

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 088/2021
Data: 11/06/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
FREDERICO BUSSINGER: CODESA E O QUEBRA-CABEÇA PORTUÁRIO.....	4
TERMINAL DE SANTOS REGISTRA NOVO RECORDE OPERACIONAL EM OPERAÇÃO DE CONTÊINERES	5
COVID-19: APÓS PROTESTO, VACINAÇÃO DE CAMINHONEIROS DO PORTO DE SANTOS SERÁ PAUTA EM BRASÍLIA	5
DESESTATIZAÇÃO DA CODESA TEM SUAS REGRAS DEFINIDAS.....	6
AGENTES DE NAVEGAÇÃO DO PORTO DE SANTOS COMEÇAM A SER VACINADOS NESTA QUINTA-FEIRA	7
LITORAL DE SP ENTRA EM ALERTA PARA TEMPORAL, RAIOS E VENTOS FORTES NAS PRÓXIMAS 72 HORAS	8
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	9
AVISO DE PAUTA.....	9
ANTAQ TERÁ UMA ECONOMIA ANUAL DE CERCA DE R\$ 515 MIL.....	9
PORTAL PORTO GENTE	10
SANTOS 2050 É O CAMINHO PARA O PORTO DO FUTURO	10
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	11
DP WORLD ABRE VAGAS PARA ESTUDANTES UNIVERSITÁRIOS DA BAIXADA SANTISTA	11
CONGESTIONAMENTO NO PORTO DE YANTIAN BLOQUEIA MAIS CONTÊINERES DO QUE O INCIDENTE DO CANAL DE SUEZ	12
PORTO DE LOS ANGELES TORNA-SE O PRIMEIRO HUB DO HEMISFÉRIO OCIDENTAL A MOVIMENTAR 10 MILHÕES DE TEU NO ANO FISCAL	12
PORTO DE SETÚBAL OPERA 3 NAVIOS RO-RO EM SIMULTÂNEO.....	13
COMANDO DO 8º DISTRITO NAVAL REALIZA AÇÃO DE COMBATE AO LIXO NO MAR EM SÃO PAULO E PARANÁ.....	13
PARANAGUÁ E ANTONINA MOVIMENTAM 6 MILHÕES DE TONELADAS E TÊM MELHOR MÊS DA HISTÓRIA	14
PORTO DE NAVEGANTES BATE RECORDE HISTÓRICO DE MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES	15
PORTO DE IMBITUBA FECHA MAIO COM MELHOR RESULTADO OPERACIONAL DE SUA HISTÓRIA	16
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	17
INVESTIMENTO DO GOVERNO FEDERAL EM AVIAÇÃO REGIONAL AUMENTA OFERTA DE VOOS NO AMAZONAS	17
OBRAS ESTRUTURANTES NO ESPÍRITO SANTO SÃO TEMA DE AUDIÊNCIA NO MÍNFRAS	18
DOCUMENTO ELETRÔNICO DE TRANSPORTE RECEBE APOIO DE REPRESENTANTES DO SETOR PRODUTIVO	18
GOVERNO FEDERAL PUBLICA REGRAS PARA DESESTATIZAÇÃO DA CODESA	19
DESESTATIZAÇÃO BUSCA EFICIÊNCIA E REDUÇÃO DE CUSTOS LOGÍSTICOS NO PAÍS, DIZ SECRETÁRIO	19
ISTOÉ - DINHEIRO	20
GOVERNO PREPARA LEILÃO PARA CONTRATAR ENERGIA DE USINAS A BIOMASSA	20
BOLSONARO: VAMOS CRESCER 4% ESTE ANO; SE NÃO TIVESSE PANDEMIA, SERIA 7%, 8%	21
CORREÇÃO-USINAS DE CANA DISCUTEM COM GOVERNO COMO GERAR MAIS ENERGIA DIANTE DE CRISE HÍDRICA	21
MONEYTIMES	23
CHINA ACESSA RESERVAS ESTATAIS PARA FREAR PREÇOS DAS COMMODITIES	23
APOIOS DO BNDES DE 2007 E 2014 PERMITEM FIOCRUZ AVANÇAR NA PRODUÇÃO DO IFA NACIONAL	24
PREÇOS DO PETRÓLEO ATINGEM MÁXIMAS DE 2 ANOS COM EXPECTATIVA DE MAIOR DEMANDA	25
USDA ELEVA PREVISÃO DE SAFRA DE SOJA 20/21 DO BRASIL E REDUZ A DE MILHO	26
MERKEL COMEMORA AVANÇO CONTRA COVID-19, MAS VARIANTE DELTA PREOCUPA.....	26
JORNAL O GLOBO – RJ	27
PROJETO EÓLICO DE R\$ 3 BILHÕES DA ENEL ENTRA EM OPERAÇÃO COMERCIAL NO PIAUÍ.....	27
GOVERNO QUER ACABAR COM O ‘MILAGRE DA APOSENTADORIA’, BRECHA QUE PERMITE AUMENTAR VALOR DO BENEFÍCIO	28
PETROBRAS REDUZ EM 2% PREÇO MÉDIO DA GASOLINA NAS REFINARIAS A PARTIR DE SÁBADO.....	30
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	30
MULTAS DA LGPD COMEÇAM EM MENOS DE DOIS MESES E A MAIORIA DAS EMPRESAS SEGUE ATRASADA. E A SUA, COMO ESTÁ?.....	31
ENTENDA POR QUE AS PREVISÕES PARA A ECONOMIA FICARAM MAIS OTIMISTAS, MESMO COM O AVANÇO DA PANDEMIA.....	31
ARCELORMITTAL QUER REDUZIR EMISSÕES DE CARBONO NO BRASIL EM 10%.....	33
VALOR ECONÔMICO (SP)	33
ABIMAQ ORGANIZA POOL PARA IMPORTAR AÇO	33
IMETAME PROJETA COMPLEXO PORTUÁRIO DE R\$ 1,7 BILHÃO NO ES	34
ALGODÃO TEM RECORDE DE EMBARQUES	36
MEGAFÁBRICA DA BRACELL COMEÇA A OPERAR EM AGOSTO.....	37



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	38
CAMINHONEIROS AUTÔNOMOS DO PORTO DE SANTOS SUSPENDEM PARALISAÇÃO QUE PEDIA POR VACINAS CONTRA A COVID-19	38
1º ENCONTRO PORTO E MAR 2021 ESTÁ COM INSCRIÇÕES ABERTAS	39
PORTAL PORTOS E NAVIOS	40
ATP ALERTA PARA RISCO DE CARGA PAGAR PREÇO MAIOR APÓS DESESTATIZAÇÃO	40
MAIOR ACESSO A RECURSOS DA CONTA VINCULADA PODE AMPLIAR REPAROS NO BRASIL	41
RODRIGO CASADO COMO NOVO CEO E PRESIDENTE DA COMPANHIA LOCALFRIO	44
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	44
MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	44



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

FREDERICO BUSSINGER: CODESA E O QUEBRA-CABEÇA PORTUÁRIO

“Pelos frutos os conhecereis”(Jesus, Sermão do Monte)

Por: **Frederico Bussinger** - 11/06/21 - 11:18

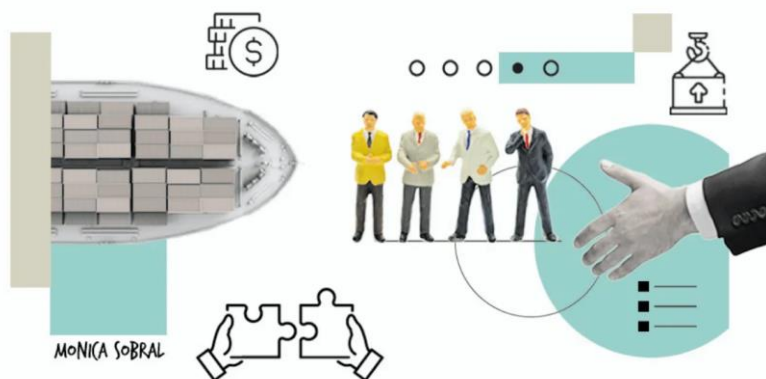


Foto: Ilustração/Mônica Sobral/AT

Com a publicação da Resolução CPPI nº 188/2021, assinada pelos ministros Guedes e Tarcísio, ainda que ad referendum, o processo de desestatização (privatização) dos portos capixabas avançou mais uma casa: foi aprovada “a modelagem e condições de desestatização da Codesa e dos Portos Organizados de Vitória e Barra do Riacho”.

O processo capixaba é importante de per si. Mas, ainda que as falas oficiais sejam na linha de que “não há um modelo nacional; haverá um arranjo diferente para cada desestatização; cada porto é um caso”, ele tem sido visto como uma pista do pretendido para os demais portos.

Um dos hits da quarentena é o bom e velho quebra-cabeças: lojistas o celebram; é o brinquedo oficial da temporada; e terapia contra isolamento e ansiedade. Os portos também montam o seu: um desses de milhares de peças!

É possível que o “mercado” esteja em estágio mais avançado nessa montagem, fruto dos “market soundings”. Mas, ainda que definições venham a público a conta-gotas (como com essa Resolução), uma análise sistemática lança luzes sobre mais aspectos do modelo: do fato de que, entre as alternativas previstas nos sete incisos do art. 4º da Lei nº 9.491/97, tenha sido escolhida a de transferência do controle acionário da Codesa – na venda (art. 1º), tem-se que o processo foca mais a empresa; de que essa transferência é associada à outorga do serviço; e, aparentemente, o modelo resultante não é nem o clássico landlord nem o tal modelo australiano. Atenção: não confundir com a concessão da Companhia Docas de Santos (CDS), pois ela incluía operações portuárias; o que, aparentemente, é vedado ao futuro concessionário (art. 3º; § 3º).

A resolução não trata da função autoridade portuária. Dessa omissão e da vedação para operar, pode-se deduzir que: i) o objeto da outorga é a administração portuária; ii) quem exercerá a função de autoridade, na prática, são as instâncias federais: Minfra e Antaq; hipótese reforçada pela criação de uma não desprezível taxa de fiscalização (art. 9º), com o que a agência passará a ter uma fonte permanente e regular de receita.

O critério de julgamento é o maior valor de outorga (art. 7º). Associado a que o lance mínimo beira meio bilhão de reais (art. 8º), deduz-se que o pressuposto assumido é que administração portuária é um negócio, não uma função. E um bom negócio! A dúvida segue sendo: como o concessionário será ressarcido? Haverá impactos sobre custos logísticos?

A vedação de participação de arrendatários e TUPs no controle da Codesa (art. 10) reforça a esperança de grandes investidores interessados. Haverá? Isso mesmo ante a notícia, divulgada ontem, de projeto de grande complexo portuário privado (R\$ 1,7 bi), em Aracruz, ao lado de um dos “ativos” incluídos na concessão. Em paralelo, são ambos viáveis?

De investimentos, sempre apresentados como o principal motivador para a desestatização das autoridades administradoras, a resolução não trata. Da relação do concessionário com arrendatários, tarifação, trabalho portuário e outras preocupações da comunidade, reveladas na audiência pública e nas contribuições formais, tampouco. Certamente constarão do edital e/ou da minuta de contrato. Mas, se a resolução visa definir “a modelagem e condições de desestatização”, não era de se esperar haver nela ao menos balizamentos para esses aspectos?

Mesmo que a conta-gotas, o quebra-cabeças vai se compondo, ainda que dúvidas pendam por ser dissipadas, inclusive uma preliminar – afinal, se consumado, quais dos problema portuários atualmente existentes esse modelo resolverá?

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/06/2021

TERMINAL DE SANTOS REGISTRA NOVO RECORDE OPERACIONAL EM OPERAÇÃO DE CONTÊINERES

Operação do navio Cap. San Augustin movimentou 5.452 contêineres em 44 horas na escala do cargueiro

Por: Redação - 11/06/21 - 11:17



Foi atingido o índice de 124,36 MPH (movimentos por hora de embarque ou desembarque) - Foto: Matheus Tagé/AT

A operação do navio Cap. San Augustin representou uma marca inédita para o Tecon Santos, que fica na Margem Esquerda (Guarujá) e é operado pela Santos Brasil. No total, 5.452 contêineres foram movimentados em 44 horas na escala do cargueiro, na semana passada. Com isso, foi atingido o índice de 124,36 MPH

(movimentos por hora de embarque ou desembarque).

O recorde anterior do terminal era de 5.093 MPH, de novembro de 2013. Na ocasião, a marca foi obtida com o movimento de contêineres no Cap. San Marco.

Em 2019, a Santos Brasil iniciou a ampliação de 220 metros do cais acostável do Tecon Santos, que passará a ter 1.510 metros. As obras devem ser finalizadas no próximo semestre.

Com isso, o terminal poderá receber simultaneamente até três navios New Panamax, de 366 metros, pois ficará com 1.200 metros de cais. Há ainda a previsão de atracação de mais um navio no TEV (Terminal de Exportação de Veículos), que ficará com 310 metros de cais.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/06/2021

COVID-19: APÓS PROTESTO, VACINAÇÃO DE CAMINHONEIROS DO PORTO DE SANTOS SERÁ PAUTA EM BRASÍLIA

Caso a negociação na capital federal não tenha resultado, uma nova paralisação deve ser realizada na próxima semana

Por: Fernanda Balbino - 11/06/21 - 10:49

A vacinação dos caminhoneiros autônomos do Porto de Santos conta a covid-19 será discutida nesta sexta-feira (11), em Brasília. Nesta quinta (10), os profissionais cruzaram os braços e protestaram nas duas margens do cais santista para serem incluídos no grupo dos profissionais que estão sendo

imunizados. Caso a negociação na capital federal não tenha resultado, uma nova paralisação deve ser realizada na próxima semana.

Os caminhoneiros autônomos se reuniram com dirigentes da Autoridade Portuária de Santos (APS), na sede da administração municipal. Além do diretor-presidente da estatal, Fernando Biral, estavam presentes o diretor de Operações, Marcelo Ribeiro de Souza, e o secretário de Assuntos Portuários e Desenvolvimento da Região Central, Julio Eduardo dos Santos.

No encontro, Biral se comprometeu a pedir a vacinação da categoria na capital federal. “É uma reivindicação justíssima essa. O caminhoneiro aqui de Santos entra na área primária, entra no cais, tem contato com embarcações estrangeiras. Então, nós estamos indo para Brasília para pleitear a inclusão desses caminhoneiros aqui de Santos que são portuários para que eles sejam atendidos também na próxima fase de vacinação”.

De acordo com o integrante da junta governativa do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista (Sindicam), Alessandro Rodrigues, será enviada até terça-feira uma lista com os nomes dos caminhoneiros autônomos da região.

A resposta deverá vir até quinta-feira, segundo o autônomo. “Se não mandar esse retorno pra nós, vai ter paralisação de novo. Porém, sem data para acabar”, afirmou Rodrigues.

Protesto

Pela manhã, os caminhoneiros se reuniram na Avenida Augusto Barata, conhecida como o Retão da Alemoa, em frente à Brasil Terminal Portuário (BTP). De lá, seguiram a pé até a descida do Viaduto Paulo Bonavides. Em seguida, eles fizeram o caminho de volta e voltaram a se reunir em frente à instalação portuária, que sentiu o impacto da diminuição na quantidade de caminhões.

Já na Margem Esquerda (Guarujá), os autônomos se concentraram entre a Avenida Santos Dummont e a Rua Idalino Piñez, conhecida como a Rua do Adubo. O trânsito chegou a ficar lento no local.

Mobilização

A paralisação dos caminhoneiros é mais um movimento de trabalhadores do Porto pela imunização conta a covid-19. Primeiro, os guardas portuários protestaram e conseguiram ser vacinados junto com os demais profissionais que atuam no Sistema Unificado de Segurança Pública.

Depois, trabalhadores avulsos ameaçaram uma paralisação e fizeram diversas manifestações. Eles também conseguiram a imunização em campanha iniciada no último dia 1º.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 11/06/2021

DESESTATIZAÇÃO DA CODESA TEM SUAS REGRAS DEFINIDAS

As regras foram publicadas na Resolução CPPI nº 188, de 7 de junho, pelo Ministério da Economia
Por: Da Redação - 10/06/21 - 11:14

O Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI) aprovou a modelagem e as condições de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e dos portos organizados de Vitória e Barra do Riacho, no Espírito Santo. As regras foram publicadas na Resolução CPPI nº 188, de 7 de junho, pelo Ministério da Economia, na edição de quarta-feira (9), do Diário Oficial da União.

O texto é assinado pelos ministros da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, e da Economia, Paulo Guedes.



Desestatização da Codesa tem suas regras definidas - Foto: Divulgação/Codesa

A expectativa do Governo é que, com o regramento definido, o leilão ocorra no quatro trimestre do ano e proporcione investimentos de R\$ 1 bilhão.

De acordo com a resolução, a transferência do controle acionário da Codesa será feita de forma associada à outorga do serviço público portuário, atualmente prestado por essa

companhia.

O processo de desestatização se dará mediante a alienação da totalidade das ações da União no capital social da Codesa e, ato contínuo, a celebração de contrato de concessão entre a União e a Codesa para a exploração dos dois portos – pontualmente, as funções de administração dos complexos e a exploração indireta das instalações portuárias dos portos organizados de Vitória e Barra do Riacho. A exploração direta é vedada.

A vigência do contrato de concessão será pelo prazo de 35 anos, podendo ser prorrogado por uma única vez, a critério do poder concedente, por até cinco anos.

A resolução ainda define quem poderá disputar o leilão da Codesa. Será vedada a participação individual de pessoas jurídicas arrendatárias de áreas nos portos ou detentoras de contratos de adesão com instalação no complexo portuário. Mas essas empresas poderão participar como membros de consórcios proponente. No entanto elas não poderão controlar mais de 15% do consórcio – ou a soma das participações não poderá ser superior a 40%.

Além disso, a alienação da totalidade das ações que a União possui no capital social da Codesa se dará pelo valor de R\$ 50 mil e a celebração do contrato de concessão será precedida do pagamento do valor ofertado pelo vencedor do leilão a título de outorga. Também está previsto que o licitante pagará uma contribuição inicial mínima de R\$ 479,95 milhões.

A definição das regras para a desestatização da Codesa era aguardada pela comunidade do Porto de Santos, uma vez que, segundo o ministro Tarcísio e sua equipe, essas normas vão servir de base para o regramento da desestatização da Autoridade Portuária de Santos (APS) – atualmente em elaboração e com a conclusão prevista para os próximos meses. A expectativa do Governo é que o leilão da *com informações do Estadão Conteúdo a desestatização da Codesa era aguardada pela comunidade do Porto de Santos, uma vez que, segundo o ministro Tarcísio e sua equipe, essas normas vão servir de base para o regramento da desestatização da Autoridade Portuária de Santos (APS) – atualmente em elaboração e com a conclusão prevista para os próximos meses. A expectativa do Governo é que o leilão da APS ocorra no próximo ano.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 10/06/2021

AGENTES DE NAVEGAÇÃO DO PORTO DE SANTOS COMEÇAM A SER VACINADOS NESTA QUINTA-FEIRA

Profissionais vão receber primeira dose do imunizante na sede da Autoridade Portuária
Por: Fernanda Balbino

A campanha de vacinação contra covid-19 dos trabalhadores do Porto de Santos começará a atender mais uma categoria profissional do setor nesta quinta-feira (10). Um total de 138 agentes de navegação, que têm acesso direto ao cais, tomará sua primeira dose nesta quinta-feira, no posto instalado na sede da Autoridade Portuária de Santos (APS), na Cidade. Além disso, trabalhadores

portuários entre 25 e 29 anos também poderão ser vacinados no Santos Convention Center, assim como os que têm até 59 anos e ainda não tomaram.

Doses da vacina de Oxford/AstraZeneca, remanescentes da vacinação deste público, são utilizadas agora para contemplar os demais trabalhadores.

Hoje, trabalhadores avulsos com registro no Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) ou vinculados a terminais portuários entre 25 e 29 anos devem ir ao Santos Convention Center, na Praça Almirante Gago Coutinho, 29, na Ponta da Praia. Quem não conseguiu se vacinar na semana passada, também pode buscar o imunizante contra a covid-19 neste posto.

Já para os que atuam na APS, o imunizante continua disponível no posto da sede da estatal, na Avenida Conselheiro Rodrigues Alves s/nº, no Macuco, também das 9 às 15h. No mesmo local, serão imunizados os 138 agentes de navegação.

Segundo o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, apenas profissionais com registro de acesso ao cais nos últimos 12 meses serão imunizados nesta etapa de imunização. Pessoas sem registro de acesso ou sem credenciamento no sistema do ISPS Code (o código internacional de segurança para navios e instalações portuárias) não serão imunizadas hoje.

“A postura da Autoridade Portuária em atender parte dos funcionários das nossas associadas já traz maiores tranquilidade e segurança ao segmento, embora ainda exista uma parte que aguarda pela vacina”, disse Roque.

Guarujá

Na cidade que abriga a Margem Esquerda do Porto, a imunização também continua. Os trabalhadores devem ir ao Ginásio de Esportes Guaibê, na Avenida Santos Dumont, 420, no bairro Santo Antônio. O horário é das 8 às 16 horas. Para quem preferir, a Prefeitura disponibilizou o drive thru, das 9 às 15 horas.

De acordo com a Prefeitura de Cubatão, a vacinação também continua nesta semana no posto de vacinação no Parque Anilinas. Ele funciona nos dias úteis, das 9 às 15 horas. O endereço é Avenida Nove de Abril, s/nº, no Centro.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/06/2021

LITORAL DE SP ENTRA EM ALERTA PARA TEMPORAL, RAIOS E VENTOS FORTES NAS PRÓXIMAS 72 HORAS

Segundo a Defesa Civil Estadual, é esperado que chova 60 mm entre esta quinta e sexta-feira (11)

Por: ATribuna.com.br

A Defesa Civil Estadual emitiu um alerta para chuvas fortes nas próximas 72 horas entre quinta (10) e sexta-feira (11) em todo litoral de SP. A previsão é que chova 60 mm.

Segundo o comunicado, uma nova frente fria irá avançar sobre o Estado, havendo condições para chuvas intensas, com momentos de tempestades severas, seguidas por raios e ventos. Ainda de acordo com o alerta, não há previsão de acumulados muito elevados, porém, como um grande volume de água pode cair em um curto espaço de tempo, existe risco de transtornos como deslizamentos, desabamentos, alagamentos, enchentes e ocorrências relacionadas a raios e ventos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/06/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

AVISO DE PAUTA

A ANTAQ lançará, em 16 de junho, o estudo “Sobre-Estadia de Contêineres – A Experiência Internacional”. Acompanhe pelo canal da Agência no Youtube a partir das 15h. Envie suas perguntas pelo WhatsApp: (61) – 2029-6515.

Mais informações:

ccs@antag.gov.br

(61) 2029-6518

Acesse o link para acompanhar a apresentação: <https://youtu.be/PPoOzmf0YQs>

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 11/06/2021

ANTAQ TERÁ UMA ECONOMIA ANUAL DE CERCA DE R\$ 515 MIL

Mudanças das instalações das unidades de Florianópolis e Belém e renegociação do contrato de aluguel em Salvador vão gerar redução de gastos

As unidades regionais de Florianópolis (UREFL), Belém (UREBL) e Salvador (URESV) mudaram de endereço ou renegociaram o contrato de locação, o que vai gerar economia de R\$ 514.990.

A Unidade Regional de Florianópolis – UREFL está atualmente compartilhando as instalações do Ibama, o que reduzirá o custo anual de R\$ 354 mil para R\$ 116 mil: uma redução anual de 67% em despesas como aluguel, IPTU, condomínio e manutenção das instalações anualmente.



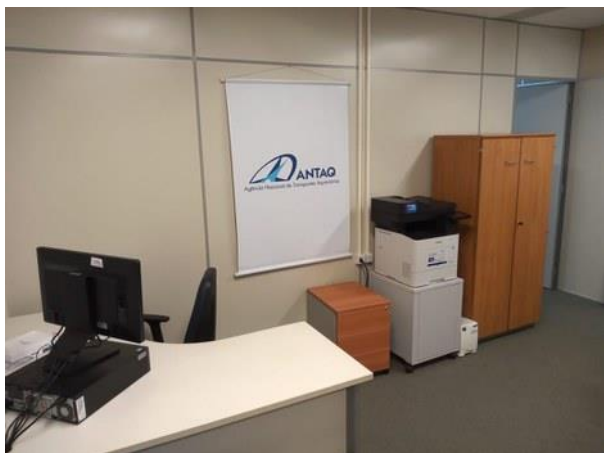
Segundo Maurício Medeiros de Souza, chefe da UREFL, a mudança não trará para o setor nenhuma perda. “Está fisicamente próximo, a 700 metros de onde nós estávamos. É uma região de fácil acesso”, disse Maurício.

A UREBL, com sua mudança para as instalações do Banco Central, por meio de contrato de cessão, conseguiu reduzir o custo anual de pouco mais de R\$ 345 mil para R\$ 130 mil. Isso equivalerá a uma economia da unidade de 62% por ano com gastos de aluguel, impostos, condomínio e manutenção das instalações.

“É uma região de fácil acesso”, afirma Maurício de Souza (D)

Para Ediberto Bremgartner, analista administrativo da UREBL, a mudança da instalação antiga para a nova trouxe ganhos em relação à proximidade a alguns portos. “A localização da nova instalação é mais perto de alguns portos onde há fiscalização. Neste caso, ela tem uma vantagem em relação à outra”, disse ele.

Além delas, a URESV renegociou o contrato de aluguel e reduziu a carga horária do contrato de limpeza, o que enxugou o custo anual, que era de mais de R\$ 147 mil para R\$ 83 mil. Isso equivale a uma redução na ordem de 43% anualmente.



Servidores em teletrabalho: novo endereço da Unidade de Belém é mais perto de alguns portos

Para o superintendente de Administração e Finanças, Joelson Miranda, com essas mudanças, a ANTAQ fica “prestes a fechar um ciclo logístico virtuoso iniciado em 2018 que visou a redução de despesas e otimização de contratos e força de trabalho”. Miranda diz que a Agência está alcançando um nível de otimização do orçamento extraordinário. “Se houvesse um índice orçamento x entregas à sociedade, certamente a Agência figuraria como um dos órgãos mais eficientes da administração pública”, garante.

As unidades regionais de Florianópolis (UREFL), Belém (UREBL) e Salvador (URES) se juntam a outros nove escritórios da ANTAQ que mudaram de endereço ou renegociaram o contrato de locação desde 2018. Três unidades já deram esse passo: em abril, São Luís (URES) e Vitória (UREVT), o que resultou na economia de recursos da Agência de aproximadamente R\$ 160 mil ao ano; e, em dezembro, Porto Alegre (UREPL), gerando economia anual de R\$ 132 mil.

Serviço

Novos endereços da UREFL e UREBL

UREFL – Rua Conselheiro Mafra, 784, 6º Andar, Centro, Florianópolis - SC, 88010-102.

UREBL - Avenida Boulevard Castilhos França, 708, 10ª Andar, Campina, Belém - PA, 66010-020

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 11/06/2021

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

SANTOS 2050 É O CAMINHO PARA O PORTO DO FUTURO

Editorial Portogente

O programa de desestatização, no ritmo e estratégia que segue, não chega

Fazendo uma analogia com uma reação química espontânea, que ocorre pelo desarranjo dos seus átomos, fenômeno chamado de entropia, o programa governamental da desestatização dos portos desencadeou um processo sem volta. Muito positivo, se analisado criteriosamente, com foco na produtividade e oportunidade de desenvolvimento dos portos. Entretanto, precisa ser balanceado e ser uma maneira de evolução.



Cada porto tem suas características e exige controle e segurança jurídica distintos. Ou seja, uma solução sob medida. Como ocorre na comunidade do Porto de Santos que debate o projeto Santos 2050, elaborado pelo engº consultor Carlos Eduardo Magano. Trata-se de uma transição que balanceia as características dos arrendatários, TUPs e libera energia através dos acessos, para expansão nos próximos 30 anos.

Para seu entendimento sob a ótica dos diferentes interesses que envolvem o Porto de Santos, a proposta está sendo amplamente debatida. Quem assistir ao “32º ASPEN, webinar com o tema: “Desestatização dos Portos Organizados: isso é bom ou ruim? Para quem?”, tem uma nítida visão de que a única solução, sem conflito, deve nascer no seio da comunidade. Um projeto que fomente esforços colaborativos, para todos ganharem.

Nos últimos 30 anos, a atividade portuária teve uma evolução exigente de novas visões, para elaborar conceitos operacionais inovadores, papéis sustentáveis e aplicação de novas tecnologias, num ambiente de múltiplos interesses e negócios que demandam grande volume de dinheiro para a sua operação. Daí, a urgência da reforma do Porto de Santos, para garantir o sucesso do programa, hoje ameaçado por incertezas e crescendo da temperatura política.

A agilidade aplicada na implantação da total autonomia de gestão de suas áreas e da privatização da dragagem nos portos do Paraná é paradigma exitoso do programa de reforma portuária. Será uma demonstração efetiva de competência para alinhar e aperfeiçoar portos brasileiros. Deve ser estendida aos sete portos em foco.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 10/06/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

DP WORLD ABRE VAGAS PARA ESTUDANTES UNIVERSITÁRIOS DA BAIXADA SANTISTA

Informação: Santaportal (11 de junho de 2021)



Foto: DP World / Reprodução Santaportal

A DP World Santos abriu inscrições para a 7ª edição de seu programa Estágio de Férias, que neste ano busca ampliar o conceito de Diversidade & Inclusão na empresa com o projeto #SemTabu.

Estão disponíveis 12 vagas de estágio destinadas exclusivamente a universitários que possuem bolsa de 100% e sejam moradores da Baixada Santista, matriculados em cursos de Administração, Economia, Logística, Psicologia, Sistemas de Informação, Tecnologia da Informação, Engenharias e outros, com formação a partir de 2023. As oportunidades também estão abertas a PCD que atendam a estes requisitos.



As vagas são para atuação nas áreas de Financeiro, Faturamento, TI, Pessoas, Novos Negócios, Administrativo, Manutenção, Operações Porto, Operações Celulose e Planejamento, na modalidade híbrida (parte presencial e parte home office) pelo período de um mês, durante o tradicional recesso do ano letivo.

O início do estágio será na primeira semana de julho e, ao final do período, os estagiários deverão apresentar um projeto a partir dos aprendizados adquiridos.

“O programa Estágio de Férias é uma porta de entrada para trabalhar no Porto de Santos, pois apresenta saldo positivo de efetivações”, explica Karina Abreu. Em seis anos, 115 estagiários que iniciaram a vida profissional por meio do programa foram contratados e atualmente ocupam 39 posições no terminal.

O programa Estágio de Férias #SemTabu faz parte do projeto #SemTabu, do Comitê de Diversidade da empresa, que busca construir um ambiente de trabalho ainda mais inclusivo e diverso. O nome do projeto faz referência a questões que devem ser cada vez mais abordadas pelos integrantes do terminal, em linha com as iniciativas globais de Inclusão & Diversidade da DP World.

Para participar do processo seletivo, os interessados devem se inscrever no site Vagas.com, por meio do link, entre 9 e 18 de junho, e efetuar as etapas previstas. A comunicação aos contemplados será feita em 24 de junho.

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

Data: 11/06/2021

CONGESTIONAMENTO NO PORTO DE YANTIAN BLOQUEIA MAIS CONTÊINERES DO QUE O INCIDENTE DO CANAL DE SUEZ

Informação: ABTTC (11 de junho de 2021)

O congestionamento no Porto de Yantian, na China, causado pelo surto de Covid-19, já bloqueou um número maior de contêineres do que a quantidade de contentores que não puderam se mover devido ao bloqueio do Canal de Suez causado pelo navio Ever Given, de acordo com o analista de navegação, Lars Jensen.

Durante os 14 dias de congestionamento do porto de Yantian, o porto não conseguiu lidar com aproximadamente 357.000 TEU, enquanto o bloqueio do Canal de Suez impactou um fluxo diário de 55.000 TEU por seis dias, o que se traduz em um total de 330.000 TEU. Além disso, o impacto da situação do Porto de Yantian ainda está em andamento, embora haja também efeitos significativos nos portos de Nansha e Shekou.

“Colocar alguns números aproximados no impacto de Yantian ajuda a colocar em perspectiva que os remetentes não devem subestimar a magnitude dos próximos efeitos em cascata”, apontou Jensen em seu post no LinkedIn.

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

Data: 11/06/2021

PORTO DE LOS ANGELES TORNA-SE O PRIMEIRO HUB DO HEMISFÉRIO OCIDENTAL A MOVIMENTAR 10 MILHÕES DE TEU NO ANO FISCAL

Informação: Port Technology (11 de junho de 2021)

O Porto de Los Angeles se tornou o primeiro porto do Hemisfério Ocidental a movimentar 10 milhões de TEU em um período de 12 meses, o último marco de volume que já passou desde o aumento no tráfego de contêineres desde meados de 2020.

O Porto afirmou que movimentou os seus 10 milhões de TEU durante a escala do CMA CGM Amerigo Vespucci, um navio da CMA CGM, o seu maior cliente.

Além disso, ela disse que espera lidar com 10,8 milhões de TEU no ano fiscal de 2020-2021, que terminará em 30 de junho, atribuindo os números à compra do consumidor induzida pela pandemia e ao reabastecimento substancial das prateleiras dos varejistas e armazéns de comércio eletrônico.

O Diretor Executivo do Porto, Gene Seroka, descreveu a conquista como resultado do “trabalho incrivelmente árduo e perseverança de muitos” e disse que o Porto continuará seu “foco sustentado na digitalização da cadeia de suprimentos, investimentos em infraestrutura e fortes relações comerciais”.

Ed Aldridge, presidente da CMA CGM e APL North America, declarou: “Como o maior transportador marítimo do Porto de Los Angeles, o Grupo CMA CGM envia milhares de contêineres de e para a Califórnia todos os dias.

“Mas o histórico TEU de hoje – número 10 milhões para o Porto – transporta mais do que apenas carga, mas esperança. Isso mostra que, à medida que a pandemia diminui nos Estados Unidos, a economia americana está rugindo de volta à vida.

“A CMA CGM está empenhada em fornecer o essencial para manter o país em movimento, bem como em propor soluções logísticas ágeis aos seus clientes, e esperamos continuar a trabalhar com o Porto de Los Angeles para entregar as mercadorias que os americanos precisam para voltar ao normal.”

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

Data: 11/06/2021

PORTO DE SETÚBAL OPERA 3 NAVIOS RO-RO EM SIMULTÂNEO

Informação: Portos de Portugal (11 de junho de 2021)

O Terminal Roll-on Roll-off do Porto de Setúbal operou no dia 4 de junho três navios ro-ro em simultâneo (“Patará”, “Neptune Odisey” e “Comet Ace”), no total foram descarregadas cerca de 440 viaturas ligeiras novas e carregadas 1400 viaturas produzidas na fábrica AutoEuropa, em Palmela.

Esta operação é um importante sinal da recuperação da carga ro-ro no Porto de Setúbal, e da economia nacional, sendo de destacar o peso maioritário da exportação de viaturas fabricadas em Portugal e também a descarga de veículos novos.

Uma operação que vem comprovar o potencial e a competitividade do porto neste segmento de mercado, para a exportação e importação de veículos.

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

Data: 11/06/2021

COMANDO DO 8º DISTRITO NAVAL REALIZA AÇÃO DE COMBATE AO LIXO NO MAR EM SÃO PAULO E PARANÁ

Informação: Marinha do Brasil (10 de junho de 2021)

O Comando do 8º Distrito Naval (Com8ºDN) coordenou, junto às Capitâncias e Delegacias subordinadas, ação de conscientização da sociedade sobre a importância da prevenção da poluição no ambiente marinho, rios e lagos nos estados de São Paulo e Paraná no dia 5 de junho. A ação mobilizou militares e membros de instituições e parcerias, sendo contemplados nove municípios.

A atuação da Marinha teve como objetivo alertar os navegantes sobre o papel de cada um na prevenção da poluição hídrica, bem como fomentar a percepção da comunidade náutica e da sociedade em geral para a preservação dos mares, rios e lagos. Mais de 300 pessoas foram conscientizadas sobre o problema do descarte irregular do lixo no mar, da importância do recolhimento do mesmo quando avistado e de sua correta destinação em terra.

Em proveito da presença da Marinha na água, foram coletados 39 quilos de lixo e resíduos sólidos, contribuindo para a segurança da navegação e prevenção da poluição hídrica.



Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 10/06/2021

PARANAGUÁ E ANTONINA MOVIMENTAM 6 MILHÕES DE TONELADAS E TÊM MELHOR MÊS DA HISTÓRIA

Informação: Agência Porto (10 de junho de 2021)

Os portos de Paranaguá e Antonina alcançaram um novo recorde de movimentação de cargas em um único mês: 6.081.904 toneladas transportadas em maio. O volume é histórico e, pela primeira vez, os terminais paranaenses superaram o patamar de seis milhões de toneladas movimentadas nesse período. A marca é 5% maior que o recorde mensal anterior, de maio de 2020, quando foram pouco mais de 5,7 milhões de toneladas.

Nos primeiros cinco meses deste ano, os portos paranaenses acumularam 24.343.390 toneladas movimentadas: alta de 2% na comparação com o mesmo período do ano anterior. Em 2021, as exportações somaram 14.752.349 toneladas e as importações, 9.591.041 toneladas.

Nesses cinco meses, o destaque foi no segmento de Carga Geral, que inclui os produtos que chegam ou saem acomodados em contêiner; os embarcados como Break Bulk, em que grandes quantidades de carga são acomodadas diretamente nos porões dos navios, como celulose e açúcar em sacas, por exemplo; e os "Roll-On/Roll-Off", que entram nos navios sobre rodas, como carros, ônibus e maquinários.

Quase 20% de toda a carga movimentada no mês foi caracterizada como Geral: 1.203.598 toneladas neste segmento. Com isso, entre janeiro e maio de 2021, os portos paranaenses somaram 5.498.338 toneladas destes produtos, aumento de 14% na comparação com o mesmo período de 2020 (4.825.494).

Para o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, o momento econômico mundial e a pandemia do coronavírus influenciaram no crescimento. "A celulose foi um dos produtos que se tornou essencial, pois é usada em produtos de higiene, limpeza e equipamentos de proteção individual, como máscaras e aventais descartáveis", disse.

Em maio, foram 44,8 mil toneladas exportadas via Paranaguá. Neste ano já são 278.216 toneladas. Além de sair do Brasil no formato Break Bulk, o produto também foi exportado em contêineres. Foram 136.578 toneladas de celulose embarcadas dessa forma, desde janeiro.

CONTÊINER – Ao todo, as cargas movimentadas em contêineres, no último mês de maio, somaram 1.056.047 toneladas: 550.180 de exportação e 505.867, importação. No ano, são 4.736.686 toneladas de cargas containerizadas.

Na exportação, o produto exportado em maior volume foi o frango congelado: 776.789 toneladas nos primeiros cinco meses de 2021, equivalente a 37% das exportações no segmento.

"O Terminal de Contêineres de Paranaguá tem hoje a maior estrutura para contêineres da América Latina, com capacidade para 2,5 milhões de unidades, além da maior estrutura para carga refrigerada do Brasil", ressaltou Garcia.

Outro destaque neste tipo de embarque foi a exportação de madeira (389.505 toneladas); importação de fertilizantes (175.646 toneladas); plásticos (161.841); e produtos químicos orgânicos (95.130).

OUTROS PRODUTOS – Ainda como Carga Geral, o destaque vai para o açúcar em saca exportado (342.242 toneladas) e os trilhos de trem importados, que chegaram a 5.175 toneladas no ano.

Os veículos também estão no segmento. Em maio, foram 6.994 unidades exportadas e 2.177 importadas. A movimentação, que inclui automóveis, máquinas agrícolas e ônibus, voltou a subir em



2021. No comparativo com os primeiros cinco meses do ano anterior, a alta já chega a 39%. Foram 26.438 unidades movimentadas em 2020 e 36.675 neste ano.

GRANEL LÍQUIDO – A exportação de óleos vegetais cresceu 17% entre janeiro e maio. Foram 157.050 toneladas somente no último mês, quase 40% do total acumulado no ano (508.087 toneladas).

A importação, sem registro em maio de 2020, aconteceu em 2021: 19.515 toneladas. Os produtos, que ficaram escassos ao mercado interno, tiveram de ser comprados no Exterior. Nos cinco primeiros meses do ano, foram 136.454 toneladas importadas, ante 23.250 no mesmo período de 2020, alta de 487%.

GRANEL SÓLIDO – A movimentação de soja, farelo, milho, trigo e açúcar em grãos teve leve queda no comparativo entre os cinco meses de 2021 e 2020, com baixa de 3%. O tempo chuvoso e o atraso no campo prejudicaram os embarques nos primeiros meses do ano, mas o segmento segue responsável por mais de 63% das movimentações nos portos paranaenses.

Entre janeiro e maio de 2021, foram movimentadas 15.432.234 toneladas de granéis sólidos. Nos mesmos meses do ano passado, foram 15.879.220 toneladas.

Em maio deste ano, as exportações de granéis somaram 3.053.911 de toneladas, o equivalente a mais de 77% de toda a exportação dos Portos de Paranaguá e Antonina. No mês, destaque para a exportação de soja (1.983.809 toneladas), farelo (563.769) e açúcar (551.313).

FERTILIZANTE – Na importação, os adubos representaram quase 44% de tudo que chegou no acumulado do ano. Foram 4.193.214 toneladas dos produtos no período, sendo 927.616 movimentadas apenas no mês de maio.

ANTONINA – O Porto de Antonina registrou alta de 30% na movimentação. Foram 265.749 toneladas entre janeiro e maio de 2021, ante 120.852 no mesmo período de 2020. O açúcar, que não foi movimentado nos cinco primeiros meses do ano passado, foi exportado em 2021: 89.206 toneladas. Os fertilizantes tiveram alta de 46% no período, somando 176.546 toneladas.

MODAIS – Os portos de Paranaguá e Antonina registraram 1.012 atracções de navios, alta de 4% na comparação com os cinco primeiros meses de 2020, com 970 manobras.

Mais de 77% do total de cargas chegaram ou saíram via rodovia. Só em maio, 4.698.159 toneladas foram transportadas por caminhões. O modal, entretanto, teve queda de 3% na participação, se comparado ao mesmo mês de 2020, quando respondeu por cerca de 81% do total.

O percentual foi absorvido pelo modal ferroviário, que cresceu nesta exata proporção, passando de 17,80% (1.017.637 toneladas) em maio do ano passado para 20,77% (1.262.209 toneladas) no último mês.

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

Data: 10/06/2021

PORTO DE NAVEGANTES BATE RECORDE HISTÓRICO DE MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES

Informação: NSC Total (10 de junho de 2021)

A Portonave bateu recorde de movimentação, com 108.460 TEUs (medida que equivale a contêineres de 20 pés) no mês de maio. O número superou a marca histórica de 104 mil TEUs, movimentados em março de 2021.

O ano tem sido especialmente bom para o setor portuário. Apesar da crise econômica, as importações e exportações estão em alta, e isso reflete na movimentação dos navios. Em



Navegantes, o terminal registrou aumento de 45% na movimentação de contêineres, em comparação com o mesmo período do ano passado. O acumulado do ano já soma 472.786 TEUs.

A demanda de cargas reflete no entra e sai de caminhões do porto. Em maio, a Portonave registrou picos de 2,3 mil caminhões em um único dia. A quantidade de contêineres aponta para a urgência na melhora da infraestrutura terrestre, que responde pelo escoamento das cargas. Os portos do Complexo Portuário do Itajaí-Açu ficam na confluência entre a BR-101 e a BR-470.

A Portonave ultrapassou na largada deste ano o Porto de Paranaguá, e alcançou a segunda maior movimentação de contêineres do país, atrás apenas do Porto de Santos.

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

Data: 10/06/2021

PORTO DE IMBITUBA FECHA MAIO COM MELHOR RESULTADO OPERACIONAL DE SUA HISTÓRIA

Informação: Agência Porto (10 de junho de 2021)

A SCPAR Porto de Imbituba divulgou nesta quarta-feira (9) os dados de desempenho operacional de maio no Porto de Imbituba. Com 681,9 mil toneladas movimentadas ao longo do mês, o complexo alcançou um novo recorde histórico de operação mensal. O volume teve alta de 56,7% em relação ao registrado em maio de 2020. A maior marca do Porto de Imbituba até então era dezembro do ano passado, com 662,5 toneladas.

“A movimentação recorde do Porto de Imbituba confirma os números positivos da economia catarinense, que se recupera mesmo com os desafios colocados pela pandemia. Logo superaremos esta crise sanitária, com o avanço da vacinação, e poderemos comemorar a plena retomada do crescimento”, destaca o governador Carlos Moisés.

O bom desempenho de maio no Porto de Imbituba acompanhou a alta na movimentação de coque (+818,9%), soja (+72,2%), celulose (+54,2%), contêiner (+52,9%), hulha betuminosa (+41,9%) e ureia (+36,9%), em comparação ao volume em toneladas realizado no mesmo mês do ano passado. As principais cargas foram o coque (222,2 mil t), a soja (167,6 mil t) e os contêineres (93,7 mil t), que juntos representaram mais de 70% das operações no Porto. Também foram recebidos desembarques de trigo e barrilha, além de um embarque de farelo de soja.

“O aquecimento do mercado e a capacidade de atendimento do Porto foram preponderantes nesse resultado conquistado pela Comunidade Portuária de Imbituba, que visa um crescimento sustentável, capaz de atender a cadeia de suprimentos, firmar e diversificar o portfólio de cargas e gerar emprego e renda para a sociedade”, avalia Fábio Riera, diretor-presidente da Autoridade Portuária. No acumulado dos cinco primeiros meses do ano, houve crescimento de 22,8% na movimentação do Porto, em comparação com igual período de 2020.

Ao todo, Imbituba atendeu 24 navios em maio. O período ficou marcado, ainda, pelo retorno da operação de materiais siderúrgicos, possível graças à disponibilidade de atracação no Porto, com baixo tempo de espera na área de fundeio. O navio HG SINGAPORE trouxe da China aproximadamente 33 mil toneladas de bobinas e barras de aço e desatracou no dia 4 de junho, entrando para as estatísticas de movimentação deste mês.

Em maio, também completou um ano do início das operações de celulose no Porto de Imbituba. Desde 2020, quando passou a integrar o portfólio, o Porto tem adquirido experiência e aprimorado sua produtividade na operação do produto, somando mais de 210 mil toneladas movimentadas. A celulose é considerada uma carga limpa e é matéria prima para diversos tipos de papel, assim como para fraldas descartáveis, tecidos e outros produtos do cotidiano.

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

Data: 10/06/2021

INVESTIMENTO DO GOVERNO FEDERAL EM AVIAÇÃO REGIONAL AUMENTA OFERTA DE VOOS NO AMAZONAS

Somente no estado do Norte do país, foram R\$ 200 milhões desde 2019. No total, setor recebeu mais de R\$ 1,4 bilhão



*Ministro discursa em evento da Azul Linhas Aéreas
Crédito: Kleber Lima/MInfra*

A expansão da malha área no estado do Amazonas, anunciada pela Azul Linhas Aéreas nesta quinta-feira (10), vai ao encontro com a política de investimentos em aeroportos regionais conduzida pelo Governo Federal, através da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) e da Infraero. Ainda mais em uma região de grandes dimensões como a região amazônica, recortada por rios, com difíceis acessos e muito dependente da navegação.

No total, a companhia terá 15 destinos no Amazonas. Além dos quatro municípios que já recebem voos regularmente, serão atendidos outros oito destinos no estado: Eirunepé, Barcelos, Apuí, Itacoatiara, Humaitá, Borba, Novo Aripuanã e São Gabriel da Cachoeira – o primeiro a entrar em operação, a partir de agosto. Ainda haverá a reativação de outros três: Coari, Lábrea e Maués. O anúncio contou com a presença do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

“Essa é uma iniciativa que casa com a dinâmica da nossa economia, cada vez mais voltada para o norte do Brasil”, avalia o ministro Tarcísio Gomes de Freitas. “A gente está falando de levar a aviação para o interior, de democratizar o serviço de aviação, de conectar as pessoas que lá naquela região dependem muito do serviço de transporte aéreo. Essas pessoas vão se conectar ao Brasil e ao mundo e o mundo vai se conectar com a Amazônia”, afirmou o ministro Tarcísio na manhã desta quinta-feira (10).



Aeroporto de Manaus fez parte do Bloco Norte na sexta rodada de concessões, em abril - Crédito: Ricardo Botelho/MInfra

INVESTIMENTOS - Desde 2019, o Governo Federal já investiu mais de R\$ 1,4 bilhão no incremento da aviação regional por todo o Brasil, seja através de projetos, compra de equipamentos de navegação aérea ou revitalização dos aeroportos, nas cinco regiões do país. Só no Amazonas, foram cerca de R\$ 200 milhões de investimentos.

“Muitos dos aeroportos foram construídos nas décadas de 50, 60 e 70, e aos poucos, foram sendo deixados de lado, sem uma manutenção e operação corretas. Justamente por isso, estamos fazendo esse trabalho de revitalização e colocando esses aeroportos em condições de infraestrutura para atender a operação comercial, adequando ao porte das aeronaves demandadas”, explicou o secretário nacional de Aviação Civil, Ronei Glanzmann.

Os investimentos, no entanto, não acontecem somente através de recursos federais. Alguns aeroportos regionais também receberão aporte da iniciativa privada por fazerem parte dos blocos leiloados pelo Ministério da Infraestrutura. Foi o que ocorreu na sexta rodada, com o Bloco Norte,



formado por Manaus (AM), Tabatinga (AM), Tefé (AM), Porto Velho (RO), Rio Branco (AC), Cruzeiro do Sul (AC) e Boa Vista (RR). O mesmo será visto nos leilões da sétima rodada, em 2022.

PPP - Além disso, o Governo Federal trabalha para a desestatização de aeroportos regionais através de parcerias público-privada (PPP). Um projeto-piloto está em fase inicial justamente voltado para o Amazonas, propondo a concessão de oito aeroportos: Parintins, Carauari, Coari, Eirunepé, São Gabriel da Cachoeira, Barcelos, Lábrea e Maués, com investimentos previstos de R\$ 380 milhões.

“É uma região onde o transporte aéreo é necessário, mas onde os municípios são pequenos em termos de receitas e acabam não tendo tantos recursos para poder operar os próprios aeroportos”, disse o diretor de investimentos da SAC, Eduardo Bernardi. “Em uma situação de emergência, as pessoas precisam viajar até dois dias de barco para ter acesso a um hospital. De avião, isso levaria uma hora ou até menos.”

Assessoria Especial de Comunicação
Ministério da Infraestrutura
Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 10/06/2021

OBRAS ESTRUTURANTES NO ESPÍRITO SANTO SÃO TEMA DE AUDIÊNCIA NO MINFRA

Governador Renato Casagrande e a senadora Rose de Freitas acertaram destinação de recursos em reunião com o ministro Tarcísio de Freitas

Em audiência com o governador do Espírito Santo, Renato Casagrande, e a senadora Rose de Freitas (MDB-ES), o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, tratou de investimentos em obras estratégicas no estado, como o aeroporto regional de Linhares, as rodovias BR-259 e BR-447, a ferrovia EF-118 e a construção da Terceira Ponte de Colatina.

Eles também falaram da importância das obras do contorno do Mestre Álvaro e de investimentos para os aeroportos de Cachoeiro de Itapemirim, São Mateus, Colatina e Guarapari. Para as obras do contorno, a senadora assumiu o compromisso de destinar recursos diretos do Orçamento, sem depender de emendas de bancada. Uma nova reunião será marcada para tratar dos detalhes técnicos da destinação dos recursos e a realização dos estudos técnicos de viabilidade.

Assessoria Especial de Comunicação
Ministério da Infraestrutura
Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 10/06/2021

DOCUMENTO ELETRÔNICO DE TRANSPORTE RECEBE APOIO DE REPRESENTANTES DO SETOR PRODUTIVO

Ferramenta foi apresentada, nesta quarta-feira, à câmara temática que discute infraestrutura e logística do setor pela Secretaria Executiva do MInfra

Instituído pela Medida Provisória 1.051/2021, o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e) recebeu nesta quarta-feira (9) uma nota de apoio da Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Agronegócio (CTLog), do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa). A Câmara tem como função identificar problemas na cadeia produtiva e encaminhar propostas de soluções ao Governo Federal.

A decisão da CTLog de formalizar apoio ao DT-e ocorreu após o detalhamento do projeto pelo secretário-executivo do MInfra, Marcelo Sampaio, e pela diretora de Programa da Secretaria Executiva da pasta, Mariana Pescatori. Na avaliação de Sampaio, ao simplificar, reduzir a burocracia



e unificar documentos obrigatórios ao transporte de cargas no país, em todos os modais, a plataforma tecnológica será o maior legado do atual governo ao setor

“O DT-e tem o potencial de reduzir significativamente o preço do frete no país, de aproximar embarcadores e caminhoneiros, de diminuir o percentual que hoje fica com intermediários. Quem paga o frete pagará menos; quem recebe por ele receberá mais. Com isso, aumentaremos a eficiência e a competitividade do setor, com mais transparência”, afirmou o secretário-executivo.

PRÓXIMOS PASSOS – Em tramitação na Câmara dos Deputados, a MP 1.051/2021 é relatada pelo deputado Jerônimo Goergen (PP-RS), que já discute o tema com o MInfra e com todo o setor produtivo. “A diretriz do ministro Tarcísio Gomes de Freitas é implementar o DT-e com a maior brevidade possível. Por isso o presidente Bolsonaro entendeu por bem encaminhar uma MP, e precisamos de apoio também para aprová-la. Isso dará o suporte e a musculatura necessários a essa agenda”, acrescentou Sampaio.

Segundo Mariana Pescatori, a implantação do DT-e começa em julho, em algumas rotas e apenas com cargas de grãos vegetais. “O DT-e não será implantado do dia para a noite. Por isso nos reunimos, participamos de fóruns com os diversos segmentos e órgãos envolvidos, encaminhamos tira dúvidas para caminhoneiros e pessoas jurídicas”, destacou a diretora.

Assessoria Especial de Comunicação

Ministério da Infraestrutura

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 10/06/2021

GOVERNO FEDERAL PUBLICA REGRAS PARA DESESTATIZAÇÃO DA CODESA

Contrato terá vigência de 35 anos, prorrogáveis, uma única vez, por mais cinco. Companhia é responsável pela administração dos portos de Vitória e Barra do Riacho

A edição desta quarta-feira (9) do Diário Oficial da União (DOU) traz a Resolução CPPI nº 188, de 7 de junho de 2021, que aprova a modelagem e as condições de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). Com a publicação da resolução, a expectativa é que o leilão ocorra no quarto trimestre deste ano e gere investimentos de R\$ 1 bilhão.

Assinada pelos ministros da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, e da Economia, Paulo Guedes, a resolução prevê que a desestatização se dará “mediante a alienação da totalidade das ações detidas pela União no capital social da Codesa”, que é responsável pela administração Portos Organizados de Vitória e Barra do Riacho no Espírito Santo.

O contrato de concessão terá vigência de 35 anos, prorrogável por mais cinco anos, a critério do Poder Concedente e por uma única vez. Seu objeto abrange a administração do porto e a exploração indireta das instalações dos Portos Organizados de Vitória e Barra do Riacho. A resolução veda a exploração direta das estruturas.

Antes da celebração do contrato de concessão, a empresa escolhida terá que pagar o valor ofertado no leilão de concessão a ser promovido pelo Governo Federal e no qual sagrou-se vencedora. Vence quem oferecer o maior valor de outorga.

Assessoria Especial de Comunicação

Ministério da Infraestrutura

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 10/06/2021

DESESTATIZAÇÃO BUSCA EFICIÊNCIA E REDUÇÃO DE CUSTOS LOGÍSTICOS NO PAÍS, DIZ SECRETÁRIO

Diogo Piloni explicou o modelo de concessão de terminais que está sendo formulado para garantir qualidade e atrair investimentos ao setor

Nas palavras do secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura (MInfra), Diogo Piloni, o processo de desestatização de portos públicos brasileiros busca construir um modelo de gestão mais adequado a esses empreendimentos, com serviço mais eficiente e custos mais baixos.

A declaração ocorreu durante participação do secretário na 32ª edição da Assembleia Permanente pela Eficiência Nacional (Aspen), promovida pelo Instituto Besc na tarde desta terça-feira (8). “Certamente é bom. Pois temos que lembrar do lema do setor de que a carga não espera. Por isso o Porto precisa atender às demandas das cadeias logísticas com rapidez o que hoje não é alcançado com o modelo estatal”, disse, ao participar de um debate sobre Desestatização de portos organizados: isso é bom ou ruim? Pra quem?.

Segundo ele, o conhecido modelo Landlord não foi implantado em sua totalidade no Brasil, resultando no engessamento da administração e da eficiência dos portos públicos, e, por isso, precisa ser reformulado. “Todas as restrições no modelo que temos são inviáveis ao dinamismo no setor. O que buscamos é agilidade e eficiência de gestão”, resumiu.

Conforme explicou, o programa de concessões no setor tem levado em conta a peculiaridade de cada porto, mas sem abrir mão do pilar defendido pelo MInfra: garantir o interesse público e os investimentos necessários, com segurança jurídica e respeito aos contratos firmados. “Não é um modelo padrão para todos, e sim modelos que gerem sinergias para o atendimento da carga, com capacidades portuárias mais adequadas e redução de custos para a logística do país”, reforçou.

Assessoria Especial de Comunicação
Ministério da Infraestrutura
Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 08/06/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

GOVERNO PREPARA LEILÃO PARA CONTRATAR ENERGIA DE USINAS A BIOMASSA

(Por Luciano Costa)



Usina de cana-de-açúcar em Valparaíso (SP)

SÃO PAULO (Reuters) – O Ministério de Minas e Energia deve realizar em breve uma licitação para fechar a compra da produção de usinas de geração de eletricidade movidas à biomassa, o que ocorre diante de uma crise hídrica que tem pressionado o nível dos reservatórios das hidrelétricas do Brasil.

A informação foi confirmada pela pasta nesta sexta-feira, após a Reuters ter publicado na véspera que usinas de cana-de-açúcar vinham conversando com membros do governo sobre medidas que poderiam permitir uma maior geração de energia em suas instalações, com vistas a apoiar o sistema elétrico.

“A previsão é de que a portaria de consulta pública das diretrizes do leilão de contratação de biomassa seja publicada até o final deste mês”, disse o ministério em nota.

Levantamento da União da Indústria de Cana-de-Açúcar (Unica) e da Associação da Indústria de Cogeração de Energia (Cogen) apontou que centrais movidas a biomassa principalmente de bagaço de cana poderiam gerar 1.249 gigawatts-hora (GWh) adicionais em energia entre julho e dezembro de 2021 e mais que o dobro disso em 2022 com medidas de incentivo do governo, como um leilão emergencial para compra da produção extra.

Fonte: IstoÉ- Dinheiro

Data: 11/06/2021

BOLSONARO: VAMOS CRESCER 4% ESTE ANO; SE NÃO TIVESSE PANDEMIA, SERIA 7%, 8%

O presidente Jair Bolsonaro (sem partido) disse que a economia brasileira cresceria 7% ou 8%, em vez dos 4% previstos para 2021, se não houvesse pandemia. Ele criticou medidas de isolamento adotadas por governadores e se eximiu de responsabilidades pelos impactos da crise sanitária no emprego e na renda. “Os informais foram duramente abatidos. E logo por esses políticos, que dizem tanto que estão preocupados com os mais pobres. O governo federal não fechou nenhum botequim”, disse o mandatário durante cerimônia do Ministério do Turismo, realizada no Palácio do Planalto nesta quinta-feira, 10.

O presidente elogiou a atuação do ministro da Economia, Paulo Guedes, que participou do evento. “Gostaria de saber do Paulo Guedes o que ele fez para a economia, apesar do ‘feche tudo’”, disse. “Destruíram empregos, levaram à miséria e à depressão milhões de pessoas”. Em seguida, Bolsonaro exaltou o Pronampe, programa que oferece linha de crédito a micro e pequenas empresas, instituído em maio do ano passado, dentro das ações do governo federal para manutenção de postos de trabalho durante a pandemia.

Fonte: IstoÉ- Dinheiro

Data: 10/06/2021

CORREÇÃO-USINAS DE CANA DISCUTEM COM GOVERNO COMO GERAR MAIS ENERGIA DIANTE DE CRISE HÍDRICA

(Corrige o cargo do executivo da Cogen para “presidente”, não “vice-presidente”)

Por Luciano Costa



Usina de açúcar em Sertãozinho, no interior de São Paulo

SÃO PAULO (Reuters) – Usinas de cana-de-açúcar do Brasil têm conversado com o governo sobre eventuais medidas que poderiam apoiar um aumento na geração de energia em suas instalações, com uma oferta de eletricidade de biomassa por menos da metade do custo de muitas térmicas acionadas emergencialmente hoje em dia.

Segundo representantes do setor, o movimento permitiria uma importante ajuda ao país, equivalente à geração de uma hidrelétrica de médio porte em 2021,

em momento em que o país enfrenta uma seca histórica que afeta os reservatórios das usinas hídricas. Mas há algumas questões que precisam ser resolvidas.

O gerente de bioeletricidade da União da Indústria de Cana-de-Açúcar (Unica), Zilmar de Souza, disse que recebeu do Ministério de Minas e Energia pedido de estudos sobre como o setor poderia contribuir com o sistema diante de preocupações geradas pela redução no nível dos reservatórios das hidrelétricas, principal fonte de energia do Brasil.

A entidade fez então um levantamento em parceria com a Associação da Indústria de Cogeração de Energia (Cogen), segundo o qual centrais de geração movidas a biomassa principalmente de bagaço de cana poderiam gerar cerca de 1.249 gigawatts-hora (GWh) adicionais em energia entre julho e dezembro de 2021.

O volume poderia ser mais que o dobro em 2022, com cerca de 3.522 GWh, uma vez que os empresários do ramo contariam com mais tempo para se preparar para a geração extra na próxima safra.

“Essa geração é algo estrutural, que conseguimos ter desde que tenha planejamento. Podemos fazer a gestão da biomassa, trazendo mais bagaço e palha, comprando bagaço e palha de outras usinas, cavaco de madeira, casca de arroz”, disse Souza.

O presidente da Cogen, Newton Duarte, disse à Reuters que o montante de energia a mais que poderia ser exportado por usinas de açúcar para a rede representaria em 2021 algo como a produção de uma hidrelétrica de médio porte, com cerca de 400 megawatts em capacidade, e praticamente o dobro disso em 2022.

Essa produção poderia vir de usinas de 21 diferentes empresas, mas dependeria de alguma medida do governo para permitir a compra da energia para o sistema, acrescentou ele.

SINALIZAÇÃO

Empresários do setor de açúcar e etanol têm afirmado há anos que poderiam aumentar a produção de energia para a rede caso tivessem incentivos financeiros para isso, uma vez que precisariam comprar mais biomassa para alimentar as caldeiras.

Pelas regras do setor, as usinas têm a opção de vender essa energia adicional no chamado mercado de curto prazo, ou spot.

Mas o processamento de pagamentos e recebimentos entre empresas pelas operações no mercado de curto prazo tem sido travado nos últimos anos por uma disputa judicial na Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), responsável pela liquidação financeira das transações.

“Precisaríamos de uma sinalização de como seria adquirida essa geração. Isso só vai ficar de pé se essa questão puder ser equacionada”, disse Souza, da Unica.

Duarte, da Cogen, sugeriu que o governo poderia editar uma portaria para autorizar a compra dessa energia por meio de algum tipo de leilão emergencial.

Ele destacou que as usinas de cana, concentradas no centro-sul, poderiam entregar energia por entre 300 e 400 reais por megawatt-hora, enquanto hoje há usinas térmicas com custo superior a mil reais por MWh acionadas para atender à demanda.

“Essa energia fica perto do centro de carga e permite guardar água nos reservatórios. Seria uma contribuição fundamental”, afirmou.

Ele apontou ainda que a oferta extra poderia ser até maior se não fosse o efeito da própria seca sobre os canaviais.

Com menor disponibilidade de cana, as usinas estão com dificuldades para comprar bagaço para gerar mais energia, o que deve fazer com que boa parte dos empresários busque negociar a aquisição de cavacos de madeira para suas caldeiras se o governo sinalizar com uma medida nesse sentido, acrescentou Duarte.

Procurado, o Ministério de Minas e Energia não respondeu de imediato a perguntas sobre as conversas com o setor de açúcar.

Na semana passada, a pasta disse em nota que tem buscado ações para preservar o nível de armazenamento nas hidrelétricas.

“A expectativa é de que a redução no uso dos reservatórios abra espaço para aumentar, ainda mais, a geração termelétrica e de outras fontes, em prol da segurança do suprimento em todo o país”, afirmou o ministério na ocasião, sem detalhar.

Fonte: IstoÉ- Dinheiro

Data: 10/06/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

CHINA ACESSA RESERVAS ESTATAIS PARA FREAR PREÇOS DAS COMMODITIES



Autoridades pedem uma construção mais rápida de infraestrutura de reservas de carvão e avaliam estabelecer um preço máximo devido à disparada dos preços de energia (Imagem: Pixabay/Webandi)

A China decidiu recorrer às suas gigantescas reservas estatais – e secretas – em meio à campanha para frear os preços crescentes das commodities.

O país planeja expandir os estoques de carne suína para fortalecer o controle sobre o mercado, enquanto autoridades pedem uma construção mais rápida de infraestrutura de reservas de carvão e avaliam estabelecer um preço máximo devido à disparada dos preços de energia.

A medida mais recente tem como alvo metais básicos: a China pretende oferecer cobre, alumínio e zinco diretamente a usuários finais para esfriar o rali, segundo pessoas a par do assunto, que não quiseram ser identificadas.

As commodities atingiram o nível mais alto em uma década, sendo que o cobre e o carvão bateram recordes no mês passado, pois a demanda supera a oferta e a recuperação global se acelera.

Esse cenário reforça a preocupação de que fabricantes tenham que repassar os custos mais altos para consumidores em algum momento, prejudicando a economia.

Autoridades já alertaram o mercado de futuros chinês, em especial especuladores e investidores que acumulam apostas em um ativo, e pressionaram algumas empresas a reduzirem posições com apostas na alta.

“Usar as reservas estatais cria uma espiral de preços psicológica autorrealizável”, disse Iris Pang, economista-chefe para Grande China no ING Bank. “Isso vai frear especuladores de posições compradas nos preços das commodities, o que pode realmente estabilizar o mercado.”

A China não divulga informações sobre os volumes de suas reservas estatais, mas o governo discretamente estoca commodities como forma de se proteger de futuras altas de preços.

As matérias-primas podem ser liberadas em emergências, como em casos anteriores de venda de carne suína para aliviar temores de inflação devido à escassez do alimento básico.

Metais

Há uma quantidade mínima de metais que pode ser solicitada, disse uma pessoa a par do assunto. Para o cobre, são 500 toneladas, a oferta será mensal e durará o ano todo, disse a fonte. O teto relativamente alto para compras sugere que a oferta será limitada a empresas maiores.

As pessoas não deram mais detalhes sobre as quantidades, nem o mecanismo de como os metais serão liberados, incluindo preços.

A notícia foi divulgada anteriormente pelo Futures Daily e pela agência Reuters.

O artigo da Reuters citou um relatório da empresa de pesquisa CRU Group, segundo o qual a China pretende liberar de 800 mil a 900 mil toneladas de alumínio das reservas estatais no próximo mês. A CRU não quis comentar.

A Administração Nacional de Alimentos e Reservas Estratégicas confirmou o recebimento de um fax com pedido de comentários.

Um fax para a Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma não obteve resposta.

A China tem avaliado o plano de vender cerca de 500 mil toneladas de alumínio dos estoques estatais desde pelo menos março.

A China continua preocupada com a alta dos preços das commodities, pois produtores downstream não resistiriam a margens estreitas, segundo Pang, do ING.

“A estabilidade de preços sempre foi uma das prioridades do governo chinês e, se os preços não caírem, não espero que essas medidas para esfriar o mercado parem por aí”, disse Howie Lee, economista do Oversea-Chinese Banking.

Fonte: MoneyTimes

Data: 11/06/2021

APOIOS DO BNDES DE 2007 E 2014 PERMITEM FIOCRUZ AVANÇAR NA PRODUÇÃO DO IFA NACIONAL



Instalação da Fiocruz teve melhorias com investimentos do banco (Imagem: Bio-Manguinhos/Fiocruz)

Dois projetos de desenvolvimento tecnológico e inovação do Centro Henrique Penna (CHP), parte do Complexo Tecnológico de Vacinas (CTV) da Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz), receberam R\$ 48,4 milhões do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) em recursos não reembolsáveis, por meio do Fundo Técnico e

Científico do banco (Funtec).

Segundo informou hoje (11) o banco, o apoio concedido pelo BNDES permitiu que a Fiocruz tivesse a infraestrutura necessária para a rápida incorporação da produção 100% nacional do ingrediente farmacêutico ativo (IFA) da vacina AstraZeneca, contra a Covid-19, cujo contrato de transferência tecnológica foi assinado em 1º de junho. De acordo com o BNDES, os investimentos reduzem a dependência externa de tecnologia e favorecem a produção, no país, de medicamentos biotecnológicos.

As instalações construídas receberam recentemente, da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), a verificação da Condição Técnico Operacional (CTO) e o certificado de Boas Práticas de Fabricação (cBPF) para a produção do IFA.

Protótipos

A primeira operação do BNDES Funtec ao CHP foi contratada em 2007 e destinou R\$ 30,1 milhões não reembolsáveis para construção da planta de protótipos. Nessa área, são realizadas as fases

finalis do desenvolvimento de novos produtos, em escala industrial, englobando biofármacos, vacinas e reativos para diagnóstico.

A segunda operação, contratada em 2014 e com previsão de conclusão em julho próximo, destinou R\$ 18,3 milhões para equipar a planta de protótipos. A plataforma de processamento final da planta será utilizada para o acréscimo de capacidade produtiva de vacina contra covid-19, fruto da parceria da Fiocruz com a empresa britânica AstraZeneca.

Autonomia

O diretor de Bio-Manguinhos/Fiocruz, Maurício Zuma, considera que o financiamento recebido do Funtec foi fundamental para a operacionalização, desenvolvimento e absorção de tecnologia por Bio-Manguinhos, assegurando autonomia ao Brasil para a produção de biofármacos e kits de diagnóstico da covid-19. “Graças a esse investimento, Bio-Manguinhos foi capaz de dar respostas rápidas nesse momento da pandemia, inicialmente com o escalonamento da produção do kit molecular para a covid-19 e, agora, com o início da produção do IFA nacional para a vacina”, celebrou Zuma.

Já o superintendente da Área de Gestão Pública e Socioambiental do BNDES, Julio Leite, ressaltou que o apoio não reembolsável do BNDES à saúde teve sempre a preocupação de enfrentar desafios tecnológicos e lacunas de infraestrutura para o desenvolvimento de medicamentos e produtos estratégicos para o Sistema Único de Saúde (SUS). O objetivo, segundo enfatizou, é “aumentar o acesso da população a produtos nacionais mais inovadores”. A planta de protótipos do CHP é a primeira planta biotecnológica da iniciativa pública do país, salientou o BNDES.

Fonte: MoneyTimes

Data: 11/06/2021

PREÇOS DO PETRÓLEO ATINGEM MÁXIMAS DE 2 ANOS COM EXPECTATIVA DE MAIOR DEMANDA

Por Reuters



Esses preços foram as máximas de fechamento do Brent desde maio de 2019, e para o WTI, desde outubro de 2018 (Imagem: Pixabay)

Os preços do petróleo atingiram uma máxima em mais de dois anos em dia de negócios voláteis nesta quinta-feira, com otimismo para forte demanda após os novos registros de pedidos de seguro desemprego nos Estados Unidos caírem para a mínima desde a primeira onda da Covid-19 no ano passado.

O mercado oscilou após relatórios da mídia sugerindo que os Estados Unidos levantaram sanções a autoridades de petróleo do Irã.

O Tesouro dos EUA afirmou mais tarde que havia removido as sanções de três ex-oficiais iranianos e duas empresas envolvidas anteriormente com negociações de produtos petroquímicos.

Um representante dos EUA afirmou à Reuters que a atividade era “rotineira” e não relacionada à conversa com o Irã sobre trazer de volta o acordo de 2015 para restringir o desenvolvimento de armas nucleares.

Os futuros do Brent fecharam com alta de 0,30 dólar, ou 0,4%, a 72,52 dólares o barril.

Enquanto o petróleo dos EUA (WTI) subiu 0,33 dólar, ou 0,5%, para encerrar em 70,29 dólares.

Esses preços foram as máximas de fechamento do Brent desde maio de 2019, e para o WTI, desde outubro de 2018.

“O desemprego recente e os dados de emprego publicados (nos Estados Unidos) são definitivamente um sinal positivo de que a recuperação no país está acelerando”, afirmou Louise Dickson, analista da Rystad Energy.

A Organização de Países Exportadores de Petróleo afirmou que a demanda de petróleo iria aumentar em 6,6%, ou 5,95 milhões de barris por dia (bpd), neste ano. A previsão mensal permaneceu sem mudanças pelo segundo mês consecutivo.

Analistas afirmaram que o Irã pode oferecer entre cerca de 1 milhão e 2 milhões de barris por dia (bpd), se um acordo for feito e as sanções suspensas.

Fonte: MoneyTimes

Data: 10/06/2021

USDA ELEVA PREVISÃO DE SAFRA DE SOJA 20/21 DO BRASIL E REDUZ A DE MILHO (Por Roberto Samora)



Colheita de soja em Primavera do Leste (MT)

(Reuters) – A previsão de safra de soja 2020/21 do Brasil, com colheita já encerrada, foi elevada em 1 milhão de toneladas, para 137 milhões de toneladas, informou o Departamento de Agricultura dos EUA (USDA, na sigla em inglês) nesta quinta-feira.

O órgão, por outro lado, reduziu a projeção para a safra de milho brasileira 2020/21 a 98,5 milhões de toneladas, ante 102 milhões de toneladas no mês

anterior, uma vez que vão ficando mais claros os efeitos da seca para a colheita de inverno, próxima de ganhar ritmo.

Para a próxima safra (2021/22), o USDA manteve as projeções para produção de soja e milho do Brasil em 144 milhões e 118 milhões de toneladas, respectivamente.

Fonte: MoneyTimes

Data: 10/06/2021

MERKEL COMEMORA AVANÇO CONTRA COVID-19, MAS VARIANTE DELTA PREOCUPA

(Por Paul Carrel e Madeline Chambers)



Chanceler alemã, Angela Merkel, durante reunião com governadores de Estados do país em Berlim

BERLIM (Reuters) – Uma diminuição recente no número de casos de coronavírus na Alemanha é gratificante, disse nesta quinta-feira a chanceler, Angela Merkel, alertando, no entanto, que a pandemia não acabou e que o risco da variante Delta, generalizada no Reino Unido, é preocupante.

“O desenvolvimento em termos de números é extremamente gratificante”, disse Merkel aos repórteres depois de conversar com líderes dos

16 Estados federais alemães.

“Mas não podemos esquecer que o coronavírus não desapareceu, e o que nos preocupa é a chamada variante Delta que se dissemina no Reino Unido”, acrescentou.

Ela disse que as restrições de viagens impostas no Reino Unido e na Índia foram justificadas, porque a variante se prolifera rapidamente.

Em maio, a Alemanha declarou o Reino Unido e a Irlanda do Norte uma região da variante do vírus, exigindo que qualquer pessoa que entrasse no país vinda do solo britânico iniciasse uma quarentena de duas semanas ao chegar.

Atualmente, cerca de 2,5% dos casos positivos de coronavírus alemães estão ligados à variante Delta, disse Merkel.

A Alemanha está em uma corrida contra o vírus com vacinações, e é essencial maximizar a proteção contra a variante Delta com inoculações, disse ela.

Após um início lento, o ritmo das vacinações se acelerou no país –cerca de 47% dos cerca de 83 milhões de habitantes já receberam ao menos uma dose e 24% estão totalmente vacinados.

Merkel disse que as vacinações de reforço para pessoas mais velhas devem começar no outono.

Fonte: MoneyTimes

Data: 10/06/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

PROJETO EÓLICO DE R\$ 3 BILHÕES DA ENEL ENTRA EM OPERAÇÃO COMERCIAL NO PIAUÍ

A entrada do projeto ocorre em um momento em que o país passa por uma das maiores crises hídricas da história

Por Bruno Rosa



Enel Green Power Brasil iniciou hoje a operação comercial do parque eólico Lagoa dos Ventos, no Piauí Foto: Divulgação

RIO - A Enel Green Power Brasil iniciou hoje a operação comercial do parque eólico Lagoa dos Ventos, no estado do Piauí. A entrada do projeto ocorre em um momento em que o país passa por uma das maiores crises hídricas da história, o que levou o Operador Nacional do Sistema Elétrico a emitir um alerta de que diversas usinas podem entrar em colapso.

Energia: Investimentos em eólica e solar dispararam com equipamentos mais baratos e financiamentos

A construção da unidade de 716 MW, localizada nos municípios de Lagoa do Barro do Piauí, Queimada Nova e Dom Inocêncio, envolveu um investimento de cerca de R\$ 3 bilhões.

O parque eólico Lagoa dos Ventos é composto por 230 turbinas eólicas e será capaz de gerar mais de 3,3 TWh por ano, o que equivale ao consumo de 1,6 milhão de residências. Enfileiradas, as turbinas têm uma extensão 10 vezes maior que a ponte Rio-Niterói.



- Como nossa maior usina eólica do mundo, Lagoa dos Ventos representa um passo significativo para o nosso crescimento, contribuindo ainda mais para a diversificação da matriz energética do país
- disse Salvatore Bernabei, presidente da empresa.

O projeto já tem uma nova expansão agendada. Em dezembro do ano passado, a Enel anunciou o início da construção de um novo projeto, o Lagoa dos Ventos III, com investimento adicional de cerca de 360 milhões de euros.

Assim, o complexo eólico terá 302 aerogeradores e poderá gerar cerca de 5,0 TWh por ano.

No caso dos eletrônicos, a recomendação é desligar o televisor e os videogames quando ninguém tiver usando. Retirar os aparelhos da tomada também ajuda a poupar energia. Foto: Arquivo

No caso dos eletrônicos, a recomendação é desligar o televisor e os videogames quando ninguém tiver usando. Retirar os aparelhos da tomada também ajuda a poupar energia. Foto: Arquivo

No fim de maio, o BNDES anunciou financiamento a outro parque eólico também no Nordeste. O financiamento, no valor de R\$ 216,7 milhões, foi concedido ao grupo econômico Casa dos Ventos, no âmbito do BNDES Finem.

Os recursos correspondem a 76% do valor total do investimento (R\$ 284,8 milhões). A previsão é de que o parque entre em operação até dezembro de 2021.

Localizado nos municípios de Riachuelo, Bento Fernandes, Caiçara do Rio do Vento e Ruy Barbosa, o espaço tem 63 MW de capacidade instalada, volume que corresponde ao consumo de 130 mil residências.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/06/2021

GOVERNO QUER ACABAR COM O 'MILAGRE DA APOSENTADORIA', BRECHA QUE PERMITE AUMENTAR VALOR DO BENEFÍCIO

A manobra consiste em fazer uma contribuição extra sobre o teto do INSS antes de dar entrada na benefício por idade

Por Geralda Doca

BRASÍLIA - O governo prepara uma forma de fechar uma brecha aberta pela reforma da Previdência que permite elevar artificialmente benefícios e, por isso, já é conhecida por advogados como o "milagre da aposentadoria".

A manobra consiste em fazer uma contribuição extra sobre o teto do INSS antes de dar entrada na aposentaria por idade.

Em determinadas condições, é possível inflar o valor do benefício de um salário mínimo para mais de R\$ 3.800. O truque já virou até tema de anúncios na internet, que acenderam o sinal de alerta da equipe econômica. Uma medida provisória (MP) deve ser editada para alterar a legislação.

O segredo para o "milagre" está na mudança na forma de calcular o valor da aposentadoria, em vigor desde novembro de 2019. Na regra anterior, o benefício era baseado na média das 80% maiores contribuições a partir de julho de 1994, quando houve a troca de moeda para o real. Agora, essa conta é feita sobre todos os recolhimentos no mesmo período.

A fórmula tende a prejudicar o trabalhador e, por isso, parlamentares incluíram na regra uma forma de evitar perdas: a possibilidade de descartar todas as contribuições de menor valor, desde que fossem mantidos ao menos 15 anos de contribuição — o mínimo para dar entrada no pedido.

Entenda a lacuna na regra

Quem se beneficia



Trabalhadores que contribuíram ao menos 15 anos antes de julho de 1994 e contribuíram pouco ou nada depois dessa data



Pessoas próximas da aposentadoria por idade (65 anos para homens, 62 para mulheres)

As regras do cálculo do benefício depois de reforma



Valor base é 60% da média de todos os salários de contribuição desde 1994, com bônus de 2% para cada ano extra de recolhimento, a partir do 16º (mulher) e 21º (homem)



É possível descartar os menores salários de contribuição, desde que mantidos ao menos 15 anos de contribuição

O passo a passo para se beneficiar da brecha

- 1 Trabalhador precisa ter 15 anos de contribuição antes de julho de 1994
- 2 Descarta todos os salários de julho de 1994 para cá
- 3 Faz uma única contribuição sobre o teto do INSS (R\$ 6.433,57)
- 4 O teto do INSS passa a ser a "média de todos os salários"
- 5 Benefício devido passa a ser de 60% do teto, ou seja: R\$ 3.860,14



e que depois disso não recolheu mais para o INSS, pode, antes de se aposentar, fazer uma única contribuição no valor de R\$ 1.286,71 sobre o teto (hoje em R\$ 6.433,57) e obter um benefício de R\$ 3.860,14 — mais que o triplo do valor que conseguiria se não aproveitasse a brecha legal e se aposentasse por idade após completar 65 anos: um salário mínimo (R\$ 1.100).

Exemplo caso a pessoa não fizesse contribuição extra

Caso 1

Quem não tem nenhuma contribuição de julho de 1994 até a data de pedido de aposentadoria: benefício seria de um salário mínimo (R\$ 1.100)

Caso 2

Quem contribuiu só 10 anos de julho de 1994 para cá com média salarial de R\$ 3 mil receberia benefício de R\$ 1.800

UMA ALTERNATIVA PARA FECHAR A BRECHA



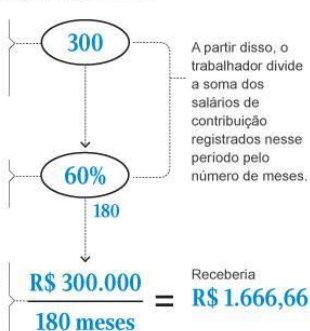
Pode retomar a regra do divisor mínimo, que vigorou de 1999 a 2019, mas acabou com a aprovação da reforma

Como funcionava a regra do divisor mínimo

Governo calcula o número de meses entre julho de 1994 e o pedido de aposentadoria (por exemplo, 300)

Divisor mínimo era 60% desse número (no caso acima, 180)

Um trabalhador que ganhou R\$ 3 mil ao longo de 100 meses dividiria R\$ 300.000 por 180 meses no exemplo acima



Trava extinta

Ao mesmo tempo, a nova regulamentação acabou com uma trava que exigia que a média de contribuições fosse calculada com base em um número mínimo de contribuições para servir de denominador na conta. Essa regra vigorou de 1999 a 2019 e buscava justamente evitar que pessoas que contribuíram por pouco tempo depois de 1994 tivessem acesso a aposentadorias incompatíveis com o que de fato recolheram.

Na regra que vigorava antes da reforma, quem desse entrada na aposentadoria em 2019 e tivesse feito 100 recolhimentos ao INSS desde 1994, por exemplo, teria que calcular sua média de contribuições com base em um número maior, obtido por meio de uma fórmula chamada de divisor mínimo — hoje extinta. Assim, o valor do benefício era reduzido.

Uma só contribuição

É a combinação de todas essas mudanças que tem permitido inflar aposentadorias.

Com a manobra, um trabalhador de 64 anos, por exemplo, que tenha completado 15 anos de contribuição antes de 1994 e que depois disso não recolheu mais para o INSS, pode, antes de se aposentar, fazer uma única contribuição no valor de R\$ 1.286,71 sobre o teto (hoje em R\$ 6.433,57) e obter um benefício de R\$ 3.860,14 — mais que o triplo do valor que conseguiria se não aproveitasse a brecha legal e se aposentasse por idade após completar 65 anos: um salário mínimo (R\$ 1.100). Isso ocorre porque a média usada para calcular o benefício é resultado da soma dos salários de contribuição dividida pelo total de recolhimentos. Nesse caso, R\$ 6.433,57 dividido por 1. A regra desde a reforma é que a aposentadoria seja de ao menos 60% dessa média, o que dá os R\$ 3.860,14 do exemplo.

Em outro caso, um trabalhador que tenha contribuído para o INSS com um salário mínimo durante 15 anos antes de 1994 e mais sete depois, somando 22 anos, receberia o equivalente ao mínimo sem recorrer à medida. Já se ele descartar todo o valor recolhido depois de 1994 e fizer uma única contribuição de R\$ 1.286,71 sobre o teto também poderá receber aposentadoria de R\$ 3.860,14.

O governo quer fixar um critério que evite que o segurado eleve o valor do benefício sem a devida contrapartida de contribuições para evitar um descasamento nas contas da Previdência. Embora a reforma tenha sido uma mudança na Constituição, a regulamentação poderia ser feita por MP, porque a brecha está nas normas infraconstitucionais.

O vice-presidente do Instituto Brasileiro de Direito Previdenciário (IBDP), Diego Cherulli, alerta que os trabalhadores precisam ter cuidado, porque esse apelo na internet pelo “milagre da aposentadoria” pode induzir a fraudes.

Segundo ele, a medida se aplica apenas a casos raros:

— O direito de fato existe, com base em um buraco legislativo. Mas, infelizmente, estamos vendo pessoas induzindo outras a promoverem esse ato, planejarem, o que pode ser irregular e gerar várias complicações.

Ele lembrou que o contribuinte individual só pode realizar as contribuições se estiver trabalhando, tiver renda. Do contrário, pode cometer fraude.

Trabalho infantil

Em outra frente, o INSS também detectou fraudes que permitem inflar o tempo de contribuição para ter acesso à aposentadoria mais cedo. O alerta também veio nas redes sociais, a partir de propagandas que ensinam como obter declaração de trabalho infantil a fim de completar tempo mínimo de contribuição.

Essa irregularidade já foi detectada pelo órgão em um caso concreto. O INSS identificou a solicitação de um alto executivo que apresentou declaração de trabalho infantil no sítio do pai para completar o tempo mínimo de 15 anos antes de 1994. O objetivo do segurado era engordar o valor da aposentadoria, já que seria possível descartar contribuições depois desse prazo.

O processo só foi barrado pelo INSS porque o pai do requerente era servidor público. Se fosse filho de segurado especial (rural) ou grande agricultor, passaria no cadastro sem problemas, explicou uma fonte. Para fechar essa brecha, o governo quer proibir declarações de trabalho infantil em grupos familiares.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/06/2021

PETROBRAS REDUZ EM 2% PREÇO MÉDIO DA GASOLINA NAS REFINARIAS A PARTIR DE SÁBADO

Valor do diesel é mantido. Esta é a segunda redução dos preços dos combustíveis anunciada na gestão de Joaquim Silva e Luna

Por Reuters

RIO - A Petrobras reduzirá o preço médio da gasolina nas refinarias em cerca de 2%, ou R\$ 0,05 por litro, para R\$2,53 por litro a partir de sábado, informou a assessoria de imprensa da petroleira nesta sexta-feira.

O preço médio do diesel, por sua vez, não sofrerá alterações.

Esta é a segunda redução dos preços dos combustíveis anunciada na gestão de Joaquim Silva e Luna na Petrobras. A estatal já estava há 40 dias sem mudar os preços dos derivados.

No início de maio, a empresa havia reduzido o preço do diesel e da gasolina em cerca de 1,8%.

Em nota à imprensa, a Petrobras informou que o posicionamento da companhia busca a evitar o repasse imediato para os preços internos da volatilidade externa causada por eventos conjunturais.

O impacto de alterações nos preços dos combustíveis feitas pela Petrobras nas refinarias sobre os consumidores finais, nos postos, não é imediato e depende de uma série de questões, como impostos, margens de distribuidores e revendedores, além da adição de biocombustíveis.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/06/2021

MULTAS DA LGPD COMEÇAM EM MENOS DE DOIS MESES E A MAIORIA DAS EMPRESAS SEGUE ATRASADA. E A SUA, COMO ESTÁ?

Por Carla Prado Manso*



Carla Prado Manso. FOTO: DIVULGAÇÃO

A Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD) impacta o dia a dia de praticamente todas as empresas e organizações. Mesmo assim, grande parte delas ainda não estão preparadas para lidar adequadamente com os dados que recolhem e tratam. Prova disso são informações do levantamento feito pela ABES (Associação Brasileira das Empresas de Software), que mostra que 60% das empresas brasileiras ainda não estão preparadas para a

LGPD.

A lei entrou em vigor em setembro de 2020, mas as multas – que podem chegar a R\$ 50 milhões – só serão aplicadas a partir de agosto deste ano. A partir de agora, todas as organizações, independentemente da área de atuação, que ainda não se adequaram à Lei, têm menos de dois meses para evitar as possíveis multas impostas às empresas que não tratarem adequadamente os dados pessoais de seus clientes, colaboradores e fornecedores.

Hoje, faltando pouco tempo, observamos três cenários diferentes entre as empresas: as que já estão preparadas, aquelas em processo de implantação e as que ainda não começaram o processo de conformidade. Para a última, o senso de urgência é alto, uma vez que, pela relevância e exposição da nova lei, as multas deverão ser aplicadas à risca. Além disso, vale ressaltar que o projeto da LGPD não tem uma etapa final e estará em constante movimento. Desde a coleta dos dados, o levantamento dos processos e o registro em um sistema de gerenciamento, deve haver a manutenção constante da equipe responsável.

A jornada de compliance da LGPD contempla muitas fases, como a parte processual, documental, sistêmica e cultural. Quando a empresa já está com o mindset mirado para a importância dos dados pessoais, a implantação do projeto fica muito mais fácil. Isso inclui o apoio da alta gestão, ter uma área específica para cuidar somente deste assunto, além da preocupação da cultura organizacional alinhada sobre a importância da cibersegurança.

Essa nova cultura deve ser cultivada principalmente em tempos de home office, em que a vulnerabilidade se torna ainda mais frágil por conta da mudança de alvo já que em casa, a tendência é que os funcionários “baixem a guarda”, muitas vezes negligenciando as políticas de segurança constantemente reforçadas no ambiente corporativo, além do uso de dispositivos e redes de Wi-Fi pessoais para atividades profissionais, abrindo portas para às informações de clientes e empresas.

No geral, a expectativa é de que esse período que ainda falta até agosto traga a possibilidade para que as empresas que ainda engatinhavam no processo de adequação busquem por soluções visando se adequar o mais rápido possível à norma. Já as companhias que estavam mais avançadas na jornada devem persistir nos seus projetos com ainda mais empenho, analisando as melhores práticas e ferramentas disponibilizadas pelo mercado. O objetivo é fazer com que a privacidade de dados seja encarada com a importância e seriedade que o tema exige.

*Carla Prado Manso é DPO e gerente responsável pela área jurídica da Compugraf

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 11/06/2021

ENTENDA POR QUE AS PREVISÕES PARA A ECONOMIA FICARAM MAIS OTIMISTAS, MESMO COM O AVANÇO DA PANDEMIA

Segundo especialistas, além do cenário externo positivo, reformas microeconômicas também têm ajudado; mas, para o longo prazo, reformas estruturais são fundamentais

Por Cristiane Barbieri, O Estado de S.Paulo

O horizonte econômico brasileiro tem mostrado duas faces bem distintas. De um lado, há quase 500 mil mortos pela pandemia do coronavírus, empresas e vagas fechadas aos milhares, CPI da Covid, ritmo incerto de vacinação, ameaça de crise hídrica e inflação resistente. De outro, uma quantidade inédita de empresas indo à Bolsa, o Ibovespa em recordes sucessivos, exportações em alta, venda de imóveis que surpreendem, concessões leiloadas com grandes ágios e perspectivas de investimento elevadas por anos.

Esse cenário incerto tem deixado as previsões econômicas mais difíceis. A imprevisibilidade está tão grande que, até maio, uma tirada irônica que circulava no mercado comparava o Brasil a um parque de diversões macabro: na pandemia, o trem fantasma havia desembocado na montanha-russa, numa sucessão infinita de sustos e espantos. Semanas depois, a piada ficou velha e o espírito é o oposto. Não é à toa que, no intervalo de um mês, as projeções de alta no Produto Interno Bruto (PIB) no ano foram, em média, de 3% para mais de 5%.

Para tentar afinar as projeções, os especialistas têm recorrido a explicações já conhecidas e outras às quais era dado pouco crédito. Em um País fortemente dependente de commodities, o cenário internacional - com as grandes injeções de dinheiro para combater os efeitos da pandemia - é sempre a primeira explicação. Bem como sua ajuda para a manutenção dos juros baixos, que levaram investidores brasileiros à Bolsa, atrás de retornos maiores para suas aplicações, e quem precisa comprar imóveis, a fechar contratos.



Vitrine do novo marco de saneamento, leilão da Cedae, em abril, arrecadou R\$ 22,6 bilhões. Foto: Wilton Junior/Estadão - 28/4/2021

Porém, uma série de medidas recentes também entra no radar, com a possibilidade de começar a destravar algumas áreas de negócios e dar um empurrão adicional nesse aquecimento. Entre elas, os marcos regulatórios do saneamento e do gás, o cadastro positivo, a nova lei de recuperação judicial e, até mesmo, a autonomia do Banco Central.

"Apesar do cenário conturbado do ponto de vista macroeconômico e político, os movimentos microeconômicos são determinantes e, provavelmente, sem eles, estaríamos em maiores dificuldades", diz João Pinheiro Nogueira Batista, presidente da empresa de energia Evoltz, que teve seu controle vendido ao fundo de pensão canadense Ontario Teachers Pension Plan Board (OTPP), em maio. "São agendas que acabam avançando, mesmo com a falta de uma estratégia de longo prazo do governo."

Na vida real das empresas, dizem os especialistas, são pequenas mudanças que dão agilidade aos negócios. "Ter um governo e um Congresso com viés mais liberal permitiu que pelo menos uma parte pequena das medidas prometidas nas eleições fosse levada adiante", diz Marcelo Giufrida, sócio da Garde.

Enquanto as reformas macroeconômicas - tributária e administrativa, principalmente - patinam, há grandes investimentos sendo anunciados e movimentação financeira que só tem acontecido graças à eventual segurança legal trazida pelas novidades. Desde o início de 2019, por exemplo, a União leiloou 70 ativos, que devem receber cerca de R\$ 61 bilhões em investimentos em prazos variados, segundo o Ministério da Infraestrutura. A expectativa é que, até o fim do ano que vem, o total chegue a R\$ 260 bilhões. Só no leilão da Cedae, a companhia de saneamento do Rio de Janeiro, foram arrecadados R\$ 22 bilhões.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 11/06/2021

ARCELORMITTAL QUER REDUZIR EMISSÕES DE CARBONO NO BRASIL EM 10%

Por Irany Teresa

Segunda maior produtora de aço do mundo, a ArcelorMittal anunciou em março a meta de reduzir em 30% as emissões de carbono na Europa, até 2030. Esta semana, a subsidiária da empresa divulgou a meta de descarbonização para o Brasil no mesmo período: 10%.

A meta inferior de redução para o País está basicamente ligada às ferramentas disponíveis à siderúrgica pelos próximos nove anos: a busca por maior eficiência energética e, mais recentemente, a possibilidade de acesso ao gás natural no Espírito Santo, onde está localizada a maior usina do grupo, em Tubarão.

Com a nova Lei do Gás e a “privatização” de ativos da Petrobras, a empresa espera, enfim, dispor de gás natural para substituir parcialmente o carvão usado em alto forno na usina integrada de Tubarão, projeto que se arrasta há cerca de sete anos. Embora não seja uma técnica livre de carbono, reduz a emissão.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 11/06/2021



Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

ABIMAQ ORGANIZA POOL PARA IMPORTAR AÇO

Fabricantes de bens de capital dizem que ainda há dificuldade de compra do material no país e que as siderúrgicas estão com preços exorbitantes

Por Ivo Ribeiro — De São Paulo

Empresas fabricantes de máquinas, equipamentos e outros bens de capital do país, por meio da sua entidade setorial Abimaq, vão se reunir na próxima segunda-feira para discutir um programa de importação de aço, de forma a garantir a regularização do abastecimento da matéria-prima.

A avaliação é que o desarranjo que ocorreu no fornecimento da cadeia produtiva de insumos e materiais no país não vai se ajustar tão cedo – há empresa do setor que prevê dificuldades para conseguir material, com regularidade de entrega, até o final do ano.

Além desse problema que alegam, os fabricantes dizem que os preços praticados pela siderúrgicas e distribuidores locais estão bem mais elevados que o material importado, principalmente na rede varejista – que vende o material em lotes menores e até com serviços, como corte.

O objetivo é importar uma parcela do que se consome e, assim, completar o volume que é adquirido no Brasil. Segundo informações de fabricantes, que pediram anonimato, além do tempo mais longo de entrega, aqui as usinas siderúrgicas e distribuidores, muitas vezes, só entregam metade ou até 70% do volume pedido.

Segundo a Abimaq, que tem 1,6 mil associados, foram convidadas empresas das 41 câmaras setoriais da entidade. Quatro delas já se reuniram no fim de maio com importadores para indicar volumes de pedidos. Elas são ligadas ao agronegócio (fabricação de implementos e máquinas agrícolas, silos para armazenagem e equipamentos de irrigação).

O propósito da reunião de segunda-feira é formar um pool de empresas que consiga montar um volume grande de compra. As empresas estão cientes que um pedido, colocado agora, vai demorar de quatro a cinco meses até receber o produto importado. Boa parte do material importado vem da China, além de outras fontes.

O setor consome diversos tipos de aço: laminados (chapas grossas, bobinas a quente e a frio, galvanizados, aços especiais, inox, fundido e forjado). Do volume de aço consumido no país, a fabricação de bens de capital (máquina, equipamento e implemento agrícola) responde por 20,5%. O consumo nacional total foi de 21,5 milhões de toneladas em 2020.

“O preço do aço no Brasil está quase proibitivo e as entregas ainda não se normalizaram. Há dificuldade em se conseguir chapa galvanizada para montagem de silos”, diz José Velloso, presidente executivo da Abimaq. “As siderúrgicas e os distribuidores de aço estão esfolando os clientes com as seguidas altas de preços”.

Marco Polo de Mello Lopes, presidente do Instituto Aço Brasil, que reúne as siderúrgicas no país, disse que a situação vem se normalizando, porque isso foi, e continua, um problema mundial. E afirmou que as usinas não trabalham com estoques, mas com programação de pedidos.

Sobre o “lead time” – tempo da colocação do pedido ao recebimento -, afirmou que houve mesmo dilatação devido ao desequilíbrio ocorrido no fornecimento da cadeia produtiva, mas que já está normalizado. “A importação é uma opção comercial, tanto que entrou mais de 1 milhão de toneladas no país de janeiro a abril”, diz. Segundo ele, o pessoal da Abimaq pode fazer pool para importar, se é uma opção melhor, mas pode também fazer pool para comprar nas usinas brasileiras.

Um distribuidor informou ao Valor que o desarranjo está aos poucos se normalizado – as usinas estão com entregas fortes e a importação cresceu em maio.

Velloso diz que há condição de se importar a preço competitivo, com pacote completo (frete, prazo de pagamento, hedge cambial).

Sobre os preços, um fabricante disse que, de março do ano passado até maio, sua empresa contabilizou aumento de 140%. Diz que no Brasil subiu mais do que lá fora e que não há previsão de baixar. Outro reclama que muitas usinas deixam de cumprir os pedidos e que isso se agravou a partir de novembro. Acrescenta que a indústria de médio porte ficou muito vulnerável para atender seus clientes.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/06/2021

IMETAME PROJETA COMPLEXO PORTUÁRIO DE R\$ 1,7 BILHÃO NO ES

Com obtenção de licenças, grupo deve iniciar obras; complexo terá três terminais

Por Taís Hirata — De São Paulo



Para Cristiane Marsillac, presidente da Imetame Logística, um diferencial será a profundidade de 17 metros, que permitirá a chegada dos maiores navios — Foto: Claudio Belli/Valor

O grupo Imetame, do Espírito Santo, deverá dar início em breve à construção de um complexo portuário privado em Aracruz. A empresa acaba de receber a última licença necessária para começar as obras, que demandarão investimento de R\$ 1,7 bilhão.

A construção deverá durar três anos, mas a expectativa é que em dois anos e meio a operação possa iniciar de forma parcial, afirma Cristiane Marsillac, que acaba de assumir o comando da divisão de logística do grupo. A executiva já foi presidente da Mercosul Line e da Transpetro.



O complexo terá ao menos três terminais. O primeiro será focado em contêineres, com capacidade inicial para movimentar 300 mil TEUs (unidade equivalente a 20 pés) por ano, e potencial para chegar a 1 milhão de TEUs.

O segundo terminal será voltado a graneis sólidos, especialmente soja, com capacidade para movimentar 10 milhões de toneladas anualmente. O terceiro terminal, um pouco menor que os demais, será de carga geral. Há ainda uma quarta área, ainda em fase de estudo, que poderá abrigar uma operação de óleo e gás.

Uma característica importante do porto será sua profundidade, de 17 metros – como comparação, o calado do Porto de Santos vai até 14,5 metros. Com isso, os terminais poderão receber os maiores navios do mercado global, o que garante ganhos de escala, afirma Cristiane. “Esse é um dos pontos-chave, um diferencial estrutural do porto”, diz. Ela ressalta que, hoje, o Espírito Santo não recebe navios de longo curso, apenas “feeders” (embarcações menores que atendem portos com menos movimentação).

Agora, caberá ao grupo garantir a demanda de carga para ocupar esses terminais, o que deverá ser feito ao longo dos próximos três anos. A executiva vê um potencial grande na própria região, onde está sendo desenvolvido um polo industrial. A companhia também avalia firmar parcerias com operadores estratégicos, que podem eventualmente se tornar sócio desenvolvido um polo industrial. A companhia também avalia firmar parcerias com operadores estratégicos, que podem eventualmente se tornar sócios em algum dos terminais.

Outra meta da empresa é viabilizar um acesso ferroviário ao porto – um ponto importante principalmente para a operação de grãos. O terminal fica bem próximo à Estrada de Ferro Vitória Minas, da Vale, então bastaria um ramal de três quilômetros para fazer a conexão, diz ela.

Segundo a executiva, a companhia negocia a construção desse trecho com a VLI, operadora responsável pela Ferrovia Centro Atlântica (FCA), que faz ligação com a malha da Vale e chega até o Centro-Oeste, o que permitiria trazer a carga do agronegócio até o porto. Procurada, a VLI diz que avalia todas as oportunidades, mas não comenta antecipadamente projetos específicos.

O complexo portuário da Imetame vem sendo estudado desde 2009. O grupo industrial, controlado pela família Cavallieri, foi criado em 1980, com foco em metalmeccânica. Hoje, a empresa atua nos segmentos de rochas ornamentais, energia elétrica (usinas térmicas) e óleo e gás. O projeto inicial da empresa era fazer do porto um canal logístico para sua própria produção.

De lá para cá, o plano mudou totalmente e, hoje, a ideia é que o braço portuário seja mais um passo na diversificação do grupo. Esse redirecionamento foi possível a partir de outubro de 2016, quando a área da empresa deixou de fazer parte da poligonal do porto público, o que permitiu que o complexo fosse 100% privado. Nessa época, a legislação portuária também já havia retirado a obrigação de que terminais privados fossem destinados apenas a carga própria, o que viabilizou a operação de carga de terceiros.

Do R\$ 1,7 bilhão de investimento previsto na obra, já foram aplicados R\$ 300 milhões em processos iniciais, como terraplenagem e o início da construção de um contorno rodoviário, para a chegada de caminhões.

Do valor restante necessário para o empreendimento, o grupo já tem a maior parte garantido em caixa, segundo Marsillac. Os demais recursos ainda serão obtidos – por meio de um sócio operador ou financiamento.

Questionada sobre o interesse do grupo na desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), ela diz que qualquer investimento no Espírito Santo será sempre de interesse da companhia e, portanto, será estudado. Porém, ainda não há informações suficientes para um posicionamento, afirma. A modelagem da concessão da autoridade portuária foi publicada ontem pelo governo federal.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 10/06/2021

ALGODÃO TEM RECORDE DE EMBARQUES

China é o principal destino da pluma nacional, com quase um terço das compras
Por Rafael Walendorff — De Brasília

Com 115,2 mil toneladas embarcadas, maio foi um dos melhores meses da história para as exportações brasileiras de algodão. O volume é 66% superior ao exportado no mesmo mês de 2020. O resultado compõe outro recorde: embora o encerramento do ano comercial da safra 2020/21 da pluma seja apenas em julho, os embarques totais deste ciclo, que somam 2,23 milhões de toneladas, já são 14% maiores que os de toda temporada 2019/20. O faturamento das exportações até maio evoluiu de US\$ 3,06 bilhões em 2020 para US\$ 3,5 bilhões neste ano.

A previsão da Associação Brasileira dos Produtores de Algodão (Abrapa) é que os embarques totalizem 2,35 milhões de toneladas na safra, já incluindo as vendas dos dois meses remanescentes. Se a projeção se confirmar, o crescimento em relação à safra passada será de 20%.

A China, com quase um terço das compras na temporada, é o principal destino da pluma brasileira. “Estamos fortalecendo as parcerias com entidades que representam o setor têxtil chinês para mantermos o ritmo no comércio exterior. Em menos de 60 dias, firmamos convênio com a China Cotton Association (CCA) e com a China National Cotton Exchange (CNCE)”, diz o presidente da Abrapa, Júlio Busato.

Em maio, os três maiores compradores do Brasil foram Turquia, Vietnã e China, com importações acima de 23 mil toneladas cada um. As importações chinesas superaram as 700 mil toneladas no ciclo 2020/21, 22% a mais que em toda a temporada anterior. O volume supera, inclusive, o consumo doméstico médio das indústrias têxteis do Brasil. Indonésia e Bangladesh também aparecem na lista dos principais clientes do algodão nacional.

Para tentar expandir ainda mais o mercado internacional do algodão brasileiro, a Abrapa está promovendo uma rodada de conversas com sete países importadores. Nos eventos virtuais, os cotonicultores aproveitam para mostrar o panorama da próxima safra, com previsão de manutenção e até aumento da área plantada em Mato Grosso e na Bahia, principais produtores nacionais.

Um relatório preparado pela Abrapa mostra que as perspectivas para esta safra mundial de algodão são de redução de 7% na produção (24,3 milhões de toneladas) e aumento de 9% no consumo, fortemente afetado pela pandemia em 2020. Mesmo com o crescimento, serão consumidas menos de 25 milhões de toneladas da pluma, abaixo das 26 milhões de toneladas em condições normais de mercado.

O setor redobra a atenção para o que acontece do outro lado do mundo, na Índia, maior produtor mundial de algodão. A produção na safra 2020/21 deverá ser de 6,12 milhões de toneladas, mas o consumo da indústria têxtil indiana foi revisado para 5,15 milhões de toneladas, reflexo do agravamento da pandemia no país. Sob pressão do novo imposto de importação, as compras dos indianos deverão cair para 187 mil toneladas.

Para 2021/22, a expectativa é que a safra de algodão aumente 5%, para 25,5 milhões de toneladas, com aumentos de área e colheita nos Estados Unidos e na África Ocidental. O consumo deve crescer 2%, à medida que a economia global continue a se recuperar. “É previsto que o comércio global de algodão aumente para 10 milhões de toneladas para 2021/2022, com aumentos de importação em todos os principais países consumidores”, diz a Abrapa.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 10/06/2021

MEGAFÁBRICA DA BRACELL COMEÇA A OPERAR EM AGOSTO

Volume relevante da celulose produzida no interior paulista irá para as fábricas de viscosa e papéis do grupo RGE na Ásia

Por Stella Fontes — De São Paulo



Per Lindblom, vice-presidente: Produção de celulose solúvel será direcionada às fábricas de viscosa do grupo RGE — Foto: Divulgação

A fábrica de celulose que a Bracell está construindo em Lençóis Paulista (SP), a primeira de nova geração com larga escala na América do Sul, entrará em operação em agosto, com investimento bem acima dos R\$ 8 bilhões inicialmente previstos. Com duas linhas de produção e flexibilidade para alternar entre celulose solúvel, matéria-prima da viscosa, e papéis do próprio grupo na Ásia. Outros clientes na região, Europa e Estados Unidos estão no radar para comercialização do volume excedente.

“Estamos muito otimistas com a perspectiva de demanda nos próximos anos”, disse ao Valor o vice-presidente executivo da Bracell, Per Lindblom. Pelo cronograma atual, que incorpora um atraso de quatro semanas devido ao impacto da pandemia na entrega de materiais e equipamentos, sobretudo da Ásia, a primeira

linha do Projeto Star entrará em operação em meados de agosto. A segunda partirá duas semanas depois.

Durante a curva de aprendizagem, a produção vai variar entre celulose solúvel e kraft conforme o nível de estabilidade operacional. Não está definido o volume esperado de cada tipo de fibra, ao menos nos primeiros anos de operação. O planejamento levará em conta a demanda e a perspectiva de integrar toda a celulose solúvel produzida em Lençóis Paulista à viscosa fabricada pela RGE na Ásia. O grupo é dono da Sateri, maior produtora mundial do tecido.

“A Sateri tem projetos de expansão de capacidade até 2025 na China e eles querem ficar menos dependentes da celulose solúvel de terceiros”, diz o analista Daniel Sasson, do Itaú BBA. Diante da demanda já “contratada”, a percepção é a de que o início de operação da fábrica não terá grande pressão sobre o preço da fibra curta.

A chegada do Projeto Star a mercado ocorre no melhor momento de preços da celulose. Enquanto a cotação da fibra curta se acomodou na China em torno de US\$ 775 e US\$ 780 por tonelada, maior nível da história, os preços seguem em rota ascendente na Europa e na América do Norte. Segundo o índice da Fastmarkets Foex de ontem, a fibra curta subiu quase US\$ 65 em uma semana no mercado europeu, para US\$ 1.093,83 a tonelada, também recorde.

Segundo o vice-presidente comercial e cadeia de suprimentos da Bracell, Henri Philippe Van Keer, além do momento positivo do mercado, os Bancos Centrais ao redor do mundo estão otimistas com a economia. “É verdade que os preços da celulose subiram com muita rapidez e força nos últimos sete meses, então é natural que se estabilizem na Ásia”, afirmou o executivo, que foi diretor comercial da Fibria, que se fundiu à Suzano no começo de 2019.

A pandemia também trouxe desafios internos ao Projeto Star. Em execução na região paulista de maior criticidade durante a segunda onda de covid-19, o projeto de expansão teve um pico de casos entre funcionários e terceiros em março, mesmo após reforçar medidas de controle e desinfecção que já vinham em curso desde a chegada do novo coronavírus ao país – uma das iniciativas foi montar um ambulatório com oito médicos, dentro da unidade, para evitar que clínicas e hospitais da região fossem sobrecarregados.

Desde o início da pandemia, foram 2,6 mil casos e oito mortes, considerando-se um universo de 25 mil profissionais de diferentes áreas e trabalhadores que passaram pelo projeto. No pico das obras, havia cerca de 11,5 mil pessoas envolvidas nos trabalhos.

Inicialmente, os desembolsos para expansão da Lwarcel, comprada pela RGE em 2018, estavam estimados em R\$ 8 bilhões e já correspondiam ao maior investimento privado no Estado de São Paulo nos últimos 20 anos. Mas o projeto era menor: o plano era instalar uma nova linha, de 1,25 milhão de toneladas por ano, que se soma à linha existente de 250 mil toneladas anuais de celulose kraft.

Agora, serão duas novas linhas, que podem produzir 1,5 milhão de toneladas por ano de celulose solúvel ou algo entre 2,6 milhões e 2,8 milhões de toneladas anuais de celulose kraft. O investimento adicional não é revelado, mas a Bracell informa que levantou US\$ 1,3 bilhão em empréstimo sindicalizado que reuniu instituições financeiras como Bradesco, Itaú, Banco do Brasil e bancos internacionais. No setor, estima-se que o custo de um projeto industrial desse porte se aproxime de R\$ 15 bilhões. Em operação, o Projeto Star vai gerar 6 mil postos de trabalho.

A fábrica terá a maior caldeira de recuperação do mundo, com capacidade de queimar 13 mil toneladas de sólidos totais por dia, e está sendo equipada com tecnologias de última geração, ainda não usadas em escala industrial na região. Livre de combustíveis fósseis, contará com uma das maiores unidades de gaseificação em atividade, usando 100% de matéria-prima renovável para produzir biogás.

Além de usar parte da energia gerada na operação em suas instalações, o projeto poderá exportar 180 megawatts (MW) de energia limpa para o sistema nacional, suficiente para abastecer uma cidade com 3 milhões de habitantes. Segundo o diretor-geral da Bracell São Paulo, Pedro Stefanini, com seis precipitadores eletrostáticos, que reduzem o material particulado nos gases da caldeira de recuperação química, a fábrica será a nova referência em emissões. O tratamento de efluentes será outro diferencial do projeto, acrescentou.

A Bracell firmou contrato de longo prazo com a MRS para escoar a celulose de Lençóis Paulista até o Porto de Santos, onde já conta com terminais disponíveis. A fibra seguirá de caminhão da fábrica até o Terminal Intermodal em Pederneiras, de onde partirá por ferrovia para Santos. A empresa está investindo em 463 vagões para transporte exclusivo da celulose.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/06/2021



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

CAMINHONEIROS AUTÔNOMOS DO PORTO DE SANTOS SUSPENDEM PARALISAÇÃO QUE PEDIA POR VACINAS CONTRA A COVID-19



Secretaria de Saúde de Santos e a Autoridade Portuária afirmaram que enviarão pedidos aos governos estadual e federal. O objetivo é incluir a categoria nos próximos grupos a serem imunizados.

Por G1 Santos

Paralisação de caminhoneiros autônomos do Porto de Santos, SP, começou nesta quinta-feira (10) — Foto: Nina Barbosa/G1

Os caminhoneiros autônomos que atuam no Porto de Santos, no litoral de São Paulo, entraram em acordo

com a Santos Port Authority e a Prefeitura de Santos e decidiram suspender a paralisação de advertência que duraria 24 horas. A categoria divulgou que aguardará 15 dias para a inclusão dos caminhoneiros autônomos nos grupos a serem vacinados.

Com o apoio do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista e Vale do Ribeira (Sindicam), os caminhoneiros autônomos decidiram pela paralisação de 24 horas, na manhã desta quinta-feira (10), para reivindicar a vacinação contra a Covid-19 para a categoria.

Durante a tarde de quinta, eles se reuniram com representantes da Secretaria de Saúde de Santos e também da Santos Port Authority, no Paço Municipal. Segundo o Sindicam, foi firmado um prazo de até 15 dias para que a categoria seja incluída nos grupos prioritários e imunizada. Caso não seja, o sindicato divulgou que uma nova paralisação será organizada.

A Secretaria de Saúde de Santos (SMS) esclareceu, por nota, que a ampliação dos públicos-alvo da campanha de vacinação contra a Covid-19 é uma prerrogativa do Governo do Estado de São Paulo, que encaminha as doses ao município de acordo com o público por ele estimado.

Porém, solidária ao pleito dos caminhoneiros autônomos, a SMS diz que já encaminhou ao governo estadual o ofício enviado pelo Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista solicitando a vacinação a esta categoria profissional.

A SPA também divulgou um posicionamento, no qual diz que o presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, levará ao Ministério da Infraestrutura, em Brasília, o pedido para que os profissionais sejam incluídos na próxima fase de vacinação.

A SPA informou, ainda, que não foram verificados, durante a paralisação, quaisquer problemas ou manifestações dentro da área do Porto Organizado de Santos. Houve, no entanto, interrupções momentâneas em cinco embarcações atracadas na margem direita do Porto, em Santos, que dependem de descarga direta para os caminhões.

*Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP
Data: 11/06/2021*

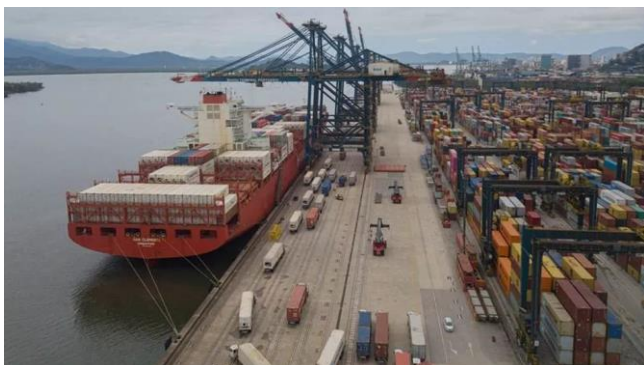
1º ENCONTRO PORTO E MAR 2021 ESTÁ COM INSCRIÇÕES ABERTAS

Interessados em acompanhar os debates podem se inscrever, de forma gratuita, pelo site do evento.
Por Santos

O 1º Encontro Porto e Mar 2021, realizado pelo Grupo Tribuna, acontecerá no dia 16 de junho. As inscrições já estão abertas. O evento será transmitido online, de forma gratuita.

O encontro contará com dois painéis. O primeiro tem início às 14h e terá como tema 'Porto de Santos em expansão: desafios operacionais'. Ele reunirá representantes de importadores e exportadores do agronegócio que utilizam o complexo portuário.

Já o segundo painel começa às 15h50 e tem a participação de autoridades, pesquisadores e especialistas em tecnologia portuária.



Porto de Santos — Foto: Divulgação/SPA

Os interessados em acompanhar os debates podem se inscrever, de forma gratuita, pelo site do evento. As inscrições podem ser feitas até terça-feira (15).

Confira a programação:

13h50 - Abertura do evento - Leopoldo Figueiredo



Painel 1 - 14h

Gustavo zaitune - diretor da yara fertilizantes (a confirmar)
Ricardo gelain - diretor executivo da trp transporte/jbs (a confirmar)
Grupo Amaggi
Cooperativa Cooxupé

Painel 2 - 15h50

Abertura - Rogério Santos - prefeito de santos

16h - Composição da mesa

Maxwell rodrigues - mediador
Leopoldo figueiredo - grupo tribuna
Elder coppi - gerente de ti dp world
Ricardo abbruzzini - diretor de ti e inovação santos brasil
Adilson jr - presidente câmara de santos

16h15 - Palestra com Albert Bos - diretor do stc group international

16h25 - Fabiana Alencar - gerente de ti btp

16h40 - Ricardo Pupo - engenheiro de computação e professor da fatec

16h55 - Guilherme Soares de Sá - diretor executivo, comercial, técnico e operacional para empresas relacionadas a portos e terminais

17h10 - Marcelo Rosa - especialista em sistemas da informação pela tuhh (hamburg univerity of technology)

17h25 - Mesa de Debates

18h - Encerramento

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

Data: 10/06/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ATP ALERTA PARA RISCO DE CARGA PAGAR PREÇO MAIOR APÓS DESESTATIZAÇÃO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 10 Junho 2021

Associação entende que União pode criar ambiente mais favorável para carga ser transportada ao menor custo possível no processo da Codesa. Para Ministério da Infraestrutura, foco da desestatização não está na geração de receitas, o que será positivo se ocorrer.

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) alertou para pontos no processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) que podem trazer custo excessivo aos terminais e, conseqüentemente, para a carga. A análise da ATP é que, como a União receberá 7,5% da receita bruta, mesmo que a nova administração do porto dê prejuízo, a receita do governo está garantida, porque está atrelada a essa fonte de arrecadação. A ATP entende que a União tem outros meios de fazer a arrecadação e que pode criar ambiente favorável para a carga ser transportada ao menor custo possível no processo da Codesa.

O diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa, disse não ver a geração de receita como finalidade desse processo. “Corremos o risco da carga pagar preço maior e a União ganhar no final das contas. Vimos claramente lendo o processo que a receita para a União foi privilegiada”, apontou Barbosa, na última terça-feira (8), durante o webinar ‘32ª ASPEN - Desestatização dos Portos Organizados — isso é bom ou ruim? Para quem?’, promovido pelo Instituto Besc de Humanidades e Economia. Ele acrescentou que o problema é que as tarifas sempre foram cobradas como contraprestação de serviço e, agora, serão cobradas num conceito novo, de receita-teto, o que poderá ser feito discriminando perfis de carga. A associação discorda que um segmento específico seja privilegiado — por exemplo, carga geral, em detrimento do de contêineres.

O presidente da ATP salientou que os terminais de uso privado (TUPs) não são contra o concessionário ganhar dinheiro, e sim contra criar situações muito favoráveis a ele para gerar atratividade que, ao mesmo tempo, levem receita para a União. Dessa forma, ele entende que pode haver um efeito na contramão dos objetivos da desestatização que, originalmente, estariam centrados em reduzir aportes do governo federal ao porto público. “De repente, num passe de mágica, os portos organizados vão dar lucro e receita garantida à União. Estranho de entender isso”, analisou Barbosa.

O diretor de novas outorgas e políticas portuárias do Ministério da Infraestrutura, Fábio Lavor, ressaltou que o foco da desestatização não está na geração de receitas, o que, por outro lado, não será ruim se acontecer. Ele disse que o fim do histórico de prejuízos aumenta a confiança do setor e o entendimento de que os portos podem ser superavitários. “Há espaço para termos receita para a autoridade portuária, seja pública, seja privada, e redução de despesas”, afirmou. O governo entende que não citar explicitamente o percentual de 7,5% da receita bruta, trazendo a valor presente, aumentaria o valor de BID (lance) inicial no certame, o que diminuiria a atratividade e traria risco maior para futuro concessionário. “À medida em que se retira esse valor a ser pago de maneira fixa e o transforma o percentual variável, o risco é compartilhado”, afirmou Lavor.

A resolução do Ministério da Economia que trata da modelagem e condições de desestatização da Codesa e dos portos organizados de Vitória e Barra do Riacho prevê que o novo contrato de concessão da autoridade portuária, deduzidos os passivos líquidos apurados na avaliação da empresa, resulta na remuneração mínima a título de outorga. O futuro concessionário fará uma contribuição variável anual equivalente a 7,5% ao ano sobre a totalidade da receita bruta alcançada no ano anterior ao pagamento, a ser pago à União, além de eventual ágio sobre a contribuição inicial.

No processo, o vencedor fará contribuição inicial mínima de R\$ 479,9 milhões que deverão ser pagos à vista, à União, e previamente à celebração do contrato de concessão. Além de 25 parcelas de contribuições fixas anuais, devidas à União a partir do sexto até o trigésimo ano da concessão, de aproximadamente R\$ 31 milhões cada, devendo ser atualizadas pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) até a data de sua efetiva liquidação. Ambas contribuições serão estabelecidas com data-base em dezembro de 2020.

Para o presidente da Brasil Terminal Portuário (BTP), Ricardo Arten, a arrecadação do governo não é primária, mas em algum momento entrará capital para os cofres públicos. “Não se pode fazer privatização pensando em encher cofres públicos, mas ela é consequência da privatização e tem que ser levada em consideração”, analisou Arten durante o webinar.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/06/2021

MAIOR ACESSO A RECURSOS DA CONTA VINCULADA PODE AMPLIAR REPAROS NO BRASIL

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 10 Junho 2021

Arquivo/Divulgação



Propostas referentes ao tema, em discussão no PL 4.199/2020 (BR do Mar), ainda serão apreciadas no Senado. Para Abac, qualidade e prazo de execução são fundamentais na contratação desse tipo de serviço.

Demandas perenes por reparos e docagens de navios de cabotagem ainda não são realidade para os estaleiros brasileiros de grande porte. Nessa classe de embarcações, ainda é preciso conquistar competitividade para competir com concorrentes estrangeiros, sobretudo em relação aos custos. A avaliação de agentes do setor é que existe um potencial de navios para receber esse serviços em instalações no Brasil, desde que prestados com qualidade e dentro dos prazos contratados. A ampliação da possibilidade do uso dos recursos das contas vinculadas, teoricamente, também pode contribuir com novas contratações de reparos no país. As propostas referentes ao tema, em discussão no projeto de lei 4.199/2020 (BR do Mar), ainda serão apreciadas no Senado.

Para empresas que operam na cabotagem brasileira, existem outros pontos a serem melhorados, como a importação de alguns itens sem similar no Brasil, que ainda dão dor de cabeça do ponto de vista tributário e alfandegário. A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) avalia que, quanto mais preparados estiverem os estaleiros para atender demandas de reparos e docagens, mais poderão ser utilizados. A associação entende que essa já é uma demanda regular para estaleiros que trabalham com essas atividades.

“O início das atividades do EAS com reparos indicou que existe mercado para os estaleiros que pode ser explorado. Quando não conseguimos estaleiros para fazer nossas docagens e reparos no Brasil, precisamos enviar os navios para o exterior, o que é oneroso, pois normalmente os navios fazem a travessia em lastro”, comentou o diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano à Portos e Navios. Os navios exigem docagens regulares e reparos, e a manutenção é parte usual da operação das embarcações.

Questões como pandemia, deslocamento, tempo e câmbio, de alguma forma, influenciam a escolha das empresas brasileiras de navegação (EBNs) em docar e reparar seus navios no Brasil. A Abac acredita que esses sejam fatores importantes, porém o que mais influencia a escolha é a qualidade dos serviços e a sua realização dentro do prazo programado. “Quando o navio é enviado para o estaleiro, ele deixa de atuar comercialmente, causando impacto negativo na receita da empresa. Essa parada é tratada de forma muito estratégica e não podem ocorrer imprevistos”, explicou Resano.

A Abac identifica um ponto de melhoria na proposta de ampliação da possibilidade do uso dos recursos da conta vinculada, objeto do projeto de lei 4.199/2020, em tramitação no Senado. Em relação à cadeia de suprimentos, é comum EBNs precisarem de sobressalentes que não existem no mercado brasileiro, o que exige a importação. “Estes processos, no aspecto tributário, têm sido problemáticos, por vezes causando demurrage e atraso em serviços planejados durante docagens”, relatou Resano.

As empresas de cabotagem consideram que a oferta de dique é apenas um dos fatores da obra. Uma vez tendo o navio docado, a instalação de reparo precisa estar preparada para atender as demandas do reparo e docagem. “Talvez, nem todas as instalações com dique disponham desta estrutura adaptada, pois foram preparadas para a construção e a reparação exige adaptações”, disse Resano. De acordo com o diretor-executivo da Abac, não é possível afirmar o quanto novas docagens serão realizadas no Brasil. Resano considera que a demanda existe na medida em que o programa de manutenção dos navios ‘em classe’ exige docagens a tempos pré-definidos. Ele disse que nessas paradas a empresa planeja fazer as necessárias atualizações tecnológicas exigidas. A instalação do sistema de água de lastro, por exemplo, foi um caso específico, mas outros ocorrem de acordo com a demanda.

Pela legislação atual, é possível financiar alguns tipos de reparos com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM). Reparos de classe costumam ocorrer a cada cinco anos. Reparos acidentais podem ou não ser feitos dentro do dique. Também há possibilidade de financiamento de alguns equipamentos para a embarcação. Nessas três hipóteses, as normas estabelecem que os serviços



precisam ser solicitados por EBNs, para embarcações próprias e devem ser realizados por um estaleiro brasileiro. A liberação dos recursos da conta vinculada para os armadores estão sujeitos à análise e liberação do BNDES, que faz a administração dessas contas.

Não são financiados reparos de operações executadas pela própria tripulação ou pelo fornecedor e prestador de serviço. O FMM também não financia a aquisição e troca de equipamentos realizados em estaleiros fora do país, bem como insumos necessários para operação da embarcação, inclusive peças desgastadas. Hoje, também não é possível utilizar recursos do FMM para reparo em navios de longo curso de empresas estrangeiras.

As chamadas contas vinculadas acumularam mais de R\$ 3 bilhões em desembolsos entre 2011 e 2021. Nesse período, houve utilização expressiva para financiamento de reparos, ainda que em menor proporção que para construção. A partir de 2017, a tendência foi de aumento gradual no valor de utilização da conta vinculada para atividades de reparo, com exceção de 2018. "Hoje o acesso à conta vinculada está mais fácil. Existe muito a se aprimorar, mas hoje os armadores estão conseguindo acessar a conta vinculada com mais facilidade", avaliou a presidente do EAS, Nicole Terpins, durante webinar com fornecedores promovido pela Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq), na última segunda-feira (7).

A percepção da executiva é que o reparo está alocando uma parcela cada vez maior dos valores disponíveis na conta vinculada. Em 2020, o percentual de desembolsos de reparo representou 30% do total utilizado da conta vinculada, o que é considerado expressivo em função do volume de valores que passa pela conta vinculada. No primeiro trimestre de 2021, R\$ 132,1 milhões foram destinados a diversos projetos de construção naval, sendo aproximadamente um terço (R\$ 46,2 milhões) para a atividade de reparo.

O EAS avalia que essa curva ajuda a determinar a perspectiva do mercado de reparo ao longo dos anos. Nicole acredita que a demanda é crescente, seja em função do aumento do mercado de cabotagem, seja em razão das alternativas para realização dos reparos no Brasil com qualidade e com disponibilidade dos recursos da conta vinculada ou financiamentos do FMM, o que ela vê como diferencial para os estaleiros brasileiros. Ela observa que a tendência de utilização dos valores da conta vinculada para a construção naval existe, mas ainda está direcionada a embarcações de menor porte. Na visão dela, um dos motivos é que as embarcações de grande porte têm valor superior ao que armadores têm na conta vinculada, seja em função de assimetria competitiva em relação à aquisição e embarcações, seja por certa preferência dos armadores de afretar, em vez de construir no Brasil.

O número de reparos de navios de cabotagem ainda é menor que para a navegação interior porque no modal marítimo existe o custo de deslocamento que, muitas vezes, acabava sendo compensado pela preocupação em relação à qualidade do serviço ou ao preço. Nicole disse que o setor pretende alterar essa dinâmica, oferecendo serviços com a mesma qualidade e preços competitivos em relação a estaleiros no exterior. "Estamos potencializando o benefício de fazer no Brasil, evitando custos de deslocamento e com a utilização do AFRMM (Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante). Resolvendo a questão do fornecimento, estamos fortalecendo a atividade de reparo no Brasil", afirmou.

O levantamento do EAS indicou que a frota brasileira tem 983 embarcações cadastrados no registro especial brasileiro (REB), o que garante benefícios fiscais em relação aos não registrados e financiamentos através do FMM. Desse total, aproximadamente 760 correspondem a embarcações de apoio e 223 de cabotagem. Como a vida útil do navio pode chegar a 30 anos em alguns casos, a expectativa é que ainda haverá potencial elevado de docagens periódicas, sobretudo até que os estaleiros consigam novas encomendas. O estaleiro mapeou cerca de 350 embarcações com potencial para fazer reparos em suas instalações, a maior parte correspondente a navios de cabotagem com rotas regulares dentro do porto de Suape (PE).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/06/2021

RODRIGO CASADO COMO NOVO CEO E PRESIDENTE DA COMPANHIA LOCALFRIO



A Localfrio anuncia a chegada de Rodrigo Casado como novo CEO e presidente da companhia. O executivo chega com a missão de ampliar negócios e projetos de logística integrada.

O novo presidente da companhia possui mais de 20 anos de trajetória profissional e já liderou projetos em mais de 15 países. Trabalhou em grandes empresas como Praxair, Linde e sua última responsabilidade foi como COO da Messer Gases Brasil. O executivo é graduado em Engenharia Mecânica pela Universidade Federal Fluminense, mestre em Logística pela PUC-

RJ e possui formação em Liderança e Negociação pela Universidade de Harvard.

"Estou muito feliz e extremamente motivado com o novo desafio. Liderar uma das maiores companhias de logística integrada do país será uma grande honra. Pretendemos utilizar nosso capital humano e todo o expertise conquistado em décadas de uma história de sucesso para expandir cada vez mais nossa atuação no país, apostando em soluções seguras, inovadoras e customizadas com o objetivo de gerar valor para nossos clientes".

A Localfrio é a única empresa do setor com terminais alfandegados localizados nos principais hubs marítimos de comércio exterior no país (Santos, Suape e Itajaí) e dona do único terminal alfandegado frigorificado do Porto de Santos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/06/2021



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