/OU RECEITAS DO LEILÃO 5G FINANCIAM INFRAESTRUTURAS CRÍTICAS PORTUÁRIAS.....	20
BRASIL EXPORT – FÓRUM NAC. DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA 21	
BRASIL EXPORT ASSOCIA-SE À AAPA E FORTALECE MOVIMENTO DA COMUNIDADE PORTUÁRIA NAS AMÉRICAS	21
BOL TERÁ MARCELLA CUNHA COMO NOVA DIRETORA-EXECUTIVA PARA SUCEDER TRABALHO DESENVOLVIDO POR CESAR MEIRELES.....	22
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	22
PORTO DE VITÓRIA TEM AUMENTO DE 25,8% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS	22
DESESTATIZAÇÃO DE PORTOS TERÁ MODELO HÍBRIDO DE ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA.....	23
ISTOÉ - DINHEIRO	23
ATIVIDADE ECONÔMICA CRESCE 1,7% EM FEVEREIRO, DIZ BC	23
EXPORTAÇÕES DO JAPÃO REGISTRAM MAIOR GANHO MENSAL DESDE O FINAL DE 2017.....	24
MONEYTIMES	24
GERDAU VAI INVESTIR R\$ 1 BILHÃO EM AÇOS ESPECIAIS NO BRASIL EM 2021	24
CSN E CSN MINERAÇÃO NEGAM IRREGULARIDADES EM PORTO DE ITAGUAÍ.....	25
EXTRA ONLINE	27
CRÍTICAS AO ORÇAMENTO SÃO 'INJUSTAS E OPORTUNISTAS', AFIRMA LIRA.....	27
RELATÓRIO SOBRE PORTO DE ITAGUAÍ APONTOU 'SIGNIFICATIVO RISCO À SAÚDE DA POPULAÇÃO E DEGRADAÇÃO AMBIENTAL'	28
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	30
SILVA E LUNA TOMA POSSE COMO PRESIDENTE DA PETROBRAS.....	30
PETROBRAS ELEGE SILVA E LUNA PRESIDENTE E DEFINE NOVA DIRETORIA	33
CRITÉRIOS DE SUSTENTABILIDADE CHEGAM AO CRÉDITO RURAL, POR NATASCHA TRENNEPOHL	34
JORNAL O GLOBO – RJ	36
CÂMARA APROVA PROJETO QUE DESTRAVA ORÇAMENTO DE 2021 E MEDIDAS COMO REEDIÇÃO DA MP 936	36
GOVERNO E CONGRESSO FECHAM ACORDO PARA MANTER R\$ 16,5 BI EM EMENDAS NO ORÇAMENTO	37
CRÍTICAS AO ORÇAMENTO SÃO 'INJUSTAS E OPORTUNISTAS', AFIRMA LIRA.....	38
PRÉ-SAL: PARA LEILOAR ÁREAS ENCALHADAS, GOVERNO MUDA REGRAS; PETROBRAS RECEBERÁ INDENIZAÇÃO DE R\$ 6,4 BILHÕES	39
PETROBRAS DISPARA NA BOLSA APÓS POSSE DE NOVO PRESIDENTE. ENTENDA POR QUE A PALAVRA 'PARIDADE' NO DISCURSO AGRADOU	41
'OUSADIA E PRUDÊNCIA': SILVA E LUNA ASSUME PETROBRAS COM PROMESSA DE COMBUSTÍVEL A PREÇO INTERNACIONAL E ACALMA MERCADO	44



NO NOVO LEILÃO DO PRÉ-SAL, VENCEDORES TERÃO QUE INDENIZAR PETROBRAS EM R\$ 6,4 BI	46
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	47
PETROS PRIORIZA GESTÃO ATIVA E ALOCAÇÃO NO EXTERIOR EM POLÍTICA DE INVESTIMENTOS	47
GOVERNO SUPERESTIMOU DESPESAS OBRIGATORIAS PARA EVITAR 'SANHA' POR MAIS GASTOS EM ANO ELEITORAL	48
SILVA E LUNA: DESAFIO DA PETROBRÁS É REDUZIR VOLATILIDADE DOS PREÇOS SEM DESRESPEITAR PARIDADE	50
PREFEITURA LIBERA PORTO DE ITAGUAÍ APÓS ACORDO PARA MONITORAMENTO PELO INEA	51
VALOR ECONÔMICO (SP).....	52
HIDROVIAS DO BRASIL COMPRA EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO DO GRUPO IMPERIAL.....	52
GERDAU VAI PÔR R\$ 1 BI EM AÇOS ESPECIAIS NO BRASIL	53
ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL ADIA ASSEMBLEIA PARA VOTAR PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL	54
TRT ANULA MULTA DE OPERADOR PORTUÁRIO	55
DEMANDA POR GALPÕES ESTIMULA INVESTIMENTOS	55
SHELL BRASIL TEM INTERESSE EM PARTICIPAR DE NOVOS LEILÕES DE ENERGIA ELÉTRICA	57
SHELL BRASIL VAI ANALISAR NOVA LICITAÇÃO PARA TERMINAL DA PETROBRAS NA BAHIA, DIZ PRESIDENTE.....	58
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	59
EFEITOS DA REESTRUTURAÇÃO SERÃO MELHOR PERCEBIDOS EM 2022, PROJETA TRANSPETRO	59
NOVA BALSA-TANQUE AMPLIA CAPACIDADE DA CNA PARA 75.000 M ³	61
SOLDAS DEFEITUOSAS SÃO CONFIRMADAS EM FPSO EM CONSTRUÇÃO PELA SEMBCORP MARINE PARA A EQUINOR	62
OS 18 MIL CONTÊINERES DO 'EVER GIVEN PODEM' SER TRANSFERIDOS A OUTROS NAVIOS	63
KEPPEL NEGOCIA COM A PETROBRAS A CONSTRUÇÃO DE FPSO PARA O CAMPO DE BÚZIOS	63
YARA MARINE VAI COMERCIALIZAR ENERGIA EÓLICA BAR TECH PARA NAVIOS	64
MINISTRO BENTO ALBUQUERQUE APROVA ACORDO ENTRE PETROBRAS E PPSA SOBRE ATAPU E SÉPIA	64
ALFA LAVAL TESTA SISTEMAS DE CÉLULAS DE COMBUSTÍVEL DE METANOL PARA ENERGIA MARÍTIMA	65
SISTEMA 'CARROSSEL' DO PORTO DE ITAJAÍ DIMINUI FILAS DE CAMINHÕES	65
CONPORTOS CONCEDE A SUAPE NOVA DECLARAÇÃO DE CUMPRIMENTO DE NORMAS INTERNACIONAIS DE SEGURANÇA PORTUÁRIA.....	66
MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DE IMBITUBA CRESCE 13,8% NO PRIMEIRO TRIMESTRE	66
HIDROVIAS DO BRASIL EXPANDE ATUAÇÃO NO CORREDOR SUL.....	67
HIDROVIAS DO BRASIL ENCOMENDA EMPURRADORES ELÉTRICOS	68
PORTO DE VITÓRIA TEM O MELHOR TRIMESTRE EM UMA DÉCADA.....	68
INEA DESINTERDITA TERMINAIS EM ITAGUAÍ	69
ESTUDO INDEPENDENTE CONFIRMA QUE O GNL REDUZ AS EMISSÕES DE GASES DO EFEITO ESTUFA EM ATÉ 23%	69
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	70
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	70



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

FREDERICO BUSSINGER: QUAL O MODELO PORTUÁRIO MAIS ADEQUADO PARA O BRASIL?

Há desafios novos para planejamento, governança e regulação
Por Frederico Bussinger



*Qual o modelo portuário mais adequado para o Brasil?
(Ilustração: Padron)*

A Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara de Deputados realizou, ontem, audiência pública para discutir o tema que dá título ao artigo. A iniciativa deve ser saudada por serem cada vez mais raras discussões abertas e conclusivas sobre políticas públicas no País.

Veiculação de notícias de “privatização dos portos brasileiros” e que um tal “modelo australiano” seria nossa referência básica devem ter motivado a Comissão. O que está em pauta, porém, é a desestatização (privatização) das autoridades portuárias, pois as operações portuárias já são 100% privadas no Brasil há mais de 20 anos!

Há três caminhos na busca de respostas: um olhar para o mundo; para os desafios do Brasil futuro; e para nossas recentes experiências.

As pesquisas periódicas de “Governança Portuária”, da Associação Europeia de Portos - ESPO, abrangendo mais de 200 no continente, dão resposta abalizada. E ela é inequívoca: o modelo Landlord é o benchmarking internacional. A Austrália é uma das poucas exceções. Difícil, pois, entender-se o porquê ela foi escolhida como nossa estrela-guia!

A explicação dada, em geral, é que “o Brasil é diferente!”. “Aqui o modelo Landlord não funciona”. Será? O Brasil tem mais identidades com a Austrália ou com Portugal, Espanha, Argentina, Chile, Colômbia e México? Por que se rejeita modelo distinto do majoritário na China, USA e Europa, onde segundo a ESPO, “a esmagadora maioria das autoridades portuárias é pública”?

Duas explicações usuais: dificuldades de contratação no setor público (a famigerada Lei nº 8.666/93), e a “influência política nos portos”. Só que: i) a ESPO informa que “a influência política varia regionalmente, mas é substantiva por toda parte... se materializa através da indicação dos principais executivos e da composição dos conselhos”; ii) as profundas reformas sob a Lei nº 8.630/93 foram feitas também sob a 8.666/93... que, ademais, vem de ser revogada e substituída por outra moderna, destravante e focada em resultados, segundo juristas e gestores que vêm se manifestando.

Agora olhando para nosso futuro: que problemas precisamos e, principalmente, queremos resolver (particularmente nos portos públicos)? Não é difícil constatar-se que a pauta do que precisa ser resolvido hoje é bem diferente daquela dos anos 80/90, em alguns casos até antagônica. E com um aspecto novo: hoje há os “complexos portuários”, para os quais foram criados os “planos mestre”; mas ainda carecem de uma governança específica.

Em síntese, há desafios novos para planejamento, governança e regulação; no meio dos quais a eventual desestatização das autoridades portuárias acaba sendo apenas um dos inúmeros aspectos. E, certamente, não o principal.

Se o “modelo australiano” (mesmo o “ajustado”) é capaz de dar conta do recado, é difícil saber. O que pode ser afirmado, porém, é que é praticamente consenso que as maiores transformações nos portos brasileiros ocorreram sob a vigência do modelo balizado pela Lei nº 8.630; incidentalmente, o mais próximo do landlordismo que o Brasil já teve. Coincidência? Pode ser! Há outros fatores? Certamente! Mas difícil negá-lo: ele “mostrou serviço”.

Enfim, quer olhemos para o mundo, quer olhemos para os desafios futuros, quer nos espelhemos em nossas experiências do passado recente, o mais prudente seria nos alinharmos ao benchmarking internacional para os portos públicos: landlord, com gestão descentralizada, autônoma e participativa, e sob comando de instâncias públicas. Evidentemente profissionalizadas.

(*) *Síntese da intervenção do autor na Audiência da CVT.*

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/04/2021

DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS: MODELO SERÁ DEFINIDO EM JULHO

Nos bastidores, há planos de adiantar o processo para fugir do calendário eleitoral

Por Fernanda Balbino



Leilão da Autoridade Portuária será realizado no ano que vem (Carlos Nogueira)

O modelo de gestão desestatizada do Porto de Santos deve ser definido no fim de julho, quando os estudos seguirão para a avaliação e aprovação do Ministério da Infraestrutura. A informação é do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Nos bastidores, há planos do Governo Federal de adiantar a desestatização do

cais santista para fugir do calendário eleitoral do próximo ano.

A previsão oficial, divulgada pelo Ministério da Infraestrutura, é que o edital de leilão da Autoridade Portuária de Santos (APS) será publicado no segundo trimestre do ano que vem. Isto só pode acontecer após as etapas de consulta e audiência pública. Todo o processo custou R\$ 23,8 milhões ao Governo Federal.

Porém, é possível que o processo seja acelerado. O objetivo é evitar atrasos causados pelo processo eleitoral. No ano que vem, haverá votação para a escolha do presidente da República, dos governadores, senadores e deputados estaduais e federais.

Segundo apurado pela Reportagem, os defensores da ideia de adiantar a desestatização querem aproveitar o momento de vontade política, já que a privatização da administração do Porto de Santos é uma prioridade do atual governo, e o fato de os trabalhos estarem bem encaminhados.

O problema, nesse caso, é a necessidade de aprovação de todos os estudos referentes a essa privatização pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Por isso, os planos incluem agilizar a entrega dos dados – uma das últimas fases do processo.

Esses levantamentos são feitos pelo consórcio Dagnl, que conta com a DTA Engenharia como líder e com as empresas Alvarez e Marçal Consultoria em Engenharia, pela Garín Infraestrutura Assessoria e Participações Ltda e com os escritórios de advocacia Lobo & De Rizzo e Navarro Prado.

Após serem aprovados pelo TCU, os dados serão repassados ao BNDES, que é responsável pelo processo de desestatização. De acordo com o banco, depois, o projeto passará pela tomada de decisão dos órgãos responsáveis e será aberta consulta pública, o que deve acontecer até setembro deste ano.

Procurada, a APS informou que tem mantido reuniões semanais com o BNDES e com o consórcio contratado para conduzir a desestatização. Além disso, segundo o Ministério da Infraestrutura, diversas discussões e visitas técnicas foram realizadas com usuários do Porto de Santos desde o ano passado.

Prévia

O leilão da APS seguirá algumas premissas adotadas na desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). Segundo o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, o planejamento de longo prazo e a regulação da atividade portuária devem ser mantidos sob o comando do Poder Público.

O que se sabe até agora é que o leilão de privatização da estatal deve restringir a participação de operadores portuários. A ideia é evitar desequilíbrios concorrenciais e conflitos de interesses no cais santista durante o período de gestão privada da administração portuária.

Outra estimativa importante é que, apenas no cais santista, são esperados ao menos R\$ 10,5 bilhões de investimentos do novo concessionário.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 18/04/2021

GESTÃO PORTUÁRIA: SETOR DEBATE MUDANÇAS

Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados reúne executivos e autoridades para analisar desestatização de portos Fernanda Balbino

Da Redação



Comissão analisa gestão portuária descentralizada, autônoma, participativa e profissional (Divulgação/Prefeitura de Guarujá)

Uma gestão portuária descentralizada, autônoma, participativa e profissional é o modelo proposto pelos usuários dos complexos portuários brasileiros. Essas características foram destacadas na audiência pública promovida pela Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos

Deputados, nesta sexta (16).

Na sessão, também foi debatida a desestatização da administração do Porto de Santos, planejada pelo Governo, mas alvo de críticas. O encontro, realizado virtualmente, contou com as presenças do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, do diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, do presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Conceição da Silva, do presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, do presidente da Associação de Terminais Portuário Privados (ATP), Murilo Barbosa, e do presidente da Federação Nacional dos Estivadores (FNE), José Adilson Pereira, além do consultor portuário e articulista de A Tribuna, Frederico Bussinger, e do diretor de Investimentos para América Latina da Terminal Investment Limited (TIL), Antonio José de Mattos Patrício Júnior.

“Desestatizar por inteiro a gestão portuária talvez não seja o melhor caminho. Por isso que eu propus esse debate. Em outros lugares, que são exemplo, setores foram privatizados e não o porto como um todo. Sou defensor da privatização, mas na questão portuária, estudando o assunto, ouvindo a comunidade e os profissionais da área, a gente entende que a estatização, o modelo Landlord, ainda é um caminho a ser debatido. Em outros portos de sucesso como Roterdã, na Holanda, eles tiveram uma eficiência melhor apurada”, afirmou o deputado federal Júnior Bozzella (PSL), autor do pedido para a realização da audiência.

A opinião é a mesma de executivos do setor. “Quer olhemos para o mundo, quer olhemos para os desafios futuros, quer nos espelhemos em nossas experiências do passado recente, o mais prudente seria nos alirmos ao benchmarking internacional. Um modelo Landlord com gestão descentralizada, autônoma e participativa e sob o comando de instâncias públicas”, disse Frederico Bussinger.

Isonomia

Para o presidente da ABTP, Jesualdo da Silva, é preciso avançar na quebra da burocracia e garantir segurança aos investidores, além de isonomia de tratamento entre todos os players. “O problema não está no modelo, está na cultura regulatória. Não importa o modelo, se não mudarmos a cultura, venha o modelo que vier, vamos ter as mesmas dificuldades”, afirmou. “Entendemos que o melhor modelo seria a descentralização”, completou.

Aquino defendeu a retirada do Estado em atividades que a iniciativa privada pode fazer, além de uma administração portuária descentralizada e sem interferências políticas. “Porém, não sendo possíveis tais objetivos, a administração portuária deve ser privatizada, segregando-se as funções de autoridade portuária que necessitam ser exercidas pelo poder público”.

Segundo o presidente da Fenop, o modelo Landlord é usado na maioria dos portos bem-sucedidos, mas não é totalmente adotado no País. “As duas possibilidades estão colocadas: alteração legal necessita de convencimento e participação de todos, governo, Congresso, setor laboral, empresarial e usuários. Há movimento para se alterar a legislação? Sem isso, não há Landlord. Se não, resta então aproveitar a possibilidade de privatização, tomando cuidado com as consequências negativas vivenciadas da Austrália”.

O diretor da TIL também destaca a necessidade de regras sólidas diante dos investimentos. “O que a gente não pode é perder a oportunidade de ter participação irrestrita de todos os grupos econômicos. Muita gente pode dizer que vai ter conflito de interesse. É claro que vai ter. Toda vez que tem competição tem conflito de interesse. Só tem um jeito de resolver, com um regulatório sólido”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/04/2021

SPU DESTINARÁ ÁREAS PARA ESTACIONAMENTO DE CAMINHÕES DO PORTO DE SANTOS

Locais destinados aos veículos de carga devem ser divulgados até o final do mês que vem

Por Fernanda Balbino

Até o final do próximo mês, a Secretaria de Patrimônio da União (SPU) vai anunciar a destinação de 15 áreas que fazem parte do programa Regulariza+. Entre outras questões, a iniciativa prevê sanar a falta de estacionamento para três mil caminhões nas margens esquerda e direita do Porto. Nesta quinta-feira (16), uma reunião debateu o assunto, na sede da Autoridade Portuária de Santos.

O repasse de áreas da União foi discutido com representantes de caminhoneiros de Santos e Guarujá e contou com a participação do secretário nacional de Coordenação e Governança da SPU, Mauro Filho, do diretor-presidente da Autoridade Portuária, Fernando Biral, e da deputada federal Rosana Valle (PSB).

“Na Autoridade Portuária, foi importante porque nós estamos construindo toda uma concepção de um estudo de viabilidade. É um estudo inicial para a SPU disponibilizar áreas que atendam a toda política de infraestrutura, logística e transportes que, com certeza, têm impacto direto nos trabalhos desenvolvidos pela Autoridade Portuária e pelo Ministério da Infraestrutura”, afirmou o representante da SPU.

Segundo ele, 15 áreas estão sendo avaliadas. A Tribuna apurou que, pelo menos, dois terrenos serão destinados a estacionamentos. O da Margem Esquerda tem 100 mil metros quadrados e capacidade para receber até 300 caminhões.

Já a área da Alemoa tem 50 mil metros quadrados e poderá receber até 150 veículos. As demais áreas devem ser destinadas para resolver questões como a destinação de áreas para projetos habitacionais que ajudem a reduzir déficit de 100 mil moradias.

“Às vezes, uma área é pleiteada para duas ou três finalidades, unidades habitacionais, estacionamento de caminhões e nessa vinda aqui eles estão ouvindo. Eles estão na fase de execução de um plano de negócios para a Baixada Santista”, destacou a deputada Rosana Valle.

A parlamentar classificou a vinda do coordenador da SPU em Santos como um “momento histórico”. Enquanto Mauro Filho visitou a estatal que administra o cais santista e a Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), técnicos do órgão já faziam o levantamento das áreas.

“Ele veio para mostrar, de fato, que esse plano está saindo do papel”, destacou a deputada.

Porto

“É um momento histórico, pois a SPU está justamente desenvolvendo um plano de negócio para destinar áreas da União à Baixada Santista ao mesmo tempo que a APS tem em entre suas prioridades a identificação de terrenos para estacionamento de caminhões. A SPU é um parceiro estratégico da APS nesse processo”, destacou o presidente da estatal, Fernando Biral.

Segundo o executivo, a Autoridade Portuária tem dado prioridade à demanda dos caminhoneiros para sanar um déficit histórico de atendimento adequado dos motoristas que trabalham no Porto. A estatal lançou, no fim do mês passado, um chamamento público que ficará permanentemente aberto para identificar interessados na implantação e operação de dois estacionamentos na Ponta da Praia, em Santos, para uso preferencial de caminhoneiros autônomos e que transportam carga entre terminais portuários e retroportuários. As duas áreas somam 11,5 mil metros quadrados.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/04/2021

ANTAQ REALIZA CONSULTA SOBRE O TERMINAL STS11

Interessados podem encaminhar suas contribuições até 6 de junho à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

Da Redação



Porto de Santos (Foto: Carlos Nogueira/AT)

No próximo dia 26, será aberto o período de consulta pública para o arrendamento das instalações que integram o lote STS11, que fica no Paquetá, no Porto de Santos. Interessados em encaminhar sugestões, críticas ou questionamentos ao projeto de implantação de um terminal de granéis sólidos vegetais no local podem encaminhar suas contribuições até 6 de

junho à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Em dezembro, o STS11 foi qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e no Programa Nacional de Desestatização (PND). A previsão é de que o Governo Federal publique o edital do leilão no próximo trimestre.

Porém, antes disso, será realizada uma audiência pública, na forma presencial ou telepresencial. Tudo vai depender das condições de saúde pública vigentes. A data e o local ainda serão definidos pela Antaq.

A área do STS11 tem 114.700 metros quadrados e sua capacidade de armazenagem estática é de 397 mil toneladas de grãos. As principais demandas do STS11 são o embarque de soja, farelo de soja, milho, açúcar para exportação, além do desembarque de trigo.

No ano passado, o Porto de Santos foi responsável por movimentar 64,1 milhões de toneladas de granéis sólidos vegetais. Segundo o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do cais santista, elaborado pela Autoridade Portuária de Santos, a previsão é de que, em 2040, o complexo atinja a marca de 95,3 milhões de toneladas de grãos.

Com o contrato de 25 anos, a estimativa da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), responsável pelos estudos do STS11, é de que o arrendamento do terminal gere investimentos de R\$ 541 milhões, a serem feitos durante o período da concessão. O valor deve ser utilizado para a construção de armazéns e acessos rodoviários e ferroviários, além da aquisição de novos equipamentos.

O novo arrendatário arcará com o valor mensal de R\$ 2,4 milhões pelo arrendamento. E haverá a taxa de R\$ 5,00 por tonelada de carga movimentada na unidade.

Durante o período de consulta pública, as contribuições poderão ser dirigidas à Antaq exclusivamente através do formulário eletrônico disponível no site. O prazo termina às 23h59 de 9 de junho. Será permitido, exclusivamente através do e-mail anexo_audiencia102021@antaq.gov.br, anexar imagens, como mapas, plantas e fotos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 16/04/2021

EDITAIS DE LEILÕES DE TERMINAIS PORTUÁRIOS DA ALEMOA DEVEM SAIR EM JUNHO

Em menos de dois meses, devem ser publicados os editais dos leilões do STS08 e do STS08A

Por Fernanda Balbino - Da Redação



Pier da Alemoa, em Santos, vai ganhar dois berços de atracação (Arquivo)

Em menos de dois meses, devem ser publicados os editais dos leilões dos terminais STS08 e STS08A, na Alemoa, no Porto de Santos. Apesar da expectativa, os estudos para esses arrendamentos portuários ainda não receberam o aval do Tribunal de Contas da União (TCU), que analisa os processos.

As áreas são contíguas (hoje, nelas, está o terminal da Transpetro, da Petrobras) e somam 443 mil metros quadrados, mas serão licitadas separadamente – 137,3 mil metros quadrados para o STS08 e 305,6 mil metros quadrados para o STS08A.

Os estudos foram entregues ao TCU em novembro do ano passado. De acordo com o órgão, o assunto é objeto de um processo de relatoria do ministro Raimundo Carreiro, ainda não apreciado pelo Tribunal.

A análise das desestatizações pelo TCU é baseada em uma instrução normativa do órgão. Ela define que, a partir do recebimento de todos os documentos necessários, a unidade técnica do tribunal tem até 75 dias para enviar ao ministro-relator a proposta de mérito. Mas, diante da complexidade do tema, o relator autorizou a prorrogação deste prazo em 30 dias.

“A equipe técnica já concluiu as análises e, nos termos da instrução normativa e da Resolução TCU, as propostas de encaminhamento foram submetidas para comentários dos gestores, que têm prazo



até dia 19 de abril para manifestações. Assim que responderem, a equipe técnica faz a análise final e submete ao ministro relator”, destacou o órgão, em nota.

Para especialistas do setor, os leilões serão muito disputados, principalmente o STS08, que terá uma menor exigência de investimentos após o arrendamento. Já o STS08A poderá despertar o interesse de empresas do setor de gás. Em ambos os casos, são esperados players que ainda não estão estabelecidos na Cidade, além da Transpetro.

Segundo o Ministério da Infraestrutura, as expectativas da pasta são as melhores possíveis para esses arrendamentos. “Os terminais irão consolidar o maior leilão de arrendamento dos últimos 20 anos, com a previsão de R\$ 1,6 bi em investimentos”, informou a pasta. O

projeto dos dois terminais prevê o aumento da capacidade das instalações implantadas no local e sua modernização, além da construção de dois berços no Terminal de Granéis Líquidos da Alemoa (Tegla), píer onde atracam os navios que movimentam líquidos na região. Com essas intervenções, a capacidade de armazenamento dos terminais vai passar das atuais 7,3 milhões para 10,8 milhões de toneladas.

Segundo o governo, os dois lotes “atuam como reguladores do estoque da produção de derivados da Petrobras”, realizando serviços como a transferência e o recebimento de produtos de embarcações, o abastecimento de óleo bunker (combustível naval) nas embarcações atracadas no Porto de Santos, o embarque dos produtos das refinarias e o envio de GLP para as empresas distribuidoras localizadas nas regiões Sudeste e Centro Oeste.

Próximos planos

Outros terminais também estão na lista dos arrendamentos do Governo Federal. Há a previsão da instalação de um novo terminal de contêineres no Saboó, o STS10. Na mesma região, também está prevista a implantação de um terminal retroportuário. E ainda serão leiloadas instalações de granel sólido mineral (STS53) e granéis vegetais (STS11).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 16/04/2021



PORTAL PORTO GENTE

TECNOLOGIA EM MOTORES ELÉTRICOS AJUDA REDUZIR CUSTOS COM FRETES E MOVIMENTAÇÕES

Assessoria de Comunicação

A estrutura em alumínio é mais leve e ergonômica do que o ferro fundido, e é muito utilizada em motores dedicados para redutores de velocidade

A ergonomia no trabalho é a busca por facilitar a interação entre homem e a máquina no ambiente profissional, proporcionando bem-estar físico e ainda gerando um impacto positivo na produtividade, na eficiência e no bem-estar do trabalhador. “Por isso, grandes empresas estão investindo nos motores elétricos com carcaça de alumínio para os seus equipamentos, com peso consideravelmente menor do que os de ferro, e ergonomicamente mais adequado para os colaboradores, que levantam e manuseiam o motor e até os equipamentos. Além disso, por serem leves, ajudam a reduzir os custos com fretes e com movimentações, o que é um grande benefício”, esclarece Drauzio Menezes, diretor da Hercules Motores Elétricos.

Segundo ele, a aplicação de peças de alumínio injetado vem apresentando um crescimento constante em vários setores produtivos e em diferentes equipamentos. “Por causa da leveza e da facilidade em transportar ou movimentar, muitas companhias preferem investir em motores com carcaças, como no IP55 TRIFÁSICO, dedicado para redutores de velocidade em acionamento de

diversas máquinas e equipamentos no setor industrial. Como esse motor é usado em praticamente todos os segmentos da indústria que atua com a elevação e a movimentação de cargas — como de papel e celulose, sucroalcooleira, de extração e beneficiamento mineral, máquinas e implementos agrícolas, máquinas de usinagem, plástico, entretenimento, entre outras — as vantagens do alumínio tornam-se um facilitador para os funcionários, reduzindo também os gastos e maiores dificuldades com logística, o que é um grande diferencial técnico”, completa.

Menezes explica que a utilização de alumínio na carcaça e nas tampas em motores elétricos proporciona vários diferenciais técnicos, pois além de serem mais leves, dissipam mais calor e são mais bonitos, por ter um acabamento superficial superior. Para a obtenção das estruturas, é utilizado o processo de injeção de alumínio sob pressão, procedimento que permite alta produção de peças com geometrias complexas, como é o caso da carcaça: “No método, o alumínio fundido é injetado em um molde com grande pressão, dessa maneira atinge o preenchimento total do molde, que depois é aberto para a peça ser retirada. Na Hercules Motores, trabalhamos com especificações técnicas detalhadas do alumínio utilizado e fazemos inspeções de recebimento em todos os lotes para garantir que essas características sejam atendidas”, detalha.

Na comparação entre a carcaça de motores com ferro fundido e a de alumínio, as desvantagens são: ter maior peso, dissipar menos calor, ter um acabamento superficial inferior e não ser totalmente sustentável. “Para reprocessar o ferro, é utilizado processo de fundição em molde de areia verde e de uma resina especial. Depois de fundida a peça, parte da areia com resina é reutilizada e parte é descartada. Para fundir o ferro, é necessário muito mais energia elétrica, enquanto que para o alumínio, basta derreter e injetar novamente. Além disso, o alumínio tem um alto valor de reciclagem”, finaliza.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 19/04/2021

EVITAR IMPACTOS COMO OS CAUSADOS PELO NAVIO EVERGIVEN NO CANAL DE SUEZ

Assessoria de Comunicação

Como evitar impactos como os causados pelo navio Evergiven no Canal de Suez no transporte marítimo de cargas

Principal fato do comércio internacional dos últimos dias, o bloqueio do Canal de Suez pelo supertanque Evergiven causou enormes transtornos em uma das principais rotas do transporte marítimo mundial. Foram mais de 400 navios parados por seis dias na entrada do estreito que divide a África do Oriente Médio até a conclusão da operação de desalcaque da embarcação.



Suez

Entre os principais impactos causados para as operações de comércio internacional que envolvem o transporte marítimo, o frete para a China quintuplicou, segundo o trader de commodities e sócio da Raad International Trading, Thomas Raad. “Os negócios futuros envolvendo cargas de grandes quantidades como frango, carne bovina, soja, milho terão impacto direto nos preços durante alguns meses”, enfatiza.

Embora o incidente tenha ocorrido na região, Raad afirma que o Oriente Médio não sofreu ou se sofreu foi muito pouco um impacto tão grande nos preços tanto de produtos quanto de fretes em função dos operadores marítimos utilizarem outras rotas. “Estou cotando frete para os destinos que sempre vendo, Jebel Ali, Jeddah, Doha mas os preços ainda estão dentro do normal. Talvez o transit time aumente. Depende dos operadores de transporte marítimo e donos de navios. São várias rotas

que podem ser feitas, por exemplo, uma operadora pode preferir ir para a Espanha primeiro ou para a Itália para depois ir para o Oriente Médio. Já outra pode preferir ir para a África primeiro para depois subir”, exemplifica.

Entretanto, no caso do incidente com o Evergiven, Raad afirma que não há o que fazer. “A recomendação para o importador é sempre colocar a carga no seguro. Se uma empresa está importando do Brasil para a China ou Dubai, por exemplo, deve segurar a mercadoria porque é um valor muito insignificante em relação ao total da carga. Muitas empresas com as quais já fiz negócio não colocaram seguro na carga. É a famosa economia burra”, critica.

Raad cita o caso de um importador do Líbano que quando a carga chegou ao porto, o piso do contêiner estava todo molhado e o café que ele importou pegou mofo, tendo perda parcial da carga. E não tinha seguro. “Foi um dinheirão jogado fora e não adianta reclamar porque essas empresas donas dos navios são multibilionárias e não fazem nada, não adianta nem tentar processar”, adverte.

Como a responsabilidade de contratar seguro para a carga é toda do importador, Raad ressalta que sempre orienta os clientes a fazer, até para evitar problemas como o que aconteceu no Canal de Suez.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 19/04/2021



ABOL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS

TORRE DE CONTROLE: GANHOS PARA A CADEIA LOGÍSTICA



Coletar o produto, separar por destinos, transferir, receber nas bases de last mile, roteirizar e efetivar as entregas. Todas estas etapas dentro da logística do e-commerce constituem processos separados, cada uma contando com modelo de gestão, KPIs e indicadores próprios. A Total Express pensou em uma forma de centralizar estas áreas e conectar todos os pontos da cadeia em torno de uma gestão unificada de processos, e agora já está implementando o que chama de Torre de Controle.

Para o diretor de Operações Ricardo Mello, a torre representa a “inteligência do negócio”. Este modelo de gestão centralizada joga luz sobre a produtividade e a capacidade de cada braço da cadeia de operação, o que se traduz em um macro fluxo operacional mais eficiente e que minimiza perdas e atrasos.

Análise quantitativa e gestão de exceção A maioria das empresas não consegue fazer um bom processo de PDCA, pois não tem controles e o acompanhamento necessário para conseguir planejar, desenvolver, controlar, agir e manter as melhorias implementadas. A Torre de controle vem justamente para melhorar este processo tanto gerencialmente quanto operacionalmente:

Gerencialmente (visão retrovisor) Fazendo a análise quantitativa dos erros no pós-operação e gerando melhoria contínua podemos melhorar os processos, tecnologias e preparar melhor o time. O objetivo da torre não é só controlar os principais indicadores, mas também controlar a execução dos planos de ação desenhados para cobrir os gaps identificados. O objetivo da torre também é ajudar no planejamento de capacidade: “Vamos conseguir avaliar exatamente onde há gap de maquinários ou de pessoas e investir em capacidade”.

Operacional (visão para-brisa) No PDCA tradicional, normalmente, o problema tem que acontecer para que seja criada uma ação. No modelo de Torre de Controle Operacional pequenos desvios são identificados como exceções e são tratados antes que se tornem problemas. “O responsável por cada etapa tem visão de quais encomendas priorizar e onde exatamente aceleramos o processo para evitar perdas.”

A Torre vai possibilitar um acompanhamento preciso das etapas, eliminando as perdas. “Para uma encomenda chegar em tal horário no Last Mile, terá que chegar na transferência até 2h da tarde, ser processada até 1h da tarde e, antes disso, sair do cliente às 11h da manhã. Assim vamos definindo esses parâmetros, processos diários de acompanhamento, deixando a gestão mais organizada. É esse tipo de inteligência que a torre trará”, afirma Mello.

Ganhos na cadeia logística Para Ricardo, o ganho em SLA (Service Level Agreement) não será expressivo, pois ele já é alto na Total Express (cerca de 98%), mas a Torre vai ajudar a mantê-lo sempre no topo, com uma cadeia logística para o e-commerce mais eficaz e integrada.

Além do SLA, a torre de controle é capaz de diminuir o índice de não conformidades, reduzindo retrabalhos e tempo nos processos. Ela torna também toda a cadeia mais efetiva, liberando recursos ociosos e minimizando o tempo de reação a picos de volumes.

“Para ter um SLA desses, você tem que ter alguma ociosidade na cadeia, mas nosso mercado é muito volátil e rapidamente esta ociosidade pode se tornar pouca. À medida que você melhora a gestão da sua operação e se adequa com rapidez às oscilações de volume, mais rápido você entende os movimentos de mercado e se adequa a eles. Isso nos dá ganho de flexibilidade e de efetividade”, conclui Mello.

Fonte: ABOL - Associação Brasileira de Operadores Logísticos
Data: 19/04/2021

DEMANDA POR GALPÕES ESTIMULA INVESTIMENTOS



A demanda por áreas para locação em galpões segue a todo vapor, com a procura de inquilinos por imóveis para centros de distribuição construídos sob medida (“build to suit”), nas proximidades dos grandes centros. E também por unidades menores, principalmente na cidade de São Paulo, para a última etapa de armazenamento antes da entrega dos produtos aos clientes, chamada de “last mile”. Diante das contratações puxadas por empresas de comércio eletrônico e grandes varejistas, desenvolvedoras de galpões e investidores reforçam as apostas em expansão de portfólio.

A taxa de vacância de empreendimentos das classes A+ e A fechou o primeiro trimestre em 12,71%, no Brasil, abaixo dos 14,21% do quarto trimestre e dos 18,59% de um ano antes, conforme levantamento da SiiLA. Pesquisa da JLL aponta queda da vacância, no país, de 14,54%, no fim de 2020, para 13,89%, em março. No Estado de São Paulo, principal mercado do país, a vacância foi reduzida de 14,2% para 13,67%, segundo a JLL. O novo estoque entregue somou 269,4 mil m², no Brasil, dos quais 85,5 mil m² estão em São Paulo.

Com atuação em todo o Brasil, a Log Commercial Properties obteve recordes de locação e pré-locação, no primeiro trimestre, conforme o presidente, Sergio Fischer. A companhia está revisando para cima sua estimativa de investir R\$ 500 milhões no segmento, em 2021, ante valor inferior a R\$ 300 milhões no ano passado. “Estamos revendo nosso plano de crescimento diante de novos negócios e da antecipação de projetos que teriam início em 2022”, afirma Fischer.



A Golgi Condomínios Logísticos começou o ano com vacância de 3%, mas tem agora ocupada todas as áreas de galpões, além de pré-locações de parte do que está em obras. A empresa projeta aportes de R\$ 800 milhões em 2021. A Golgi possui empreendimentos em São Paulo, no Rio de Janeiro, em Minas Gerais e no Distrito Federal.

A Prologis Brazil Logistics Venture (PBLV) — joint venture entre a americana Prologis e a canadense Ivanhoe Cambridge — tem, em curso, investimentos de R\$ 1,5 bilhão para construção e entrega de 12 galpões, nos próximos 16 meses, no entorno das cidades de São Paulo e do Rio de Janeiro. A Goodman Brazil Logistic Partnership (GBLP), com projetos nas proximidades da capital paulista e um desenvolvimento na cidade de São Paulo, estima desembolsos de R\$ 540 milhões, neste ano, superando em 2,7 vezes os de 2020.

“Muitas empresas têm passado por reestruturação e redefinição de suas estratégias de distribuição. Estamos com uma demanda que nunca tivemos”, conta André Bernardes, sócio da BTS Properties. A empresa tem atuação principal no Sul de Minas Gerais e possui projetos em Belo Horizonte. “A região do Sul de Minas tem benefícios tributários e fica próxima ao mercado de São Paulo”, diz Bruno Lavall, também sócio da empresa. A BTS está em fase final de negociação para desenvolvimento de 300 mil m² de centros de distribuição em Minas Gerais, Espírito Santo e São Paulo. A maioria dos projetos será construída sob medida.

A Bresco teve em 2020 seu melhor ano e definiu investimentos de R\$ 700 milhões a serem maturados nos próximos meses. Há expectativa que os aportes a serem orçados, em 2021, fiquem no mesmo patamar. Segundo o diretor financeiro, Rafael Fonseca, considerando que o crescimento de outros setores, além do e-commerce, seja retomado, os investimentos anuais poderão ser de R\$ 1 bilhão a partir de 2022.

A Bresco tem seu portfólio em dois fundos imobiliários, um deles lastreado em galpões desenvolvidos pela empresa, com 75% no Estado de São Paulo. A maioria dos projetos nasce sem locação prévia, mas parte é convertida em “build to suit”, ao longo das obras. A empresa avalia a possibilidade de modificar para esse formato dois empreendimentos, em São Paulo. Um deles, no entroncamento das marginais dos rios Pinheiros e Tietê e da rodovia Castelo Branco, será entregue até o fim do ano.

O outro fundo da Bresco possui como ativos galpões comprados com mais de 85% de ocupação. Do portfólio do fundo, 70% é composto por propriedades com perfil de “last mile”, metade delas na capital paulista. Nos últimos 12 meses, varejistas como Mercado Livre, Magazine Luiza e B2W passaram a procurar áreas para a última etapa antes da entrega dos produtos.

As operações de compra e venda também têm crescido. Neste início de ano, o número de operações intermediadas pela Biswanger Brazil aumentou cinco vezes, segundo o sócio-diretor da consultoria, Nilton Molina Neto. A maior concentração está em ativos até 50 quilômetros da cidade de São Paulo, que serão destinados para a última milha de armazenagem.

“Alguns investidores, inclusive internacionais, estão comprando galpões para retrofit, na cidade de São Paulo, para montar plataforma de ‘last mile’”, conta o gerente do segmento industrial e logístico da JLL, André Romano. Trata-se de imóveis que eram destinados a pequenas fábricas ou antigas transportadoras nos bairros paulistanos da Barra Funda, Campo Belo, Mooca e Vila Leopoldina.

Neste cenário aquecido, preços de locação vêm apresentando alta em regiões com menos vacância. Segundo a Cushman & Wakefield, houve aumento de 1,2% no preço pedido por m², no Estado de São Paulo, em março, na comparação com fevereiro, para R\$ 18,60. As maiores elevações ocorreram em Embu (6,2%) e Guarulhos (4,5%), com preços pedidos de R\$ 19,83 e R\$ 22,03 por m², respectivamente. Conforme a Cushman, a vacância do Estado de São Paulo caiu 0,95 ponto percentual, em março, para 10,41%, menor patamar histórico.

Fonte: ABOL - Associação Brasileira de Operadores Logísticos

Data: 19/04/2021

O SUCESSO DA “INFRA WEEK” COM OS LEILÕES DE 28 ATIVOS



Beatriz Trovo Pontes de Miranda, Advogada. Sócia do Sampaio Ferraz Advogados Entre os dias 7 e 9 de abril de 2021, na chamada “Infra Week”, foram promovidos leilões na B3, com compromissos de investimentos em montante superior a R\$10 bilhões[1], mesmo em meio à pandemia de Covid-19.

Inicialmente, foi realizado, por meio da Agência Nacional de Aviação Civil – Anac, em 7 de abril de 2021, o leilão da sexta rodada de concessões aeroportuárias, tendo sido a segunda rodada de aeroportos realizada em blocos. Foram ofertados, na B3, 22 aeroportos localizados em 12 estados, agrupados em três blocos, os quais foram incluídos, por meio do Decreto nº 9.972, de 14 de agosto de 2019, no Programa Nacional de Desestatização – PND. De acordo com a Anac, estes três blocos, juntos, representam 11% do total do tráfego de passageiros, sendo que, segundo referida agência reguladora, 67% de todo o tráfego nacional atual já se encontra concedido à iniciativa privada[2].

Apesar da queda abrupta no movimento nos aeroportos de todo o mundo, as propostas demonstraram o interesse pelo investimento no setor. O consórcio Vinci Airports venceu o bloco Norte (liderado pelo aeroporto de Manaus/AM) com a proposta de R\$ 420 milhões, representando um ágio de 777,41% em relação ao lance mínimo. Os blocos Central (liderado pelo aeroporto de Goiânia/GO) e Sul (liderado pelo aeroporto de Curitiba/PR) foram arrematados pela Companhia de Participações em Concessões (CCR), pelo valor de R\$ 754 milhões para o bloco Central, representando ágio de 9.156,01% em relação ao lance mínimo, e R\$ 2,1 bilhões para o bloco Sul, ágio de 1.534,36% em relação ao lance mínimo[3].

Um diferencial na minuta do contrato de concessão publicada, aplicável aos três blocos, foi o esclarecimento sobre a indenização devida na hipótese de eventual encampação. A encampação consiste na extinção com contrato antes do término de sua vigência, para atendimento do interesse público, com a retomada do serviço pelo poder concedente. Dentre os valores devidos em decorrência da encampação, a minuta do contrato de concessão garante o pagamento “do valor presente da estimativa de lucros futuros, calculados com base na expectativa de retorno do prazo remanescente da concessão”.

No dia seguinte ao da sexta rodada de concessões aeroportuárias, houve o leilão, por meio da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, da subconcessão do trecho 1 da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), entre os municípios de Caetité e Ilhéus, ambos na Bahia. Referido trecho visa, principalmente, o escoamento do minério de ferro produzido na região de Caetité e da produção de grãos do oeste baiano, por meio do complexo portuário a ser construído nas imediações da cidade baiana de Ilhéus.

Atualmente, a concessionária responsável pela Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) é a Valec – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., sendo que a subconcessão do trecho 1 terá prazo de vigência de 35 anos. De acordo com o Ministério da Infraestrutura, estão previstos R\$ 3,3 bilhões de investimentos, dos quais R\$ 1,6 bilhão estimados para a conclusão das obras[4].

Houve apresentação de uma única proposta, da Bahia Mineração S.A. (Bamin), neste leilão, em montante igual ao lance mínimo requerido de R\$ 32,7 milhões. Além da outorga fixa inicial, também será devida pela subconcessionária outorga variável correspondente a 3,43% da receita operacional bruta da ferrovia. A subconcessionária será remunerada por meio do recebimento de tarifa de transporte de carga, tarifa de direito de passagem, tarifa de tráfego mútuo e receitas decorrentes dos projetos associados e das operações acessórias, conforme edital e minuta do contrato de subconcessão.

Além do momento de recessão enfrentado pela economia brasileira por conta da Covid-19 e do elevado investimento demandado por projetos de ferrovias, inclusive na área ambiental, um dos maiores desafios deste leilão foi atrair proponentes para um trecho que atenderá, até a conclusão do trecho 2 da FIOL, praticamente apenas o setor de mineração. Neste sentido, como vinha sendo especulado, a única proponente do leilão foi a Bahia Mineração S.A. (Bamin), titular do projeto de mineração de ferro da Mina Pedra de Ferro, localizada nos municípios baianos de Caetitê e Pindaí, e responsável pela construção e operação do complexo portuário Porto Sul, em Ilhéus (BA).

O último dia de leilões da Infra Week foi destinado, pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, para arrendamento de cinco terminais portuários. Destes, quatro (IQI03, IQI11, IQI12 e IQI13) estão localizados no Porto de Itaqui, estado do Maranhão, e terão como finalidade a movimentação, armazenagem e distribuição de granéis líquidos, especialmente combustíveis, com prazo de arrendamento de 20 anos, e o quinto (PEL01), no Porto de Pelotas, estado do Rio Grande do Sul, para movimentação e armazenagem de carga geral, especialmente toras de madeira, com prazo de arrendamento de 10 anos.

Os leilões para arrendamento dos terminais portuários seguiram o formato já adotado nos últimos anos, demonstrando continuidade das políticas públicas direcionadas ao setor portuário, o qual, segundo o Ministério da Infraestrutura, apresentou crescimento, mesmo com a pandemia, de 4,2% em 2020[1]. A Santos Brasil Participações S.A. venceu os leilões de três dos quatro terminais portuários da capital maranhense, com lances vencedores totalizando R\$ 157,3 milhões para as áreas denominadas IQI03, IQI11 e IQI12.

A vencedora do leilão do quatro terminal (IQI13) foi a Terminal Químico de Aratu – Tequimar, da Ultracargo, com valor de outorga de R\$ 59 milhões. A CMPC Celulose Riograndense Ltda. foi a única proponente para o arrendamento do terminal de Pelotas, no Rio Grande do Sul, cuja principal finalidade é a de contribuir para cadeia logística de celulose. A empresa foi vencedora do certame com valor de outorga de R\$ 10 mil. Os leilões do setor portuário foram responsáveis pela arrecadação de R\$ 216,3 milhões em outorgas e a previsão do Ministério da Infraestrutura é de investimento de R\$ 611,9 milhões nos cinco terminais portuários objeto do leilão[5].

Assim, diante dos resultados positivos dos leilões da “Infra Week”, conclui-se que, não obstante os desafios decorrentes do atual cenário de instabilidade política e econômica trazida pela pandemia, de aumento inflacionário e dos setores objeto dos certames demandarem aportes elevados, o governo federal logrou sucesso ao garantir investimentos de longo prazo na infraestrutura brasileira e geração de empregos diretos e indiretos decorrentes dos novos projetos. Eventuais manutenções da baixa taxa básica de juros (Selic), o avanço da vacinação contra a Covid-19 e a retomada da economia contribuirão para o retorno de longo prazo para os vencedores dos leilões.

Fonte: ABOL - Associação Brasileira de Operadores Logísticos
Data: 19/04/2021

O PARADOXO DO PORTO DE SANTOS



Em longo e detalhado artigo publicado por sua consultoria, a Ecostrat, o economista José Tavares expõe um aparente paradoxo do Porto de Santos.

Por um lado, o porto paulista, líder na América Latina, se modernizou e registrou crescimento no movimento de contêineres equivalente ao dos 50 maiores portos do mundo nessa categoria. Por outro, permanece a grande insatisfação dos usuários com os portos brasileiros, dos quais Santos é o principal. Segundo o Global

Competitiveness Report (GCR), em 2019, numa lista de 139 países, o Brasil ficou em 104º lugar.

Em conversa com a coluna, Tavares acrescenta que outros portos brasileiros, como Paranaguá (PR), Suape (PE) e Rio Grande (RGS), passaram por um intenso processo de modernização tecnológica nos últimos 20 anos, mas continuam sendo considerados os piores do mundo pelos usuários

“A culpa disso é do governo federal, que concentra as decisões de investimentos em Brasília e desmoraliza as Cias. Docas”, ele diz.

Tavares é diretor do Centro de Estudos de Integração e Desenvolvimento (Cindes, no Rio), com passagens pelo governo, e especialista em comércio internacional, política de competição e organização industrial. Sua análise parte da decisão do governo federal, de março de 2020, de privatizar o Porto de Santos em 2022. A razão social da Codesp (Cia. Docas do Estado de São Paulo) foi alterada, com a adoção do nome de fantasia em inglês de Santos Port Authority (SPA). Em fevereiro de 2019, foi lançado o primeiro Plano Mestre do Porto de Santos, como metas quinquenais detalhadas até 2060.

No seu estudo, Tavares descreve minuciosamente os inegáveis avanços do Porto de Santos nas últimas décadas. O movimento de cargas saltou de 34 milhões de toneladas em 1994 para 147 milhões em 2020. Na década passada, o movimento de contêineres em Santos cresceu em linha com a tendência global, até ligeiramente acima.

O movimento de navios com calado superior a 12 metros, que revela o ritmo de modernização tecnológica do porto, saiu de 1, em 2002, para 49 em 2008 e 406 em 2020. Entre 2012 e 2019, o índice de desempenho ambiental – que vai de zero, o pior, para 100, o máximo – subiu de 63 para 94.

Mas por que, então, os usuários continuam insatisfeitos? Na visão de Tavares, é fundamentalmente um problema de governança. Ele menciona Elinor Ostrom, Prêmio Nobel de Economia em 2009, que estabeleceu o conceito de “governança policêntrica”.

Segundo Tavares, trata-se de “um sistema social no qual agentes formalmente independentes são forçados a tomar decisões que são disciplinadas pelos interesses dos demais membros daquele sistema (clientes, fornecedores, parceiros, competidores, vizinhos etc.)”.

É uma governança em que a dicotomia mercado-Estado é irrelevante, porque a melhor configuração possível só se alcança com “centros múltiplos de decisão, parcialmente independentes, e providos de mecanismos de solução de controvérsias que regulem as relações de cooperação e competição entre os distintos agentes”.

Nos últimos 30 anos, nota o economista, os principais portos do mundo foram na direção da “governança policêntrica”, na qual a configuração típica é a de criar empresas estatais municipais para coordenar o sistema. Operam dessa forma atual os portos de Shanghai, Cingapura, Busan (Coreia do Sul), Hong Kong e Rotterdam – respectivamente, o 1º, 2º, 6º, 7º e 11º no ranking de movimentação de contêineres –, além de Antuérpia, Kaohsiung (Taiwan), Los Angeles, Hamburgo e Kobe (Japão).

Mas Tavares observa que, no Brasil, “não obstante os ganhos de eficiência promovidos pela Lei 8630/93 [Lei dos Portos], a gestão portuária vem evoluindo na direção oposta à do resto do mundo, através de uma centralização crescente das decisões no governo federal”.

Um dos problemas dessa configuração é impossibilitar que os investimentos previstos pelo governo sejam cumpridos pelas autoridades portuárias. Em Santos, entre 2004 e 2019, foram investidos em média somente 29% dos recursos autorizados.

O economista também comenta o irrealismo e irrelevância do Plano Mestre. O do Porto de Santos, de 2019, tem 1.538 páginas. Em contraste, os Planos Mestre do Porto de Los Angeles e de Rotterdam têm, respectivamente, 86 e 76 páginas.

Tavares aponta que o Plano Mestre do Porto de Santos usa um sofisticado modelo econométrico para projetar a demanda entre 2020 e 2060, mas que esbarra no fato de que variáveis, como câmbio, por exemplo, teimam em ter uma volatilidade que não tem como ser devidamente captada nesses exercícios.

Já Planos Mestre como os de Los Angeles e Rotterdam, nas palavras do economista, “são documentos sintéticos e didático, nos quais a autoridade portuária relata as providências encontradas para lidar com os desafios correntes do porto”.

Tavares cita casos absurdos na governança brasileira, como o Plano Mestre de 2020 do Porto de Estrela, no rio Taquari, no interior do Rio Grande do Sul, que está inativo desde 2014.

Outro problema é que o Plano Mestre, no caso de Santos, é incongruente com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) de julho de 2020. Ele cita o caso da Marimex, terminal que oferece serviços de logística e armazenagem alfandegada, que é projetada para se tornar líder no trânsito de caminhões das regiões de Paquetá e Ourinhos, segundo o Plano Mestre; enquanto consta no PDZ que o contrato de arrendamento da Marimex não foi renovado, e que a empresa estaria operando sob liminar judicial.

Finalmente, Tavares destaca os riscos de captura da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antac) pelos interesses dos agentes regulados. Ele cita o caso da cobrança, por parte dos terminais, da taxa “THC2” nos recintos alfandegados, condenada pelo Cade por não corresponder à prestação de qualquer serviço. Segundo o economista, a decisão do Cade foi baseada em nota técnica da própria Antaq, mas, em duas resoluções posteriores, a diretoria do órgão considerou legítima a cobrança da THC2, que passou a ser chamada de “Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres” (SSE).

Fonte: ABOL - Associação Brasileira de Operadores Logísticos

Data: 19/04/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

OPERAÇÃO DE COQUE ATRAI NOVOS NEGÓCIOS NO PORTO DE IMBITUBA

Informação: Porto de Imbituba (19 de abril de 2021)

O Porto de Imbituba vem expandindo seu portfólio de clientes de granéis minerais e, na última semana, realizou a primeira exportação de coque não calcinado para a americana Oxbow Carbon & Minerals. Foram embarcadas 15,1 mil toneladas no navio GLOBAL EFFORT, com destino aos Estados Unidos (EUA). A operação comercial tem uma movimentação estimada em 350 mil toneladas por ano.

O primeiro embarque foi realizado no Berço 2, entre os dias 7 e 9 de abril, com 34 horas de operação. O produto é originado nas refinarias da Petrobrás em Araucária (PR) e em Canoas (RS). Para o diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba, Fábio Riera, a atração de novos negócios é um objetivo que tem sido trabalhado fortemente por toda a comunidade portuária de Imbituba e reflete no crescimento do Porto e do município, ampliando receitas e empregos. “Além de atender o mercado e aprimorar seus processos operacionais para qualificar a experiência do usuário, o Porto de Imbituba fomenta o desenvolvimento regional e reforça seu papel na facilitação da cadeia logística”, complementa Riera.

A Oxbow é uma das maiores empresas do mundo no segmento de comercialização e processamento de produtos de carbono e derivados de petróleo a granel, especializada em coque verde de petróleo. As operações com a Oxbow no Porto de Imbituba estão a cargo da Granéis Imbituba e Friendship está realizando o agenciamento dos navios.

O coque foi a carga mais movimentada no Porto de Imbituba nos últimos anos. Em 2020, cerca de 1 milhão de toneladas do mineral passaram pelo Porto, principalmente em operações de importação dos EUA, mas também com embarques para o Bahrein, Canadá, China e EUA.

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

Data: 19/04/2021

CODESA – MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS: MELHOR TRIMESTRE EM UMA DÉCADA

Fonte: CODESA (19 de abril de 2021)



O Porto de Vitória deu um enorme salto em movimentação de cargas no primeiro trimestre deste ano. O crescimento no volume de cargas foi de 25,8% no comparativo com o mesmo período de 2020. E um detalhe importante: é o melhor resultado para o trimestre dos últimos 10 anos (confira o gráfico).

Segundo o coordenador de Planejamento e Desenvolvimento, Leonardo Bianchi, o resultado do primeiro trimestre indica uma tendência de

crescimento para o restante do ano. “Os números do 1º trimestre reforçam a tendência de crescimento na movimentação de cargas para 2021, pois identificamos um aumento da atividade em diversas cadeias de suprimento, e o Porto de Vitória vem demonstrando capacidade em atender esta demanda, mantendo a qualidade do nível de serviço”, pontuou.

A operação de cargas foi 1,780 milhão t entre janeiro e março, contra 1,420 milhão t no mesmo trimestre do ano passado. Os principais destaques na movimentação de carga no período foram: soda cáustica (71,8%), malte (51,7%), carga containerizada (20,2%), ferro gusa (18,8%), combustíveis (10,1%), adubo e fertilizante (5,5%).

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

Data: 19/04/2021

TVV ARRENDADA NOVA ÁREA NO PORTO PARA MOVIMENTAÇÃO DE VEÍCULOS

Informação: CODESA (19 de abril de 2021)

O Porto de Vitória e o Terminal Portuário de Vila Velha (TVV) assinaram, nesta quinta-feira (15), contrato de arrendamento, em caráter temporário, referente a uma instalação de 54 mil m² localizada na retroárea de Capuaba, em Vila Velha. Conhecida como Área 5, será utilizada para movimentação e armazenagem de veículos.

Com prazo de até 180 dias, o contrato é resultante do Edital de Processo Seletivo Simplificado 01/2020, instaurado pela CODESA. O TVV é administrado pela Log-In Logística Intermodal, que assim amplia seus serviços no Porto de Vitória.

Arrendamento

Para a coordenadora de Marketing e Desenvolvimento de Negócios (Comark) da CODESA, Raquel Guimarães, o projeto de arrendamento da Área 5 surgiu da percepção de mercado, a partir de consultas diversas sobre a armazenagem de veículos no Porto de Vitória. “Há alguns anos, viemos observando a diminuição deste tipo de operação dentro porto, e estudamos uma maneira de desenvolver negócios por meio do projeto da área 5”, sublinhou.

O presidente da CODESA, Julio Castiglioni, comemorou a assinatura de mais um contrato de arrendamento. “Trabalho denso, rápido, oportuno e harmônico. Temos hoje uma empresa vibrante, que transforma a sua própria realidade”, resumiu.



O projeto de arrendamentos transitórios vem sendo construído dentro da Diretoria de Planejamento e Desenvolvimento (Dirpad) da CODESA, administrada por Bruno Fardin, tendo a Coordenação de Arrendamentos e Contratos (Coarco), gerenciada por Pedro Luiz Scucuglia, à frente do processo.

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

Data: 19/04/2021

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NA PORTO DE IMBITUBA CRESCE 13,8% NO PRIMEIRO TRIMESTRE

Informação: Porto de Imbituba (19 de abril de 2021)

A operação no Porto de Imbituba segue apresentando resultados operacionais e financeiros positivos. No acumulado de janeiro a março, o Porto operou mais de 1,3 milhão de toneladas, alta de 13,8% se comparado ao 1º trimestre de 2020. O crescimento no volume de cargas refletiu diretamente na arrecadação tarifária, que cresceu 18,4% no mesmo período. A expectativa da SCPAR Porto de Imbituba é de que o Porto alcance novo recorde histórico de movimentação em 2021, ultrapassando as 6 milhões de toneladas.

O diretor-presidente da Autoridade Portuária, Fábio Riera, avalia que os resultados do período foram muito positivos em relação às expectativas que geralmente caracterizam o início do ano, com ritmo menor de operações em relação aos demais meses. “Temos plena confiança na potencialidade do Porto e, juntamente com toda a comunidade portuária de Imbituba, trabalhamos para superar os resultados e promover o desenvolvimento regional, de forma parceira, comprometida e responsável”, afirma Riera.

De janeiro a março, 56 atracções ocorreram em Imbituba. Com relação ao portfólio de cargas atendidas, o malte/cevada, a hulha betuminosa, o sulfato de sódio, o coque e o sal apresentaram os maiores índices de crescimento. Também registraram alta: o milho, o cloreto de potássio e a barrilha. A ureia, o minério de ferro e os contêineres tiveram queda no volume operado em toneladas, se comparado ao realizado no 1º trimestre de 2020. Por outro lado, em relação à lista de produtos atendidos nos três primeiros meses do ano passado, foram agregadas ao portfólio: a celulose, as comidas em bags, a soda cáustica e os fosfatos MAP/DAP.

O período também foi marcado pela cabotagem de cabos para transmissão de energia elétrica, o embarque inaugural de coque calcinado com a utilização de contêineres para transporte do granel até o navio e o início do escoamento da produção de soja.

No âmbito das melhorias em infraestrutura, foram entregues as bases definitivas de apoio à família dos caminhoneiros, concluída a reforma da portaria 1, continuadas as obras de remodelação da iluminação das vias internas e iniciada a demolição das instalações do antigo Terminal de Cargas Frigorificadas (TERFRIO), a reforma da edificação da balança 2 e a recuperação do Cais 2. Além disso, foi entregue o projeto básico da obra de recuperação e reforço do Cais 3, reiniciados os estudos para a próxima fase de ampliação da via férrea dentro do Porto e dado continuidade à análise para implantação da portaria 4.

O diretor de Administração e Finanças da Autoridade Portuária, Fabrício Debortoli, ressalta que o reaquecimento da economia e conseqüente aumento nas operações portuárias intensificaram alguns serviços de manutenção e melhorias dentro do Porto. “Ainda assim, os números se mantiveram nos mesmos patamares registrados de janeiro a março do exercício anterior e a perspectiva é de que, nos próximos meses, as receitas acompanhem o aumento da movimentação e a geração de caixa positivo possa contribuir para a realização dos investimentos estruturais planejados”, conclui Debortoli.

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

Data: 19/04/2021

PORTUGAL – FUNDOS E/OU RECEITAS DO LEILÃO 5G FINANCIAM INFRAESTRUTURAS CRÍTICAS PORTUÁRIAS

Informação: Portos de Portugal (19 de abril de 2021)



A proposta de lei das Grandes Opções para 2021-2025 prevê a mobilização de fundos comunitários e/ou receitas do leilão 5G para apoiar o desenvolvimento de provas de conceito da quinta geração em infraestruturas críticas portuárias.

De acordo com as Grandes Opções (GO), aprovadas na quinta-feira pelo Conselho de Ministros, “serão mobilizados fundos comunitários e/ou receitas de leilão 5G com vista a apoiar o desenvolvimento de provas de

conceito do 5G em infraestruturas críticas portuárias, de forma a identificar oportunidades de inovação e desenvolvimento e integração/parceria entre atores relevantes”.

Mas também para “aumentar a eficiência de toda a atividade portuária, melhorando a sustentabilidade ambiental e eficiência logística dos portos”, lê-se no documento.

Tendo em conta que o 5G constitui uma alavanca da transformação digital, a Resolução do Conselho de Ministros (RCM) de 07 de fevereiro do ano passado fixa como objetivo até final de 2024 que devem estar dotados com redes de quinta geração (5G) os portos de Sines, Setúbal, Lisboa, Leixões e Aveiro.

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

Data: 19/04/2021



BRASIL EXPORT – FÓRUM NAC. DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

BRASIL EXPORT ASSOCIA-SE À AAPA E FORTALECE MOVIMENTO DA COMUNIDADE PORTUÁRIA NAS AMÉRICAS

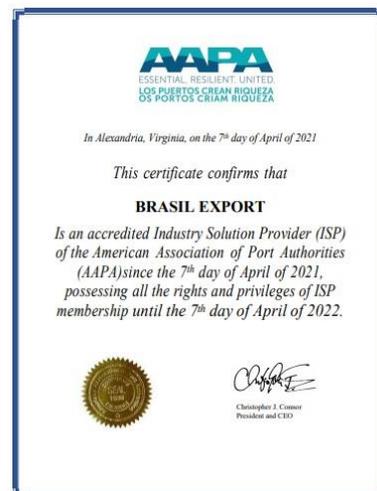


O Fórum Brasil Export tem a satisfação de anunciar que passa a integrar a comunidade de membros da American Association of Port Authorities (AAPA). Fundada em 1912, a AAPA é a voz unificada da indústria portuária nas Américas, representando mais de 130 autoridades portuárias públicas e 300 membros que atuam no universo marítimo no continente. A

iniciativa faz parte da agenda permanente do Brasil Export voltada a promover o diálogo e contribuir para o desenvolvimento econômico do setor de logística e de infraestrutura portuária na região.

A principal função da AAPA é criar valor econômico e social para a comunidade marítimo-portuária, com a promoção de eventos, parcerias e programas de treinamento, de modo a gerar prosperidade e desenvolvimento econômico nas Américas.

Com um corpo de mais de 200 conselheiros e a geração de conteúdo de qualidade, o Brasil Export buscará agregar ao movimento com a experiência das lideranças envolvidas com o Fórum.



O presidente do Conselho Internacional do Brasil Export, Cesar Meireles, enfatiza a relevância deste ato. “Somos um fórum amplo no campo da infraestrutura logística e primamos pela visão de largo espectro. O Brasil Export tem profundo compromisso com todos os elos da cadeia logística de valor, desde o porto, passando pelo retroporto, indo ao transporte em qualquer dos seus modais, chegando aos operadores logísticos. Nossa amplitude de observância, estudos e participação na sugestão na formulação de políticas nesse extenso ecossistema transcende fronteiras, destarte, participar da AAPA, faz-se mister, quer seja pela sua abrangência, quer seja pela sua representatividade e excelência nos campos em que atua”.

Fonte: Brasil Export – Fórum Nac. de Logística e Infraestrutura Portuária

Data: 19/04/2021

BOL TERÁ MARCELLA CUNHA COMO NOVA DIRETORA-EXECUTIVA PARA SUCEDER TRABALHO DESENVOLVIDO POR CESAR MEIRELES



Com sólida e diversificada experiência no setor de transportes como profissional de Relações Governamentais e Internacionais, Marcella Cunha foi anunciada como nova diretora-executiva da Associação Brasileira dos Operadores Logísticos (ABOL), dando continuidade ao trabalho de Cesar Meireles, hoje presidente do Conselho Internacional do Brasil Export e que ocupou o cargo desde a criação da entidade há 8 anos.

Marcella Cunha comandará a diretoria-executiva da ABOL

Ela terá entre seus principais desafios viabilizar a regulamentação do operador logístico, que foi colocada em pauta no Congresso Nacional por meio do Projeto de Lei 3.757/2020, de autoria do deputado federal Hugo Leal (PSD/RJ), e desenvolver os estudos iniciados pela ABOL que traçam o perfil e monitoram as ações das empresas que atuam nesse universo iniciados na gestão de Meireles, que planeja uma transição suave e diligente.

Experiências



Marcella atuou anteriormente como executiva da Uber, da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) e da Câmara Interamericana de Transportes (CIT). Graduiu-se em Relações Internacionais e concluiu uma série de MBAs e programas de treinamento relacionados a inovação, logística, mobilidade, negócios internacionais e liderança para mulheres, este último pela Universidade de Oxford.

Cesar Meireles durante participação na edição nacional do Brasil Export em 2020

O Brasil Export congratula Cesar Meireles pelo fundamental trabalho desenvolvido na ampliação da segurança jurídica do setor e voltado à melhoria contínua da atividade e deseja muito sucesso a Marcella Cunha na nova jornada.

Fonte: Brasil Export – Fórum Nac. de Logística e Infraestrutura Portuária

Data: 19/04/2021



O Porto de Vitória, no Espírito Santo, fechou o 1º trimestre com o melhor resultado em movimentação de cargas dos últimos 10 anos. De janeiro a março deste ano, o porto capixaba movimentou 1,7 milhão de toneladas, volume 25,8% maior do que o registrado no mesmo período de 2020.

Os principais aumentos foram nas cargas de soda cáustica, que registrou um incremento de 71,8% em relação ao primeiro trimestre do ano passado; mate, com aumento de 51,7%; carga containerizada, com 20,2%; ferro gusa, 18,8%; combustíveis, 10,1%; e adubo e fertilizante, que cresceu 5,5%.

Assessoria Especial de Comunicação
Ministério da Infraestrutura
Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 16/04/2021

DESESTATIZAÇÃO DE PORTOS TERÁ MODELO HÍBRIDO DE ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura (MInfra), Diogo Piloni, afirmou que o modelo híbrido que será empregado na Codesa e no Porto de Santos deixará um legado no setor portuário brasileiro, trazendo mais eficiência e dinamismo. A afirmação ocorreu durante audiência pública extraordinária, promovida pela Câmara dos Deputados nesta sexta-feira (16), para debater novos modelos de gestão portuária.

Piloni explicou aos participantes que o modelo aproxima o sistema portuário nacional do landlord clássico, aumentando a liberdade e a autonomia na administração do porto. Haverá uma divisão de responsabilidades entre a iniciativa privada – a quem caberá a gestão do porto – e o poder público, que continuará responsável pela elaboração do planejamento estratégico e resguardando os interesses nacionais. Segundo o secretário, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) preservará suas competências nesse novo modelo e ressaltou a qualidade do corpo técnico da agência Reguladora.

“Nosso modelo possui questões específicas relacionadas ao nosso mercado interno, que prevê um protagonismo maior nas agências reguladoras, que terão mais autonomia na cobrança de tarifas de serviço pela autoridade portuária e à exploração de áreas dentro do porto. São medidas que aumentarão a capacidade portuária e promoverão a atividade econômica nacional”, afirmou Piloni.

Assessoria Especial de Comunicação
Ministério da Infraestrutura
Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 16/04/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

ATIVIDADE ECONÔMICA CRESCE 1,7% EM FEVEREIRO, DIZ BC

A atividade econômica registrou crescimento, em fevereiro, pelo décimo mês consecutivo. É o que mostra o Índice de Atividade Econômica do Banco Central (IBC-Br), divulgado hoje (19) pelo Banco Central (BC).

Em fevereiro, o índice apresentou alta de 1,7% na comparação com janeiro, segundo dados dessazonalizados (ajustados para o período). Em relação a fevereiro de 2020, a expansão ficou em 0,98% (sem ajustes).

No primeiro bimestre comparado ao mesmo período de 2019, houve crescimento de 0,23%. Em 12 meses terminados em fevereiro de 2021, houve retração de 4,02%.

O IBC-Br é uma forma de avaliar a evolução da atividade econômica brasileira e ajuda o BC a tomar suas decisões sobre a taxa básica de juros, a Selic.

Fonte: IstoÉ- Dinheiro

Data: 19/04/2021

EXPORTAÇÕES DO JAPÃO REGISTRAM MAIOR GANHO MENSAL DESDE O FINAL DE 2017

Por Daniel Leussink



Porto de Yokohama, Japão (Crédito: REUTERS/Kim Kyung-Hoon)

TÓQUIO (Reuters) – As exportações do Japão registraram seu maior salto em mais de três anos em março, lideradas por um aumento nas remessas para a China, em um sinal de que a recuperação econômica diante do tombo provocado pelo coronavírus no ano passado permanece intacta.

No entanto, é improvável que os dados comerciais aliviem completamente as preocupações em relação à frágil recuperação da terceira maior economia do mundo, que sofreu um enorme golpe com o colapso do comércio global devido à pandemia no primeiro trimestre de 2020.

Dados do Ministério das Finanças japonês mostraram nesta segunda-feira que as exportações dispararam 16,1% em março em relação ao mesmo período do ano anterior, marcando o crescimento mais acentuado desde novembro de 2017. Esse resultado foi melhor do que um salto de 11,6% previsto por economistas em pesquisa da Reuters, após uma contração de 4,5% em fevereiro.

Os embarques para a China, maior parceira comercial do Japão, avançaram 37,2% no ano encerrado em março, liderados por metais não ferrosos e materiais plásticos, e também impulsionados por exportações mais fortes de máquinas semicondutoras.

Fonte: IstoÉ- Dinheiro

Data: 19/04/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

GERDAU VAI INVESTIR R\$ 1 BILHÃO EM AÇOS ESPECIAIS NO BRASIL EM 2021

Por Reuters



A Gerdau afirmou em comunicado que o valor faz parte do investimento global anunciado em fevereiro, de 3,5 bilhões de reais (Imagem: YouTube/Gerdau)

equipamentos”.

A Gerdau (GGBR4) anunciou nesta segunda-feira que investirá cerca de 1 bilhão de reais neste ano em sua divisão de aços especiais no Brasil. Os recursos serão usados para modernizar e ampliar operações para atender o que chama de “perspectivas positivas de retomada dos setores automotivo e de máquinas e

A Gerdau afirmou em comunicado que o valor faz parte do investimento global anunciado em fevereiro, de 3,5 bilhões de reais. Parte dos recursos do plano são relativos a planos adiados em 2020 devido aos impactos da pandemia na economia.

A Gerdau afirmou que o aporte terá como foco as usinas de Pindamonhangaba e Mogi das Cruzes (SP) e em Charqueadas (RS).

A usina de Mogi das Cruzes terá a aciaria reativada, com previsão de que as atividades sejam reiniciadas no início do segundo semestre. A unidade estava paralisada desde março 2019 e operará com capacidade anual de cerca de 180 mil toneladas de aço, que será laminado na usina de Pindamonhangaba.

A instalação em Pindamonhangaba “está dando continuidade ao investimento no novo lingotamento contínuo, previsto para entrar em operação em agosto de 2022”, afirmou a Gerdau.

Em Charqueadas, a Gerdau vai instalar um novo forno de “recozimento e esferoidização para barras de aço”, que permitirá atender demanda crescente por materiais com especificações mais exigentes, principalmente pelo setor automotivo. O equipamento, com capacidade anual de 48 mil toneladas, começa a operar em agosto de 2022, afirmou a empresa.

Fonte: *Fonte: Moneytimes*

Data: 19/04/2021

CSN E CSN MINERAÇÃO NEGAM IRREGULARIDADES EM PORTO DE ITAGUAÍ

Por Diana Cheng



Em nota, a CSN e a CSN Mineração reiteraram que “não reconhecem qualquer das acusações que lhe foram supostamente imputadas” (Imagem: CSN/YouTube)

A CSN (CSNA3) e a CSN Mineração (CMIN3) comunicaram nesta segunda-feira que mantiveram o pleno funcionamento das operações portuárias em Itaguaí (RJ) após conseguirem na justiça uma liminar que suspendeu a decisão da prefeitura local de parada temporária das atividades do Terminal de Contêineres da Sepetiba Tecon, controlada da

CSN, e do Terminal de Carvão (Tecar), da CSN Mineração.

A prefeitura de Itaguaí interditou na sexta-feira as operações do terminal de exportação de minério de ferro da CSN no porto da cidade. Segundo o governo municipal, foi constatado durante uma vistoria realizada em março “problemas nas estações de tratamento de efluentes, sendo que na CSN o efluente de minério de ferro é lançado de forma indireta, sem o monitoramento adequado, na Baía de Sepetiba”.

No sábado, a CSN e a CSN Mineração ajuizaram uma medida cautelar perante o Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, que acatou os pedidos e suspendeu a decisão da prefeitura.

De acordo com as empresas, as operações na região seguem em ritmo normal. Não houve qualquer impacto operacional para a CSN, a CSN Mineração ou a seus clientes.

As companhias reforçaram, em nota divulgado ao mercado, que “não reconhecem qualquer das acusações que lhe foram supostamente imputadas e esclarecem que a interdição se deu sem embasamento legal e de forma arbitrária, sem qualquer oportunidade de prestação de informações devidas ou de defesa”.

A CSN e a CSN Mineração ainda reiteraram que atuam em total conformidade ambiental e confirmam a validade de todas as licenças ambientais para suas operações portuárias em Itaguaí. As



empresas afirmaram que continuarão tomando todas as providências legais que venham a ser necessárias para assegurar o pleno funcionamento de suas operações.

COMPANHIA SIDERÚRGICA NACIONAL
Companhia Aberta
CNPJ/ME nº 33.042.730/0001-04

CSN MINERAÇÃO S.A.
Companhia Aberta
CNPJ/ME nº 08.902.291/0001-15

Comunicado ao Mercado

Companhia Siderúrgica Nacional (“CSN”) e CSN Mineração S.A. (“CSN Mineração”) (em conjunto “Companhias”), em complemento ao Comunicado ao Mercado divulgado em 16 de abril, informam que:

- 1- em 16 de abril, ou seja, na mesma data da lavratura dos AUTOS DE INTERDIÇÃO TEMPORÁRIA, a Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Planejamento da Prefeitura Municipal de Itaguaí/RJ, em razão da solicitação do INEA – Instituto Estadual do Ambiente e do despacho de seu setor jurídico, expediu os AUTOS DE DESINTERDIÇÃO no 004-CA/2021 e 005-CA/2021, fato que manteve o pleno funcionamento das operações portuárias do Terminal de Contêineres da Sepetiba Tecon, controlada da CSN, e do Terminal de Carvão – TECAR, da CSN Mineração.
- 2- em 17 de abril, para garantir a segurança jurídica das operações portuárias das Companhias, foi ajuizada medida cautelar perante o Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, que acatou os pedidos e suspendeu todos os atos ilegais do Município de Itaguaí contra a Sepetiba Tecon e a CSN Mineração, por meio de liminar que determinou a suspensão dos efeitos dos Autos de Interdição Temporária e dos Autos de Infração até o julgamento final da ação.
- 3- as operações portuárias em Itaguaí/RJ, em ambos os terminais, prosseguem em ritmo normal, portanto, não houve qualquer impacto operacional para a CSN, CSN Mineração ou quaisquer de seus clientes em função do ato arbitrário da Prefeitura Municipal de Itaguaí.
- 4- as Companhias reforçam que não reconhecem qualquer das acusações que lhe foram supostamente imputadas e esclarecem que a interdição se deu sem embasamento legal e de forma arbitrária, sem qualquer oportunidade de prestação de informações devidas ou de defesa, e ressaltam que não compete a uma prefeitura municipal interditar um porto com alfandegamento federal, devidamente licenciado pelo órgão ambiental estadual competente.
- 5- CSN e CSN Mineração reiteram total conformidade ambiental e confirmam a validade de todas as licenças ambientais para suas operações portuárias em Itaguaí/RJ, o que atesta que sua atuação é completamente baseada no que a legislação determina.
- 6- as Companhias continuarão tomando todas as providências legais que venham a ser necessárias, para assegurar o pleno funcionamento de suas operações.

CSN e CSN Mineração manterão o mercado informado sobre eventuais desdobramentos desse fato.

São Paulo, 19 de abril de 2021.

Marcelo Cunha Ribeiro

Pedro Barros Mercadante Oliva

**Diretor Executivo de Relações com Investidores
Diretor de Relações com Investidores**

**Companhia Siderúrgica Nacional
CSN Mineração S.A**



EXTRA ONLINE

CRÍTICAS AO ORÇAMENTO SÃO 'INJUSTAS E OPORTUNISTAS', AFIRMA LIRA

O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL) Foto: Sergio Lima / Agência O Globo
Por Bruno Góes



O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL) Foto: Sergio Lima / Agência O Globo

Diante do impasse em relação ao Orçamento de 2021 aprovado pelo Congresso, o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), disse nesta segunda-feira que as críticas relacionadas ao tema são "injustas e oportunistas". Nas redes sociais, Lira pediu que o governo ache soluções a partir do cumprimento de acordos.

O Orçamento construído por parlamentares gerou uma série de desentendimentos entre governo e congressistas. A peça aprovada torna impraticável a execução de recursos sem o comprometimento do teto de gastos. Gastos obrigatórios foram subestimados e emendas parlamentares, além de investimento em obras, foram priorizados. Diante do cenário, o governo ainda não bateu o martelo sobre o que fará.

Nas redes sociais, Lira disse que o Orçamento só foi aprovado depois da eleição dos novos presidentes da Câmara e do Senado. Segundo ele, "justamente pelas dificuldades criadas pela gestão do meu antecessor e os seus compromissos políticos". Ele se referia ao ex-presidente da Câmara Rodrigo Maia (DEM-RJ), que entrevista ao "Estado de S. Paulo" criticou a forma de aprovação do orçamento e sugeriu vetos do presidente da República.

"Agora depois de aprovado com amplo acordo que incluiu o governo, as críticas são injustas e oportunistas, cabendo ao governo propor soluções que atendam às demandas acordadas durante a votação, respeitando todos os limites legais e o teto de gastos", escreveu Lira.

Com as mudanças no Orçamento, o governo terá só R\$ 49 bilhões para custeio e despesas obrigatórias, patamar muito baixo, que, segundo técnicos do Ministério da Economia, inviabiliza a prestação de serviços básicos, o que levaria o país a uma paralisia da máquina pública.

Diante do dilema, o presidente Jair Bolsonaro alertou aos ministros que todos terão que fazer sacrifícios para resolver o impasse que opõe o Congresso e a equipe econômica. O recado foi dado na manhã de sexta-feira em uma reunião ministerial no Palácio do Planalto.

No encontro, segundo relatos ao GLOBO, o presidente não detalhou a solução que vem sendo discutida, mas pediu compreensão ao primeiro escalão. Há o entendimento no Planalto que concessões terão que ser feitas tanto pelo governo quanto pelos parlamentares.

O tema do Orçamento foi tema dominante no encontro. Auxiliares de Bolsonaro que acompanham as discussões dizem que já há uma saída sendo construída com o aval do ministro da Economia, Paulo Guedes, que envolve o remanejamento de recursos entre as pastas.

A tendência, segundo fontes, é que o presidente sancione o texto aprovado pelo Congresso. Participam dos ajustes auxiliares diretos de Bolsonaro e assessores da área jurídica, econômica e da Controladoria-Geral da União.

Fonte: Extra Online
Data: 19/04/2021

RELATÓRIO SOBRE PORTO DE ITAGUAÍ APONTOU 'SIGNIFICATIVO RISCO À SAÚDE DA POPULAÇÃO E DEGRADAÇÃO AMBIENTAL'

Por Lucas Altino



*Operação da prefeitura de Itaguaí fechou o Porto
Foto: Divulgação / Porto de Itaguaí*

RIO — O relatório que embasou a interdição do Porto de Itaguaí na manhã desta sexta-feira apontou não só as consequências ambientais por causa das irregularidades flagradas mas também ameaças à saúde da população e dos trabalhadores do local. De acordo com a prefeitura, a CSN Tecar e a Sepetiba Tecon, braços da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), cometeram pelo menos oito crimes ambientais no porto. A interdição é temporária, e será revista após as empresas comprovarem a adequação exigida.

Nos últimos anos, ambientalistas e pescadores da Baía de Sepetiba vinham denunciando a degradação daquele ecossistema marítimo, resultado de despejos irregulares oriundos do Porto. Houve inclusive representações ao Ministério Público do Rio, porém os procedimentos foram declinados para o Ministério Público Federal. A operação desta sexta, porém, foi de responsabilidade da prefeitura de Itaguaí, que, através da sua Secretaria de Meio Ambiente, fez uma vistoria no local e um relatório técnico foi elaborado no último dia 23 de março.

No relatório, elaborado por 13 técnicos, foram constatadas diversas irregularidades, com destaque ao lançamento irregular, e sem monitoramento adequado, de minério de ferro na Baía de Sepetiba, além do armazenamento irregular de produtos químicos, dispersão irregular de partículas de minério de ferro e carvão no ar, que formava uma "nevoada" no local, e presença de resíduo de minério aquoso no solo, que pode contaminar o lençol freático. Na operação, nesta sexta, houve o flagrante de um desses crimes ambientais: o despejo de água contaminada com minério no mangue.

O relatório gerou um parecer jurídico da prefeitura, que então determinou a interdição temporária do porto, além da aplicação de multa de R\$ 2,3 milhões para reparar a poluição do solo, da água e do ar em Itaguaí. Procurada, a CSN disse não reconhecer as acusações e afirmou que possui todas as licenças ambientais necessárias para a sua operação.

Na vistoria, chamou a atenção dos técnicos o tratamento inadequado dos efluentes. Para o carvão, há um tratamento químico, mas para o efluente de minério é feito apenas uma filtragem simples, de pedra e areia, incapaz de proteger a Baía de Sepetiba, por não atender às exigências do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama). O despejo irregular afeta, por exemplo, a biodiversidade marinha do local, o que dá razão às denúncias recorrentes de pescadores, que apontam até a mortandade de peixes.

Além disso, o próprio tratamento de efluente sanitário do Porto não atende às exigências, apontou o relatório. Outras irregularidades observadas foram a presença de canaletas obstruídas por resíduo de minério, o armazenamento irregular de produtos químicos, resíduos de minério aquoso no solo, e a ressuspensão de partículas de minério e carvão, que é a formação de nevoadas no local, o que ameaça a saúde dos trabalhadores do porto. O parecer jurídico apontou que "a exposição humana aos poluentes atmosféricos gera dano à saúde devido às condições de trabalho, causado pela inalação de material particulado potencialmente tóxico". Por isso, foi constatado "significativo risco à saúde da população e degradação ambiental significativa". Outra ameaça à população ocorre de forma indireta, pela contaminação dos peixes.

Diante de todas as irregularidades, a prefeitura de Itaguaí determinou medidas que as empresas precisam tomar antes da operação no Porto voltar a ser liberada. As medidas estão divididas entre

aquelas urgentes, ou seja, a serem tomadas de forma imediata, e outras em "caráter progressivo", a médio prazo. As medidas passam por apresentação de laudos de controle, adequar armazenamento de produtos, controlar vazão da Estação de Tratamento até apresentar plano de reparos e adotar sistema de controle de emissões atmosféricas.

A secretária de Meio Ambiente, Shayene Figueiredo Barreto, explicou que as empresas serão chamadas para uma reunião para elaboração de prazos para as medidas. Segundo ela, a prefeitura está tranquila quanto à possibilidade de recursos judiciais das empresas pois o relatório está bem embasado.

— Inclusive a Polícia Ambiental nos acompanhou no ato da interdição, e houve autuação de crime ambiental em flagrante. Nossa vistoria constatou ameaça a todo ambiente marinho, todas espécies estão ameaçadas. Além disso, nossos técnicos presenciaram nevoada de partículas de minério, que causa prejuízo a saúde humana. É um metal muito pesado — afirmou a secretária.

Ambientalistas já faziam denúncias sobre a operação no Porto

Em 2018, as irregularidades no Porto de Itaguaí já haviam sido alvo de representação do Movimento Baía Viva, liderado pelo ecologista Sérgio Ricardo, ao Ministério Público Federal. Procurado, o MPF não se manifestou antes do fechamento desta matéria.

— Nos últimos anos, houve processo de "sacrifício ambiental" na Baía de Sepetiba, com ameaça de extinção de espécies marinhas, entre elas o boto-cinza, animal símbolo da bandeira do Rio. Além do significativo impacto socioambiental nas comunidades pesqueiras o que ameaça extinguir a tradicional atividade pesqueira artesanal que (ainda) gera milhares de postos de trabalho nas baías do estado.

A secretária Shayene Figueiredo confirmou que as denúncias de pescadores foram anexadas no processo da prefeitura. Como destacou o relatório, nas adjacências do Porto de Itaguaí há oito Áreas de Proteção Ambiental (APAs), uma Área de Relevante Interesse Ecológico (Arie) , uma estação ecológica , três parques, três reservas e sete Reservas Particulares do Patrimônio Natural (RPPN) e bens naturais. Os técnicos ainda destacaram a presença dos manguezais do entorno, classificados como Unidades de Conservação

Para o biólogo Mario Moscatelli, a fim da interdição gerar um processo duradouro de transformação das práticas ambientais, o ideal seria fazer coleta e análise dos peixes, crustáceos e moluscos da região.

— Isso é fundamental para saber se os contaminantes de fontes potenciais diversas já foram ou estão sendo incorporados na teia alimentar e afetando seus consumidores

Mercado hoje cobra ações de sustentabilidade, diz especialista

Segunda maior exportadora de minério de ferro do Brasil, a CSN utiliza o Porto, cujo nome técnico é Terminal de Granéis Sólidos (TECAR) para escoamento de 85% de sua produção de minério de ferro. Isso significa capacidade de exportação superior a 42 milhões de toneladas de minério de ferro anual, além da capacidade de armazenar 5 milhões de toneladas de carvão e 45 milhões de toneladas de minério de ferro por ano. Por isso, qualquer dia de paralisação representa um duro golpe nas finanças da companhia.

Mas, o economista e professor do Ibmecc, Ricardo Macedo, destaca que a sustentabilidade é uma questão cara ao mercado de investidores. Por isso, ainda que recorra judicialmente, a CSN precisará provar que está adotando as chamadas "ações verdes".

— Cada vez mais, investidores estão preocupados com questão ambiental, uma tendência no mundo inteiro. E já há estudos que provam que o investimento nessas ações verdes não comprometem o rendimento econômico financeiro, pelo contrário.

Procurada, a CSN afirmou ter "todas as licenças ambientais no Porto de Itaguaí, o que atesta que sua atuação é completamente baseada no que a legislação determina" e que vai tomar as providências legais. Segundo a companhia, que não reconhece as acusações, não houve vazamento ou derramamento de minério no mar. Por fim, a empresa ainda respondeu que "não compete a uma prefeitura municipal interditar um porto com alfandegamento federal, devidamente licenciado pelo órgão ambiental estadual, e que é responsável por grande parte da balança comercial brasileira, sem que tenha sido sequer dada uma oportunidade de defesa e de prestação de informações devidas".

Sobre a questão da competência federal, a Prefeitura de Itaguaí respondeu que tem o poder para interditar o porto com base na Lei Municipal 3.296/2021. Ela garante, no Artigo 7º, "exercício do poder de polícia em relação a atividades causadoras de poluição e impacto ambiental e imposição das sanções administrativas estabelecidas em Lei, independentemente de a concessão de licença ter sido feita ao empreendimento ou atividade por órgãos ambientais estaduais ou federais".

Fonte: Extra Online

Data: 16/04/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

SILVA E LUNA TOMA POSSE COMO PRESIDENTE DA PETROBRAS

Por epbr - 19 de abril de 2021 - Em Comece seu Dia, Política energética

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

em jogo

A posse de Joaquim Silva e Luna na presidência da Petrobras está marcada para esta segunda (19), às 11h. O conselho elegeu na sexta (16) a nova diretoria que vai comandar a companhia, após as mudanças na gestão promovidas pelo governo federal.

— Quatro novos diretores foram aprovados pelo CA, todos funcionários de carreira da Petrobras, para substituir os executivos que manifestaram a intenção de deixar a companhia. Outros três foram reconduzidos. epbr

— Minoritários tentam ganhar espaço. Eleito conselheiro independente, Marcelo Gasparino confirmou a renúncia na semana. Ele havia anunciado a medida desde o início, para forçar uma nova votação.

— A renúncia de Gasparino dá nova chance para eleição de conselheiros independentes, que hoje ocupam três das 11 cadeiras do CA. Em comunicado, a Petrobras afirma que as regras de seu estatuto social permitem que o cargo seja preenchido por substituto eleito pelo colegiado até que seja realizada uma próxima Assembleia Geral de Acionistas.

— Ao Estadão, Gasparino afirmou que sua saída é um protesto em relação à "falta de transparência" de esse processo de sucessão na Petrobras. O mercado e os minoritários temem que a mudança na gestão da companhia marque o início de interferências de Bolsonaro na estatal. Broadcast

— A preocupação vai além da precificação dos combustíveis, estopim para a crise com o presidente. O mercado, e não apenas de ações, conta com a manutenção de compromissos da Petrobras com a venda e ativos – os acordos com o CADE, assinados por Roberto Castello Branco, preveem a liquidação de oito refinarias, das distribuidoras de gás natural e do controle da TBG, transportadora do Gasbol.

— Uma política mais conservadora de venda de ativos pode afetar também o crescimento do mercado independente, com a entrada de novos operadores ou ampliação do portfólio de empresas que já compraram campos e blocos da companhia.

— Pelos planos vigentes, a venda de ativos significará a saída da Petrobras de alguns estados, o que incomoda políticos de todo o espectro ideológico. Atualmente, é o caso dos projetos de desinvestimento no Amazonas e Rio Grande do Norte, que incluem os polos industriais e refinarias.

— Castello Branco defendia que foco da companhia deveria ser nos ativos de maior rentabilidade, com ênfase no pré-sal e projetos associados de gás e refino na região Sudeste.

Reserva de ações da PetroRecôncavo. Começa nesta segunda (19) o período de reserva para pequenos investidores comprarem ações da PetroRecôncavo antes da estreia na bolsa, prevista para 5 de maio, com o código RECV3. A reserva termina em 30 de abril.

— Em 21 anos de operação na Bacia do Recôncavo, na Bahia, as reservas provadas da PetroRecôncavo passaram de 8,9 milhões de barris de óleo equivalente (BOE), em fevereiro de 2000, para 20,8 milhões de BOE em dezembro de 2020.

— A receita líquida da companhia atingiu R\$ 787,8 milhões em 2020, 131% a mais que os R\$ 339,9 milhões de um ano antes. O Ebitda subiu 204% na mesma comparação, para R\$ 474,4 milhões.

— Apesar dos avanços, a empresa fechou 2020 com prejuízo de R\$ 81,7 milhões, após o lucro de R\$ 63,7 milhões em 2019. Valor Investe

Projeto preocupa o mercado. O mercado de combustíveis se manifestou na sexta (16) contra o avanço do projeto de lei que proíbe a importação de combustíveis por 90 dias. O PL 2546/2020, apresentado em maio do ano passado, chegou à Comissão de Minas e Energia (CME) da Câmara na última semana.

— “A vedação da importação dos combustíveis provoca elevado risco de desabastecimento e sinaliza insegurança regulatória e jurídica para realização dos investimentos necessários para o setor de O&G [óleo e gás]”, diz a manifestação de diversas associações do mercado.

— A nota conjunta reúne associações de importadores (Abicom), de terminais de líquidos (ABTL), distribuidoras (Brasilcom e IBP) e varejistas Fecombustíveis.

— O PL 2546/2020 fecha o mercado brasileiro para importações por 90 dias, prorrogáveis por mais 60 dias. A medida valeria para gasolina A, diesel S10 e diesel S500 e também para o etanol hidratado.

— O projeto de lei foi apresentado pelo deputado Arnaldo Jardim (Cidadania/SP) em maio de 2020. Na época, o mercado nacional sentia os efeitos de desequilíbrios provocados pela covid-19 em todo o mundo. epbr

Petróleo acumula alta na semana. Os contratos de petróleo fecharam em baixa na sexta (16), em ritmo de ajuste após subirem mais de 6% na semana. O movimento se deu a despeito de indicadores econômicos positivos na China, incluindo o PIB do país para o primeiro trimestre.

— O Brent para junho caiu 0,25% (-US\$ 0,17), fechando a sessão a US\$ 66,77 o barril. No acumulado semanal, porém, houve avanço de 6,07%.

— Já o WTI com entrega para o mesmo mês registrou queda de 0,50% (-US\$ 0,32), cotado a US\$ 63,19 o barril. Na semana, o contrato acumulou alta de 6,45%. Estadão Conteúdo

— Na manhã desta segunda, os contratos registravam ligeira baixa, com o Brent cotado a US\$ 66,57 e o WTI a US\$ 62,99.

Preços caem nas bombas. Óleo diesel, gasolina e etanol ficaram mais baratos nos postos de combustíveis de acordo com dados publicados na sexta (16) pela ANP.

— O valor médio do diesel foi de R\$ 4,184 por litro, queda de 0,66% em relação à semana anterior. A cotação do combustível atingiu o menor nível desde a semana encerrada em 27 de fevereiro.

— A gasolina registrou preço médio de R\$ 5,427 por litro nas bombas, menor patamar desde o início de março, com queda de quase 0,4% na comparação semanal.

— A tendência de queda também continuou no etanol hidratado. O biocombustível fechou a semana com preço médio de R\$ 3,758 por litro, baixa de 1,2% em relação à pesquisa anterior. Reuters

Gás e energia no radar da Shell. A companhia tem interesse em participar de novos leilões de energia elétrica, com foco em projetos termoeletricos a gás e renováveis, afirmou o presidente da companhia, André Araújo, em entrevista coletiva na sexta (16).

— A petroleira desenvolve a termelétrica de Marlim Azul em Macaé (RJ). O projeto, em parceria com a Pátria Investimentos e a Mitsubishi Hitachi Power Systems (MHPS), terá 565 MW de capacidade instalada. A expectativa é começar a venda da energia da unidade em janeiro de 2022.

— Em paralelo, o grupo também tem buscado autorizações junto à Aneel para projetos de geração de energia solar. Araújo explicou que a companhia deve fechar parcerias para desenvolver essas usinas. Também avalia investimentos em geração eólica offshore.

— A Shell anunciou que pretende neutralizar as emissões de carbono totais até 2050 e reduzir em até 65% a pegada de carbono de seus produtos no período, em linha com as metas do Acordo de Paris.

— Araújo já afirmou, no passado, que o Brasil pode ser um dos destinos prioritários dos investimentos do grupo anglo-holandês em novas fontes. Valor

— A Shell também está se preparando para começar a vender gás no mercado livre no Brasil a partir de janeiro de 2022, segundo André Araújo.

— A petroleira também irá avaliar o processo licitatório para arrendamento do Terminal de Regaseificação de GNL da Bahia (TR-BA) e instalações associadas, divulgado pela Petrobras na última semana. Época Negócios, com Reuters

Parceria em renováveis. O grupo pernambucano Kroma Energia pretende ampliar a parceira em energias renováveis com a petroleira Equinor e a Scatec Solar e estuda novos projetos em conjunto na região Sudeste. Até agora, o consórcio desenvolveu parques solares no Nordeste.

— As empresas planejam começar em março de 2022 as operações do segundo parque solar desenvolvido em conjunto, o projeto São Pedro e Paulo, em Flores, no sertão pernambucano, 70% voltado para o mercado livre de energia. O empreendimento tem investimento previsto de R\$ 340 milhões e vai ter capacidade de 101 MW.

— A Equinor e a Scatec têm 40% de participação no projeto cada e a Kroma Energia é a desenvolvedora, com os outros 20%. O parque conta com financiamento do Banco do Nordeste.

— Segundo o presidente da Kroma, Rodrigo Melo, outras fontes de geração renovável também estão no radar. A ideia agora é apostar em um empreendimento maior, exclusivamente voltado para o mercado livre de energia. Valor

Títulos verdes devem bater. As emissões de dívida que atendem a critérios de sustentabilidade ambiental e social deverão bater recorde e ficar próximas de US\$ 1,178 trilhão globalmente neste ano, pelas novas projeções do banco sueco Skandinaviska Enskilda Banken (SEB).

— A instituição, que desenvolveu o conceito de “green bond” (título verde) junto com o Banco Mundial em 2007-2008, considera que, após um “tropeço de curto prazo” causado pela pandemia, o momento é melhor do que nunca para produtos financeiros com etiqueta de sustentabilidade.

— As novas projeções do banco são agora 25% maiores do que o cenário mais otimista elaborado no começo do ano para esse mercado, e levam em conta também o anúncio da União Europeia (EU) de futuras emissões de 250 bilhões de euros de títulos verdes para financiar o pacote de estímulo pós-covid-19. Valor

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 19/04/2021

PETROBRAS ELEGE SILVA E LUNA PRESIDENTE E DEFINE NOVA DIRETORIA

Por epbr - 16 de abril de 2021 - Em Combustíveis, Mercado, Política energética

O Conselho de Administração da Petrobras elegeu o general da reserva Joaquim Silva e Luna para o cargo de presidente e definiu a nova diretoria que vai comandar a companhia, após as mudanças na gestão promovidas pelo governo federal. Reunião foi realizada nesta sexta (16).

Quatro novos diretores foram escolhidos pelo conselho, todos funcionários de carreira da Petrobras, para substituir os executivos que manifestaram a intenção de deixar a companhia:

- Fernando Borges: diretoria de Exploração e Produção, no lugar de Carlos Alberto Pereira de Oliveira;
- João Henrique Rittershausen: Desenvolvimento de Produção e Tecnologia, na vaga ocupada por Rudimar Lorenzatto;
- Claudio Mastella: Comercialização e Logística, substituindo André Chiarini;
- Rodrigo Araújo Alves: Finanças e Relações com Investidores, no lugar de Andrea Almeida;

O quadro de sete diretores fica completo com a recondução de Nicolás Simone (Transformação Digital e Inovação); Roberto Ardenghy (Relacionamento Institucional e Sustentabilidade); e Rodrigo Lima e Silva (Refino e Gás Natural), que assumiu recentemente após Anelise Lara decidir deixar a Petrobras.

“As indicações dos executivos foram objeto de prévia análise pelo Comitê de Pessoas que assessora o Conselho de Administração da Petrobras”, informou a companhia.

O general da reserva Joaquim Silva e Luna deixou o cargo de diretor-geral brasileiro de Itaipu Binacional este mês, por decisão do governo, encabeçada pelo presidente Jair Bolsonaro (sem partido), que não aprovava o então presidente da estatal Roberto Castello Branco, escolhido por Paulo Guedes na transição de governo em 2018.

A transição é conturbada. Além de ações judiciais que acusaram o governo de interferência na governança da Petrobras, a troca é vista com desconfiança pelo mercado financeiro, que sempre apoiou a condução de Castello Branco.

Houve também um questionamento sobre o enquadramento da experiência militar e executiva de Silva e Luna na lei que rege a escolha de dirigentes de estatais.

De fevereiro para cá, Bolsonaro já afirmou diversas vezes que é contra a política de preços de derivados da Petrobras, inclusive disse que com a chegada de Silva e Luna pode mudar a forma como a companhia precifica os combustíveis no mercado nacional. A Petrobras, com quase 100% da capacidade nacional de refino, é a formadora de preços de derivados.

- Bolsonaro admite que “podemos mudar essa política de preço” após Silva e Luna assumir Petrobras

Durante a escolha dos novos conselheiros no início da semana, o advogado Marcelo Gasparino, eleito para o CA como representante dos acionistas minoritários, indicou que após a posse vai renunciar para forçar a convocação de uma nova eleição. Isso pode adiar a posse de Silva e Luna na presidência da empresa.

Os minoritários tentaram garantir maior representatividade no conselho da empresa e há questionamentos sobre as eleições.

Quem é quem

Silva é Luna é general da reserva do Exército, serviu no Ministério da Defesa de março de 2014 a janeiro de 2019, como Secretário-Geral e como Ministro da Defesa. Em seguida, foi diretor-geral de Itaipu Binacional.

Em seus 45 anos de Exército, foi Comandante da 16ª Brigada de Infantaria de Selva, em Tefé (AM); Diretor de Patrimônio, em Brasília; chefe do Gabinete do Comandante do Exército e chefe do Estado-Maior do Exército. Também foi conselheiro da estatal de pesquisa da Marinha, Amazônia Azul (Amazul), por três anos – o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, presidiu o conselho da empresa.

Rodrigo Araújo Alves atua na Petrobras desde 2007 e desde desde 2017 era gerente executivo de Contabilidade e Tributário. Foi presidente do Conselho Fiscal da TBG e membro do Conselho Fiscal de outras empresas do grupo Petrobras.

Cláudio Rogério Mastella está há 34 anos na Petrobras, com passagens pelas áreas de Comercialização, Refino e Logística. Ocupou diversas funções gerenciais nas áreas de planejamento operacional, operações logísticas, refino e comercialização e foi gerente executivo de Logística entre 2015 e 2019 e gerente executivo de Comercialização de 2019 até o momento. Também atuou conselheiro na Logum Logística S.A. e na Transpetro. Foi também diretor suplente da Petrobras Argentina.

Fernando Borges possui 38 anos de experiência na Petrobras, atuando como gerente de Reservatórios na Bacia de Campos e na Bacia de Sergipe-Alagoas, gerente geral da Unidade de Negócios UN-SUL, gerente geral de Produção de E&P, gerente de projetos do campo de gás de Mexilhão, na Bacia de Santos.

Foi também diretor de E&P da Petrobras Bolívia, gerente geral de Operações de Poços na Petrobras Internacional, gerente geral de Sondas Offshore na área de Construção de Poços Marítimos do E&P da Petrobras e gerente geral de Implantação de Projetos em Libra. Mais recentemente, atuou como gerente executivo de Libra e, a partir de setembro de 2019, de Relacionamento Externo, posição que ocupou até o presente momento.

João Henrique atua na Petrobras há 34 anos. Desde novembro de 2017 atua como gerente executivo, inicialmente de Sistemas de Superfície e em novembro de 2018 tornou-se gerente executivo de Sistemas de Superfície, Refino, Gás e Energia, área que responde pela construção dos novos ativos da companhia nas áreas de E&P e Refino e Gás Natural (FPSOs, UPGNs, dutos terrestres, unidades de refino, dentre outros).

As informações são da Petrobras.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 19/04/2021

CRITÉRIOS DE SUSTENTABILIDADE CHEGAM AO CRÉDITO RURAL, POR NATASCHA TRENNEPOHL

Por epbr - 19 de abril de 2021 - Em Colunas e opinião



Ações relacionadas com sustentabilidade ganham destaque nos mais diversos setores da economia. Não é difícil encontrar práticas sustentáveis que tenham sido adotadas não em razão de uma obrigação legal, mas em razão de exigências do comércio internacional e de uma sociedade que tem buscado cada vez mais por produtos e empresas com ações sustentáveis.

No setor agrícola não é diferente. Um dos setores mais importantes para a economia brasileira e em constante transformação, práticas sustentáveis podem ser encontradas tanto na agricultura de pequeno porte quanto nas atividades de grandes produtores, seja, por exemplo, através da implementação de um sistema de rotação de culturas ou da integração lavoura-pecuária-floresta.

Atento às transformações do setor, o Banco Central abriu recentemente uma consulta pública a uma proposta de resolução que foca na definição de critérios de sustentabilidade aplicáveis à concessão de crédito rural.

Na Consulta Pública 82/21 – aberta até o dia 23 de abril, critérios para auxiliar na classificação das operações de crédito rural são detalhados. A ideia é que um empreendimento, quando classificado como operação sustentável por atender a determinados parâmetros de sustentabilidade, possa receber condições mais favoráveis. Por outro lado, aqueles empreendimentos que se enquadrarem em certas situações descritas na resolução, receberão uma sinalização de operação com risco socioambiental ou, então, quando descumprirem requisitos legais, não serão elegíveis ao recebimento de crédito rural.

As operações que poderão ser classificadas como sustentáveis estão elencadas no anexo da resolução e fazem parte, por exemplo, do Programa para Redução da Emissão de Gases de Efeito Estufa na Agricultura (Programa ABC) e do Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar (Pronaf), incluindo recuperação de pastagens, integração lavoura-pecuária-floresta, agroecologia, recuperação de solos, entre outras.

Os empreendimentos inelegíveis ao crédito rural, são aqueles cuja área: a) não esteja inscrita no CAR (Cadastro Ambiental Rural); b) esteja inserida em unidades de conservação ou em terra indígena; c) tenha titular inscrito no cadastro de empregadores que mantiveram trabalhadores em condições análogas a de escravo; d) esteja inserida em áreas embargadas por desmatamento ilegal no Bioma Amazonia; e) tenha beneficiário que já possua restrições pela prática de desmatamento ilegal.

Quanto aos empreendimentos que receberão a sinalização de operação com risco socioambiental, estes são detalhados no artigo 3º da proposta. De acordo com o texto atual, serão sinalizados como risco socioambiental: empreendimentos que estejam inseridos total ou parcialmente em áreas embargadas ou, ainda, em Áreas de Preservação Permanente, de Reserva Legal ou de Reserva Particular do Patrimônio Natural, bem como aqueles cujos beneficiários tenham sido autuados por trabalho informal ou infantil nos últimos três anos.

Essas duas modalidades de classificação devem receber grande atenção durante a fase de comentários e revisão, pois situações ambíguas podem gerar diversos questionamentos e demandas futuras, sendo aconselhável um melhor detalhamento de aspectos como a natureza dos embargos, a ressalva das atividades permitidas pelo Código Florestal ainda que dentro de áreas protegidas etc.

É certo que o crédito rural tem um grande papel na transformação e no crescimento do setor e pode ser usado como mais uma ferramenta em prol da sustentabilidade.

Natascha Trennepohl é sócia do escritório Trennepohl Advogados e doutoranda na Humboldt-Universität zu Berlin (Alemanha).

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 19/04/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

CÂMARA APROVA PROJETO QUE DESTRAVA ORÇAMENTO DE 2021 E MEDIDAS COMO REEDIÇÃO DA MP 936

Ministério da Economia prevê gastar pelo menos R\$ 15 bilhões com programa de redução de salário e jornada e crédito via Pronampe

Por Manoel Ventura

BRASÍLIA — A Câmara aprovou, nesta segunda-feira, o projeto de lei que destrava a edição de medidas econômicas contra a pandemia de Covid-19 e também um acordo para o Orçamento de 2021. O Senado ainda analisará a medida, o que deve ocorrer ainda hoje.

Entre as medidas que podem ser editadas, após a sanção do projeto, está o programa de manutenção de empregos nos moldes da antiga medida provisória (MP) 936. Outra medida é o Pronampe, empréstimo a pequenas empresas com garantias da União.

O governo tem pressa porque depende da aprovação do projeto para reeditar a MP 936 que vigorou no ano passado e autorizou acordos de redução de jornadas e salários e suspensão dos contratos de trabalho, com contrapartida da União para ajudar a complementar a renda dos trabalhadores.

Com o agravamento da pandemia e das medidas restritivas para conter o avanço da doença, as empresas estão com dificuldades de pagar salários e manter os empregados.

O projeto altera dispositivo da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2021, a fim de permitir a execução de projetos que tenham duração específica no ano corrente. Com a modificação, não será necessária a apresentação de medida compensatória para fazer frente a esse tipo de despesa.

Além disso, o projeto tira os gastos com a pandemia, entre eles as despesas de saúde, da meta de resultado das contas públicas deste ano, que prevê um déficit de R\$ 247 bilhões.

Os R\$ 44 bilhões do auxílio emergencial já estavam fora da meta fiscal.

Os programas serão editados fora do teto de gastos, regra que impede o crescimento das despesas da União. Mas ainda era preciso observar a meta de resultado das contas públicas, o que não será mais necessário. Com isso, o Ministério da Economia dispensa a necessidade de mudar a meta.

O Ministério da Economia informou que “está finalizando os processos para a reabertura de dois programas de grande eficiência na mitigação dos efeitos da pandemia da Covid-19 sobre o emprego e a preservação das empresas de pequeno e médio porte”.

“Nos próximos dias, serão destinados até R\$ 10 bilhões para o Benefício Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda (BEm) e mais até R\$ 5 bilhões para o Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Pronampe)”, diz nota da pasta.

— Há de se colocar aqui que o governo não tem nenhuma condição de furar o teto de gastos, pelo contrário — disse o vice-líder do governo no Congresso, Cláudio Cajado (PP-BA).

O projeto ainda viabiliza o acordo para destravar o Orçamento de 2021, cuja sanção será feita até quinta-feira. O texto permite o bloqueio de verbas não obrigatórias por decreto e também autoriza o remanejamento desses gastos para despesas obrigatórias.

Isso viabilizará manter R\$ 16,5 bilhões em emendas parlamentares extras, como queria a Câmara, além de ajustar o total das despesas obrigatórias.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/04/2021

GOVERNO E CONGRESSO FECHAM ACORDO PARA MANTER R\$ 16,5 BI EM EMENDAS NO ORÇAMENTO

Entendimento depende de aprovação de projeto que muda regras fiscais. Texto também libera Pronampe e nova MP 936, que devem custar R\$ 15 bi

Por Geralda Doca e Manoel Ventura



O ministro da Economia, Paulo Guedes, e o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL) Foto: Pablo Jacob / Pablo Jacob

BRASÍLIA – Para resolver o impasse e destravar o Orçamento de 2021, governo e Congresso chegaram a um entendimento para manter na proposta os R\$ 16,5 bilhões em emendas parlamentares que haviam sido acordados antes da votação do texto.

O ponto central para a negociação é a aprovação ainda nesta semana de uma proposta que altera a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) neste ano para permitir que o presidente Jair Bolsonaro remaneje recursos por decreto, uma das peças para fechar o quebra-cabeça orçamentário construído nos últimos dias.

O texto também libera o governo para gastar com a reedição do programa de manutenção de emprego nos moldes da medida provisória (MP) 936 e o Pronampe, de crédito para pequenas empresas. As duas medidas custarão R\$ 15 bi, segundo o Ministério da Economia.

O projeto, que foi enviado pelo governo inicialmente para viabilizar a reedição de programas emergenciais contra a pandemia, autoriza o governo a bloquear, por decreto, gastos não-obrigatórios, como custeio e investimento. A medida, se aprovada, deve permitir um corte de R\$ 9 bilhões, segundo uma fonte.

A esse valor se juntarão vetos parciais que devem somar cerca de R\$ 11 bilhões, de acordo com outro técnico que acompanha as negociações. Assim, a soma entre vetos e cortes de gastos por decreto abrirá um espaço de R\$ 20 bilhões no Orçamento, sem que o valor acordado em emendas seja vetado, como vinha defendendo a área política. Apenas o que é considerado excessivo será cortado da medida.

Segundo técnicos, o valor aproximado de R\$ 20 bilhões é o total em gastos obrigatórios que precisa ser recomposto no texto, para que o governo não corra o risco de cometer crime ao subestimar a previsão para pagamentos de benefícios previdenciários e outras despesas. O corte nas projeções de despesas obrigatórias foi o mecanismo pelo qual parlamentares acabaram inflando o valor para emendas

Com o espaço aberto pela combinação de medidas — vetos e bloqueio por decreto —, será possível enviar ao Congresso um segundo projeto de lei para recompor em iguais R\$ 20 bilhões a previsão de gastos obrigatórios, o que encerrará o problema do Orçamento neste ano.

Toda essa engenharia orçamentária irá garantir o pagamento dos R\$ 16,5 bilhões em emendas extras. O valor pode ficar um pouco maior, a depender do ajuste fino que os técnicos farão nos vetos.

Orçamento agora está 'exequível'

Assessores do ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmam que a proposta é positiva, ao fazer os acordos políticos caberem no Orçamento, manter o teto de gastos (regra que limita as despesas da União) e destravar as medidas de combate à Covid. Na avaliação de fontes ligadas a Guedes, o texto agora estaria "exequível".

Ao mesmo tempo, a manutenção de R\$ 16,5 bilhões em emendas vinha defendendo o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL). O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), também concordou com o acordo, disse uma fonte próxima ao senador

A ministra-chefe da Secretaria de Governo, Flávia Arruda, que participou das negociações em torno do Orçamento como deputada e presidente da Comissão Mista do Orçamento (CMO), disse a investidores que o acordo buscou chegar a um Orçamento responsável.

— A gente está caminhando para um veto parcial, mantendo algumas emendas de relator, mas também fazendo um corte nas despesas obrigatórias, discricionárias, eajeitando tudo isso para fazer o melhor orçamento, o mais responsável, o que é importante para esse momento que o país está vivendo — disse a ministra, em evento virtual.

Programas emergenciais: R\$ 15 bi fora da meta fiscal

Com a aprovação dessa regra, o governo também consegue uma brecha legal para reeditar programas emergenciais sem precisar decretar Estado de Calamidade Pública, uma vitória para Guedes.

A versão original da proposta previa apenas que o governo poderia criar despesas temporárias sem indicar a fonte de compensação, mas não resolvia o problema da meta fiscal, que prevê que o déficit nas contas desse ano não pode passar de R\$ 247 bilhões.

Agora, a proposta deixa claro que a reedição da medida provisória (MP) 936, que autoriza acordos de redução de jornada e salários para evitar demissões, e o Pronampe (de crédito para pequenas empresas) ficarão fora dessa limitação.

Após o novo relatório ser divulgado, o Ministério da Economia divulgou nota à imprensa em que afirma que os dois programas estão em processo de finalização e terão custo de R\$ 15 bilhões. Segundo a pasta, as duas ações, que já vigoraram em 2020, serão relançadas após a aprovação dessa flexibilização orçamentária pelo Congresso.

Parlamentares inflaram Orçamento

O Congresso aprovou um Orçamento com cerca de R\$ 30 bilhões em emendas extras, chamadas de emendas de relator, dos quais apenas R\$ 16,5 bilhões foram acordadas com a equipe econômica.

Para subir as emendas além do acordo inicial, o relator, senador Márcio Bittar (MDB-AC), cortou uma série de gastos obrigatórios, como despesas com a Previdência Social e o seguro-desemprego.

O acordo para os R\$ 16,5 bilhões em emendas fora fechado durante a votação da PEC Emergencial e também faz parte dos acordos políticos para a eleição do deputado Arthur Lira (PP-AL) para a presidência da Câmara e do senador Rodrigo Pacheco (DEM-MG) para o Senado. Colaborou Adriana Mendes

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/04/2021

CRÍTICAS AO ORÇAMENTO SÃO 'INJUSTAS E OPORTUNISTAS', AFIRMA LIRA

Em rede social, presidente da Câmara cobra do Planalto solução para fim de impasse

Por Bruno Góes

BRASÍLIA - Diante do impasse em relação ao Orçamento de 2021 aprovado pelo Congresso, o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), disse nesta segunda-feira que as críticas

relacionadas ao tema são "injustas e oportunistas". Nas redes sociais, Lira pediu que o governo ache soluções a partir do cumprimento de acordos.

O Orçamento construído por parlamentares gerou uma série de desentendimentos entre governo e congressistas. A peça aprovada torna impraticável a execução de recursos sem o comprometimento do teto de gastos.

Gastos obrigatórios foram subestimados e emendas parlamentares, além de investimento em obras, foram priorizados. Diante do cenário, o governo ainda não bateu o martelo sobre o que fará.

Nas redes sociais, Lira disse que o Orçamento só foi aprovado depois da eleição dos novos presidentes da Câmara e do Senado. Segundo ele, "justamente pelas dificuldades criadas pela gestão do meu antecessor e os seus compromissos políticos".

'Limites legais e teto de gastos'

Ele se referia ao ex-presidente da Câmara Rodrigo Maia (DEM-RJ), que entrevista ao "Estado de S. Paulo" criticou a forma de aprovação do orçamento e sugeriu vetos do presidente da República.

"Agora depois de aprovado com amplo acordo que incluiu o governo, as críticas são injustas e oportunistas, cabendo ao governo propor soluções que atendam às demandas acordadas durante a votação, respeitando todos os limites legais e o teto de gastos", escreveu Lira.

Com as mudanças no Orçamento, o governo terá só R\$ 49 bilhões para custeio e despesas obrigatórias, patamar muito baixo, que, segundo técnicos do Ministério da Economia, inviabiliza a prestação de serviços básicos, o que levaria o país a uma paralisia da máquina pública.

Diante do dilema, o presidente Jair Bolsonaro alertou aos ministros que todos terão que fazer sacrifícios para resolver o impasse que opõe o Congresso e a equipe econômica. O recado foi dado na manhã de sexta-feira em uma reunião ministerial no Palácio do Planalto.

Bolsonaro pede compreensão

No encontro, segundo relatos ao GLOBO, o presidente não detalhou a solução que vem sendo discutida, mas pediu compreensão ao primeiro escalão. Há o entendimento no Planalto que concessões terão que ser feitas tanto pelo governo quanto pelos parlamentares.

O tema do Orçamento foi tema dominante no encontro. Auxiliares de Bolsonaro que acompanham as discussões dizem que já há uma saída sendo construída com o aval do ministro da Economia, Paulo Guedes, que envolve o remanejamento de recursos entre as pastas.

A tendência, segundo fontes, é que o presidente sancione o texto aprovado pelo Congresso. Participam dos ajustes auxiliares diretos de Bolsonaro e assessores da área jurídica, econômica e da Controladoria-Geral da União.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/04/2021

PRÉ-SAL: PARA LEILOAR ÁREAS ENCALHADAS, GOVERNO MUDA REGRAS; PETROBRAS RECEBERÁ INDENIZAÇÃO DE R\$ 6,4 BILHÕES

Próximo leilão terá revisão de bônus e valor definido de indenização à Petrobras. Licitação vai reforçar o caixa da União

Por Manoel Ventura

O governo federal decidiu alterar regras e parâmetros para tentar leiloar pela segunda vez dois grandes campos do pré-sal na Bacia de Santos. O objetivo é dar mais previsibilidade e segurança para os investidores para garantir o sucesso da licitação.



O Ministério de Minas e Energia pretende realizar o certame dos campos de Atapu e Sépia até o fim do ano. Eles não receberam ofertas no megaleilão de petróleo realizado em novembro de 2019.

Na foto, plataforma da Petrobras em atuação no pré-sal, na Bacia de Santos Foto: Divulgação / Agência Petrobras

Licitar as áreas é também um caminho para reforçar o caixa, no ano em que o governo chega a meados de abril sem um Orçamento definido, enquanto

começa a discutir os parâmetros para as contas de 2022.

Os campos devem ser licitados no regime de partilha. Neste modelo, a União é considerada a dona do petróleo.

As petroleiras interessadas pagam um valor fixo de bônus, mas o vencedor da disputa é quem oferece o maior percentual da produção que pretende dividir com o governo, o chamado óleo-lucro, que equivale à produção de petróleo e gás descontados os royalties e custos de exploração

Em 2019, Sépia foi oferecida com bônus de R\$ 22,859 bilhões e Atapu, por R\$ 13,742 bilhões. Não houve interessados. Desta vez, os montantes serão diferentes. Além disso, o governo pretende eliminar uma das incertezas que afetam diretamente o interesse das empresas: o valor da indenização à Petrobras.

A companhia tem feito investimentos nestes campos na última década e precisará ser ressarcida.

Uma reclamação praticamente unânime entre as empresas que analisaram participar do megaleilão de 2019 era não saber previamente quanto teriam de pagar à Petrobras. A avaliação é que uma negociação após arrematar a área poderia gerar impasse jurídico e atrasar o início da exploração.

Menos incerteza

Executivos do setor, ouvidos em caráter reservado, avaliam que definir previamente a indenização é um passo importante por diminuir incertezas, mas ainda é cedo para saber se um novo certame seria atrativo, pois isso depende de outros parâmetros que ainda serão definidos pelo governo.

Além disso, na avaliação de um executivo as empresas estão mais cautelosas agora do que em outros momentos, mas o leilão pode ser uma oportunidade para quem pretende ampliar o portfólio no país.

Agora, ficou definido que a estatal receberá US\$ 6,45 bilhões das petroleiras vencedoras da licitação das áreas. O valor poderá ainda ser complementado entre 2022 e 2023, caso o barril do petróleo ultrapasse a média anual de US\$ 40 até um limite de US\$ 70 por barril. A cotação atual é próxima de US\$ 65.

A compensação paga à Petrobras é uma forma de ressarcir a empresa pelos investimentos já feitos. Quem vencer, vai poder começar a explorar rapidamente a área com base em dados que indicam a existência de petróleo em grande quantidade e qualidade.

As áreas que serão leiloadas são parte do chamado excedente da cessão onerosa. Como o próprio nome indica, a cessão onerosa é um contrato pelo qual a União cedeu à Petrobras o direito de explorar e produzir cinco bilhões de barris de óleo em seis blocos do pré-sal da Bacia de Santos, em 2010, mas a estatal precisou pagar por este direito.

Na época, a conta foi de R\$ 75 bilhões. Este acordo foi parte de um processo de capitalização da empresa, que precisava levantar recursos para fazer frente aos vultosos investimentos necessários para desenvolver o pré-sal.

Mas o contrato foi firmado com base nas informações disponíveis à época. Posteriormente, foi descoberto que havia muito mais petróleo na região do que o estimado inicialmente e parâmetros como preços também precisavam ser atualizados.

Em 2019, o governo fez uma espécie de encontro de contas e aceitou pagar R\$ 34,4 bilhões para compensar as premissas do contrato que haviam mudado desde a sua assinatura. Essa revisão permitiu que o governo licitasse o petróleo que excedia o volume previsto no acordo.

Dos quatro campos leiloados, apenas dois foram arrematados pela própria Petrobras. A União faturou R\$ 69,9 bilhões com a licitação. Desse total, além da parte que foi destinada à estatal, R\$ 11,73 bilhões foram repartidos com estados e municípios. O Tesouro Nacional embolsou, no fim, R\$ 23,8 bilhões.

Mudança de regime

Faz parte dos planos do governo Jair Bolsonaro mudar o regime de partilha, mas o projeto em discussão no Senado que trata do tema ainda não avançou.

De toda forma, a avaliação é que não seria possível alterar o regime de exploração dos campos que serão leiloados para concessão, que é um modelo mais simples: leva em conta o ágio que o interessado está disposto a pagar em cima do lance mínimo.

Outra pendência que está sendo analisada é a unitização dos campos que vão a leilão. Esse processo consiste na prática, em dividir entre operadores o óleo e o gás de campos cuja produção se estende por blocos vizinhos.

Resolver a unitização é relevante porque reduz a insegurança jurídica para as empresas que irão explorar os campos.

A arrecadação do leilão será dividida com estados e municípios. Serão 15% para os governos estaduais, 15% para as prefeituras e um extra de 3% para o Rio (por abrigar os campos que serão leiloados).

O governo tem pressa em fazer o leilão. O MME calcula que a licitação irá destravar investimentos que podem alcançar mais de R\$ 200 bilhões ao longo dos contratos, de 30 anos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/04/2021

PETROBRAS DISPARA NA BOLSA APÓS POSSE DE NOVO PRESIDENTE. ENTENDA POR QUE A PALAVRA 'PARIDADE' NO DISCURSO AGRADOU

Ibovespa termina o dia com queda de 0,15% nesta segunda-feira. Dólar recua 0,61% com investidores aguardando definição do Orçamento em semana decisiva

Por Stephanie Tondo e Vitor da Costa

RIO — Após operar em alta na tarde desta segunda-feira, influenciado pelas ações da Petrobras, o Ibovespa, principal índice da Bolsa de São Paulo (B3) encerrou o dia praticamente estável, com leve queda de 0,15%, a 120.933 pontos.

Os papéis da estatal tiveram um salto após o discurso do novo presidente, Joaquim Silva e Luna. Na cerimônia de posse, uma palavrinha fez toda a diferença no discurso dele: "paridade".

O general indicado para o cargo pelo presidente Jair Bolsonaro, insatisfeito com os sucessivos reajustes dos combustíveis da estatal, prometeu manter a paridade dos preços da Petrobras com os do mercado internacional e com o câmbio.

O descasamento entre os preços internacionais e os praticados nos postos de gasolina é o maior temor dos investidores, já que isso implicaria em prejuízos à empresa.

Ações sobem mais de 5%

As ordinárias da Petrobras (PETR3, com direito a voto) registraram alta de 5,03% e as preferenciais (PETR4, sem direito a voto), de 5,80%.

Para os agentes de mercado, o general adotou um tom conciliador, que ajudou a diminuir o receio de possíveis interferências políticas na empresa.

No entanto, ainda existe uma desconfiança sobre se o indicado do presidente Jair Bolsonaro será capaz de sustentar algumas medidas no longo prazo, já que os reajustes nos combustíveis foram o principal motivo da demissão de seu antecessor por Bolsonaro.

Impossível fazer 'omelete sem quebrar ovos'

Para Gilberto Braga, professor de Finanças do Ibmecc RJ, o pronunciamento surpreendeu positivamente, e disse aquilo que o mercado queria ouvir, como a manutenção da paridade de preços, baseada na cotação do petróleo e do dólar no exterior, e a continuidade da política de desinvestimentos.

Contudo, Silva e Luna falou em conciliar interesses de acionistas, governo, petroleiros e consumidores, o que na prática não é uma missão fácil.

— Evidente que não é possível equilibrar todos esses interesses e fazer um omelete sem quebrar os ovos, por isso permanece um pouco de desconfiança. Em algum momento ele terá que desagradar a algum desses lados. Mas foi uma boa surpresa, porque as expectativas eram muito mais no sentido de um discurso pró-governo, sem tantas concessões para o setor privado — afirma Braga.

Desconfiança permanece no mercado

Ilan Arbetman, analista de Research da Ativa Investimentos, também elogiou o trecho da fala do general que propõe reduzir a volatilidade dos preços praticados sem abrir mão da política de paridade internacional. Porém, ele ressalta que essas duas ações tendem a "apresentar antagonismos".

— Uma vez que a mudança no comando da petrolífera fora motivada pela insatisfação do Executivo com a política atual de preços, acreditamos que uma definição sobre os rumos da nova abordagem quanto à política de preços será o primeiro e principal desafio da nova gestão — destaca.

Dólar fecha em queda, a R\$ 5,55

O dólar comercial operou em baixa ante o real durante esta segunda-feira, e encerrou o pregão com queda de 0,61%, cotado a R\$ 5,550 na compra e R\$ 5,551 na venda.

No cenário interno, as discussões em torno do Orçamento para 2021 e os desdobramentos da CPI para investigar o combate à pandemia realizado pelo governo federal seguem na pauta. O presidente Jair Bolsonaro tem até esta quinta-feira para sancionar a proposta orçamentária.

No exterior, os investidores acompanham o movimento dos títulos do Tesouro americano de longo prazo, os Treasuries, que vêm de um fechamento baixo na casa dos 1,58%, na sexta-feira.

Braskem e JBS em alta

Também tiveram destaque no pregão as ações preferenciais da Braskem, com alta 5,62% no fechamento do pregão, após as notícias de que o Mubadala, fundo soberano de Abu Dhabi, estaria conversando com a Odebrecht para comprar a fatia que a companhia detém na Braskem (BRKM5), que corresponde a 50,1% do capital votante e 38,3% do capital total.

As ações ordinárias da JBS (JBSS3) também apresentaram alta de 3,74%. Nesta segunda-feira, a empresa anunciou a compra da holandesa Vivera, que produz alimentos de base vegetal, em um negócio de cerca de R\$ 2,3 bi. A transação inclui três unidades fabris e um centro de pesquisa e desenvolvimento localizados na Holanda.

"A tendência global é de forte crescimento no consumo desse segmento. A operação vai ampliar o portfólio da JBS com uma marca consolidada na preferência dos consumidores, reforçando o foco da Companhia em produtos de valor agregado", informou a JBS por meio de nota.

Renner: expectativa de fusão

O mesmo movimento não ocorre com os papéis ordinários das Lojas Renner. As ações encerraram o dia em queda de 3,56%, sem apresentar grandes elevações em nenhum momento do pregão, mesmo com o anúncio de uma oferta subsequente de ações, follow-on, na tentativa de levantar R\$ 4,8 bilhões na Bolsa.

Os rumores sobre a oferta de ações tinham animado os investidores na sexta-feira, quando as ações da empresa subiram mais de 11%.

Para Danniela Eiger, analista de Varejo da XP, a queda nos papéis da Renner está relacionada com a falta de iniciativas concretas para o uso dos recursos que serão obtidos com a oferta.

A possibilidade de uma fusão com outras empresas do varejo tem sido esperada pelo mercado, após a Renner informar, por meio de fato relevante, que os recursos provenientes da oferta de ações poderão ser destinados para "o desenvolvimento e fortalecimento do ecossistema de moda e lifestyle da Companhia por meio de iniciativas orgânicas e/ou inorgânicas".

— A Renner está considerando crescimento inorgânico e deixou em aberto eventuais aquisições. Uma possível fusão está na mesa, mas não tem nada concreto que tenha sido compartilhado com o mercado neste momento — avalia Danniela.

Para a XP, a candidata mais provável para a aquisição seria a C&A, por atender ao mesmo público alvo, possuir velocidade no lançamento de coleções e forte atuação em novas tendências.

Procurada, a C&A informou que "segue intensamente focada no desenvolvimento dos seus planos de negócios e, como política, não comenta rumores ou especulações de mercado."

A Renner, por sua vez, disse que não irá comentar informações adicionais ao fato relevante neste momento.

Indústria de minério puxou índice para baixo

As ordinárias da Siderúrgica Nacional (CSNA3) tiveram baixa de 1,19% e as preferenciais da Gerdau (GGBR4) caíram 0,06%. As ordinárias da Vale (VALE3) tiveram queda de 0,87%.

"Esperamos mais uma sessão de viés neutro/positivo para ativos de risco locais que, assim como na semana passada, poderão continuar se beneficiando da forte dinâmica positiva que se instalou nos mercados – principalmente pela alta forte das commodities –, mas com maior dificuldade em função da manutenção de diversas fontes de ruídos em Brasília", escreveram analistas da Guide Investimentos em relatório matinal.

Focus: inflação sobe

No Boletim Focus, relatório semanal do Banco Central (BC) com as expectativas de agentes de mercado, as projeções para a inflação ao final do ano voltaram a subir.

Para o final de 2021, a expectativa é de 4,92%, muito acima do centro da meta do governo, que é de 3,75%. Para o fim de 2022, o mercado espera uma taxa em 3,60%.

O PIB, por sua vez, teve nova queda. A previsão é de 3,04% para o final deste ano e de 2,34% para o término de 2022.

As previsões de Selic se mantiveram estáveis na casa de 5,25% para o fim de 2021 e 6% ao término do próximo ano.

Prévia do PIB

Nesta segunda-feira, também foi divulgado o Índice de Atividade Econômica do Banco Central (IBC-Br) de fevereiro, um sinalizador do Produto Interno Bruto (PIB).

No mês, a alta foi de 1,70%, na comparação com o anterior. O resultado veio acima da expectativa do mercado, que estimava um avanço menor.

Na comparação com fevereiro de 2020, o IBC-Br registrou avanço de 0,98% e, no acumulado em 12 meses, teve queda de 4,02%, segundo números observados.

No Twitter, o secretário de política econômica do Ministério da Economia, Adolfo Sachsida, pontuou que o resultado confirma que a economia brasileira estava em recuperação.

"Com o recrudescimento da pandemia o momento é de cautela. Vacinação, consolidação fiscal e reformas pró-mercado mostram sua força. Passo a passo vamos avançando", escreveu o secretário.

Bolsas no exterior

Nos Estados Unidos, parece haver uma correção dos lucros vistos na semana passada. O índice Dow Jones fechou o dia em queda de 0,36%. No S&P e Nasdaq, as baixas foram de 0,53% e 0,98%, respectivamente.

As bolsas europeias fecharam sem direção única. No continente, o processo de vacinação mais lento que o esperado em alguns países faz com que os investidores tenham aversão ao risco, procurando títulos mais seguros.

A Bolsa de Londres caiu 0,28% e a de Frankfurt, 0,59%. O índice CAC 40, da Bolsa de Paris, avançou 0,15%.

As bolsas na Ásia fecharam em alta nesta segunda-feira. O índice Nikkei, da Bolsa de Tóquio, subiu 0,01% ao passo que em Hong Kong, o avanço foi de 0,47% e na China, de 1,49%.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/04/2021

'OUSADIA E PRUDÊNCIA': SILVA E LUNA ASSUME PETROBRAS COM PROMESSA DE COMBUSTÍVEL A PREÇO INTERNACIONAL E ACALMA MERCADO

Cerimônia foi transmitida pela internet. Novo presidente agradeceu confiança de Bolsonaro, que o indicou para o cargo

Por Bruno Rosa



A cerimônia de posse do presidente da Petrobras Silva e Luna contou com a participação do ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, e o diretor da Agência Nacional de Petróleo (ANP), Rodolfo Saboia, além do presidente do Conselho de Administração da estatal, Eduardo Bacellar. Foto: Reprodução/Bruno Rosa

RIO - O general Joaquim Silva e Luna tomou posse nesta segunda-feira como novo presidente da Petrobras, oficializando a troca no comando da estatal decidida pelo presidente Jair Bolsonaro em fevereiro.

A cerimônia foi transmitida pela internet. Quatro funcionários de carreira da estatal também assumiram cargos de diretores executivos, conforme antecipou o GLOBO.



Participaram da posse o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, o diretor da Agência Nacional de Petróleo (ANP), Rodolfo Saboia, e o presidente do Conselho de Administração da Petrobras, Eduardo Bacellar.

Novo presidente da Petrobras recebe crachá da empresa de Eduardo Bacellar, presidente do Conselho da estatal Foto: Reprodução/Bruno Rosa

Em seu discurso, Silva e Luna agradeceu Bolsonaro pela indicação e afirmou que pretende conciliar os

diferentes interesses de acionistas, governo, petroleiros e consumidores em sua gestão.

Discurso acalma o mercado

Destacou também que vai manter a paridade de preços, baseada na cotação do petróleo e do dólar no exterior.

O teor da fala agradou o mercado, que interpretou a troca de comando na empresa como uma intervenção de Bolsonaro na estatal para controlar os preços dos combustíveis. Após a posse, as ações da estatal saltaram na Bolsa de São Paulo, a B3.

No comando: Saiba quais as primeiras medidas de Silva e Luna na presidência da estatal

Para analistas, a fala foi uma forma de acalmar os investidores que estão receosos de uma nova mudança na política de preços.

'Ousadia e prudência'

Silva e Luna, que deixou recentemente a direção de Itaipu para assumir a Petrobras, destacou a confiança de Bolsonaro em seu discurso:



O novo presidente da Petrobras, o general Joaquim Silva e Luna, lê discurso da posse Foto: Reprodução/Bruno Rosa

- Serei breve. Entendo que quem chega deve chegar ouvindo mais e falando menos. Então vou começar pela conclusão, agradecendo. Agradeço ao presidente Bolsonaro que me indicou para o cargo de presidente. Confesso que me sinto honrado pela confiança e impactado pela responsabilidade. Entendo que essa sensação me mantém num ponto de equilíbrio entre a ousadia e a prudência.

Ele continuou:

- É fazer tudo isso conciliando interesses de consumidores e acionistas; valorizando os petroleiros; buscando reduzir volatilidade, sem desrespeitar a paridade internacional; perseguindo a redução da dívida; investindo em pesquisa e desenvolvimento; e contribuindo para a geração de previsibilidade ao planejamento econômico nacional.

Diretoria renovada por novo conselho

Os sucessivos aumentos nos preços dos combustíveis desde meados de fevereiro desgastaram o então presidente da estatal, Roberto Castello Branco, que acabou sendo demitido pelo presidente Jair Bolsonaro.

Ele no entanto cumpriu mandato até este mês, quando foi formalmente destituído. Antes de sair, a Petrobras elevou o preço do gás às distribuidoras em até 39%, o que levou a novas críticas de Bolsonaro que preocuparam investidores.

Silva e Luna e os quatro novos diretores tiveram seus nomes aprovados pelo Conselho de Administração da empresa em reunião realizada na sexta-feira. No encontro, um dos membros eleitos como representante de minoritários na assembleia de acionistas realizada há uma semana apresentou um pedido de renúncia ao cargo de conselheiro.

Na cerimônia de posse, o general afirmou que vai se "inteirar, no mais curto prazo, do que for possível" com diretores e conselheiros da estatal "para alinhar percepções e avançar com a "cooperação e o comprometimento de todos".

'Meu passado é apenas referência', avisou

Silva e Luna disse que "quando o homem avança o que vai à frente é o seu passado".

- Mas o passado é apenas uma referência. O que se quer do novo presidente da Petrobras, imagino, é o novo que se espera que ele produza, em equipe, alinhado com a missão da empresa, liderando um time capaz de vencer desafios, nessa complexa conjuntura, entregando resultados.

Ministro fala em continuidade

O ministro de Minas e Energia também falou em continuidade. Em seu discurso, Bento Albuquerque enalteceu o currículo de Silva e Luna:

- Estou convicto de que sua formação vai contribuir para a continuidade dos objetivos estratégicos da Petrobras - disse, ao destacar a experiência "ampla e diversificada" do novo presidente da Petrobras. E desejou sorte: - Boa sorte, meu amigo.

Em seu discurso, Bento Albuquerque citou a manutenção dos investimentos da companhia para os próximos anos, o plano de desinvestimentos, a abertura do mercado de gás e redução de dívida, entre outros exemplos:

- Destaco os projetos de desinvestimento para reduzir a dívida e aumentar a capacidade de investimento - disse o ministro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/04/2021

NO NOVO LEILÃO DO PRÉ-SAL, VENCEDORES TERÃO QUE INDENIZAR PETROBRAS EM R\$ 6,4 BI

Valor será pago por investimentos já feitos pela estatal nos campos de Atapu e Sépia, que ficaram encalhados na licitação de 2019

Por Manoel Ventura



Na foto, plataforma da Petrobras em atuação no pré-sal, na Bacia de Santos Foto: Agência O Globo

BRASÍLIA - O governo federal decidiu alterar regras para leiloar pela segunda vez dois grandes campos do pré-sal na Bacia de Santos que ficaram encalhados na última licitação. O novo leilão será feito até o fim do ano, reforçando o caixa da União.

Em 2019, os campos de Atapu e Sépia não receberam ofertas no megaleilão de petróleo realizado naquele ano. Uma reclamação praticamente unânime na época entre empresas que avaliaram participar do certame era não saber previamente quanto teriam de pagar à Petrobras pelos investimentos já feitos nesses campos.

Agora, ficou definido que a estatal receberá US\$ 6,45 bilhões das petroleiras vencedoras. O valor poderá ainda ser complementado entre 2022 e 2023, caso o barril do petróleo ultrapasse a média anual de US\$ 40 até um limite de US\$ 70 por barril. A cotação atual é próxima de US\$ 65.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/04/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PETROS PRIORIZA GESTÃO ATIVA E ALOCAÇÃO NO EXTERIOR EM POLÍTICA DE INVESTIMENTOS

A fundação ampliou o limite máximo de exposição a ativos fora do País - hoje nula - de 5% para 10% dentro da revisão de sua política de investimentos para o período 2021-2025, recém aprovada

Mariana Durão, O Estado de S.Paulo

RIO - A Petros dará seus primeiros passos na alocação de recursos no exterior a partir de maio. Dentro de uma estratégia de proteção da carteira e diversificação de riscos, a fundação ampliou o limite máximo de exposição a ativos fora do País - hoje nula - de 5% para 10% dentro da revisão de sua política de investimentos para o período 2021-2025, recém aprovada. O fundo de pensão dos funcionários da Petrobras, que encerrou o ano passado com um patrimônio total de R\$ 116 bilhões, alta de 9%, também quer avançar mais na gestão ativa de investimentos.



A nova política 2021-2025 reduziu o teto de alocação em renda variável da Petros, de 45% para 40% Foto: Pilar Olivares/REUTERS

Atrasado pela pandemia, o processo de 'due diligence' (auditoria) dos primeiros gestores no exterior está em fase final. A proteção criada por esse tipo de investimento vem da baixa correlação com ativos locais e do fato de que a taxa de câmbio tende a subir quando os ativos brasileiros perdem valor. "Tem uma expressão do (economista Joseph) Schumpeter (1883-1950) que diz: é o freio que permite ao carro correr mais. Tendo a proteção no exterior, tenho condição de

ampliar minha exposição a riscos domésticos", diz o diretor de Investimentos da Petros, Alexandre Mathias, em entrevista ao Estadão/Broadcast.

A fatia da carteira alocada no exterior deve subir para 3% a 4% rapidamente e depois será calibrada segundo as condições de mercado. Mathias diz que a Petros terá dois perfis de investimento externo: um defensivo, para "tempos bicudos", e outro de crescimento - orientado a retorno mais rápido e predominantemente de renda variável. "No momento percebemos um bom ambiente para tomar risco nas estratégias globais. Estamos no modo 'risk on'", brinca.

A nova política 2021-2025 reduziu o teto de alocação em renda variável da Petros, de 45% para 40%. Os investimentos em bolsa têm hoje uma participação de cerca de um terço do portfólio global da Petros ou R\$ 30 bilhões. A fundação trabalha com uma perspectiva otimista para a economia em 2021, com um crescimento de 4% do Produto Interno Bruto (PIB) - acima da projeção do último Boletim Focus, de 3,08% -, e a bolsa rodando na casa dos 130 mil pontos.

Já a inflação medida pelo IPCA é estimada em 5%. O indicador, somado a uma taxa de juros real - calculada especificamente para cada plano da Petros - compõe a meta atuarial da fundação, isto é, a rentabilidade mínima que ela precisa atingir para fazer frente a seus compromissos.

"Vivemos até aqui um momento em que o grande destaque foram as ações ligadas a commodities e (atividades beneficiadas pelo) fechamento de economia. Agora começamos a vislumbrar uma normalização no segundo semestre, com a vacinação, então a estratégia está se movimentando em direção à reabertura da economia. Vemos perspectiva positiva para os shoppings, papéis ligados a serviços", diz Mathias.

A meta é avançar cada vez mais na gestão ativa de investimentos - em que o gestor atua para superar um índice ou parâmetro de referência - com destaque para os fundos de gestão própria. O executivo fala em eliminar a carteira proprietária de renda variável num horizonte de três a cinco anos, deixando todo o investimento em renda variável dentro de fundos. Para o diretor de Investimentos, a estrutura desses veículos é mais vantajosa do ponto de vista de governança, risco e compliance.

Apesar disso, ele diz que a Petros não tem pressa em se desfazer de suas posições e vai aguardar a maturação dos preços-alvo das ações das companhias investidas. Tendo como principais ativos Litel, Vale, BRF e Norte Energia, a carteira de participações da Petros soma hoje R\$ 9,2 bilhões, cerca de 30% dos recursos da renda variável. No passado, essa fatia já foi de 80%, o que revela uma desconcentração.

A estratégia baseada em fundos ativos, com mandatos específicos e diversificados, foi fator-chave para a fundação reverter os impactos da pandemia, fechando 2020 com superávit em seus dois principais fundos após nove anos no vermelho. Entre os destaques estão o FIA Petros Ativo, que rendeu 11,84%, bem acima do Ibovespa, e o Fundo Petros Carteira Ativa Multimercado, com alta de 4,73%. O primeiro investe em ações de empresas listadas na B3, buscando retornos superiores ao Ibovespa; já o segundo atua no mercado de juros, moedas e ações, perseguindo valorização acima do CDI, com baixa volatilidade.

Na virada do ano a fundação abriu o FIA Petros SAL (Seleção de Alta Liquidez), descrito por Mathias como a versão 2.0 da carteira proprietária. Nele, a fundação seleciona empresas com boas práticas e foco em critérios ASG (meio ambiente, social e governança), para manter no portfólio por mais tempo. A expectativa é alocar até R\$ 5 bilhões no SAL, que hoje tem R\$ 1,27 bilhão aportados.

A Petros pretende abrir outros dois fundos em renda variável ao longo dos próximos dois anos. Os estudos estão em torno de fundos de small caps (empresas com baixo valor de mercado), dividendos ou com uso de estratégia chamada smart beta.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/04/2021

GOVERNO SUPERESTIMOU DESPESAS OBRIGATÓRIAS PARA EVITAR 'SANHA' POR MAIS GASTOS EM ANO ELEITORAL

A suspeita é da Instituição Fiscal Independente (IFI) do Senado Federal, que em relatório divulgado nesta segunda-feira, 19, afirma que a previsão de gastos da Previdência está superestimada em, no mínimo, R\$ 15,6 bilhões

Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O governo pode ter superestimado os gastos obrigatórios com o pagamento dos benefícios previdenciários em 2022 na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) para evitar uma "sanha" por aumento de despesas em ano eleitoral, principalmente gastos com reajustes salariais dos servidores públicos.

A suspeita é da Instituição Fiscal Independente (IFI) do Senado Federal, que em relatório divulgado nesta segunda-feira, 19, afirma que a previsão de gastos da Previdência está superestimada em, no mínimo, R\$ 15,6 bilhões. A diferença entre os gastos projetados pelo Ministério da Economia e os cálculos do órgão do Senado pode ser ainda maior e chegar a R\$ 21,1 bilhões.

A maior preocupação hoje é com o salário dos servidores, que estão congelados desde o ano passado e poderão ser reajustados a partir do ano que vem.

As despesas obrigatórias no projeto de LDO de 2022, enviado na semana passada ao Congresso, são R\$ 35,2 bilhões maiores do que as projetadas pela IFI no seu relatório fiscal – desse total a maior parte da diferença está em gastos da Previdência.

“É uma estratégia para conter a sanha por aumento de gastos, que certamente aparecerá, como aconteceu com o Orçamento de 2021”, disse ao Estadão o diretor-executivo da IFI, Felipe Salto. Com despesas projetadas para cima pelo governo, ressaltou Salto, a folga no teto de gastos projetada é igual a zero. O teto é regra prevista na Constituição que limita o crescimento das despesas à variação da inflação.

Para Salto, a superestimativa da Previdência ajudou a “mostrar” uma inexistência de folga no teto, quando, na verdade, haverá espaço. “Esse espaço poderá ensejar aumentos de salários, por exemplo, em ano eleitoral”, avaliou.

Para o diretor-executivo da IFI, esse risco poderia ter sido evitado se a PEC emergencial tivesse sido bem calibrada para que os gatilhos (medidas de corte de gastos) fossem acionados já em 2022. Na sua avaliação, o governo vai tentar, como está fazendo no projeto da LDO 2022, mostrar que não haveria folga. “É uma tentativa inglória, porque o projeto ainda tramitará e, em agosto, vem o projeto de lei orçamentária”, acrescentou.

Segundo a IFI, o governo fez um cenário mais pessimista para a Previdência Social. Nos cálculos do Ministério da Economia, a taxa de crescimento vegetativo dos benefícios do INSS é de 2,7% e a inflação considerada para reajustar os benefícios (até um salário mínimo e acima do mínimo) é de 4,3% (INPC de 2021). Nos cálculos da IFI, a taxa vegetativa nas projeções para 2022 é bem menor, de 1,8%.

Para a IFI, a evolução recente dos pagamentos de benefícios do INSS indica que a reforma da Previdência de 2019 já pode ter começado a surtir efeitos, de modo que essa dinâmica tem de ser contemplada nas projeções. A IFI lembra que o governo estimou gastos previdenciários mais altos para 2020, que não se confirmaram.

Os gastos com a Previdência estão também no centro do impasse no Orçamento de 2021, aprovado com corte de despesas obrigatórias, principalmente previdenciárias, para aumentar as emendas parlamentares. Para justificar o corte e a sanção do Orçamento pelo presidente Jair Bolsonaro, as lideranças do Centrão afirmam que as previsões de despesas estavam superestimadas.

A IFI prevê uma folga de R\$ 38,9 bilhões no teto em 2022. É quanto o governo poderá gastar a mais. Esse espaço seria dado pela diferença entre o índice de inflação a corrigir o teto e aquele que indexa as despesas obrigatórias.

A IFI, porém, faz um alerta: o contexto fiscal complexo requer que se evite o uso da folga do teto. O diagnóstico é que o cenário fiscal será ainda bastante desafiador, com dívida pública em relação ao Produto Interno Bruto (PIB) crescente e déficit primário elevado. “A dívida acima de 90% do PIB, não avaliza uso automático da folga do teto em 2022”, diz o relatório.

“O fenômeno contábil e fiscal derivado da provável folga no teto não deveria ser encarado, necessariamente, como espaço fiscal efetivo para promover aumento de despesas”, recomendou a instituição.

Se houver necessidade de gastos no âmbito das respostas à covid-19, por outro lado, a IFI defende a necessidade de um planejamento transparente. “O risco é a pulverização desse espaço fiscal em despesas pouco relacionadas à recuperação da economia”, afirma.

Para Salto, a estratégia de buscar aumento de discricionárias (despesas que não são obrigatórias e incluem investimentos e o custeio da máquina pública) poderá se repetir em 2022, mas com a diferença de que haverá folga no teto. Há espécie de antídoto preventivo na LDO, que passou a limitar a estratégia de subestimar despesas obrigatórias. “ Mas isso não vai bastar, lembrando também que o texto ainda poderá ser modificado pelo Congresso”, disse

No relatório, a IFI destaca também que o prêmio pelo risco cobrado pelos investidores para comprar os títulos públicos aumentou, refletindo incerteza quanto à política econômica doméstica e também a alta da taxa Selic iniciada pelo Banco Central. Os leilões de títulos públicos mostraram novos aumentos nas taxas de juros em março e abril.

Para 2021, a IFI vê risco de que novas despesas sejam necessárias além do planejado, como novas rodadas do auxílio emergencial e de outros tipos de despesas relacionadas à manutenção de empregos e suporte a empresas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/04/2021

SILVA E LUNA: DESAFIO DA PETROBRÁS É REDUZIR VOLATILIDADE DOS PREÇOS SEM DESRESPEITAR PARIDADE

Novo presidente da estatal tomou posse nesta segunda afirmando que redução da dívida e investimento em pesquisa e desenvolvimento estarão no foco da gestão

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

RIO – O general do Exército Joaquim Silva e Luna tomou posse, nesta segunda-feira, 19, na presidência da Petrobrás, no lugar de Roberto Castello Branco. Indicado pelo presidente da República, Jair Bolsonaro, o militar entra na empresa com o desafio de conduzir a política de preços dos combustíveis, motivo do desentendimento entre o ex-presidente e Bolsonaro.



General Joaquim Silva e Luna Foto: Marcelo Camargo/ Agência Brasil

A mudança se concretiza após uma crise que durou dois meses: em fevereiro, Bolsonaro, durante uma de suas lives semanais, criticou a política de preços da estatal, o que levou à demissão de Castello Branco. O executivo, no entanto, optou por permanecer à frente da companhia no período de mudanças, até a eleição de um novo conselho – o que ocorreu somente no último dia 12.

Na cerimônia de posse, Luna estava acompanhado de outros três militares. Ao seu lado estavam apenas Eduardo Bacellar, presidente do conselho de administração da empresa; Bento Albuquerque, ministro de Minas e Energia; e Rodolfo Saboia, diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Em um breve discurso, de dez minutos, o militar deu algumas sinalizações de como será sua gestão. "Quem chega deve chegar ouvindo mais e falando menos", afirmou na abertura. Em seguida, agradeceu a Bolsonaro pela indicação ao cargo, sob a coordenação do ministro Albuquerque. O general disse ingressar na empresa num "ponto de equilíbrio, entre a ousadia e a prudência".

Acrescentou, em seguida, que o passado é apenas uma referência, sem detalhar se estava falando da história recente de gestão da estatal ou do seu currículo. "O que se quer do novo presidente da Petrobras é o novo que se quer que ele produza em equipe, alinhado com missão da empresa, liderando um time capaz de vencer desafios, nessa complexa conjuntura, e entregar resultados", disse Silva e Luna, complementando que a credibilidade não é fruto de uma percepção momentânea.

Segundo o general, mudanças geram especulações e expectativas, o que, em sua opinião, é natural num momento de "conflito de narrativas". Para gerir a empresa, ele disse que trabalhará alinhado com o conselho de administração, diretoria e ANP.

No discurso, afirmou que o desafio será tornar a Petrobras cada vez mais forte, trabalhando com visão de futuro, com segurança, respeito ao meio ambiente, aos acionistas e à sociedade em geral, para garantir o maior retorno possível ao capital empregado.

Como agradar consumidores e mercado?

Para isso, o general conta com os ativos de classe mundial (termo adotado na gestão de Castello Branco para tratar de grandes campos do pré-sal), em águas profundas e ultraprofundas. A intenção é conciliar interesses dos consumidores e acionistas, valorizando os trabalhadores. "Vamos buscar reduzir a volatilidade (mudanças bruscas dos preços nas refinarias, em curtos prazos), sem desprezar a paridade internacional (alinhamento com os preços externos)", afirmou.

A redução da dívida e o investimento em pesquisa e desenvolvimento também estarão no foco da administração de Silva e Luna. "Contribuiremos com a geração de previsibilidade ao planejamento econômico nacional. Destaco que o plano estratégico da Petrobras para 2025 já sinaliza com as linhas mestres da superação desse desafio", acrescentou.

O general afirmou também que as regras de boa governança da empresa são suficientes para garantir proteção aos acionistas. "Neste aspecto, entendo que uma boa comunicação antecipatória do que for possível deve ser central, transparente, assentada em informações consistentes e sempre baseadas em dados e fatos", afirmou.

Silva e Luna disse ainda que a força de trabalho da empresa é o seu maior patrimônio. "O somatório da vivência na Petrobras dos quatro diretores escolhidos ultrapassa um século.

Conselho de administração

Nesta segunda-feira, também tomaram posse na empresa: Rodrigo Araujo Alves, diretor Financeiro e de Relacionamento; Cláudio Rogério Linassi Mastella, Comercialização e Logística; Fernando Assumpção Borges, diretor de Exploração e Produção; e João Henrique Rittershausen, diretor de Desenvolvimento da Produção. Salvador Dahan irá substituir Marcelo Zenkner na diretoria de Governança e Conformidade.

Foram reconduzidos: Nicolás Simone, diretor de Transformação Digital e Inovação; Roberto Furian Ardenghy, diretor de Relacionamento Institucional e Sustentabilidade; Rodrigo Costa Lima e Silva, diretor de Refino e Gás Natural.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 19/04/2021

PREFEITURA LIBERA PORTO DE ITAGUAÍ APÓS ACORDO PARA MONITORAMENTO PELO INEA



Prefeitura de Itaguaí (RJ) liberou a operação do Porto de Itaguaí Imagem: Reprodução/TV Globo Denise Luna No Rio 17/04/2021 10h07

A prefeitura de Itaguaí, município do Rio de Janeiro, liberou a operação do Porto de Itaguaí, interditado ontem (16) após diversos crimes ambientais praticados pela CSN Tecar e pelo Porto Sepetiba Tecon, que operam no local. As empresas são acusadas de descarte irregular de minério de ferro na Baía de Sepetiba.

A liberação veio depois de um acordo entre a prefeitura e o Inea (Instituto Nacional do Ambiente) para que o órgão ambiental assumira as ações de fiscalização da adequação ambiental da CSN Tecar e da Sepetiba Tecon. As multas, que somam R\$ 5,4 milhões,

foram mantidas e serão apuradas em processo administrativo no órgão ambiental municipal, informou a prefeitura em nota.

"O Inea reconheceu a legalidade das autuações feitas pela prefeitura, e afirmou que seguirá todas as medidas de controle estabelecidas e toda a fiscalização será realizada com base no relatório e parecer técnico da secretaria municipal do ambiente e sustentabilidade", disse em nota.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/04/2021

Valor

ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

HIDROVIAS DO BRASIL COMPRA EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO DO GRUPO IMPERIAL

O objetivo, segundo a Hidrovias do Brasil, é fortalecer sua posição na hidrovia Paraná - Paraguai

Por Rita Azevedo e Taís Hirata, Valor — São Paulo



— Foto: Reprodução

A Hidrovias do Brasil fechou um acordo para a compra das empresas de navegação Imperial South America e Imperial Shipping Paraguay e de outros ativos do mesmo grupo pelo valor de até US\$ 90 milhões.

O objetivo, segundo a Hidrovias do Brasil, é fortalecer sua posição na hidrovia Paraná - Paraguai, que faz parte de um corredor logístico da região sul, no qual ela já atua com operações de transporte de grãos, celulose e minério de ferro. A transação também será

importante por aumentar a diversificação de produtos e moedas, conforme a companhia.

A transação foi avaliada em US\$ 85 milhões, com o eventual acréscimo de US\$ 5 milhões, a ser pago ao longo dos próximos quatro anos dependendo do atingimento de determinadas métricas operacionais.

Na lista de outros ativos estão sete empurradores troncais e 84 barcaças com tampas, além de uma participação de 50% no Porto Baden, situado no Paraguai – uma joint venture com o grupo local CIE. Após a conclusão da operação, a Hidrovias do Brasil vai assumir a carteira de clientes das empresas compradas, assim como 150 funcionários.

A operação será complementar ao portfólio atual do grupo, afirmou o presidente, Fabio Schettino.

"Essa aquisição permitirá que a Hidrovias do Brasil tenha mais capilaridade na hidrovia Paraguai-Paraná. A operação da Imperial nos chamou a atenção porque é muito complementar à nossa. Nossos empurradores são muito grandes e não chegam a algumas regiões. Agora, passamos a incorporar ativos mais leves, de calado menor, que nos permitirão acessar áreas do alto Paraná", diz o executivo.

A operação da Imperial também é focada em setores nos quais a Hidrovias já atua na região: minério de ferro e grãos.

A operação da Imperial na América do Sul não possui dívidas e registrou lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês) de US\$ 15,9 milhões em 2018, de US\$ 15,4 milhões em 2019 e de US\$ 9,4 milhões em 2020, considerando o ano fiscal de julho a

junho de cada ano. A expectativa da Hidrovias, segundo o executivo, é ampliar essa geração de caixa a partir dos ativos adquiridos.

Mesmo com a operação, a Hidrovias do Brasil continuará analisando novas aquisições, tanto na Hidrovia Paraguai-Paraná quanto em outras regiões, afirma Schettino.

A consolidação no Corredor Sul é um dos eixos de crescimento da companhia, que fez sua oferta inicial pública de ações (IPO) em setembro do ano passado.

A compra dos ativos será feita apenas com recursos próprios. “Não nos alavancamos para a aquisição. Pagamos à vista e continuamos com posição de caixa robusta”, disse o presidente.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/04/2021

GERDAU VAI PÔR R\$ 1 BI EM AÇOS ESPECIAIS NO BRASIL

Aportes estão previstos para ampliar capacidade e modernizar as usinas que o grupo têm em Pindamonhangaba, Mogi das Cruzes e Charqueadas

Por Ana Paula Machado — De São Paulo



Rubens Pereira diz que a companhia se prepara para a recuperação, no médio prazo, do setor automotivo brasileiro, além da entrada mais firme no mercado eólico — Foto: Silvia Zamboni/Valor

A Gerdau vai investir R\$ 1 bilhão em sua operação de aços especiais no Brasil. A companhia, segundo Rubens Pereira, vice-presidente da unidade, vai aplicar os recursos de 2021 a 2022 para aumentar a capacidade de produção desse tipo de aço - usado principalmente na indústria automotiva - e na modernização de suas operações.

Os aportes vão ser aplicados nas três unidades que a siderúrgica mantém no país: Charqueadas (RS) e Mogi das Cruzes e Pindamonhangaba (SP) “A maior parcela dos investimentos irá para Pindamonhangaba no novo lingotamento contínuo, que vai produzir aços mais ‘limpos’ e resistentes”, disse o executivo.

Pereira informou que o novo equipamento em Pindamonhangaba está previsto para entrar em operação em agosto de 2022 e, com ele, a Gerdau terá um processo mais automatizado e com melhor rendimento.

“É um tipo de aço, que chamamos de clean steel, fundamental para conseguir prolongar a vida de um rolamento, por exemplo. Já produzíamos esse tipo de produto, mas o que passaremos a fabricar com esse investimento é um aço com maior durabilidade”, acrescentou o executivo.

Em Mogi das Cruzes, ele disse que a Gerdau vai reativar a aciaria, cuja operação estava paralisada desde março de 2019. A retomada deve ocorrer no início de setembro, segundo o executivo, e serão contratados mais 150 pessoas para a operação. Com essa usina, a Gerdau terá uma capacidade anual de 180 mil toneladas de aço por ano, que será laminado em Pindamonhangaba.

No ano passado, a siderúrgica produziu no Brasil 661 mil toneladas de aços especiais. A estimativa para este ano, disse Pereira, é de 880 mil toneladas, podendo alcançar 1 milhão de toneladas quando a usina estiver em plena capacidade. Ao todo a divisão de aços especiais da Gerdau produziu, no ano passado, 1,42 milhão de toneladas, somando suas unidades de produção nos EUA.

Já na unidade gaúcha, Pereira ressaltou que a Gerdau vai investir no aumento da produtividade de barras de aço. Será instalado um novo forno de recozimento e esferoidização que fará uma produção de aço com graus de dureza maior e mais resistentes.

“Esses investimentos são necessários para preparar a empresa para o crescimento da demanda no médio prazo, em quatro, cinco anos, nos setores automotivo, de máquinas e equipamentos e eólico”, afirmou Pereira.

Atualmente, o setor automotivo, segundo o executivo, representa 70% das vendas do braço de aços especiais da Gerdau. Esse percentual, completou Pereira, deve permanecer por um tempo, mesmo com a baixa utilização da capacidade instalada das fabricas de automóveis no país, que é de cerca de 5 milhões de unidades por ano. No ano passado, as montadoras instaladas fabricaram em torno de 2 milhões de unidades e a estimativa de 2021 é de uma montagem de cerca de 2,5 milhões de veículos.

“O desafio grande no negócio é justamente criar as avenidas de crescimento. Temos um vínculo grande com o setor automotivo. Nesse momento, há uma perspectiva de crescimento, não somente em veículos, mas em máquinas e equipamentos e em usinas eólicas”, afirmou Pereira.

O executivo ressaltou que o segmento eólico pode dobrar de participação em até cinco anos. Hoje, as vendas para usinas eólicas representam de 3% a 4%. “Eólica tem uma demanda potencialmente crescente, é uma avenida importante. Já a evolução de máquinas e equipamentos vai depender de quanto o Brasil pode ser competitivo no mercado mundial. Se aumentar as exportações, esse setor tem boas perspectivas de crescimento no médio prazo”, afirmou o executivo.

Pereira assumiu a operação de aços especiais no país de no final de 2020. O executivo é formado em engenharia eletrônica pelo Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA) e tem MBA pela MIT Sloan School of Management. Fez a carreira industrial no segmento de alimentos. Por 14 anos, atuou na Cargill em novos projetos e outros dois anos na BRF, na área administrativa.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/04/2021

ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL ADIA ASSEMBLEIA PARA VOTAR PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL

Nova assembleia ocorrerá no dia 30 de abril

Por Marina Falcão, Valor — Recife



O Estaleiro Atlântico Sul (EAS) pediu adiamento da assembleia para votação do seu plano de recuperação judicial, marcada para esta sexta-feira. Segundo a empresa, os bancos públicos, seus principais credores, não conseguiram fechar ainda uma posição sobre o plano, que precisa passar por comitês internos de cada instituição.

— Foto: Leo Caldas/Valor

A nova assembleia ocorrerá no dia 30 de abril.

O EAS, que pertence aos grupos Camargo Correia e Queiroz Galvão, tenta aprovar um parcelamento em 15 anos da sua dívida de R\$ 1,3 bilhão com terceiros. Como a empresa está sem perspectivas de novas encomendas, os maiores credores querem que os controladores priorizem a venda dos ativos para quitar os passivos da companhia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/04/2021

TRT ANULA MULTA DE OPERADOR PORTUÁRIO

Desembargadores entendem que contratação pelo Ogmo é prioritária, não exclusiva
Por Bárbara Pombo — De São Paulo

Uma empresa que atua no porto de Santos (SP) conseguiu anular uma multa de R\$ 195 mil aplicada pelo extinto Ministério do Trabalho por contratar 29 trabalhadores de capatazia e conferência sem o intermédio do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO).

Na decisão que confirmou sentença proferida pela 2ª Vara do Trabalho de Santos, o Tribunal Regional do Trabalho (TRT) entendeu que o recrutamento e a contratação de trabalhadores avulsos devem ser feitos prioritariamente - e não exclusivamente - pelo órgão gestor. O Ogmo foi criado há quase 30 anos para ser o intermediador na contratação de trabalhadores avulsos nos portos.

Os desembargadores interpretaram o artigo 40, parágrafo 2º, da Lei nº 12.815, de 2013 (Lei dos Portos). Pelo dispositivo, “a contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados”.

Para o desembargador Nelson Bueno do Prado, relator do caso no TRT, não é coerente exigir a exclusividade de contratação via Ogmo quando não há trabalhadores disponíveis ou interessados na vaga de trabalho. “Tal circunstância iria contra qualquer noção de razoabilidade e bom senso e, certamente, nenhuma interpretação realmente aceitável da lei de regência conduziria a essa conclusão, com todo o respeito”, afirmou (processo nº 10000795120195020442).

Segundo o magistrado, a contratação pode ser feita no mercado de trabalho se os postos são oferecidos aos trabalhadores registrados no Ogmo e não houver o preenchimento das vagas por insuficiência de trabalhadores ou recusa deles na oferta do serviço.

De acordo com o advogado do operador, a empresa tentou fazer a contratação por meio do sistema portuário, mas o Ogmo teria indicado trabalhadores em número menor que o requerido pelo empregador. “O TRT abre a alternativa de contratação direta no mercado quando o Ogmo não atender a demanda da empresa”, afirma Fabio Bendheim Santarosa, do GDB Advogados.

Para o advogado Daniel Santos, sócio do escritório Machado Meyer, a exigência de exclusividade é inconstitucional porque representa uma reserva de mercado injustificada. “Há uma violenta violação à liberdade econômica e à livre concorrência. A exigência emperra atividades e prejudica as empresas”, diz.

Segundo o advogado Lucas Rênio, da Advocacia Ruy de Mello Miller, o TST possui precedente a favor da contratação prioritária, e não exclusiva, via Ogmo. Ele afirma que a Corte segue esse entendimento desde quando estava em vigor a Lei 8.630/1993 (antiga Lei dos Portos). Na época, os ministros interpretaram a norma à luz da Convenção 137, da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que estipula a prioridade. “A convenção da OIT possuía status supralegal em face da lei de 1993, o mesmo ocorre com a atual Lei dos Portos”, diz.

Pende no TST outra definição importante sobre contratações em portos. A Corte vai estabelecer, em julgamento com abrangência nacional, se operadores e terminais privados podem recrutar trabalhadores avulsos por meio dos sindicatos - o que dispensa o Ogmo como intermediador de mão de obra.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 19/04/2021

DEMANDA POR GALPÕES ESTIMULA INVESTIMENTOS

Comércio eletrônico e grandes varejistas lideram busca por imóveis construídos sob medida
Por Chiara Quintão — De São Paulo



Rafael Fonseca, da Bresco, diz que empresa teve seu melhor ano em 2020 — Foto: Claudio Belli/Valor

A demanda por áreas para locação em galpões segue a todo vapor, com a procura de inquilinos por imóveis para centros de distribuição construídos sob medida (“build to suit”), nas proximidades dos grandes centros. E também por unidades menores, principalmente na cidade de São Paulo, para a última etapa de armazenamento antes da entrega dos produtos aos clientes, chamada de “last mile”. Diante das contratações puxadas por empresas de comércio eletrônico e grandes varejistas, desenvolvedoras de galpões e investidores reforçam as apostas em expansão de portfólio.

A taxa de vacância de empreendimentos das classes A+ e A fechou o primeiro trimestre em 12,71%, no Brasil, abaixo dos 14,21% do quarto trimestre e dos 18,59% de um ano antes, conforme levantamento da SiiLA. Pesquisa da JLL aponta queda da vacância, no país, de 14,54%, no fim de 2020, para 13,89%, em março. No Estado de São Paulo, principal mercado do país, a vacância foi reduzida de 14,2% para 13,67%, segundo a JLL. O novo estoque entregue somou 269,4 mil m², no Brasil, dos quais 85,5 mil m² estão em São Paulo.

Com atuação em todo o Brasil, a Log Commercial Properties obteve recordes de locação e pré-locação, no primeiro trimestre, conforme o presidente, Sergio Fischer. A companhia está revisando para cima sua estimativa de investir R\$ 500 milhões no segmento, em 2021, ante valor inferior a R\$ 300 milhões no ano passado. “Estamos revendo nosso plano de crescimento diante de novos negócios e da antecipação de projetos que teriam início em 2022”, afirma Fischer.

A Golgi Condomínios Logísticos começou o ano com vacância de 3%, mas tem agora ocupada todas as áreas de galpões, além de pré-locações de parte do que está em obras. A empresa projeta aportes de R\$ 800 milhões em 2021. A Golgi possui empreendimentos em São Paulo, no Rio de Janeiro, em Minas Gerais e no Distrito Federal.

A Prologis Brazil Logistics Venture (PBLV) — joint venture entre a americana Prologis e a canadense Ivanhoe Cambridge — tem, em curso, investimentos de R\$ 1,5 bilhão para construção e entrega de 12 galpões, nos próximos 16 meses, no entorno das cidades de São Paulo e do Rio de Janeiro. A Goodman Brazil Logistic Partnership (GBLP), com projetos nas proximidades da capital paulista e um desenvolvimento na cidade de São Paulo, estima desembolsos de R\$ 540 milhões, neste ano, superando em 2,7 vezes os de 2020.

“Muitas empresas têm passado por reestruturação e redefinição de suas estratégias de distribuição. Estamos com uma demanda que nunca tivemos”, conta André Bernardes, sócio da BTS Properties. A empresa tem atuação principal no Sul de Minas Gerais e possui projetos em Belo Horizonte. “A região do Sul de Minas tem benefícios tributários e fica próxima ao mercado de São Paulo”, diz Bruno Lavall, também sócio da empresa. A BTS está em fase final de negociação para desenvolvimento de 300 mil m² de centros de distribuição em Minas Gerais, Espírito Santo e São Paulo. A maioria dos projetos será construída sob medida.

A Bresco teve em 2020 seu melhor ano e definiu investimentos de R\$ 700 milhões a serem maturados nos próximos meses. Há expectativa que os aportes a serem orçados, em 2021, fiquem no mesmo patamar. Segundo o diretor financeiro, Rafael Fonseca, considerando que o crescimento de outros setores, além do e-commerce, seja retomado, os investimentos anuais poderão ser de R\$ 1 bilhão a partir de 2022.

A Bresco tem seu portfólio em dois fundos imobiliários, um deles lastreado em galpões desenvolvidos pela empresa, com 75% no Estado de São Paulo. A maioria dos projetos nasce sem locação prévia, mas parte é convertida em “build to suit”, ao longo das obras. A empresa avalia a

possibilidade de modificar para esse formato dois empreendimentos, em São Paulo. Um deles, no entroncamento das marginais dos rios Pinheiros e Tietê e da rodovia Castelo Branco, será entregue até o fim do ano.

O outro fundo da Bresco possui como ativos galpões comprados com mais de 85% de ocupação. Do portfólio do fundo, 70% é composto por propriedades com perfil de “last mile”, metade delas na capital paulista. Nos últimos 12 meses, varejistas como Mercado Livre, Magazine Luiza e B2W passaram a procurar áreas para a última etapa antes da entrega dos produtos.

As operações de compra e venda também têm crescido. Neste início de ano, o número de operações intermediadas pela Biswanger Brazil aumentou cinco vezes, segundo o sócio-diretor da consultoria, Nilton Molina Neto. A maior concentração está em ativos até 50 quilômetros da cidade de São Paulo, que serão destinados para a última milha de armazenagem.

“Alguns investidores, inclusive internacionais, estão comprando galpões para retrofit, na cidade de São Paulo, para montar plataforma de ‘last mile’”, conta o gerente do segmento industrial e logístico da JLL, André Romano. Trata-se de imóveis que eram destinados a pequenas fábricas ou antigas transportadoras nos bairros paulistanos da Barra Funda, Campo Belo, Mooca e Vila Leopoldina.

Operações de “delivery” dos setores de alimentos, bebidas e farmacêutico têm funcionado em áreas de até 1.000 m² da capital paulista. Empresas de logística e “startups” do segmento que atuam em “last mile” também ocupam áreas nesses imóveis.

Neste cenário aquecido, preços de locação vêm apresentando alta em regiões com menos vacância. Segundo a Cushman & Wakefield, houve aumento de 1,2% no preço pedido por m², no Estado de São Paulo, em março, na comparação com fevereiro, para R\$ 18,60. As maiores elevações ocorreram em Embu (6,2%) e Guarulhos (4,5%), com preços pedidos de R\$ 19,83 e R\$ 22,03 por m², respectivamente. Conforme a Cushman, a vacância do Estado de São Paulo caiu 0,95 ponto percentual, em março, para 10,41%, menor patamar histórico.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/04/2021

SHELL BRASIL TEM INTERESSE EM PARTICIPAR DE NOVOS LEILÕES DE ENERGIA ELÉTRICA

Grupo também tem buscado autorizações junto à Aneel para projetos de geração de energia solar
Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio

A Shell Brasil tem interesse em participar de novos leilões de energia elétrica, afirmou o presidente da companhia, André Araújo, em entrevista coletiva nesta sexta-feira.

No momento, o grupo desenvolve a termelétrica de Marlim Azul em Macaé (RJ). O projeto, em parceria com a Pátria Investimentos e a Mitsubishi Hitachi Power Systems (MHPS) terá 565 megawatts (MW) de capacidade. Segundo Araújo, a expectativa é começar a venda da energia da unidade em janeiro de 2022.



Em paralelo, o grupo também tem buscado autorizações junto à Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) para projetos de geração de energia solar. Araújo explicou que a companhia deve fechar parcerias para desenvolver essas usinas. “Alguns desses projetos podem ter uma velocidade mais acelerada pois têm condições mais claras de radiação solar.”

Foto: Valor

A companhia também avalia possíveis investimentos em geração de energia eólica em alto-mar no Brasil. A



modalidade é uma das prioridades para o grupo globalmente e a petroleira já tem projetos do tipo no Mar do Norte e nos Estados Unidos. “Estamos discutindo se colocamos o Brasil como prioridade [para projetos de eólicas em alto-mar] já nesses próximos anos. Acompanhamos as discussões sobre o marco regulatório e sobre possíveis autorizações e leilões”, acrescentou Araújo.

Recentemente, a Shell anunciou que pretende neutralizar as emissões de carbono totais até 2050 e reduzir em até 65% a pegada de carbono de seus produtos, no período, em linha com as metas do Acordo de Paris. Araújo já afirmou, no passado, que o Brasil pode ser um dos destinos prioritários dos investimentos do grupo anglo-holandês em novas fontes.

O executivo lembrou hoje, no entanto, que a companhia segue com o interesse em avaliar novas oportunidades em exploração e produção de petróleo e gás no Brasil. Ele afirmou que o grupo tem interesse em avaliar leilões de áreas em todos os regimes oferecidos, mas que tem uma preferência pelo modelo de concessão.

“É importante que o país continue bastante competitivo. Os preços de óleo e gás são voláteis e as empresas trabalham com cenários sem uma nova escalada como vimos no passado. É um momento diferente de 2019 e espero que isso fique transparente nas condições oferecidas [pelo governo] ao mercado”, concluiu.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/04/2021

SHELL BRASIL VAI ANALISAR NOVA LICITAÇÃO PARA TERMINAL DA PETROBRAS NA BAHIA, DIZ PRESIDENTE

Gás natural é um dos pilares da estratégia de atuação da companhia em meio à transição para uma economia de baixo carbono, aponta André Araújo

Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio

A Shell Brasil vai analisar a nova licitação para a venda do terminal de regaseificação da Petrobras na Bahia, anunciada pela estatal nesta sexta-feira. Em coletiva de imprensa, o presidente da petroleira anglo-holandesa no país, André Araújo, afirmou que o gás natural é um dos pilares da estratégia de atuação da companhia em meio à transição para uma economia de baixo carbono.

Ele lembrou, no entanto, que a monetização da produção nacional de gás é uma das prioridades do grupo no país. “É cedo para dizer com clareza, mas nosso time seguramente vai olhar a revisão desse edital”, disse.

O executivo apontou que a Shell vai precisar repor reservas de óleo e gás globalmente até 2040. “Temos perspectiva de redução das reservas provadas, ao longo desta década e da seguinte. A expectativa é que, em 2040, vamos ter 3% das reservas que temos hoje”, afirmou o executivo.

Em meio a esses esforços, o grupo se prepara para iniciar uma nova campanha de perfuração no Brasil no segundo semestre de 2021. A Shell contratou a sonda West Tellus, da Seadrill, para realizar uma campanha exploratória no bloco C-M-791, na Bacia de Campos. O bloco foi concedido ao consórcio formado entre Shell, Petrogal e Chevron na 15ª rodada de licitações da Agência Nacional do Petróleo (ANP), em 2018.

No momento, a Shell desenvolve, em parceria com a Pátria Investimentos e a Mitsubishi Hitachi Power Systems (MHPS), a termelétrica a gás Marlim Azul, em Macaé (RJ).

Em paralelo, a companhia conduz uma licitação para contratação de plataforma para área de Gato do Mato, na Bacia de Santos, e espera tomar uma decisão até o fim de 2021.

“A expectativa é bastante alta. É um projeto muito ligado à nossa capacidade de operação. Estamos aguardando o resultado da contratação para análise com os acionistas”, disse Araújo.

Sobre covid-19

O Brasil é o país que mais tem contribuído para os novos casos de covid-19 entre os funcionários da Shell, afirmou o presidente do grupo no país. “Vemos a evolução da pandemia com bastante preocupação e desafio, como toda a população brasileira”, disse Araújo.

O executivo afirmou que o grupo tem protocolos rígidos de uso de máscara e distanciamento social, principalmente entre funcionários que estão trabalhando presencialmente. Ainda assim, a Shell Brasil teve dois surtos de infecções entre funcionários no país neste ano, em janeiro e em março, que incluiu um pico de casos entre os empregados trabalhando remotamente.

Araújo lembrou que a companhia tem um interesse de investir em longo prazo no Brasil e que a expectativa é que a crise sanitária seja solucionada globalmente com a evolução da vacinação da população.

“Alguns países estão em uma situação mais favorável nesse momento, mas percebemos que a covid-19 tem sido uma surpresa, os países têm entrado e saído de momento de crise. Somos muito favoráveis a vacinação e torcemos para que o Brasil supere esse momento trágico”, concluiu Araújo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/04/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

EFEITOS DA REESTRUTURAÇÃO SERÃO MELHOR PERCEBIDOS EM 2022, PROJETA TRANSPETRO

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 19 Abril 2021



Arquivo/Divulgação

Empresa afirma estar colhendo resultados de reposicionamento no mercado para ganhar flexibilidade, eficiência e competitividade. Transbordo e tancagem ajudaram a compensar ‘frustração’ de receita pela movimentação de produtos em 2020.

A Transpetro avalia ter obtido resultados históricos em diversas frentes no ano passado devido à reestruturação implementada para reposicionar a companhia no mercado de forma competitiva. Em 2020, as operações de transbordo e tancagem ajudaram a compensar a ‘frustração’ de receita pela movimentação de produtos. As operações ship-to-ship foram importantes e atingiram novo recorde para a companhia. A Transpetro enxerga como desafio manter os ganhos e se tornar uma empresa mais eficiente, leve e capacitada para atender os atuais e novos clientes com soluções integradas de seus ativos de terra e mar. Uma das apostas da empresa é na capacidade de oferecer novas alternativas logísticas ao mercado.

“Vamos colher em 2021 os frutos do que fizemos em 2020. E 2022 será o primeiro ano em que vamos usufruir de tudo o que foi feito na reestruturação do custeio. A Transpetro estará muito diferente a partir de 2022”, afirmou a companhia à Portos e Navios. A agenda de 2020 focou na disciplina de capital, para baixar o overhead (conjunto de despesas operacionais) e tornar mais leve a estrutura de custeio, que inclui pessoal, energia elétrica e gastos administrativos. Outros pontos de atenção foram a disponibilidade dos ativos, a fim de permiti-la operar na capacidade plena, bem como a ampliação dos serviços prestados, seja para a Petrobras, seja para terceiros. Durante a pandemia, a companhia procurou manter essas bases em seu planejamento anual e nas ações previstas no programa de resiliência.



A companhia obteve R\$ 1,3 bilhão de lucro líquido em 2020, quase R\$ 300 milhões a mais do que sua melhor marca anterior, obtida em 2015. O Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) ajustado ficou em R\$ 3,8 bilhões, 52% acima dos números apurados em 2019. A geração de caixa totalizou R\$ 4,2 bilhões, crescimento de 38% em relação ao ano anterior. “Entregamos maior geração de caixa, menor overhead, melhores resultados de segurança de todos os tempos e menor indicador de custeio unitário de movimentação de produto da série histórica”, comemorou a Transpetro.

A Transpetro buscou rentabilizar a partir das atividades que a empresa era demandada, como nos tanques, para possibilitar a gestão ativa dos estoques por parte da Petrobras. A avaliação era que a controladora já havia demandado mais operações de transbordo em 2019 e que os volumes aumentariam em 2020. “Somando-se a tancagem e as operações de transbordo realizadas no último ano, não só compensamos a frustração de receita pela movimentação de produtos como geramos um ganho maior. Muito do resultado de geração de caixa recorde veio daí”, destacou a companhia.

Está nos planos da Transpetro ampliar e obter mais eficiência nas operações de ship-to-ship. O número de transbordos, que já havia passado de 50 operações anuais para 320 em 2019, aumentou 66% em 2020. “Batemos todos os recordes e chegamos a considerar que havíamos alcançado o teto. Em 2020, vimos que podíamos fazer mais e nos reinventamos. Chamamos a responsabilidade de resolver a logística da nossa controladora dentro de casa e aumentamos o número de operações de transbordo”, avaliou a Transpetro. Em março deste ano, a empresa retomou as operações ship-to-ship no Porto de Pecém (CE), expandindo as opções logísticas para petróleo e derivados no Brasil.

O foco, de acordo com a Transpetro, não está somente na operação de petróleo, mas também na operação de derivados. A empresa destacou que, enquanto o mercado de petróleo indica um elevado potencial de expansão com a entrada de novos operadores, a operação de derivados dá bons sinais com a retomada de operações no Ceará. “A Transpetro demonstra comprometimento em apresentar soluções logísticas com eficiência e flexibilidade para atender o crescente mercado ship-to-ship na costa brasileira”, enfatizou a companhia.

O índice de disponibilidade operacional (IDO) da frota superou 99% em todo o segundo semestre de 2020. A Transpetro tem esse como um dos focos de gestão e destaca o aumento do indicador ao longo de 2020, com o alcance dos melhores resultados mensais dos últimos três anos. De acordo com a empresa, o IDO continua a performar nesses patamares em 2021, baseado em melhorias na gestão e disciplina operacional. A idade média de navios da Transpetro foi reduzida de 13,6 para 9,3 anos, após a alienação de 11 navios.

A empresa adotou um processo de gestão ativa da frota, considerando em sua avaliação periódica demandas e requisitos do mercado de petróleo e gás no Brasil e no mundo. O planejamento prevê o fechamento de 2021 com idade média da frota em 8,1 anos. A Transpetro afirma ter feito uma avaliação integrada da frota, à luz da demanda de seus clientes e de oportunidades no mercado de navegação nacional. “O objetivo é o atendimento às demandas da forma mais eficiente e eficaz, considerando as melhores práticas do mercado de shipping mundial. As ações tomadas em 2020 e planejadas para 2021 estão em linha com os melhores padrões da indústria”, acredita a companhia.

A companhia ressaltou que o crescimento da produção e exportação de petróleo no Brasil é o grande gerador de demanda e foco do crescimento da frota. “A Transpetro vem fazendo estudos de mercado e avaliando demandas de seus clientes, tendo previsto em seu plano estratégico ações de crescimento da frota em classes relacionadas à exportação de petróleo e alívio da produção”, salientou. Também estão no radar da empresa as mudanças no mercado de cabotagem com as regulamentações e processos de desinvestimento das refinarias e campos de petróleo da Petrobras, buscando oportunidades de desenvolver esse novo mercado.

A Transpetro, que se associou à Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) em novembro do ano passado, desenvolve estudos técnicos para quantificação de impactos e propostas ao PL 4.199/2020 (BR do Mar). O objetivo é, juntamente com as empresas do setor, enviar

contribuições ao Congresso para a maior competitividade e melhoria da marinha mercante nacional. A Transpetro ponderou que o projeto ainda está em análise pelo Congresso, o que poderá resultar em alteração e aprimoramento dos dispositivos indicados no texto, atualmente em tramitação no Senado.

No mercado, estima-se que cerca de 40% de toda carga transportada no sistema Petrobras são carregadas por navios próprios da Transpetro e aproximadamente 60% correspondem a afretamentos. A empresa movimenta petróleo, derivados e gás liquefeito de petróleo (GLP) por cabotagem ou navegação de longo curso. Em 2020, os navios da empresa movimentaram cerca de 86 milhões de metros cúbicos de petróleo e derivados, em torno de 37% da carga movimentada por via marítima pela Petrobras, o que contribuiu para o recorde de exportação de petróleo alcançado pela Petrobras em 2020, quando a subsidiária realizou cerca de 42% das cargas de petróleo do grupo. No total, a Transpetro realizou 2.604 operações, média de 249 por mês.

Nos terminais e oleodutos, a Transpetro encerrou 2020 com movimentação de petróleo e derivados ligeiramente acima do registrado no ano anterior. De janeiro a dezembro, foram movimentados 568.455.175 m³, resultado 0,2% superior ao montante alcançado em 2019. Em busca da ampliação da carteira de negócios e do aumento da produtividade, a Transpetro realizou operações inéditas em 2020. O entendimento é que esses destaques confirmam a capacidade da empresa de oferecer novas soluções logísticas ao mercado. Além disso, a empresa identifica que o último ano foi marcado por intensas ações de integração entre as operações de dutos e terminais e transporte marítimo, apresentando oportunidades de negócios cada vez mais integradas e eficientes ao mercado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/04/2021

NOVA BALSA-TANQUE AMPLIA CAPACIDADE DA CNA PARA 75.000 M³

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 19 Abril 2021



Divulgação CNA

Unidade M-401, construída pelo Estaleiro Rio Maguari (PA), tem 4.200 m³ de capacidade de transporte de granéis. Embarcação atualmente trafega na rota entre Itacoatiara (AM) e Belém (PA), transportando 4.160.000 de litros de gasolina, por viagem.

O Estaleiro Rio Maguari (ERM) entregou uma nova balsa-tanque para a Companhia de Navegação da Amazônia (CNA). A unidade para transporte de granéis tem 4.200 metros cúbicos e segue padrões internacionais de segurança. A embarcação consiste numa encomenda isolada da CNA, com recursos da conta vinculada do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). A construção levou oito meses para ser concluída, de acordo com o estaleiro. A balsa conta com três segregações de combustível, sistema autônomo de carga e descarga com motobomba de 500 m³/hora, casco duplo, navegação irrestrita fluvial e mar aberto.

A unidade será utilizada para o transporte de granéis por toda a região Norte, área de atuação da CNA. A embarcação atualmente trafega na rota entre Itacoatiara (AM) e Belém (PA), transportando 4.160.000 de litros de gasolina, por viagem. O projeto e a construção pelo Estaleiro Rio Maguari foram aprovados pela sociedade classificadora ABS (American Bureau Shipping), para navegação fluvial e oceânica, atendendo às exigências da OCIMF, ISGOTT, Solas, Marpol e Normas da Autoridade Marítima.

O presidente-executivo da CNA, Rildo Oliveira, disse à Portos e Navios que a nova balsa-tanque M-401 incorporada à frota da empresa atende a elevados padrões internacionais de segurança e operação para transporte de derivados de petróleo, álcool e biocombustíveis. Ele destacou que todos os equipamentos instalados são à prova de explosão e que a embarcação é equipada com válvulas de pressão e vácuo de alta velocidade, com alavanca para teste manual a bordo. Além disso, a balsa

tem alarmes visuais e sonoros que são acionados quando o nível chega a 95% e 98% de sua capacidade.

A nova balsa conta com visor transparente no convés, que permite acompanhar o volume dos tanques no enchimento ou descarga da balsa. A embarcação está equipada com tubos de medição com válvulas e rosca de acoplamento para trena eletrônica de alta precisão para fazer a medição dos tanques. “Esses equipamentos foram instalados para dar a possibilidade de fazer uma operação de forma selada, com pouco contato da tripulação com os produtos inflamáveis”, explicou Oliveira. A balsa-tanque tem ainda uma rede de incêndio de alta pressão e um kit para combate a emergência ambiental.

Com a inclusão da M-401, a capacidade estática da CNA passa a ser de 75.000.000 litros. (75.000 m³). A frota da empresa de navegação é composta por 29 balsas petroleiras, quatro balsas de carga geral e 18 empurradores. A CNA possui rotas ativas para toda a região Norte, em seus principais portos (Manaus-AM, Porto Velho-RO, Belém-PA, Vila do Conde-PA, Itacoatiara-AM, Santarém-PA e Miritituba-PA) e transportes spot para outras localidades da região e da Amazônia internacional (Peru).

“Temos acompanhado o crescimento de transporte fluvial, investimentos e volume movimentado nas operações pelo Arco Norte, tendo alguns projetos em análise e buscando possíveis parcerias nos diversos segmentos de transporte na região”, destacou Oliveira. Em 2020, a CNA transportou mais de um milhão de m³, em produtos como petróleo e derivados, álcool e biocombustíveis. Mas, temos muito a crescer nesse segmento, como também interesse em avançarmos em novos projetos como cabotagem, GNL, grãos (...) todos mercados atrativos e que estão em franco desenvolvimento”, avaliou.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/04/2021*

SOLDAS DEFEITUOSAS SÃO CONFIRMADAS EM FPSO EM CONSTRUÇÃO PELA SEMBCORP MARINE PARA A EQUINOR

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 19 Abril 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210419-fpso-johan-castberg.jpg>

A gigante norueguesa de petróleo e gás Equinor relatou em 2020 que a entrega de um FPSO em construção para o desenvolvimento do campo de Johan Castberg, no Mar de Barents, seria adiada depois que a empresa descobriu problemas com a qualidade de solda do casco em construção em Cingapura.

Em uma atualização esta segunda-feira (19), a Equinor informa que, após as descobertas iniciais, uma equipe de investigação interna da empresa estudou o desvio na qualidade de soldagem e inspeção do FPSO "Johan Castberg". A plataforma está sendo construído pela Sembcorp Marine em Cingapura.

Segundo a Equinor, vários fatores como processos de trabalho da própria empresa e soldadores sem qualificação suficiente levaram ao problema da qualidade da solda.

“A segurança é a principal prioridade da Equinor. Atualmente, estamos realizando uma extensa verificação cruzada e reparos de soldas para garantir que a plataforma de produção "Johan Castberg" atenda aos requisitos de segurança e integridade. Quando a "Johan Castberg" entrar em operação, não haverá dúvidas de que o navio está seguro”, disse Geir Tungesvik, vice-presidente sênior de desenvolvimento de projetos da Equinor.

A empresa disse que a sua equipe não encontrou nenhum acontecimento particular que tenha comprometido diretamente a qualidade da soldagem, mas sim vários fatores isolados. Segundo a Equinor, a Sembcorp Marine falhou em fornecer soldadores e inspetores sem competência suficiente para a execução do escopo e ao não cumprir com os processos e rotinas de trabalho para a execução e acompanhamento das atividades de soldagem e inspeção.

Além disso, a equipe constatou que a Equinor não cumpriu suficientemente com seus próprios processos de trabalho e procedimentos de gestão de risco, gestão de construção e acompanhamento no canteiro de obras.

A equipe de acompanhamento da Equinor não tinha pessoal suficiente com experiência e conhecimento em soldagem e controle de soldagem e não utilizou o conhecimento técnico da empresa nessas áreas com a antecedência suficiente.

A equipe de investigação estudou as causas dos desvios na qualidade de soldagem no período de janeiro de 2017 a outubro de 2019.

Uma reavaliação de todas as soldas estruturais foi feita e uma extensa verificação cruzada está sendo realizada por meio de testes não destrutivos (NDT), incluindo ultrassom, disse a empresa.

Segundo a Equinor, o estaleiro é responsável pela correção de todos os desvios de qualidade e os custos relacionados ao reparo dos defeitos de soldagem são cobertos pela Sembcorp Marine, conforme contrato.

O casco da plataforma de produção "Johan Castberg" está programado para ser transportado para Stord a bordo do navio de carga pesada "Boka Vanguard" no final de 2021. Mas em outubro de 2020 a Equinor informou que o projeto atrasaria um ano, com o início da produção planejado para o quarto trimestre de 2023.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/04/2021

OS 18 MIL CONTÊINERES DO 'EVER GIVEN PODEM' SER TRANSFERIDOS A OUTROS NAVIOS

Da Redação NAVEGAÇÃO 19 Abril 2021



Como o navio encalhado do Canal de Suez "Ever Given" continua apreendido pelas autoridades do canal, os operadores enfrentam um novo dilema sobre a carga.

Os relatórios destacam que os operadores estão pensando em descarregar os 18 mil contêineres do porta-contêineres e transportá-los por outros navios. A situação se tornou um pesadelo jurídico e logístico, pois o navio permanece preso em uma disputa legal.

O "Ever Given" não será liberado pelas autoridades do canal a menos que a indenização de US\$ 1 bilhão seja paga pela empresa de navegação dona do navio. O "Ever Given" encalhou em 23 de março e foi reflutuado em 29 de março. Desde então, está na área denominada Great Bitter Lake, fora do canal, para investigação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/04/2021

KEPPEL NEGOCIA COM A PETROBRAS A CONSTRUÇÃO DE FPSO PARA O CAMPO DE BÚZIOS

Da Redação OFFSHORE 19 Abril 2021



A Keppel Corporation de Cingapura está em negociações com a Petrobras para construir um FPSO para o campo de Búzios

Em um comunicado na sexta-feira, respondendo a um artigo do Upstream Daily News, a Keppel disse: "A empresa deseja confirmar que sua subsidiária integral, Keppel Shipyard Limited, está em negociações avançadas com a Petrobras em relação a um contrato de construção uma embarcação flutuante de armazenamento e descarga de produção para o campo de Búzios offshore no Brasil, mas

nenhum acordo definitivo foi celebrado até a data deste anúncio".

A Petrobras planeja ter 12 FPSOs em operação em Búzios até o final da década. Em fevereiro, a empresa assinou uma carta de intenções com a fornecedora holandesa de FPSO SBM Offshore para a entrega do que será o sexto FPSO a ser implantado no campo de Búzios.

Há atualmente quatro FPSOs operando no campo de Búzios, as unidades P-74, P-75, P-76 e P-77.

A oferta da Keppel é para a construção da P-78, uma unidade de produção de 180 mil barris por dia que a Petrobras planeja para seu campo de águas profundas em Búzios, por US\$ 2,33 bilhões, disseram fontes à Reuters.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/04/2021

YARA MARINE VAI COMERCIALIZAR ENERGIA EÓLICA BAR TECH PARA NAVIOS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 19 Abril 2021



A consultoria de engenharia naval BAR Technologies e a fabricante escandinava de purificadores Yara Marine firmaram parceria para trazer a tecnologia WindWings, uma solução de propulsão alternativa para grandes navios, para o mercado global de transporte.

A Yara Marine incluirá a WindWings em seu portfólio para armadores, o que incluirá o gerenciamento da aquisição, construção, instalação, serviço e treinamento.

O primeiro retrofit comercial da WindWings será feito em um navio da Cargill, com entrega prevista para 2022.

De acordo com a BAR Tech, a WindWings oferece uma redução de até 30% no consumo de combustível para graneleiros, petroleiros e outros navios de grande porte, combinando a propulsão eólica com a otimização de rotas. A WindWings apresenta grandes velas de asa sólida que medem até 45 metros de altura, instaladas no convés de navios de carga a granel para aproveitar a força do vento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/04/2021

MINISTRO BENTO ALBUQUERQUE APROVA ACORDO ENTRE PETROBRAS E PPSA SOBRE ATAPU E SÉPIA

Da Redação OFFSHORE 19 Abril 2021



O Ministério de Minas e Energia publicou nesta segunda-feira, no Diário Oficial da União, despacho do ministro Bento Albuquerque aprovando o acordo firmado pela Pré-Sal Petróleo S.A. e a Petróleo Brasileiro S.A. a respeito dos novos parâmetros e valor da compensação a ser paga à Petrobras pelos investimentos realizados nos Campos de Atapu e Sépia. O acordo é em decorrência de licitação, em regime de partilha de produção, dos volumes excedentes da cessão onerosa desses campos.

O valor da compensação antes do gross up é de US\$ 3.253.580.741,00 para o Campo de Atapu e US\$ 3.200.388.219,00 para o Campo de Sépia.

O valor da compensação poderá ser complementado a cada ano, entre 2022 e 2032, caso o preço do petróleo tipo Brent atinja média anual superior a US\$ 40 por barril até o limite de US\$ 70 por barril.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/04/2021

ALFA LAVAL TESTA SISTEMAS DE CÉLULAS DE COMBUSTÍVEL DE METANOL PARA ENERGIA MARÍTIMA

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 19 Abril 2021



A Alfa Laval começará a testar um sistema inovador de célula de combustível naval em parceria com a Blue World Technologies e alguns dos principais participantes da indústria naval. Os testes serão realizados no Centro de Teste e Treinamento da Alfa Laval, na Dinamarca.

O metanol será usado como combustível para verificação do potencial da tecnologia como fonte de energia auxiliar livre de fósseis. O objetivo é contribuir para a transição do setor para a descarbonização.

A Organização Marítima Internacional (IMO) tem como meta uma redução de 50% das emissões de gases de efeito estufa relacionadas aos navios até 2050. Para cumprir a meta de longo prazo de descarbonização, a indústria deve mudar para novos tipos e tecnologias de combustível.

Participam do projeto a Alfa Laval, a fabricante de células de combustível Blue World Technologies, a DFDS, a Maersk Drilling e a Hafnia. O sistema de célula de combustível usará metanol renovável e neutro em carbono como combustível, permitindo operações limpas com emissões muito limitadas. O metanol é um dos combustíveis sem fósseis mais promissores disponíveis. O período de teste está previsto para ser concluído dentro de um ano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/04/2021

SISTEMA 'CARROSSEL' DO PORTO DE ITAJAÍ DIMINUI FILAS DE CAMINHÕES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 19 Abril 2021

Mesmo com crescimento na movimentação, porto consegue reduzir o impacto do tráfego de caminhões na região portuária

O “sistema carrossel”, que vem sendo estudado desde 2019 e começou a ser executado em dezembro de 2020, tem ajudado a reduzir as filas e conflitos de trânsito nas proximidades do Porto de Itajaí. Com a adoção desse sistema, os caminhões podem entrar e sair por portões diferentes, criando um fluxo único, que agiliza a operação, facilita a mobilidade e reduz o tempo que o motorista gasta se deslocando no pátio.

“Muitas pessoas nos questionam se o movimento do porto caiu porque as filas reduziram. Mas, pelo contrário, a movimentação cresceu em 2021. O que nos ajudou a melhorar essa condição foram mudanças operacionais que adotamos. O sistema denominado por “carrossel” está entre essas mudanças”, explica Fábio da Veiga, superintendente do Porto de Itajaí.

Nos primeiros três meses de 2021, 75.197 caminhões entraram no porto, uma média de 25.065 veículos por mês

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/04/2021

CONPORTOS CONCEDE A SUAPE NOVA DECLARAÇÃO DE CUMPRIMENTO DE NORMAS INTERNACIONAIS DE SEGURANÇA PORTUÁRIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 19 Abril 2021



A Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos) concedeu a Suape nova Declaração de Cumprimento (DC) que reconhece e homologa internacionalmente o atracadouro como um porto que opera dentro das mais rígidas regras de segurança portuária, cumprindo os protocolos e normas do ISPS Code. O documento, com prazo de cinco anos de validade, certifica o atendimento à Convenção Solas 74/88 e ao ISPS Code, dos quais o Brasil é signatário.

A DC de Suape foi emitida sob o número 003/2021 e concedida após a aprovação do Estudo de Avaliação de Risco e do Plano de Segurança Portuária (PSP). Desde 2019, a Conportos e a Cesportos (comissão estadual coordenada pela Polícia Federal) realizaram diversas auditorias nas instalações físicas do porto, resultando na outorga da certificação de reconhecimento mundial com impacto positivo nas operações de exportação e importação em Suape, localizado na Região Metropolitana do Recife.

A Declaração de Cumprimento é o documento por meio do qual o governo brasileiro certifica que a instalação portuária cumpre as disposições do Código ISPS (Capítulo XI-2 da Solas-74/88, da Parte A), do PSP e resoluções da Conportos. Após receber a DC, o porto é incluído no site da Organização Marítima Internacional (IMO) como certificado, permitindo a divulgação para toda a comunidade portuária.

A Conportos foi criada pelo governo federal em 1995, a quem compete zelar pelo cumprimento da legislação nacional, de tratados, de convenções, de códigos internacionais e de emendas das quais o Brasil seja signatário que disponham sobre segurança e proteção nos portos, terminais e vias navegáveis, entre outras atribuições.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/04/2021

MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DE IMBITUBA CRESCE 13,8% NO PRIMEIRO TRIMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 19 Abril 2021



O Porto de Imbituba operou mais de 1,3 milhão de toneladas de janeiro a março, alta de 13,8% se comparado ao 1º trimestre de 2020. O crescimento no volume de cargas refletiu diretamente na arrecadação tarifária, que cresceu 18,4% no mesmo período.

A expectativa da SCPAR Porto de Imbituba é de que o porto alcance novo recorde histórico de movimentação em 2021, ultrapassando as seis milhões de toneladas.

O presidente da autoridade portuária, Fábio Riera, avalia que os resultados do período foram muito positivos em relação às expectativas que geralmente caracterizam o início do ano, com ritmo menor de operações em relação aos demais meses. "Temos plena confiança na potencialidade do porto e, juntamente com toda a comunidade portuária de Imbituba, trabalhamos para superar os resultados e promover o desenvolvimento regional, de forma parceira, comprometida e responsável", afirma Riera.

De janeiro a março, 56 atracções ocorreram em Imbituba. Com relação ao portfólio de cargas atendidas, o malte/cevada, a hulha betuminosa, o sulfato de sódio, o coque e o sal apresentaram os maiores índices de crescimento. Também registraram alta: o milho, o cloreto de potássio e a barrilha.

A ureia, o minério de ferro e os contêineres tiveram queda no volume operado em toneladas, se comparado ao realizado no 1º trimestre de 2020. Por outro lado, em relação à lista de produtos atendidos nos três primeiros meses do ano passado, foram agregadas ao portfólio: a celulose, as comidas em bags, a soda cáustica e os fosfatos MAP/DAP.

O período também foi marcado pela cabotagem de cabos para transmissão de energia elétrica, o embarque inaugural de coque calcinado com a utilização de contêineres para transporte do granel até o navio e o início do escoamento da produção de soja.

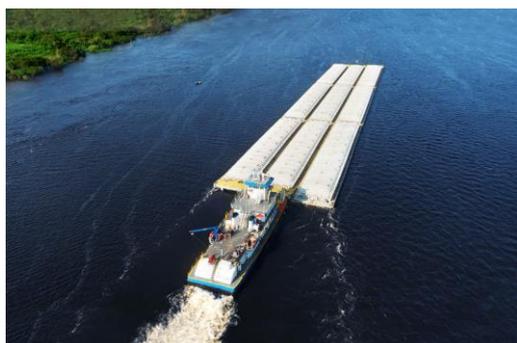
No âmbito das melhorias em infraestrutura, foram entregues as bases definitivas de apoio à família dos caminhoneiros, concluída a reforma da portaria 1, continuadas as obras de remodelação da iluminação das vias internas e iniciada a demolição das instalações do antigo Terminal de Cargas Frigorificadas (TERFRIO), a reforma da edificação da balança 2 e a recuperação do Cais 2. Além disso, foi entregue o projeto básico da obra de recuperação e reforço do Cais 3, reiniciados os estudos para a próxima fase de ampliação da via férrea dentro do Porto e dado continuidade à análise para implantação da portaria 4.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/04/2021

HIDROVIAS DO BRASIL EXPANDE ATUAÇÃO NO CORREDOR SUL

Da Redação NAVEGAÇÃO 19 Abril 2021



Aquisição das Operações Sul Americanas da Imperial Logistics adiciona sete empurradores troncais e 84 barcaças à operação da Companhia na hidrovia Paraguai-Paraná

A Hidrovias do Brasil S.A (HBSA) anunciou a aquisição das operações da Imperial Logistics na América do Sul, com sede em Assunção, no Paraguai, e com atuação na hidrovia Paraguai-Paraná. A aquisição faz parte da estratégia de fortalecimento da presença da Companhia nesse corredor logístico, agregando sete empurradores troncais e 84

barcaças para o transporte de minério e grãos. A operação inclui ainda a concessão do Porto Baden, em Concepción (Paraguai), que será administrado em modelo de joint-venture com a CIE, companhia do segmento de infraestrutura.

Fabio Schettino, CEO da Hidrovias do Brasil, reforça que essa aquisição é mais uma sinalização da importância do sistema Sul para a companhia. "Essa aquisição nos traz uma flexibilidade operacional muito importante. Todas as embarcações adquiridas são de baixo calado, ou seja, nos permitem complementar nossa capacidade de navegação e atuar em regiões onde atualmente não acessamos", explica o executivo.

A Hidrovias do Brasil opera no Corredor Sul desde 2012 e tem capacidade anual para transportar aproximadamente 3,25 milhões de toneladas de minério de ferro, 1,6 milhão de toneladas de grãos e fertilizantes pela hidrovia Paraguai-Paraná, além de 1,2 milhão de toneladas de celulose pelo rio

Uruguai. Além disso, opera um terminal especializado em cargas sólidas a granel dentro do porto público de Montevidéu, no Uruguai, denominado Terminal de Granéis de Montevidéu (TGM), com capacidade de carga operacional de aproximadamente 2 milhões de toneladas e capacidade estática de 120 mil toneladas.

As operações do Corredor Sul geraram receita operacional de R\$ 484,2 milhões, representando 42% do EBITDA ajustado da companhia em 2020. "Nosso objetivo é aumentar o volume de produtos transportados na região, ampliar a carteira de clientes atual, expandir as rotas de atuação e ser cada vez mais eficientes operacionalmente" afirma Ivanir Mayer, Diretor Geral da Operação Sul.

Sobre a Hidrovias do Brasil

A Hidrovias do Brasil é uma empresa de logística integrada com foco no aproveitamento do transporte hidroviário, em toda a América Latina. No Corredor Logístico Norte (Miritituba-Barcarena, Pará), a empresa oferece uma alternativa logística para o transporte e escoamento de grãos da região Centro-Oeste do Brasil, além da operação de cabotagem para transporte de minérios. Para estas operações, foram investidos R\$ 2,2 bilhões na região, que tem capacidade de movimentar até 6,5 milhões de toneladas de grãos por ano. Já no Corredor Logístico Sul, a empresa opera por meio da Hidrovia Paraguai-Paraná, onde movimenta mais de 17 milhões de toneladas de cargas diversas, como commodities agrícolas, minérios, fertilizantes, celulose, entre outras. A Hidrovias do Brasil foi fundada em 2010 pelo fundo de infraestrutura do Pátria Investimentos, e conta ainda com participações de outros investidores, como AIMCO, Temasek, Blackstone, IFC e BNDESPar.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/04/2021

HIDROVIAS DO BRASIL ENCOMENDA EMPURRADORES ELÉTRICOS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 18 Abril 2021



A Hidrovias do Brasil encomendou uma frota de empuradores elétricos a diesel/bateria ao estaleiro Belov Engenharia, em Salvador (BA). A construção foi iniciada e a primeira embarcação está programada para entrega em 2022.

Projetados por Robert Allan, os navios deverão ser os primeiros rebocadores elétricos a bateria de calado raso do mundo quando começarem a operar.

As novas embarcações são do tipo RApide 2000-E, equipadas com sistema de propulsão elétrica, dois geradores a diesel, dois L-Drives e um grande banco de baterias (instalação inicial de 600 kWh, com capacidade de escala até 1800 kWh).

O rebocador está equipado com duas unidades L-Drive, cada uma com uma potência de entrada de 350 kW. O sistema de propulsão é diesel-elétrico para melhorar a

eficiência ao operar em modos de baixa potência. A embarcação é certificada como embarcação de navegação interior pela DNV.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/04/2021

PORTO DE VITÓRIA TEM O MELHOR TRIMESTRE EM UMA DÉCADA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 18 Abril 2021



Porto de Vitória

Foto: Sérgio Cardoso

O Porto de Vitória deu um enorme salto em movimentação de cargas no primeiro trimestre deste ano. O crescimento no volume de cargas foi de 25,8% no comparativo com o mesmo período de 2020. É o melhor resultado para o trimestre dos últimos 10 anos.

Segundo o coordenador de Planejamento e Desenvolvimento, Leonardo Bianchi, o resultado do primeiro trimestre indica uma tendência de crescimento para o restante do ano. "Os números do 1º trimestre reforçam a tendência de crescimento na movimentação de cargas para 2021, pois identificamos um aumento da atividade em diversas

cadeias de suprimento, e o Porto de Vitória vem demonstrando capacidade em atender esta demanda, mantendo a qualidade do nível de serviço", pontuou.

A operação de cargas foi de 1,78 milhão de toneladas entre janeiro e março, contra 1,42 milhão de toneladas no mesmo trimestre do ano passado. Os principais destaques na movimentação de carga no período foram: soda cáustica (71,8%), malte (51,7%), carga containerizada (20,2%), ferro gusa (18,8%), combustíveis (10,1%), adubo e fertilizante (5,5%).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/04/2021

INEA DESINTERDITA TERMINAIS EM ITAGUAÍ

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 18 Abril 2021



Arquivo/Divulgação Sepetiba Tecon

CSN reiterou que terminais possuem todas as licenças e atuam conforme a legislação. Empresa, que administra Tecar e Sepetiba Tecon, ressaltou que interdição pela prefeitura foi ilegal.

O Instituto Estadual do Ambiente (Inea) determinou a desinterdição dos terminais Sepetiba Tecon e Tecar, no Porto de Itaguaí (RJ). Na última sexta-feira (16), uma operação da secretaria municipal de meio ambiente suspendeu as atividades dos dois terminais administrados pela CSN alegando irregularidades

ambientais identificadas em relatório de fiscalização realizada no final de março.

Em nota, a CSN ressaltou que a interdição havia sido determinada de forma ilegal pela prefeitura local. "A decisão do órgão ambiental, acatada pelo município, comprova o que já havia sido esclarecido pela empresa desde o primeiro momento: seus dois terminais portuários (Tecar e Sepetiba Tecon) possuem todas as licenças ambientais e atuam de acordo com que a legislação determina. A empresa refuta mais uma vez todas as acusações infundadas apresentadas pela prefeitura", manifestou a CSN no comunicado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/04/2021

ESTUDO INDEPENDENTE CONFIRMA QUE O GNL REDUZ AS EMISSÕES DE GASES DO EFEITO ESTUFA EM ATÉ 23%

Da Redação NAVEGAÇÃO 18 Abril 2021



Um estudo independente reconfirmou que reduções de até 23% de gases de efeito estufa (GEE) são alcançáveis com o uso de GNL como combustível marítimo, dependendo da tecnologia marítima empregada.

A comparação tem como base as emissões dos atuais combustíveis marítimos à base de petróleo. O 2º Estudo de Emissão de GEE do Ciclo de Vida sobre o uso de GNL como Combustível Marinho da Sphera revisita sua pesquisa de 2018/2019, usando os dados mais recentes de motores e cadeia de suprimentos disponíveis.

O estudo foi revisado por um painel de especialistas acadêmicos independentes de instituições importantes na França, Alemanha, Japão e Estados Unidos. A análise concluiu que, além dos benefícios consideráveis para a qualidade do ar que oferece, o GNL pode contribuir significativamente para as metas de redução de GEE da Organização Marítima Internacional (IMO).

Este relatório usa os dados primários para avaliar todos os principais tipos de motores marítimos e fontes globais de abastecimento com dados de qualidade fornecidos por fabricantes de equipamentos originais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/04/2021



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