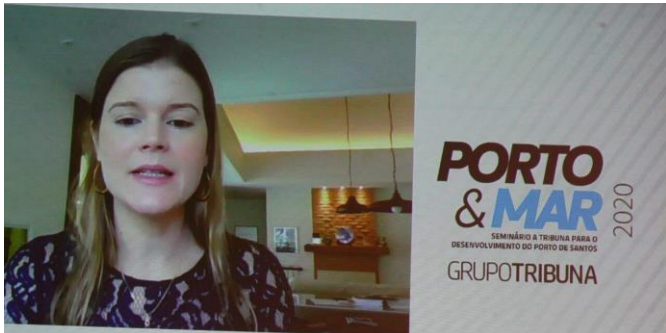




A TRIBUNA DIGITAL (SP)

DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS DEVE GERAR INVESTIMENTOS DE PELO MENOS R\$ 10,5 BILHÕES

Secretaria especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), Martha Seillier fez explicação durante segundo painel do seminário Porto & Mar
Por ATribuna.com.br



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.130480:1606838527/Martha-Seillier-porto-mar.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=e762aa0&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.130480:1606838527/Martha-Seillier-porto-mar.jpg?f=2x1&pf=e762aa0&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Secretaria prevê investimentos com a privatização do Porto de Santos (Carlos Nogueira/AT)

Ainda com valores iniciais, e que podem vir a aumentar, o processo de desestatização do Porto de Santos terá investimentos de ao menos R\$ 10,5 bilhões privados, segundo análise da secretária especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Ministério da Economia, Martha Seillier, que participou do segundo painel do Seminário A Tribuna Porto & Mar 2020, para o desenvolvimento do Porto de Santos.

O painel contaria, ainda, com a participação do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas. No entanto, após testar positivo para Covid-19, o ministro cancelou toda a sua agenda da semana. O seminário marca o primeiro evento oficial do Santos Convention Center, na Ponta da Praia, inaugurado no mês de outubro.

Martha Seillier, que faz parte da equipe do ministro Paulo Guedes, compõe a PPI, programa relativamente novo, criado em 2016, que vem realizando parcerias com os demais ministérios do Governo Federal, visando melhorias e investimentos em todos os setores do país.

Segundo os prognósticos do Ministério da Infraestrutura, o leilão de arrendamento do Porto de Santos deverá ocorrer no primeiro semestre de 2022. Segundo dados apresentados pela secretaria para todo o público que compareceu ao evento, o investimento prévio é de R\$ 10,5 bilhões.

"Diferentemente da Codesa (Companhia Docas do Estado do Espírito Santo), onde já estamos em uma fase mais avançada, com o Porto de Santos e São Sebastião estamos ainda na fase de estudos. Essa é uma estimativa inicial, feito até pela própria secretaria responsável e autoridade portuária. Certamente os estudos vão detalhar melhor os investimentos, o seu volume - e em quais áreas -, o que pode vir a ser muito mais, até para detalhar fluxo dos investimentos, que devem avançar ao longo dos 35 anos da concessão", explicou.

Martha detalhou, ainda, durante sua apresentação, potenciais investidores para o complexo portuário santista uma vez que o processo de desestatização estiver concretizado. Segundo ela, devido as características e relevância do Porto santista, será necessário um consórcio de empresas que atendam as demandas financeiras.

"Estamos em contato com potenciais investidores, que inclusive já estão no Porto. Precisamos detalhar melhor os requisitos, afinal é o Porto mais relevante da América Latina - que tem um valor elevado de investimentos. Nesse tipo de projeto teremos um consórcio de investidores, no tipo de gestão portuária, que vão atuar com alta capacidade no setor".

"Pela quantidade de operadores que temos nos terminais - de segmentos diferentes -, o trabalho não está focado somente em contêineres, ou granéis (líquidos e sólidos), ou seja, encontramos de tudo nesse Porto. Nesse processo é preciso que atraia investidores em que não tenha conflito de interesses, conforme até o próprio secretário Piloni mencionou no primeiro painel", finalizou.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 01/12/2020

DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS PREVÊ MAIS INVESTIMENTOS E MENOS RESTRIÇÕES

Estudos foram debatidos com o secretário nacional dos Portos, Diogo Piloni, que afirmou que o processo trará muitos benefícios

Por A Tribuna.com.br



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.130453:1606827566/Seminario-Porto-Mar-2020.jif?f=2x1&\\$p\\$f=e9ff31b&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.130453:1606827566/Seminario-Porto-Mar-2020.jif?f=2x1&pf=e9ff31b&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

A nova gestão privatizada do Porto de Santos abriu o painel de debates (Carlos Nogueira/AT)

A nova gestão privatizada do Porto de Santos abriu o painel de debates do Seminário A Tribuna Porto & Mar 2020.

O processo de desestatização do complexo portuário santista, que está sob coordenação do BNDES, foi debatido com o secretário nacional dos Portos, Diogo Piloni, que afirmou que a medida trará muitos benefícios e investimentos para o porto santista. O seminário marca o primeiro evento oficial do Santos Convention Center, na Ponta da Praia, inaugurado no mês de outubro.

A solenidade de abertura contou com a participação dos deputados federais Rosana Valle (PSB) e Júnior Bozzella (PSL), dos prefeitos de Santos, Paulo Alexandre Barbosa (PSDB), e de Guarujá, Válter Suman (PSB), do Diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA), do Capitão dos Portos do Estado de São Paulo (CPSP) Marcelo de Oliveira Sá, do Diretor-presidente da TV Tribuna, Roberto Clemente Santini, e do diretor-presidente do Jornal A Tribuna, Marcos Clemente Santini.

O seminário marca o primeiro evento oficial do Santos Convention Center, na Ponta da Praia, inaugurado no mês de outubro (Foto: Carlos Nogueira/AT) O primeiro painel foi conduzido pelo editor de Porto do Jornal A Tribuna, Leopoldo Figueiredo. O debate reuniu o secretário nacional de portos, Diogo Piloni; o chefe do departamento de estruturação no setor portuário do BNDES, Eduardo Costa; e Sérgio Aquino, Diretor-presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias. O tema foi 'O futuro do Porto de Santos: desestatização e novos investimentos'.



mês de outubro (Foto: Carlos Nogueira/AT)

O projeto de desestatização da administração do Porto de Santos é uma das principais metas do Governo Federal. A ideia é garantir governança e flexibilidade para investimentos privados, necessários para garantir o atendimento da demanda.

[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.130473:1606835325/Seminario-Porto-Mar-2020.jpeg?f=3x2&q=0.9&w=700&\\$p\\$f\\$q\\$w=5aa4197](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.130473:1606835325/Seminario-Porto-Mar-2020.jpeg?f=3x2&q=0.9&w=700&pfqw=5aa4197)

O seminário marca o primeiro evento oficial do Santos Convention Center, na Ponta da Praia, inaugurado no

Piloni reiterou a importância do processo de desestatização, para melhor governabilidade, além do futuro capital de renda com a aproximação de novos investidores para o setor portuário.

"Temos um cenário de restrição fiscal que traz muitos desafios. Precisamos de investimentos na logística de transportes e temos total convicção de que com o modelo de contrato bem feito, bem conduzido, vamos atrair capital, que está amplamente disponível no setor portuário nacional e internacional, para o programa de desestatizações", comentou.

Junto com o Porto de Santos, o Governo Federal trabalha - ao mesmo tempo - com o arrendamento dos portos de Itajaí e São Sebastião. "Os projetos de desestatização caminham juntos, entre esses três portos, mas não serão projetos iguais. Sabemos, no caso de Santos, o quão complexo é o Porto da cidade. Trabalhamos com muitos estudos para entregar o melhor produto no final".

Piloni, que representa o Ministério da Infraestrutura, do Governo Federal, reiterou a importância com a tutela do lado público. "Atrair o capital privado será, sim, uma grande prioridade, mas que tenhamos o cuidado na tutela de interesses públicos, que são importantes na área portuária. Vamos ter a oportunidade do capital, mas sem esquecer da tutela do interesse público.

Os estudos são coordenados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que contratou o consórcio Dagnl para a tarefa. O Dagnl tem como líder a DTA Engenharia e conta com as empresas Alvarez e Marçal Consultoria em Engenharia, Garín Infraestrutura Assessoria e Participações Ltda e os escritórios de advocacia Lobo & De Rizzo e Navarro Prado.

Nesta etapa, cabe ao consórcio o levantamento dos principais problemas dos dois complexos portuários. Eles incluem questões de infraestrutura, meio ambiente e até de processos judiciais, trabalhistas ou cíveis.

O diretor-presidente da Fenop, Sérgio Aquino, destacou que o modelo de gestão portuária no mundo segue pelo Landlord, onde a gestão privada e pública atua em conjunto. No entanto, segundo sua explicação, o Brasil não conseguiu implantar essa gestão. "É preciso que exija responsabilidade das duas partes, que cada um cumpra com suas obrigações. Que a parte privada faça os investimentos e realize operações com qualidade, e que o lado público tenha liberdade e autonomia, adotando critérios técnicos de gestão. Vivemos momentos positivos, mas não podemos esquecer que, lá atrás, já vivenciamos momentos iguais a esse", finaliza.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 01/12/2020

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

SETOR PORTUÁRIO SE MOBILIZA PARA APROVAR BR DO MAR E PRORROGAÇÃO DO REPORTO

Redação Portogente

Iniciativa visa também promover debate e reforçar o posicionamento conjunto a respeito de todos os temas relevantes para o setor portuário.

Seis entidades do setor empresarial portuário – Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec); Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL); Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP); Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) e Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) – enviaram nota conjunta a deputados federais e lideranças partidárias em defesa do BR do Mar e prorrogação do Reporto, que perde a validade em 31 de dezembro.



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

BRMar portos

A chamada Coalizão Empresarial Portuária surgiu de um encontro realizado na segunda-feira, 30 de novembro, para aprovação do Projeto BR do Mar (PL Nº 4199/20) que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem e a prorrogação do Reporto, além de promover debates e reforçar o posicionamento conjunto sobre todos os temas relevantes para o setor portuário.

Um caminhão carregado com um contêiner adesivado com as informações propostas pela

Coalizão Empresarial Portuária circula nesta terça-feira e quarta-feira, dias 1º e 2, pelos arredores do Congresso Nacional, como parte ação estratégica de convencimento de deputados e lideranças políticas em Brasília.

“As valorizações e os incentivos para o transporte aquaviário e ferroviário são medidas necessárias e aguardadas por longo tempo pela sociedade brasileira, incluindo em especial as empresas privadas que atuam no setor portuário nacional”, destaca o texto da coalizão.

“Destacamos de fundamental importância o Projeto de Lei nº. 4199/2020, que Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004. O incentivo ao transporte de cabotagem brasileira, certamente poderá gerar incremento nas operações portuárias, resultando em redução de custos logísticos e na competitividade nacional”, segue o ofício.

A coalizão também destaca outros temas relevantes para a competitividade da cabotagem brasileira, como: transporte aquaviário de curta distância, serviços de praticagem, de rebocadores e a necessidade de redução tributária para os combustíveis marítimos.

As entidades também sugerem alterar o Artigo 16 da Lei Nº 11.033/2004 a inclusão das empresas de dragagem, dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento, que poderão importar equipamentos fundamentais para suas operações até dezembro de 2025.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 01/12/2020



O SOPESP - SINDICATO DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO ESTADO DE SÃO PAULO

NOVO APLICATIVO DA MOL AUMENTA A EFICIÊNCIA COM PROCESSAMENTO EM TEMPO REAL DE DADOS OPERACIONAIS DE NAVIOS

Mitsui O.S.K. Lines, anunciou que, juntamente com a empresa mol Group MOL Information Systems, Ltd., desenvolveu e introduziu o aplicativo web ABLOG que processa e utiliza dados de log abstrato (ablog), melhorando a eficiência operacional tanto a bordo quanto em terra.

Convencionalmente, os tripulantes gravavam dados do ablog usando software a bordo dedicado e enviavam por e-mail aos envolvidos, mas isso exigiu tempo para baixar os dados no lado da costa, dificultando a análise dos dados imediatamente. Além disso, nem todos os sistemas a bordo e em terra podem ser ligados, exigindo entrada duplicada dos mesmos dados.

Para resolver esse problema, mol e MOLis construíram um aplicativo que pode ser usado a partir de um navegador da Web via satélite sem software dedicado. Nos estágios iniciais de desenvolvimento, levou tempo para se conectar ao servidor da embarcação devido às limitações das comunicações via satélite a bordo, e a discrepância na velocidade em comparação com os sistemas da costa tornou o aplicativo impraticável de usar. No entanto, em cooperação com a Microsoft Japan, a equipe de desenvolvimento obteve com sucesso um desempenho superior do aplicativo, melhorando a eficiência operacional e a conectividade com outros sistemas.

Melhorias específicas na eficiência incluem:

- Eliminando a necessidade de transmissão por e-mail de dados operacionais de navios, gerenciamento de sistema e upgrades de software dedicado (cerca de 880 horas/ano/navio)
- Redução da carga de trabalho de entrada de dados por linkagem com outros sistemas tanto a bordo quanto em terra (cerca de 270 horas/ano/navio)
- Análise mais simples do status operacional do navio e funções de monitoramento aprimoradas do lado da costa, disponibilizando dados operacionais do navio em tempo real
- Melhorando a capacidade de pesquisa por meio de banco de dados de relatórios de combustível de bunker (Nota 4)
- Simplificando as alterações na configuração do sistema

O Aplicativo já foi instalado em 197 navios e será instalado em mais embarcações sucessivamente.

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

Data : 01/12/2020

AUDIÊNCIA PÚBLICA DISCUTIRÁ REFORÇO PARA SUPRIMENTO DE GÁS EM TERMINAL PORTUÁRIO



https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2020/12/2020_11_30_10_24_3_1082.jpg

Municípios poderão participar da audiência. Foto: Divulgação/PMS

Uma audiência pública virtual será realizada no próximo dia 15, às 17h, para expor o Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança do projeto de Reforço Estrutural do Suprimento de Gás da

Baixada Santista, da empresa TRSP – Terminal de Regaseificação de GNL de São Paulo. Ele será construído paralelamente ao alinhamento do canal de navegação do Porto de Santos, entre a Ilha dos Bagres e o Canal de Piaçaguera.

As inscrições para participar do encontro, organizado pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano (Sedurb), podem ser feitas pelo endereço eletrônico www.santos.sp.gov.br/audienciaTRSP, onde é possível ter acesso ao estudo. O link de acesso à plataforma onde será realizada a audiência será encaminhado por e-mail aos inscritos.

O estudo também está disponível para consulta na Sedurb, à Rua D. Pedro II, 25 – 6º andar, Centro, das 9h às 17h, e no www.santos.sp.gov.br/audienciaTRSP.

Quem não tem acesso à internet contará com dois locais para assistir à transmissão on-line gratuitamente – o Centro Administrativo da Prefeitura (Rua D. Pedro II, 25, térreo), no Centro, e a escola municipal Noel Gomes Ferreira (Rua Caramuru do Caruara, 631), na Área Continental. É obrigatório o uso de máscara. O edital com as regras da audiência será publicado no Diário Oficial da próxima segunda-feira (30).

PARTICIPAÇÃO

Os munícipes poderão participar da audiência de três formas, a serem escolhidas na inscrição: apenas como ouvintes; como ouvintes, mas com envio de manifestações, sugestões e/ou comentários por e-mail; ao vivo, com contribuições durante o encontro.

A reunião contará com a participação de representantes da Sedurb e técnicos da empresa TRSP, responsável pelo projeto, que consiste em um navio (Unidade Flutuante de Armazenamento e Regaseificação, mais conhecida como FSRU), que ficará permanentemente atracado num píer tipo ilha, com dolphins de atracação e amarração.

COMAIV

A Comissão Municipal de Análise de Impacto de Vizinhança (Comaiv) será responsável por analisar o Estudo de Impacto de Vizinhança elaborado pela empresa e solicitar medidas mitigadoras e compensatórias.

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

Data : 01/12/2020

OS CUSTOS OPERACIONAIS DO NAVIO AUMENTAM 4,5% DEVIDO AO COVID-19



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2020/12/798-300x225.jpg>

O item deve retornar às condições anteriores apenas quando a pandemia diminuir

As despesas operacionais dos navios aumentaram este ano pela taxa mais rápida em mais de uma década, devido ao aumento dos prêmios de seguro e despesas relacionadas à pandemia COVID-19, mas devem mudar ao longo dos anos. a seguir, conforme as despesas relacionadas à pandemia são reduzidas, de acordo com a última revisão anual e previsão de custos operacionais de Drewry relatório de

2020/21 .

A consultoria estima que os custos operacionais médios diários dos 47 tipos e tamanhos de embarcações cobertos no relatório aumentaram 4,5% em 2020, em comparação com aumentos subjacentes de 2% e 2,5% nos dois. anos anteriores, respectivamente. Isso ocorreu após um período em que as despesas operacionais estagnaram ou contraíram por três anos consecutivos em 8% em 2015-17.

“Como muitos aspectos do transporte marítimo comercial, os custos operacionais dos navios foram severamente afetados pela pandemia COVID-19”, disse o diretor de produtos de pesquisa de Drewry ., Martin Dixon. “Seus efeitos cortaram despesas operacionais durante o primeiro semestre, pois fechamentos econômicos e restrições ao distanciamento social fecharam docas secas e pátios de reparo, enquanto os armadores reagiram à queda no comércio postergando tudo o que não foi uma despesa essencial. ” No entanto, os custos dispararam no segundo semestre do ano, com a reabertura das instalações de reparo, desencadeando a demanda reprimida, enquanto os custos com pessoal aumentaram devido à interrupção do repatriamento da tripulação. “

Os custos da tripulação foram particularmente afetados, aumentando 6,2% em 2020 em comparação com aumentos subjacentes de 1,3%, enquanto os custos de cobertura do casco e maquinário (H&M) e proteção e compensação (P&I) aumentaram 4,5% em um mercado de seguros que está se estreitando. Enquanto isso, a interrupção no abastecimento e disponibilidade de mão de obra causada pela pandemia empurrou os custos de armazenamento, reparo e manutenção para cerca de 3%, ao mesmo tempo, os gastos com doca seca aumentaram 5%.

O aumento nos custos foi generalizado em todos os principais setores de transporte de carga pelo terceiro ano consecutivo, já que todos os segmentos de navios foram atingidos pelo COVID-19. As

avaliações mais recentes incluem navios porta-contêineres, navios químicos, graneis sólidos, petroleiros, transportadores de gás (GNL e GLP), carga geral, refrigeradores, Ro-Ro e transportadores de automóveis.

Olhando para o futuro, as condições de negócios devem permanecer desafiadoras, dominadas pelas incertezas de negócios induzidas pelo COVID-19 e pelo excesso de capacidade em muitos setores, mantendo as despesas operacionais sob controle.

“Os custos operacionais dos navios devem mudar em 2021, já que alguns custos únicos relacionados ao COVID-19 são eliminados de acordo com as medidas de contenção, compensando as pressões inflacionárias em outros lugares”, acrescentou Dixon, que por fim destacou que “a partir daí, esperamos que a inflação do Opex volte à tendência anterior, subindo abaixo da taxa geral de inflação de preços e marcando assim uma estagnação dos custos em termos reais”.

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

Data : 01/12/2020

COALIZÃO PORTUÁRIA PEDE APROVAÇÃO DO PROJETO BR DO MAR

A Coalizão Empresarial Portuária, composta por seis entidades representantes do setor empresarial portuário – Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (ABRATEC); Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL); Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP); Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA), Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) e Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP) – está encaminhando nota oficial solicitando aos parlamentares do Congresso Nacional apoio à aprovação do Projeto BR do Mar (PL4199/20), que Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem.

O grupo reconhece o projeto Br do Mar como um incentivo ao transporte de cabotagem brasileira, que gerará incremento nas operações portuárias, resultando em redução de custos logísticos e competitividade nacional. Tais entidades entendem também fundamental a renovação do REPORTO já que assim poderão continuar realizando investimentos no setor portuário, amparadas por esse benefício até 31 de dezembro de 2025, aumentando empregos, contratações e mantendo contratos com os valores já pactuados com o REPORTO.

Na semana passada, o novo diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, manifestou preocupação com o assunto. A não renovação do Reporto pode gerar uma enxurrada de pedidos de reequilíbrio financeiro nos contratos de arrendamento.

Além da nota conjunta encaminhada para os deputados e lideranças partidárias, as entidades da COALIZÃO PORTUÁRIA também executarão outras ações em defesa do BR DO MAR e do REPORTO.

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

Data : 01/12/2020

PARCERIA COM A EMAP RECONHECIDA PELO OGMO

Nesta sexta (27), a diretora executiva do OGMO – Itaqui, Ana Barbosa, entregou ao presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago, uma placa em agradecimento à parceria que vem trazendo grandes resultados. A visita faz parte da programação do aniversário de 26 anos do Órgão Gestor de Mão de Obra, marcada pela edição de uma revista que celebra os melhores momentos da instituição, com o tema ‘Comprometidos com a inovação que nos conecta ao futuro’.

“O OGMO é um dos pilares do Complexo Portuário e Industrial do Itaqui. Seu papel fundamental é fazer a conexão entre operadores e trabalhadores portuários, garantindo a regularidade das nossas operações e contribuindo de maneira decisiva para o alcance dos resultados exitosos que temos registrado. Tenho acompanhado com muita satisfação os avanços na sua governança e modernização da gestão”, disse Ted Lago em mensagem registrada na publicação.

“Um exemplo é a implantação da Escala Web, que inovou e antecipou a necessidade de digitalização nesse processo. Recentemente a MP 945 tornou esta medida obrigatória, o que no Itaqui já acontece desde 2018”, completou e parabenizou o OGMO.

Um passo importante do OGMO em sua trajetória, conforme destaca Ana Barbosa no editorial da publicação, foi a criação do Centro de Treinamento e Desenvolvimento, com o objetivo de elevar o desempenho dos trabalhadores.

“Um lugar onde o conhecimento está ligado às modernas técnicas portuárias de aprendizagem e que continua em constante aperfeiçoamento, demandando mais investimentos na educação e na aposta pela criação de um sistema de ensino profissionalizante específico para o setor”, afirma.

O OGMO Itaqui é um órgão sem fins lucrativos constituído pelos operadores portuários pré-qualificados a operarem neste, e tem como finalidade de, entre outras atividades, administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; manter, com exclusividade, o cadastro e o registro do trabalhador portuário avulso; treiná-los e habilitá-los, além de expedir os documentos de identificação e arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

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

Data : 01/12/2020

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

GERDAU CONCLUI COMPRA DE 96,35% DA SILAT APÓS APROVAÇÃO DO CADE

A Gerdau informa que foi concluída, em 30 de novembro de 2020, após cumprimento das respectivas condições precedentes, incluindo a aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), a aquisição de 96,35% das ações de emissão da Siderúrgica Latino-Americana (Silat) pela sua controlada, Gerdau Aços Longos.

Em comunicado enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), a empresa informa que a Silat está localizada em Caucaia, na região metropolitana de Fortaleza, Estado do Ceará e possui uma capacidade anual instalada de 600 mil toneladas de laminação de aços longos. “Com a transação, a Gerdau fortalece o seu posicionamento na região e reforça sua estratégia de atender melhor seus clientes no mercado nacional”, diz.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 01/12/2020

PRODUTIVIDADE DO TRABALHO CRESCE 8% NO 3º TRI, DIZ CNI

A produtividade do trabalho na indústria de transformação brasileira cresceu 8% no terceiro trimestre do ano, na comparação com o trimestre anterior, mostrando recuperação depois de duas quedas consecutivas em razão dos efeitos da pandemia da covid-19 sobre a economia. Os dados são do estudo Produtividade na Indústria, divulgado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), que revela, no entanto, que no ano o indicador não deve superar 1% pelo terceiro ano consecutivo. A produtividade é medida com o volume produzido pela indústria dividido pelas horas trabalhadas.

A pesquisa revela que o volume produzido nos meses de julho, agosto e setembro foi 25,8% maior que o verificado no segundo trimestre de 2020, enquanto as horas trabalhadas da produção tiveram alta de 16,4% no mesmo período de comparação. “A indústria se recuperou de forma rápida e intensa a partir de maio, passado o momento mais agudo da crise. Ao longo do trimestre, as fábricas operaram em níveis de ocupação da capacidade instalada crescentes para recompor estoques e atender à rápida recuperação da demanda”, destaca o estudo.

O crescimento acelerado da produtividade no terceiro trimestre é o maior da série histórica iniciada em 2000 e, segundo o documento, mais do que compensou a queda acumulada nos dois primeiros trimestres do ano, que chegou a registrar uma queda de 6,7% na produtividade na comparação com os três últimos meses de 2019.

“O crescimento acelerado da produtividade no terceiro trimestre e a queda acentuada no primeiro semestre do ano são movimentos conjunturais. Eles refletem mudanças na intensidade do esforço do trabalhador e no ritmo de produção que é estabelecido pelas empresas e não mudanças de mais longo prazo, como uma maior qualificação do trabalhador”, explica a economista da CNI Samantha Cunha.

Apesar da melhora revelada pelo estudo, a expectativa é de que a produtividade do trabalho na indústria encerre 2020 com baixo crescimento, uma alta de menos de 1%.

“Mesmo se o ritmo de crescimento verificado no terceiro trimestre fosse mantido no último trimestre de 2020, o indicador fecharia o ano com crescimento abaixo de 1% (0,9%). O ano de 2020 deve ser o terceiro ano seguido de crescimento da produtividade do trabalho abaixo de 1%”, diz o estudo da CNI.

Depois de registrar alta na produtividade do trabalho de 4,5% em 2017, o indicador teve aumento de apenas 0,8% em 2018 e de 0,6% em 2019.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 01/12/2020



BR DO MAR VAI À VOTAÇÃO NA CÂMARA CONTESTADA PELO CADE

Texto busca promover o transporte de cabotagem, mas órgão anti-truste afirma que não haverá ganhos para a competitividade do setor

Por Machado da Costa

Um acordo fechado nesta segunda-feira, 30/11, definiu que um dos projetos prioritários do Executivo, a BR do Mar, que promove o transporte de cabotagem, deve ser votado ainda nesta semana na Câmara dos Deputados. Contudo, chegará ao plenário cercado de incertezas, principalmente as levantadas pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). O órgão anti-truste não tem aliviado o texto, cunhado no Ministério de Infraestrutura, e afirma, com todas as letras, que o projeto de lei 4.199/2020 não aumenta a concorrência no setor na forma como seria esperado.

Um acordo fechado nesta segunda-feira, 30/11, definiu que um dos projetos prioritários do Executivo, a BR do Mar, que promove o transporte de cabotagem, deve ser votado ainda nesta semana na Câmara dos Deputados. Contudo, chegará ao plenário cercado de incertezas, principalmente as levantadas pelo Conselho Plenário da Câmara dos Deputados Najara Araújo/Câmara dos Deputados 01/12/2020 BR do Mar vai à votação na Câmara contestada pelo Cade | VEJA <https://veja.abril.com.br/blog/radar-economico/br-do-mar-vai-a-votacao-na-camara-contestada-pelo-cade/> 3/3

Administrativo de Defesa Econômica (Cade). O órgão anti-truste não tem aliviado o texto, cunhado no Ministério de Infraestrutura, e afirma, com todas as letras, que o projeto de lei 4.199/2020 não aumenta a concorrência no setor na forma como seria esperado.

O Cade já havia enviado um parecer à Câmara, mas ontem, enviou um novo, à senadora Katia Abreu (PP-TO).

O PL “pode restringir a entrada de novas empresas ou a expansão de empresas de médio e pequeno porte já em operação”, “acrescenta uma restrição ao limitar a possibilidade de afretamento por tempo a embarcações de uma subsidiária integral da empresa nacional; assim, empresas de pequeno e médio porte com atuação exclusivamente no mercado brasileiro dificilmente terão acesso a essa modalidade de afretamento”, “o critério de proporcionalidade em relação à tonelagem de porte bruto das embarcações próprias propicia que maiores empresas com capacidade de afretar embarcações com maiores capacidades tenham maior possibilidade de apresentar bloqueios às circulações”, dizem alguns trechos do relatório.

Não será fácil para os defensores do projeto contornarem as declarações do Cade, principalmente num momento em que caminhoneiros que lideraram os protestos em 2018 estão entrando no jogo para tentar travar a votação.

Fonte : Revista Veja

Data : 01/12/2020



EXTRA ONLINE

MINÉRIO DE FERRO SE RECUPERA E FECHA EM ALTA COM FORTE DEMANDA DA CHINA

Por Enrico Dela Cruz

MANILA (Reuters) - Os contratos futuros de minério de ferro se recuperaram ao longo da sessão desta terça-feira após as perdas iniciais, com os contratos referenciais de Dalian e Cingapura se firmando diante da forte demanda chinesa pelo ingrediente siderúrgico.

O minério de ferro mais negociado para entrega em janeiro na Bolsa de Commodities de Dalian encerrou as negociações com alta de 0,3%, a 908,50 iuanes (138,38 dólares) a tonelada.

No entanto, o entusiasmo do mercado com a queda dos estoques de aço e minério de ferro na China foi moderado por uma desaceleração prevista na demanda de inverno no maior consumidor de metais do mundo, disseram analistas.

Os estoques de aço da China caíram substancialmente de um recorde sazonal de 12,92 milhões de toneladas na semana passada, disse o economista do banco OCBC Howie Lee.

A forte demanda do usuário final e o recente fechamento de algumas plantas na principal cidade siderúrgica da China, Tangshan, podem ter levado à rápida redução dos estoques, disse Lee.

O minério de ferro spot atingiu na segunda-feira o nível mais alto desde janeiro de 2014, a 131,50 dólares a tonelada, e ficou estável nesta terça-feira, de acordo com a consultoria SteelHome.

Os estoques de minério de ferro da China caíram por duas semanas consecutivas, após um longo período de cinco meses de aumento no volume armazenado, acrescentou Lee.

Fonte : Extra Online

Data : 01/12/2020

INDÚSTRIA DO BRASIL ENFRENTA INFLAÇÃO RECORDE DE INSUMOS EM NOVEMBRO POR PERDAS DO REAL, MOSTRA PMI

Por Camila Moreira

SÃO PAULO (Reuters) - A indústria brasileira enfrentou em novembro escassez de matéria-prima, o que, combinado com a depreciação do real, provocou aumento recorde na inflação de insumos, apontou nesta terça-feira a pesquisa Índice de Gerentes de Compras (PMI, na sigla em inglês).

A IHS Markit, que realiza a sondagem, informou que o aumento dos custos de insumos e preços cobrados em ritmo recorde na pesquisa se deveu a um mix de escassez de matérias-primas, em

parte devido às restrições globais por causa da pandemia, depreciação do real e forte demanda por insumos.

Os produtores aumentaram sensivelmente a produção em resposta ao crescimento contínuo nas vendas, mas ainda assim o PMI do setor caiu a 64,0 em novembro, de 66,7 em outubro, menor patamar em quatro meses. Leitura acima de 50 indica expansão da atividade.

Entretanto, a IHS Markit ressalta que o índice "assinalou a mais acentuada melhora na saúde do setor, superior a todas as outras registradas antes do surto da doença do coronavírus de 2019 (Covid-19)".

"O setor industrial brasileiro continuou se beneficiando de um crescimento robusto em novembro. As taxas de expansão mensais de novos pedidos, produção e compra de insumos se atenuaram, mas permaneceram mais sólidas do que o observado antes do surto de Covid-19", explicou a diretora econômica da IHS Markit, Pollyanna De Lima.

"Os comentários dos participantes da pesquisa sugerem que a desaceleração foi um reflexo principalmente da escassez de matérias-primas", completou.

Houve expansão significativa no volume de novas encomendas, em meio a forte demanda, lançamentos, pedidos em larga escala e melhora de participação de mercado, segundo a IHS Markit.

As vendas totais foram impulsionadas por aumento recorde nos novos pedidos do exterior. Se por um lado a depreciação do real em relação ao dólar nos últimos meses pressionou a inflação de insumos, por outro melhorou a competitividade dos preços no mercado externo.

Os dados da pesquisa sugerem que o crescimento da produção foi parcialmente restringido pela falta de materiais disponíveis para a conclusão dos pedidos em atraso. Com isso, os negócios pendentes aumentaram no ritmo mais acentuado já registrado em quase 15 anos de pesquisa.

O emprego no setor industrial brasileiro cresceu pelo quinto mês seguido em novembro. Entre os 21% dos participantes que informaram crescimento, houve citações a esforços de reposição de funcionários dispensados por causa da Covid-19, ao otimismo em relação às perspectivas e à forte demanda.

A indústria prevê crescimento da produção no próximo ano, com mais publicidade, planos de expansão da capacidade, novos investimentos e previsões de aumento nas vendas, reforçando o otimismo.

Fonte : Extra Online

Data : 01/12/2020



PBAGORA

PORTO DE CABELO AUMENTA MOVIMENTAÇÃO EM 90% EM NOVEMBRO

POR Redação



<https://pbagora.s3.amazonaws.com/20201201103005/unnamed-8-18-800x533.jpg>

O mês de novembro teve a maior movimentação de cargas de 2020 no Porto de Cabedelo. No total, segundo o balanço operacional apresentado nessa terça-feira (1º), 157.200 toneladas de produtos passaram pelo cais durante o mês. O resultado, além de ser o maior do ano, representa um crescimento de 90% em relação ao mês de outubro, quando a movimentação foi de 82.688

toneladas. .

Levando em consideração o acumulado de 2020, a movimentação de cargas já cresceu 12,67%. Neste ano, 1.062.529 toneladas já foram operacionalizadas. O montante é quase 120 mil toneladas a mais do que o registrado nos onze meses de 2019, quando 943 mil toneladas foram movimentadas pela Companhia Docas da Paraíba (Docas-PB).

“Esse trabalho é fruto de uma gestão focada em planejamento e o planejamento sempre traz resultados. O que temos buscado sempre é traçar cenários, antecipar problemas e possíveis mudanças de rotas. Temos uma gestão técnica e responsável. Essa base é que tem trazido resultado nas nossas ações”, destacou a diretora-presidente da Companhia Docas, Gilmara Temóteo.

Dos onze meses de 2020, dez tiveram saldo positivo em relação ao ano anterior. “Em maio, no auge da pandemia, mantivemos nosso funcionamento 24 horas e crescemos 32% em relação ao ano anterior”, detalha a presidente.

A carga de maior movimento no mês de novembro foi o coque de petróleo (ou petcoke), com três navios e quase 50 mil toneladas operacionalizadas. O mês ainda teve duas operações de combustível, uma de ilmenita, uma de trigo, uma de malte e uma de clinker. Essa última não era operacionalizada pelo Porto de Cabedelo desde 2013.

A carga de clinker chegou no Porto de Cabedelo por meio do navio graneleiro Orient Trail. Foram 28.650 toneladas do material. O clinker é uma espécie de cimento numa fase básica de fabrico. A partir dele, é produzido o cimento Portland.

O navio que trouxe a carga foi fabricado em 2011 e saiu dos Estados Unidos para o Porto de Cabedelo.

“O diálogo com todos os órgãos anuentes e apoio do Governo do Estado é imprescindível para o crescimento da nossa gestão. O que esperamos é a continuidade desse trabalho, a continuidade desse resultado, trazendo muito mais desenvolvimento para o Porto de Cabedelo, para o município de Cabedelo e para o estado da Paraíba”, finalizou Gilmara Temóteo.

Fonte : PB Agora - PB

Data : 01/12/2020

ECONOMISTA PARAIBANO É O NOVO DIRETOR-PRESIDENTE DA BRB FINANCEIRA

Por Severino Lopes



<https://pbagora.s3.amazonaws.com/20201130112205/carr.jpg>

O economista paraibano de Lagoa de Dentro, Carlos Antônio Vieira Fernandes é o novo diretor-presidente da Banco de Brasília, BRB Financeira e a partir desta segunda-feira (30) começa uma nova fase de negócios estratégicos do banco. O paraibano já tomou posse como diretor-presidente da Instituição Financeira. Carlos Antônio Fernandes teve o seu nome aprovado por unanimidade Comissão de Economia, Orçamento e Finanças (CEOF) da Câmara dos Deputados.

Durante a sabatina, Carlos Fernandes ressaltou a estratégia de ampliação nacional no que se refere a linhas de crédito e o papel social do BRB. “Por sermos um banco público, certamente a sociedade ganha com esta gestão da forma como está sendo conduzida, porque os frutos disso são distribuídos pela sociedade

Servidor de carreira da Caixa Econômica Federal, Carlos Antônio é graduado em estudos sociais pela Faculdade de Ciências Filosóficas e Letras de Guarabira, com MBAs em finanças empresariais pela FGV, executivo internacional pelo Instituto Amana-Key, comércio externo pela Universidade Católica de Brasília e estratégias empresariais pelo Centro Universitário de João Pessoa.

Carlos Vieira atuou em diversos cargos e funções, como diretor operacional da BRB Financeira, ministro interino no Ministério das Cidades e Integração, presidente do conselho de administração da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (CBTU) e membro do conselho da Litel e Vale. Funcionário aposentado da Caixa, ele também foi diretor-presidente da Funcef.

No ano passado, o PB Agora fez uma entrevista com o Executivo que se tornou um dos grandes paraibanos vencedores no mundo dos negócios.

A trajetória de Carlos começou a ser traçada no longínquo ano de 1969, quando ele deixou a cidade de Lagoa de Dentro rumo a João Pessoa sem ter noção que a história estava lhe reservando “voos” altos, e um futuro promissor. Seu pai era um produtor rural e a sua mãe funcionária dos Correios e Telégrafos.

A primeira grande conquista do paraibano foi a aprovação no concurso público da Caixa Econômica Federal, onde foi chamado logo, e se tornou funcionário de carreira da instituição. A ascensão dentro da Caixa foi meteórica e ele se tornou um funcionário de destaques e notoriedade.

Fonte : PB Agora - PB

Data : 01/12/2020



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

SER GAS INICIA OBRAS PARA ATENDER FÁBRICA DE FERTILIZANTES EM SERGIPE

Investimento de R\$ 2,7 milhões contempla construção de acesso e de duas estações de medição para o gás natural canalizado

Por Guilherme Serodio - 1 de dezembro de 2020 - Em Notícias

A Sergas iniciou a obra de construção de acesso e das bases para a implantação de duas estações de medição para o gás natural canalizado que vão servir à antiga Fafen/SE. A planta, hoje chamada de Unigel Agro SE, foi arrendada pela Proquigel e tem previsão de entrada em operação em janeiro de 2021.

A intervenção da Sergas está orçada em R\$ 2,78 milhões e prevê a instalação das duas estações de medição no município de Laranjeiras e a interligação pela Sergas da rede de distribuição que liga o ponto de entrega Fafen/Sergas às instalações da Unigel Agro SE.

Para o presidente da Sergas, Valmor Barbosa, o contrato de fornecimento de gás natural para a Unigel Agro SE é positivo para a companhia por favorecer o processo de interiorização do fornecimento de gás no Sergipe e levar o gás da empresa a novos municípios.

” Além disso, com a Sergas passando a fazer a movimentação do gás natural canalizado para a indústria, irá gerar receita para a companhia, o que é extremamente positivo e se vislumbra a possibilidades novos investimentos na nossa rede”, disse Barbosa.

Governo do Sergipe prevê que Unigel Agro SE vai demandar cerca de 1,4 milhão de m³/dia de gás natural

A retomada da produção na antiga fábrica de fertilizantes é um ponto de destaque no projeto de expansão do uso do gás natural pelo governo do Sergipe. De acordo com o governo, a unidade pode representar uma demanda de cerca de 1,4 milhão de m³/dia de gás natural.

O governo e a Federação das Indústrias do Estado de Sergipe (FIES) acreditam que o estado poderá contar com 8% de participação na produção bruta de gás natural do país em 2029. A perspectiva faz parte do estudo O novo gás de Sergipe: retrospectiva e oportunidades para Sergipe a partir do programa federal “Novo Mercado de Gás”, que o governo e a associação lançaram em outubro.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 01/12/2020

ENP COGITA IPO PARA FINANCIAR PRIMEIRO HUB OFFSHORE PRIVADO DE GÁS NATURAL DO BRASIL

Por Fernanda Fróes - 1 de dezembro de 2020 - Em Combustíveis, Mercado de gás, Mercado offshore

A Energy Platform (EnP), que desenvolve o primeiro hub offshore de gás natural privado do país, está estudando alternativas de financiamento para tirar o projeto do papel e cogita, até mesmo, a abertura de capital, por meio da abertura de capital, com uma oferta inicial de ações (IPO).

A ideia é criar um serviço de midstream offshore, para integrar operações de produção e transporte de gás natural na região Sudeste do país, envolvendo diversas empresas.

“Estamos olhando como um ecossistema integrado (...) Se a gestão de um projeto como esse fica com uma empresa, ela vai pensar apenas em seus negócios. Estamos pensando em um grupo de empresas: produtores, transporte e consumo de gás”, explica Márcio Félix, CEO da EnP.

O executivo participou do Backstage Rio Oil & Gas 2020 nesta terça (1º). Veja a entrevista na íntegra => <https://epbr.com.br/marcio-felix-ceo-da-enp/>

Batizado de Gasines – Gasoduto de Integração do Espírito Santo –, a ideia é utilizar estruturas offshore em águas rasas para conectar a produção de campos marítimos com unidades de processamento em terra.

“O momento é de juntar os investidores, para fazer o detalhamento do projeto básico, licenciamento ambiental, partir para a fase de captação de recursos e quem sabe até um IPO de uma empresa de midstream no Brasil”, afirma.

A novidade é o modelo de negócios, voltado para atender diferentes empresas e até mesmo servindo para desenvolver outros negócios com gás natural – Márcio Félix cita a interiorização de GNL, por meio de transporte ferroviário, por exemplo.

O executivo explicou que há capacidade disponível para processamento de gás no Espírito Santo, e um hiato existente entre a malha de gasodutos de escoamento de campos produtores da Bacia de Campos.

“Começamos a nos concentrar no Espírito Santo, olhando os pontos vazios no país”, diz.

Refino e exploração no radar da EnP

Com uma área reservada de 400 mil m² no Porto Central, no Espírito Santo, a EnP planeja instalar uma refinaria para processar óleo marítimo médio, característico do pré-sal, com 30 mil barris a 50 mil barris por dia de capacidade.

“O objetivo é produzir bunker [combustível marítimo] de baixo teor de enxofre e abastecer o mercado capixaba. O estado tem tido gestões empreendedoras e pretende ser um dos ‘pontos de

parada' da BR do Mar, projeto do governo federal. O Espírito Santo já mexeu na regulamentação de ICMS, tem muitas oportunidades lá", conta Márcio Félix.

BR do Mar é um programa de estímulo à navegação por cabotagem criado pelo Ministério da Infraestrutura e em discussão no Congresso Nacional.

Sobre novos projetos, a Márcio afirma que a empresa participará, na sexta (4), do segundo ciclo de oferta permanente.

"Estamos olhando os reservatórios, bacias tradicionais e de fronteira, temos uma descoberta chamada Vida e adquirimos 50% do polo de Lagoa Parda [da Petrobras]", explica. Por enquanto, o foco maior é no Espírito Santo.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 01/12/2020

PNG 2025 — “NOSSO OBJETIVO NÃO É MAXIMIZAR VOLUME, É MAXIMIZAR VALOR”, AFIRMA CASTELLO BRANCO

Por epbr - 1 de dezembro de 2020 - Em Newsletter Comece seu Dia

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

em jogo

O presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco, defendeu que a redução nas metas de produção no plano estratégico para 2025 não significa que a Petrobras será uma empresa “menor”.

— “Privilegiamos valor sobre volume. Nosso objetivo não é maximizar volume, é maximizar valor”, afirmou. A companhia decidiu que vai focar na aprovação de projetos viáveis em um cenário de barril de petróleo abaixo de US\$ 35.

— O investimento projetado até 2025 é de US\$ 55 bilhões, ante US\$ 75 bilhões do plano 2020-2024. Do total, US\$ 46 bilhões (84%) serão destinados ao E&P. A meta é produzir 2,75 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boe/dia) em 2021 e 3,3 milhões de boe/dia em 2025. Antes, eram 3,5 milhões de boe/dia em 2024.

Os investimentos do novo plano de negócios foram detalhados nesta segunda (30). Veja a apresentação (.pdf)

Premissas. O novo ciclo de investimentos está baseado em preço do Brent, na média, de US\$ 45 até 2022 e de US\$ 50, até 2025, permanecendo nesse patamar no longo prazo. A companhia trabalha com preço de equilíbrio de US\$ 20 por barril.

— Pretende alcançar um custo de extração de US\$ 5,2 por boe, entre 2021 e 2025. Entre 2015 e 2019, a média foi de US\$ 9 por barril. No pré-sal, a expectativa é chegar a US\$ 3,8 por boe, ante a média de US\$ 4,3 entre 2015 e 2019.

— Levou em consideração uma taxa de câmbio de R\$ 5,50 em 2021 e de R\$ 4,69 em 2022, caindo progressivamente três anos seguintes para R\$ 4,46, R\$ 4,28 e R\$ 4,07, respectivamente.

FPSOs. Cronograma foi afetado pela pandemia e a capacidade dos estaleiros na China, onde são construídas seis das sete FPSOs já contratadas. A adição de capacidade para 2021 será de 360 mil barris/dia, com Mero 1 e Sépia, e de 150 mil barris/dia em 2022, com Búzios 5.

— No total, serão 13 novas FPSOs, três delas próprias. Recentemente, a companhia decidiu utilizar a P-71 em Itapu (2023) e vai construir as P-78 e P-79 para Búzios (2025).

— Marlim 1 e Parque das Baleias, na Bacia de Campos, foram adiadas em um ano, respectivamente, para 2023 e 2024. Com a transferência da P-71 para Itapu, o projeto no pré-sal foi antecipado e a instalação de uma nova unidade em Tupi (ex-Lula), na Bacia de Santos, saiu do

plano – companhia vai avaliar se o adensamento da malha de Tupi demandará ou não uma nova FPSO.

— Também não consta no plano para 2025 o projeto de Sergipe-Alagoas (águas profundas, gás natural e petróleo leve). Além da conclusão da delimitação dos campos e contratação da plataforma, o projeto demanda infraestrutura em terra para ecoar e processar o gás natural.

Descomissionamento. US\$ 4,6 bilhões serão destinados para desativação de 18 unidades e 1.000 km de risers e linhas até 2025, sendo US\$ 2,2 bilhões até 2022. Mais da metade do orçamento está na Bacia de Campos (11 unidades) e 17% no Espírito Santo (Caçã 1, 2 e 3, além do FPSO Capixaba).

Desinvestimento. A Petrobras pretende levantar de US\$ 25 bilhões a US\$ 35 bilhões com a venda de ativos, mais do que no plano anterior (US\$ 20 bilhões a US\$ 30 bilhões).

— A venda da Gaspetro vai mudar. A Mitsui, sócia da Petrobras com 49% da subsidiária, também quer deixar o ativo e a Petrobras estuda a venda conjunta das participações. Recentemente, a Compass Gás e Energia, do grupo Cosan, tentou comprar o controle da Gaspetro, mas a operação esbarrou no Cade.

— Falta definir o modelo para venda da participação da Petrobras na Braskem e das rotas de gasodutos. A venda das ações remanescentes na BR Distribuidora segue no plano.

— Maios parte dos projetos está definido: venda dos campos em terra e águas rasas, refinarias (vai manter apenas cinco, todas no Sudeste, com capacidade para processar 1,5 milhão de barris por dia), e infra associada de terminais terrestres e aquaviários e dutos.

— A meta é deixar, por exemplo, de operar dutos e terminais na região Norte. Vai manter boa parte dos ativos logísticos no Sudeste e alguns pontuais em outras regiões.

Para ler mais: Petrobras vai buscar novo formato para a venda da Gaspetro e não deve conseguir concluir a transferência de todas as refinarias incluídas em seu plano de desinvestimentos até o fim de 2021.

— A expectativa é fechar o contrato de venda da RLAM, na Bahia, com o fundo Mubadala, de Abu Dhabi, até janeiro. Na próxima semana, devem chegar as ofertas vinculantes para a Repar, no Paraná, a Refap, no Rio Grande do Sul.

— Os contratos de venda dessas unidades devem ser assinados até o fim do primeiro trimestre. A transferência dos três ativos aos novos donos vai ocorrer nove meses após a assinatura dos contratos.

Comperj. Rebatizado para Polo GasLub, o antigo Comperj vai receber cerca de US\$ 590 milhões até 2025, 16% do orçamento de investimento no refino.

— No total, serão aportados US\$ 3,7 bilhões no período para instalação de novas unidades de HDT (hidrotratamento catalítico) em Reduc, Revap e Replan e uma HCC (hidrocraqueamento catalítico) em Itaboraí, para produção de lubrificantes mais avançados.

A cobertura da agência epbr começa às 11h, com a entrevista ao vivo com Márcio Félix, CEO da EnP, no Backstage Rio Oil & Gas 2020. Serão mais de 30 entrevistas ao longo dos três dias de evento. Veja a programação completa

Os preços do petróleo saltaram 27% em novembro, o maior salto desde o desastre da primavera de 2020 no Hemisfério Norte, quando os preços do WTI caíram para território negativo pela primeira vez na história. Contudo, nessa segunda (30/11), o petróleo fechou em queda.

— O Brent fechou o dia em queda de 0,6%, a US\$ 48,18 o barril. No mês, o Brent registrou alta de 28%, seu melhor mês desde uma alta de 95% em maio, em relação às baixas de abril.

— O WTI registrou baixa de 0,4% no dia, com o barril a US\$ 45,34. No mês, o ganho do WTI foi de 27%, também a melhor recuperação desde maio.

— A recuperação foi causada por um excesso de notícias positivas sobre as vacinas para a Covid-19, incluindo a possibilidade de os norte-americanos receberem suas primeiras doses antes do Natal. Outro fator que sustenta a alta é a expectativa de que a Opep+ interrompa os aumentos na produção para preservar o impulso do mercado, embora a entidade tenha adiado a decisão para o fim desta semana. Investing.com

A Aveva assinou contrato com a Shell para fornecer soluções de software, acelerando a transformação digital da petroleira. A Aveva irá fornecer sua tecnologia de Data Warehouse de Engenharia, um dos componentes do gêmeo digital.

— Isso permitirá uma continuidade digital entre Engenharia, Operações e Manutenção, bem como a capacidade de fornecer informações com segurança e provenientes de uma única fonte para os tomadores de decisão em todas essas funções críticas.

A ANP iniciou nessa segunda (30/11) consulta pública da minuta de resolução que altera a Resolução ANP nº 791/2019, para incluir a previsão de redução das metas anuais individuais do distribuidor de combustíveis no RenovaBio decorrente da retirada de circulação do mercado de Créditos de Descarbonização (CBIOs) por agentes econômicos não obrigados e pessoas físicas.

— A minuta tem a finalidade de incluir na Resolução nº 791/ 2019 a previsão de reduzir as metas anuais individuais atribuídas aos distribuidores, descontando os CBIOs aposentados por parte não obrigada entre os dias 1º de outubro do ano anterior e 30 de setembro de cada ano.

A União das Indústrias de Cana-de-Açúcar (Unica) estima que, diante das vendas de etanol programadas até o fim do ano, a oferta potencial de Créditos de Descarbonização (CBios) será de 18 milhões de títulos, 15% acima da meta que as distribuidoras têm de cumprir para comprovar o atendimento ao programa RenovaBio neste ano.

— Até o momento, a quantidade de CBios na B3 supera 15 milhões, levemente acima da meta que as distribuidoras têm de cumprir neste ano, de 14,89 milhões de certificados – contando a meta de 2020 e a da última semana de 2019.

— O sistema da B3 aponta que 8,6 milhões de CBios já foram comprados por distribuidoras, e outros 6,3 milhões de títulos estão na mão dos emissores.

— As distribuidoras argumentam que os produtores estão “represando” as vendas dos CBios, mesmo com mais títulos escriturados para oferta do que a meta, em busca de preços mais altos. Isso fez com que a Brasilcom, associação que reúne majoritariamente distribuidoras regionais, entrassem na Justiça para reduzir a meta anual para 25% do total inicialmente previsto. Valor

Os etanóis anidro e hidratado fecharam em baixa na semana de 23 a 27 de novembro pelo Indicador Cepea/Esalq, da USP. A maior baixa ocorreu no hidratado, cujo litro foi comercializado na última semana por R\$ 2,0707, ante R\$ 2,0744 da semana anterior, baixa de 0,18% no comparativo entre os períodos. A baixa interrompeu uma sequência de duas semanas em alta.

— Já o anidro foi negociado na última semana por R\$ 2,4184 o litro, ante R\$ 2,4205 o litro da semana de 16 a 20 de novembro, baixa de 0,09% no comparativo entre as semanas. Foi a segunda semana seguida de baixa do indicador. **Agrolink**

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 01/12/2020

HAVERIA RISCO DE APAGÃO SE TARIFA DE ENERGIA NÃO FOSSE ELEVADA, DIZ BOLSONARO

Aneel definiu ontem bandeira vermelha para dezembro

Por Guilherme Serodio - 1 de dezembro de 2020 - Em Setor elétrico

O presidente Jair Bolsonaro defendeu na manhã desta terça-feira (1º) o aumento da tarifa de energia definido ontem pela Aneel como uma necessidade por conta dos níveis “baixíssimos” dos reservatórios de hidrelétricas. Em uma postagem de rede social, Bolsonaro afirmou que sem a elevação da conta de luz o Brasil correria risco de apagão.

“As represas estão (com) níveis baixíssimos. Se nada fizermos poderemos ter apagões. O período de chuvas, que deveriam começar em outubro, ainda não veio. Iniciamos também campanha contra o desperdício.....”, disse o presidente em seu perfil de Facebook. o texto era uma resposta a um comentário que ironizava o aumento da tarifa.

Em reunião extraordinária de sua diretoria, a Aneel decidiu ontem reativar o sistema de bandeiras tarifárias. A agência optou por revogar o despacho de maio que mantinha as contas em bandeira verde e estabelecer a a bandeira vermelha patamar 2 até o fim de dezembro. A decisão foi tomada de forma unânime pelos diretores.

O relator da proposta, diretor Efrain Cruz, afirmou que a decisão visa guardar a governança do setor elétrico e conscientizar a população acerca do uso racional e eficiente da energia. A bandeira vermelha patamar 2 prevê acréscimo de R\$ 6,243 a cada 100 quilowatt-hora (kWh) consumidos.

Cruz mencionou que houve aflúências críticas nos principais reservatórios das regiões Sudeste, Centro-Oeste e Sul nos últimos meses, com deterioração desse quadro em outubro e novembro, o que levou ao acionamento de térmicas, pressionando o custo da geração.,

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 01/12/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

CONGRESSO MARCA VOTAÇÃO DO ORÇAMENTO 2021 PARA ANTES DO RECESSO PARLAMENTAR

Ideia é reunir deputados e senadores para votar LDO em plenário no dia 16 de dezembro; parlamentares também devem aprovar indicação de autoridades

Por Julia Lindner, Geralda Doca e Naira Trindade

BRASÍLIA — Em meio às restrições impostas pelo novo coronavírus, o Congresso Nacional vai se reunir presencialmente entre os dias 14 e 17 deste mês para votar a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2021 antes do recesso parlamentar - que inicia em 23 de dezembro. A matéria será votada direto no plenário, sem precisar passar pela Comissão Mista de Orçamento (CMO), cujo comando é alvo de disputa entre partidos e nem sequer foi instalada.

Na mesma semana, os parlamentares também devem aprovar no Senado a indicação de autoridades, medida que requer a presença dos parlamentares na Casa e não pode ser feita virtualmente. A decisão foi tomada em reunião de líderes na manhã desta terça-feira, dia 1º.

"Definido já o esforço concentrado do dia 14 a 18, segunda a sexta, nós estaremos direto no Senado Federal votando as (indicações de) autoridades, que precisa ser presencial, temos também a questão do Orçamento que precisa ser resolvida e várias pautas importantíssimas", disse o líder do PDT, Weverton Rocha (MA), em vídeo enviado por Whatsapp a aliados.

Depois de encontro com o presidente do Senado e do Congresso, Davi Alcolumbre (DEM-AP), no início da tarde, o ministro da Secretaria de Governo, Luiz Eduardo Ramos, informou que a votação da LDO ocorrerá em 16 de dezembro, uma quarta-feira.

"Após uma reunião muito produtiva com o Pres do Congresso Sen David Alcolumbre, fui comunicado que ele irá pautar a LDO no dia 16 Dez! Com isso o Pres do Congresso demonstra elevado espírito público e sua preocupação com o Brasil", declarou Ramos pelo Twitter.

Logo depois, Alcolumbre confirmou a informação em suas redes sociais. O presidente do Senado disse que, além da análise da LDO, estão previstos na pauta da sessão o exame de 22 vetos presidenciais, entre eles o que trata do novo marco regulatório do saneamento público.

Nas últimas semanas, o governo intensificou a articulação política com líderes dos partidos da base na Câmara para tentar manter o veto presidencial ao trecho que permitia às concessionárias estatais renovarem por até 30 anos contratos existentes sem licitação com empresas municipais de água e esgoto. Assim, a ideia é evitar a análise do texto no Senado, onde há mais resistências.

No início de novembro, o vice-presidente Hamilton Mourão afirmou que o Orçamento 2021 só deveria ser votado no próximo ano, o que, na avaliação dele, levaria a uma diminuição da nota do Brasil dada por agências de classificação de risco. Já o presidente da Câmara, Rodrigo Maia, disse ser "impossível" aprovar o Orçamento antes da PEC Emergencial.

- Este ano está sendo atípico por causa da pandemia, até as eleições municipais tiveram as datas alteradas. O atraso na votação LDO é absolutamente compreensível. É o tempo que se apresenta com a janela necessária - justificou o líder do governo no Congresso, senador Eduardo Gomes (MDB-TO), nesta terça-feira.

Nesta e na próxima semana, os parlamentares vão se reunir para sessões em plenário apenas virtualmente. Na pauta do Senado, deve ser apreciado o projeto de lei que altera a regulação do setor de gás natural.

Na Câmara, os deputados devem votar a Medida Provisória da Casa Verde e Amarela e o projeto da cabotagem (batizado de "BR do mar").

A três semanas para o início do recesso parlamentar, o Palácio do Planalto tem feito um apelo ao Congresso pela aprovação de pautas econômicas para ainda este ano.

Como mostrou o GLOBO, o ministro Luiz Eduardo Ramos, responsável pela articulação política, disparou mensagens aos líderes da base nesta semana pedindo prioridade na votação de pelo menos 11 medidas de interesse do governo.

O GLOBO teve acesso aos textos recebidos por quatro líderes. O envio dos pedidos antecede uma reunião de Ramos com o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP).

No texto, Ramos pede para deputados e senadores aprovarem pautas para "destravar" a economia e diz ser preciso desprendimento "independente de diferenças políticas".

"Independente de diferenças políticas, que fazem parte do sistema democrático, é momento de nos unirmos e olhar com olhos de grandeza e desprendimento de qualquer outro objetivo que não seja o melhor para nosso amado Brasil", escreveu.

No mês passado, o ministro da Economia, Paulo Guedes, se reuniu com líderes partidários para traçar um cenário de votações após as eleições municipais. Além do marco regulatório de gás, estavam na lista de prioridades a lei de falências, já aprovada, e de cabotagem.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 01/12/2020

GOVERNO DISPARA MENSAGEM A LÍDERES PARA DESTRAVAR PAUTA ECONÔMICA NO CONGRESSO

Ministro da articulação, Luiz Eduardo Ramos quer prioridade na aprovação da lei orçamentária e da independência do BC

Por Naira Trindade

BRASÍLIA — Passadas as eleições municipais, o governo federal decidiu pedir empenho do Congresso na aprovação de pautas econômicas para ainda este ano. Ministro da articulação política, Luiz Eduardo Ramos disparou mensagens aos líderes da base nesta semana pedindo prioridade na votação de pelo menos 11 medidas de interesse do governo.

O GLOBO teve acesso aos textos recebidos por quatro líderes. O envio dos pedidos antecede uma reunião de Ramos com o presidente do Senado, Davi Alcolumbre.

No texto, Ramos pede para deputados e senadores aprovarem pautas para “destravar” a economia e diz ser preciso desprendimento “independente de diferenças políticas”.

“Independente de diferenças políticas, que fazem parte do sistema democrático, é momento de nos unirmos e olhar com olhos de grandeza e desprendimento de qualquer outro objetivo que não seja o melhor para nosso amado Brasil”.

O ministro pede ainda que a Câmara aprove o PLP 137/20, que cria fonte de recursos para o enfrentamento de calamidade pública nacional decorrente da Covid-19; a independência do Banco Central; os projetos de cabotagem e BR do Mar, que visa ampliar a oferta de serviços de transporte por cabotagem na costa brasileira, além das reformas tributária e administrativa.

Para o Senado, Ramos destaca ser prioridade a aprovação das propostas que tratam do Pacto Federativo, do gás natural, de ferrovias e da nova lei de licitações.

O texto também cobra que deputados e senadores se reúnam em sessão conjunta do Congresso para aprovar a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2021, que precisa ser aprovada antes do recesso parlamentar.

Ao GLOBO, o ministro Ramos confirmou o envio das mensagens aos líderes e priorizou que o Congresso dê atenção especial ainda este ano às votações que garantam a aprovação da LDO e da independência do Banco Central

— As mais importantes são a LDO e o Banco Central Independente. Vou ter uma reunião hoje com Davi Alcolumbre (presidente do Congresso) para tratar desse tema. Outras, como a tributária, nós entendemos que não tem como serem aprovadas com tanta rapidez. Se tiver votos, ótimo, votem. Mas o mais importante agora é aprovar a LDO e o BC, que vão sinalizar a investidores e ao mercado a seriedade do Congresso — disse Ramos ao GLOBO nesta terça-feira.

Ramos confirmou ter disparado mensagens a todos os líderes da base e afirmou que o governo não está discutindo com os parlamentares sobre as eleições para as presidências da Câmara e do Senado.

O governo diz estar trabalhando para que essas pautas sejam votadas independentemente da definição do comando das casas, previsto para 1º de fevereiro de 2021.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 01/12/2020

PRIVATIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DA CEDAE TERIA IMPACTO DE R\$ 47 BI NA ECONOMIA DO RIO, PREVÊ ASSOCIAÇÃO

Período de concessão pode gerar 402 mil empregos e perto de R\$ 1,4 bilhão em arrecadação para o estado

Por Glauce Cavalcanti

RIO - Sete instituições divulgaram hoje um manifesto pedindo que a licitação para concessão dos serviços de água e esgoto da Cedae seja iniciada seguindo o modelo elaborado pelo BNDES. O documento sai em paralelo a estudo da Associação Brasileira das Concessionárias Privadas de Serviços Públicos de Água e Esgoto (Abcon) que mostra que o leilão dos serviços da estatal fluminenses teria impacto de R\$ 47 bilhões para a economia do Estado do Rio.

A Abcon é uma das entidades que assina o documento, que inclui ainda o Sindcon, sindicato das concessionárias privadas de serviços de saneamento; a Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), a Associação Brasileira de Engenharia Industrial (Abemi), a Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq), a Câmara Brasileira da Indústria da Construção (Cbic) e a Firjan.

O BNDES estima lançar o edital para o leilão dos serviços da Cedae no próximo dia 18. As negociações finais com o Estado do Rio, contudo, chegaram a um impasse no fim de novembro.

A modelagem elaborada pelo BNDES prevê conceder os serviços de saneamento básico divididos em quatro blocos regionais. Juntos, receberão R\$ 31 bilhões em investimentos, impactando mais de 13 milhões de pessoas em todo o estado. A maior parte dos investimentos, R\$ 25 bilhões está prevista para os primeiros 12 anos de contrato, prazo para universalização dos serviços de água e esgoto no país, de acordo com o novo marco do setor, aprovado em meados deste ano.

A antiga Cedae passará a atuar na produção, tratamento e fornecimento de água para os concessionários. Pelo estudo do BNDES, essa nova Cedae cobraria a tarifa de R\$ 1,46 por metro cúbico de água dos concessionários. A estatal, porém, estaria pedindo um valor perto de R\$ 2,30/m³, segundo fonte que acompanha o processo. O preço teria travado os avanços.

O estudo da Abcon prevê que nos 35 anos de concessão dos serviços de água e esgoto em 47 municípios do Rio de Janeiro vão gerar mais de 402 mil empregos. Vai gerar ainda uma arrecadação em impostos próxima a R\$ 1,4 bilhão, principalmente em ICMS, que abocanharia aproximadamente R\$ 633 milhões, contribuindo para melhora da situação fiscal fluminense.

A pesquisa mostra que a Cedae conta com imunidade tributária, com isenção de Imposto de Renda, resultando em renúncia fiscal de cerca de R\$ 500 milhões ao ano.

No documento pedindo a publicação do edital da licitação dos serviços da Cedae, as entidades reforçam ainda a importância de o governo edite os decretos que regulamentam o marco do saneamento e que o Congresso leve à votação e aprove os vetos à legislação já anunciados pelo presidente Jair Bolsonaro.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 01/12/2020

GOVERNO QUER QUE ANP MONITORE MERCADO DE DISTRIBUIÇÃO DE COMBUSTÍVEIS NO PAÍS

Hoje Petrobras é a responsável por esse controle, mas, com saída cada vez maior da estatal do setor de refino, agência deverá tomar seu lugar

Por Ramona Ordoñez



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24775591-a83-cc5/FT1086A/652/xref.jpg.pagespeed.ic.wRfaBqUx.xl.jpg>

Governo quer passar à ANP controle da distribuição de combustível Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

RIO - Com a saída da Petrobras de quase metade do mercado de refino brasileiro, o governo federal pretende dar à Agência Nacional do Petróleo (ANP) as atribuições de monitorar o mercado de distribuição de combustíveis em todo país, que até

então era feito pela estatal.

A informação foi dada na manhã desta terça-feira pelo secretário de Petróleo e Gás do Ministério de Minas e Energia (MME), José Mauro, ao explicar que na próxima semana será encaminhada proposta nesse sentido ao Conselho Nacional de Política Energética (CNPE).

O secretário participou nesta terça do painel "Oportunidades e desafios no novo mercado de downstream no Brasil" na Rio Oil & Gas.

Os participantes debateram virtualmente sobre os desafios do mercado de refino no país a partir do próximo ano com o fim do monopólio da Petrobras no setor, com a venda de oito de suas refinarias.

- Na semana que vem vamos levar ao CNPE uma proposta para dar à ANP diretrizes para monitorar o novo mercado como um todo, com ferramentas em tempo real. Isso atualmente é feito pela Petrobras - afirmou José Mauro.

Atualmente a Petrobras monitora todo o mercado nacional, pois detém 98% do refino e faz as compensações em termos de combustíveis entre as regiões, para garantir que não ocorra falta de algum produto. Com a redução de sua participação no refino, alguém terá que fazer esse acompanhamento quando houver vários atores regionais, após a venda das refinarias, para segurança do abastecimento.

O secretário do MME também destacou a importância dos biocombustíveis e por isso considerou que é preciso avaliar como as novas tecnologias vão entrar na matriz de transporte, combinando ciclo de Otto (termodinâmico), diesel, eletrificação, biocombustíveis avançados e hidrogênio.

- Também vamos propor ao CNPE uma diretriz para rever o atual modelo de comercialização do biodiesel, em leilões públicos envolvendo a Petrobras, que não faz mais sentido. Queremos fazer uma transição em 2021 para um mercado mais aberto e com livre concorrência - destacou José Mauro.

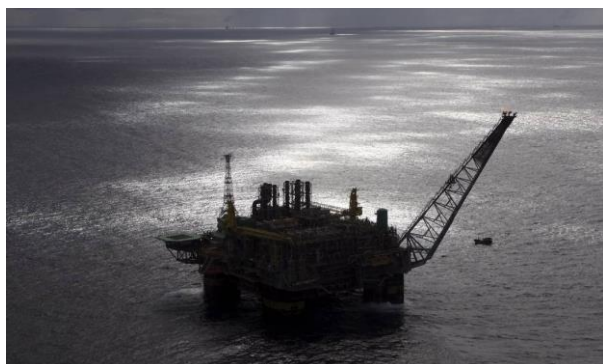
Fonte : O Globo - RJ

Data : 01/12/2020

PETROBRAS VENDE ÁREAS DE PRODUÇÃO E ABRE ESPAÇO PARA EMPRESAS MENORES INVESTIREM R\$ 10,6 BI

BW Energy, Perenco e Trident compraram 14 campos nos quais a estatal já não mais investia, retomando a produção e gerando empregos e royalties

Por Ramona Ordoñez



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24774648-9a7-bd6/FT1086A/652/x54855475_Petrobras-platform-P-51-stands-in-deep-water-off-the-Brazilian-coast-on-July-15-2011T.jpg.png.pagespeed.ic.c8xmXOLWsS.jpg

Petrobras está se desfazendo de campos maduros em águas rasas para focar investimentos no pré-sal Foto: RICH PRESS

RIO - A decisão da Petrobras de aprofundar a estratégia de concentrar investimentos nos campos de petróleo de maior porte e produtividade, como as reservas gigantes do pré-sal, e vender ativos menos atraentes começa a concretizar a maior abertura do setor no Brasil, com atração de pequenas e médias empresas.

O movimento da estatal, explicitado no Plano de Negócios 2021-2025 apresentado na segunda-feira a investidores, segue o de outras petroleiras no mundo diante da queda dos preços do petróleo e da transição energética.

A venda pela Petrobras de campos antigos (maduros) em águas rasas na Bacia de Campos, no litoral norte do Estado do Rio, resultou no compromisso de investimentos de R\$ 10,6 bilhões na região por petroleiras de médio porte.

BW Energy, Perenco e Trident compraram 14 campos nos quais a estatal já não colocava mais um tostão. Agora, poderão voltar a produzir e gerar empregos e royalties.

Raphael Moura, diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo (ANP), disse ao GLOBO que esse volume de investimentos se refere a compromissos firmados pelas empresas junto à agência para atuar na região, mas a expectativa é de aportes bem maiores:

— Só as atividades contingentes (que ainda dependem de confirmação) já previstas podem fazer o valor dobrar.

Apesar de o monopólio do petróleo no país ter sido abolido há 23 anos, o número de empresas privadas que atuam no Brasil além da Petrobras ainda é relativamente pequeno, cerca de 70.

Isso porque a estatal continuou dominando a exploração de petróleo no país. Somente nos últimos anos decidiu se desfazer dos campos de menor porte e em declínio natural da produção em mar e terra.

Nos EUA, por exemplo, a indústria do petróleo é muito pulverizada, inclusive em terra, com cerca de 9 mil produtores independentes, mas a legislação sobre o subsolo é diferente. Dá direito de exploração ao dono da terra, o que estimula pequenos produtores.

No Brasil, isso depende de concessão da União.

Pequenas lucram onde gigante perde

Para uma gigante como a Petrobras, não faz sentido econômico manter ativos em declínio ou com reservas baixas, mas empresas de menor porte podem ser mais competitivas na redução de custos para produzir nessas áreas.

Segundo o diretor de Relações Institucionais da Petrobras, Roberto Ardenghy, o custo médio da estatal para produzir em águas rasas é de US\$ 23,7 por barril. Em terra, é de US\$ 12. No pré-sal, é de US\$ 2,3.

De acordo com o executivo, no mínimo, as empresas de menor porte conseguem redução de custos da ordem de 30% nessas áreas e podem ampliar a vida útil de campos em até 40 anos.

— Quando essas empresas entram nesses ativos, começam um processo de investimento bem concreto, gerando mais oportunidades de emprego. E esse trabalho vai gerar mais produção. Por isso achamos que é uma atividade que acaba aumentando a vida útil do campo em mais 30 ou 40 anos — diz Ardenghy.

Moura, da ANP, concorda. Ele avalia que a venda de ativos da Petrobras é uma boa oportunidade para o surgimento de novas empresas:

— Uma empresa de menor porte, mais enxuta, tem estrutura de custos muito diferente de uma grande corporação. A operação por si só já fica mais rentável e justifica mais investimentos.

A anglo-francesa Perenco Petróleo & Gás fez um “combo”: comprou o chamado Polo Pargo, com os campos de Carapeba, Pargo e Vermelho na Bacia de Campos da Petrobras, no ano passado.

Quando assumiu, os campos tinham produção da ordem de 2 mil barris diários. Agora, são 3,7 mil por dia. A empresa tem como meta 15 mil barris por dia entre 2023 e 2024. No plano de desenvolvimento registrado na ANP, o compromisso de investimentos chega a R\$ 1,1 bilhão.

— Todas as empresas que estão entrando nesses ativos antigos da Petrobras contam com a prorrogação dos contratos de concessão dos campos — diz Leonardo Caldas, diretor de Relações Institucionais da Perenco.

Ele continua:

— A transferência desses ativos na Bacia de Campos já está revitalizando Macaé, com serviços, rede hoteleira. E o Porto do Açu, que serve como base operacional para essas empresas, tem muitas coisas sendo feitas ali.

Potencial ainda é grande

Novas oportunidades exploratórias também podem favorecer esse mercado, já que o país tem cerca de 6 milhões de quilômetros quadrados em bacias sedimentares, com potencial de conter petróleo e gás, e apenas 240 mil quilômetros quadrados estão contratados.

Das reservas descobertas, só 10% foram extraídas. O país precisa acelerar a exploração dessa riqueza, antes que novas tecnologias como os motores elétricos, que substituem combustíveis fósseis, ganhem escala.

Um dos campos comprados pela BW Energy na Bacia de Campos, o Maromba, não é maduro. Descoberto em 2006, ele nunca entrou em produção.

Com reservas de cerca de 100 milhões de barris, consideradas pequenas, não interessava dentro do planejamento global da Petrobras e da americana Chevron, antigas detentoras da concessão.

Mas mostrou-se bom negócio para o braço de exploração e produção do conglomerado norueguês BW. Vendido em 2019, deve começar a produzir 30 mil barris diários em 2024.

— Certamente vamos gerar muitos empregos — prometeu Ricardo Mucci, gerente-geral da empresa.

Transição energética ajuda pequenas

Beatriz Souto, advogada da BW Energy, diz que as empresas grandes estão deixando campos de produção menor no pós-sal e migrando ou para o pré-sal, fronteira de alta produtividade, ou para investimentos em energia limpa, como gás e solar:

— Essa transição energética na verdade está abrindo um espaço que anteriormente não existia.

A executiva continua:

— São ativos que geram emprego, receita, participações governamentais. Se não tivesse essas empresas menores adquirindo esses ativos, haveria impacto principalmente na economia regional, com perda de empregos, perda de renda local. Ao abrir espaço pra empresas novatas, se consegue um impacto positivo na economia muito relevante. A transição energética traz uma pulverização muito benéfica para o país como um todo.

O presidente da Associação Comercial e Industrial de Campos (ACIC), Leonardo Castro de Abreu, tem dúvidas sobre o impacto dessa ainda incipiente abertura do setor no Norte Fluminense, onde prestadoras de serviço têm fechado as portas com a redução da atuação da Petrobras.

— A Petrobras não é somente uma empresa de petróleo, ao longo dos anos apoiou muitos projetos sociais, culturais e ambientais aqui — diz. — Essas empresas com menor custo de produção vão tentar ter retorno nesses campos menores. Mas vão empregar menos, vão priorizar somente o lucro.

O coordenador do Sindipetro Norte Fluminense (NF), Tezeu Bezerra, critica a venda de ativos pela Petrobras.

— O que falta hoje é vontade política (da Petrobras) de continuar investindo — diz o sindicalista. — Acreditamos que a Petrobras tem conhecimento técnico e capacidade de continuar sendo a operadora desses campos, sem precisar vender - ressaltou Tezeu.

O diretor da Petrobras Roberto Ardenghy diz que a estatal vai continuar vendendo campos antigos em águas rasas e em terra, o que seria benéfico para a empresa e para economia do país ao favorecer maior competição no setor.

— Estamos saindo de projetos onde não estávamos focados. E o grande diferencial desses projetos, tanto em águas rasas quanto em terra, é exatamente ter alguém com apetite para aumentar essa produção — diz o executivo.

Empregos e royalties dependem de regulação

Marcus D'Elia, sócio da Leggio Consultoria, especializada no setor de petróleo, gás e energia, a compra desses ativos antigos por empresas especializadas que tem tecnologia em revitalizar campos antigos com produção em declínio é positivo para a economia de regiões como o Norte Fluminense:

— O impacto local disso é importante, pois manter o campo ativo por mais tempo significa manter toda a cadeia local ativa também, desde fornecedores de insumos até mão de obra. E ainda sustenta a geração de royalties para os municípios por um período maior, permitindo a realização de investimentos locais.

O especialista em petróleo e gás e professor do Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Edmar Almeida, também vê potencial de atração de investidores para campos maduros em terra e no mar, mas alerta que é preciso dar previsibilidade aos negócios:

— Para isso é fundamental reduzir os riscos para os compradores. No caso dos campos em terra, é fundamental criar mecanismos competitivos para a venda do óleo produzido para as refinarias do país. Avanços na regulação do descomissionamento é outro fator importante para reduzir o risco nesse setor.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 01/12/2020

CNA ESTIMA QUE PIB DO AGRONEGÓCIO CRESÇA 9% EM 2020 E 3% EM 2021

Entidade espera que os preços dos alimentos não continuem aumentando em 2021 como neste ano

Por Gabriel Shinohara



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24775333-97b-a65/FT1086A/652/x90471673_Campo-Mourao-PR-12-11-2020Protecao-da-safra-de-graos-no-ParanaCom-a-expectativa-de-um.jpg.pagespeed.ic.W4B7SQC3i.jpg

Presidente da CNA disse que o setor não está de 'braços cruzados' sobre a questão ambiental Foto: Fotoarena / Agência O Globo

BRASÍLIA — A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) espera que o PIB do agronegócio feche 2020 com crescimento de 9%, e 2021 com 3%. A entidade apresentou um balanço do setor nesta terça-feira.

De acordo com a CNA, o crescimento em 2020 aconteceu por alguns fatores, como o auxílio emergencial, que estimulou o consumo interno, e o aumento da demanda internacional em conjunto com a desvalorização do câmbio, que auxiliaram no crescimento das exportações mesmo em um ano de pandemia.

No entanto, esses mesmos fatores causaram a inflação no preço de alguns alimentos, principalmente os da cesta básica. No início da crise, a produção diminuiu por conta das incertezas, o que derrubou a oferta no momento de crescimento da demanda. No âmbito externo, o preço do dólar tornou o produto brasileiro mais atraente para o estrangeiro, mas aumentou os preços de insumos, como fertilizantes.

O crescimento do PIB do agronegócio de 3% é considerado “robusto” pelo superintendente técnico da CNA, Bruno Lucchi. A expectativa para o próximo ano é que os preços continuem

elevados, mas não aumentem tanto quanto em 2020. Para isso, a CNA espera um aumento da produção ao mesmo tempo em que as condições extraordinárias no mercado causadas pela pandemia devem arrefecer.

— O lado da oferta vai ter um incremento da produção no próximo ano, do lado da demanda, os fatores que culminaram nesse aumento momentâneo bem no ápice da pandemia, de certa forma vão estar diluídos ao longo do ano. Então a gente vai ter um equilíbrio maior entre oferta e demanda — disse Bruno Lucchi, superintendente técnico da CNA.

Lucchi explica também que a entrada das novas safras no começo do ano vão ajudar a equilibrar a oferta em conjunto com a abertura da economia, que muda os hábitos alimentares das famílias. O superintendente ainda ressaltou qualquer interferência nos preços seria prejudicial para esse equilíbrio.

— Tudo isso vai contribuir para equilibrar aquelas pressões que vieram de um lado para o outro e potencializaram a alta dos alimentos. Então interferências que nós acreditamos que possam haver, elas servem só para mascarar e criar uma artificialidade no mercado que vai impedir que a equação se equilibre.

Incertezas

A CNA explicitou algumas incertezas que podem dificultar o crescimento da atividade agropecuária em 2021. Entre elas, o andamento das reformas administrativa e tributária, o endividamento do país, que chegou a 90,7% e os ajustes fiscais prometidos pelo governo.

— Há um cenário realmente bastante difícil que vai exigir uma série de medidas do governo, mas que nós ainda não sabemos como elas vão se comportar. Teremos teto de gastos no ano que vem? A regra de ouro, os ajustes fiscais via PEC, PEC emergencial e dos fundos, o Orçamento do governo que já era para ter sido definido há meses, não temos sinalização de como vai se comportar, e temos a questão das reformas — afirmou Lucchi.

No campo internacional, a expectativa da entidade é de abertura de mercados, com mais diversidades nos produtos para exportação. Em 2020, Indonésia e Tailândia aumentaram muito a demanda por commodities brasileiras, assim como a China.

A superintendente de Relações Internacionais da CNA, Lígia Dutra, resalta algumas incertezas também no cenário global para o mercado de agricultura e pecuária. Além da pandemia, ainda não se sabe como será o governo de Joe Biden nos Estados Unidos no comércio internacional, por exemplo.

— Um novo governo nos Estados Unidos com certeza vai trazer um impacto para o mundo dependendo da mudança nas políticas. Se espera que continue com uma política bastante intensa com relação à China. Não é simplesmente que está entrando um novo presidente nos Estados Unidos que a guerra comercial vai acabar, a gente precisa esperar para entender melhor como vai ser a política do presidente Biden com relação à China.

A CNA espera uma participação maior dos EUA no comércio internacional, o que poderia trazer um ambiente “mais estável” para o mercado internacional. Além disso, ainda não se sabe como será a saída do Reino Unido da União Europeia.

— O Reino Unido é um grande importador de alimentos. O Reino Unido importou US\$ 105 bilhões de alimentos no último ano e a gente exportou pra eles cerca de 1,5% desse valor. Nós temos uma participação ainda pequena no mercado do Reino Unido. A gente tem sim uma oportunidade concreta de ampliar as exportações.

China

A China é o maior comprador de produtos agrícolas do país e aumentou sua demanda durante este ano. Foram US\$ 30,8 bilhões, um crescimento de 19,4% em 2020. No entanto, o presidente Jair Bolsonaro e seu filho, o deputado Eduardo Bolsonaro (PSL-SP), costumam fazer críticas ao país asiático.

Recentemente, o parlamentar criticou o governo chinês sobre a implementação da rede 5G. A embaixada no Brasil respondeu com uma nota dura dizendo que o deputado "perturba a parceira com o Brasil". Questionado sobre essa relação, o presidente da CNA, João Martins, disse que a entidade precisa se manter distante desses fatos políticos.

— A CNA procura sempre se afastar de ideologia, de declarações de governo, seja do Brasil seja governos de outros países. Somos produtores rurais, precisamos exportar o que produzimos.

Já a superintendente de Relações Internacionais pregou o pragmatismo no comércio com outros países e afirmou que a China é um mercado prioritário para 2021.

— Na nossa perspectiva, o comércio precisa ser pragmático e a nossa relação com a China ela é muito positiva, do ponto de vista do comércio, do setor privado.

Meio Ambiente

Outra incerteza em relação ao próximo ano é com as exigências ambientais para os produtos brasileiros. O próximo presidente dos Estados Unidos já apontou preocupação com a questão ambiental no Brasil, assim como países da União Europeia.

O presidente da CNA ressaltou que a entidade não está de braços cruzados no tema e já trabalha para oferecer seguranças para os compradores.

— O Ministério da Agricultura está desenvolvendo com a CNA um programa de rastreabilidade dos produtos.

Segundo Martins, a exigência de saber de onde vem o produto acontece em todos os mercados e devem começar a acontecer no Brasil também.

— Nós vemos ver internamente, vamos ver no próprio Brasil, a exigência do brasileiro de saber que aquele produto que está no supermercado, de onde está vindo aquele produto, como é produzido e as características de segurança daquele produto.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 01/12/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

EMPRESA SUSPEITA DE SUPERFATURAMENTO NOS CORREIOS É CONTRATADA PARA ANALISAR PRIVATIZAÇÃO DA ESTATAL

Apuração interna à qual o Estadão teve acesso apontou prejuízo de R\$ 10,9 milhões em negócio fechado em 2017 com a Accenture

Por Patrik Camporez, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Responsável por elaborar um plano para a privatização dos Correios, a consultoria Accenture é suspeita de superfaturar contratos com a própria estatal e com uma subsidiária. Apuração interna feita pela companhia pública, à qual o Estadão teve acesso, apontou prejuízo de R\$ 10,9 milhões em negócio fechado em 2017. O Ministério Público Federal apura este acordo e um negócio anterior da empresa, firmado um ano antes, no valor de R\$ 36 milhões.

Mesmo assim, a consultoria foi escolhida pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) em agosto deste ano para realizar estudos a fim de conceder à iniciativa privada os serviços postais no Brasil. A licitação aberta pelo banco foi vencida pelo consórcio Postar - que além da Accenture inclui o escritório Machado, Meyer, Sendacz, Opice e Falcão Advogados - e prevê o pagamento de R\$ 7,89 milhões. A privatização da empresa, atualmente presidida pelo general Floriano Peixoto, ex-ministro da Secretaria-Geral da Presidência, é uma promessa de campanha do presidente Jair Bolsonaro.

O contrato que a investigação interna dos Correios concluiu ter sido superfaturado foi fechado entre a Accenture e a CorreiosPar, braço de investimentos da estatal, extinta no ano passado. O valor inicial do negócio era de R\$ 11,1 milhões, mas saltou para R\$ 44,4 milhões depois de assinado. A contratação da consultoria, feita sem licitação, teve como justificativa a prestação de assessoria para negociação de ativos da empresa pública e na busca de novas parcerias.

Relatório sigiloso da corregedoria dos Correios afirma que o acréscimo no valor do contrato foi feito "sem justificativa". A apuração também concluiu que diversas partes do acordo não foram cumpridas e parcerias propostas pela consultoria nunca saíram do papel. "A quadruplicação indevida do valor global na contratação da Accenture gerou prejuízo aos cofres do Grupo Correios no valor de R\$ 10.966.164,83", diz relatório do dia 6 de novembro. Documentos internos, no entanto, mostram que as irregularidades eram conhecidas desde o fim do ano passado.

O BNDES afirma que chegou a consultar os Correios sobre a contratação da Accenture, mas não foi informado sobre qualquer irregularidade. "Investigações de companhias estatais são, por natureza, internas, não havendo previsão legal de que o BNDES tome conhecimento das mesmas", disse o banco, que informou não ter encontrado qualquer impedimento para a contratação da consultoria.

A conclusão da corregedoria dos Correios é de que a alteração no contrato que elevou em três vezes o valor a ser pago para a Accenture partiu da cúpula da estatal, à época comandada pelo ex-deputado Guilherme Campos (PSD-SP), indicado ao cargo pelo então ministro da Ciência, Tecnologia e Comunicações, Gilberto Kassab (PSD). Ele deixou a companhia pública em 2018.

ser retomado, caso o prazo não esteja prescrito.

Da responsabilidade pecuniária

A investigação imputa a ex-dirigente a responsabilidade pecuniária, solidária aos demais envolvidos, no valor de R\$ 10.966.164,83 (dez milhões, novecentos e sessenta e seis mil, cento e sessenta e quatro reais e oitenta e três centavos). Assim, propõe-se a instauração de Tomada de Contas Especial (TCE) com vistas à recuperação do valor, que deverá ser corrigido monetariamente.

Do encaminhamento da investigação às instâncias competentes

Em cumprimento ao prescrito no subitem 2.15 da Nota Técnica nº 1795/2019/CGUNE/CRG, propõe-se o encaminhamento do resultado desta investigação aos órgãos competentes, para conhecimento.

G) CÉLIA REGINA PEREIRA LIMA NEGRÃO

<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/6/8/1606418320086.jpg>

Corregedoria dos Correios cobra ressarcimento de R\$ 10,9 milhões do ex-presidente da estatal e outros envolvidos na contratação. Foto: Reprodução

"A iniciativa de alterar, indevidamente, o valor global da contratação

partiu de dentro da empresa (Correios)", diz outro trecho do relatório. A corregedoria cobra de Campos e de outros cinco ex-diretores a devolução dos R\$ 10,9 milhões apontados como prejuízo. Também considerada responsável pelo superfaturamento no contrato, a analista Célia Regina Pereira Lima Negrão é a única que continua até hoje trabalhando nos Correios.

A apuração interna, no entanto, não aponta qualquer responsabilidade da Accenture nas irregularidades, limitando-se aos funcionários da própria estatal. O relatório deve ser encaminhado

ser retomado, caso o prazo não esteja prescrito.

Da responsabilidade pecuniária

A investigação imputa a ex-dirigente a responsabilidade pecuniária, solidária aos demais envolvidos, no valor de R\$ 10.966.164,83 (dez milhões, novecentos e sessenta e seis mil, cento e sessenta e quatro reais e oitenta e três centavos). Assim, propõe-se a instauração de Tomada de Contas Especial (TCE) com vistas à recuperação do valor, que deverá ser corrigido monetariamente.

Do encaminhamento da investigação às instâncias competentes

Em cumprimento ao prescrito no subitem 2.15 da Nota Técnica nº 1795/2019/CGUNE/CRG, propõe-se o encaminhamento do resultado desta investigação aos órgãos competentes, para conhecimento.

G) CÉLIA REGINA PEREIRA LIMA NEGRÃO

nos próximos dias ao Ministério Público Federal, que já apura o caso em uma investigação própria, ainda em fase inicial, e ao Tribunal de Contas da União (TCU).

<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/6/8/1606418320086.jpg>

Corregedoria dos Correios cobra ressarcimento de R\$ 10,9 milhões do ex-presidente

da estatal e outros envolvidos na contratação. Foto: Reprodução

Os procuradores também analisam se houve irregularidades num contrato anterior da mesma empresa, desta vez com os próprios Correios. O negócio, firmado sem licitação, previa o pagamento de R\$ 29 milhões para o serviço de consultoria técnica especializada. Um aditivo assinado no mesmo ano aumentou em R\$ 7 milhões o valor do acordo. A suspeita de que também possa ter ocorrido superfaturamento levou o Ministério Público Federal a abrir um novo procedimento em março deste ano.

Empresa diz estar apta a fechar contratos com o poder público
Em nota, a Accenture afirma não possuir nenhuma restrição para fechar negócios com o poder público. A empresa alega que o TCU já auditou o contrato com a CorreiosPar em 2017, mesmo ano da assinatura do contrato, e concluiu não haver qualquer irregularidade.

A corregedoria dos Correios, no entanto, recomendou uma tomada de contas especiais, procedimento adotado pelo TCU para que a administração pública seja ressarcida de eventuais prejuízos.

"A Accenture não tem restrições quanto a sua idoneidade e está apta a participar de qualquer licitação pública", diz a empresa, em nota.

Os Correios, por sua vez, não quiseram dar mais detalhes da investigação interna e informaram que não possuem, atualmente, nenhum contrato vigente com a Accenture. "A empresa também informa que não comenta possíveis investigações ou processos disciplinares em andamento. Vale ressaltar, ainda, que os Correios não têm responsabilidade na contratação do referido consórcio (pelo BNDES). Os Correios também não emitiram nenhum posicionamento com relação à participação de seus funcionários e ex-funcionários no suposto superfaturamento."

Em nota (leia abaixo) enviada após a publicação da reportagem, os Correios reforçaram que a contratação da Accenture foi feita pelo BNDES e que a investigação interna que identificou superfaturamento foi conduzida pela corregedoria da empresa em "sigilo absoluto". "De forma que nem mesmo a alta gestão da estatal possui acesso às informações apuradas", diz a empresa.

Também procurado, Guilherme Campos disse ao Estadão que não foi notificado pela corregedoria dos Correios sobre a investigação, nem sobre a necessidade de ressarcimento à empresa. Ele admitiu que teve a participação na aprovação de outro acordo de consultoria fechado com Accenture, esse pelo próprio Correios, no valor de R\$ 29 milhões. "Não fui notificado de nenhuma apuração. Pelo menos para eu fazer a defesa, não foi notificado. Não estou duvidando, mas eu desconheço. Tenho plena confiança de tudo o que eu fiz", afirmou o ex-presidente da estatal.

A reportagem não conseguiu contato com a funcionária Célia Regina Pereira Lima Negrão.

Leia a íntegra da nota enviada pelos Correios:

- No que se refere ao processo de desestatização da empresa, a contratação do consórcio responsável pelos estudos referentes ao setor postal brasileiro é de competência exclusiva do BNDES, junto à SPPI/ME, não cabendo aos Correios qualquer tipo de interferência nas tratativas. Não houve, portanto, nenhuma influência da empresa e da sua atual gestão sobre a escolha da consultoria em questão;

- Quanto à investigação interna mencionada na reportagem, ressalta-se que esta apuração foi conduzida pela Corregedoria dos Correios, órgão independente na estrutura da estatal. A exemplo do praticado por órgãos semelhantes em outras instituições, procedimentos dessa natureza são executados em sigilo absoluto, de forma que nem mesmo a alta gestão da estatal possui acesso às informações apuradas.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 01/12/2020

MONTADORAS E USINAS SE UNEM PARA TORNAR ETANOL SOLUÇÃO GLOBAL PARA REDUZIR EMISSÕES DE CARROS

Ideia é transformar o álcool em alternativa para os carros híbridos e também para os movidos a células de combustível

Por Cleide Silva, O Estado de S.Paulo

Uma frente formada por montadoras de veículos e usinas de álcool iniciou discussões com governo federal sobre um projeto para colocar o etanol como uma das soluções globais para mover carros elétricos sem gerar poluentes. A ideia do grupo é acelerar pesquisas e desenvolvimento para uso do etanol em carros híbridos e também movidos a célula de combustível, por meio da retirada do seu hidrogênio para movimentar o motor elétrico. Os dois setores dizem estar dispostos a investir na empreitada.

Para o Brasil, uma das vantagens seria o uso de um combustível farto no País, a preservação da infraestrutura de postos de distribuição e a não necessidade de postos de recarga, pois, no caso da célula de combustível, a energia seria gerada dentro do próprio carro com uma pegada de carbono muito baixa. Além disso, as energias hidrelétrica, eólica e solar ficariam para o abastecimento industrial e residencial.

Só para desmobilizar toda a infraestrutura de abastecimento de líquidos e transformar em fornecimento de energia elétrica seriam gastos cerca de R\$ 1,5 trilhão, segundo estudos da Empresa de Pesquisa Energética (EPE). Já há países interessados no projeto brasileiro, entre os quais Índia, Indonésia, Tailândia e África do Sul, segundo o presidente da União da Indústria de Cana-de-Açúcar (Unica), Evandro Gussi.

A sugestão de formar essa frente partiu do presidente da Volkswagen América do Sul e Brasil, Pablo Di Si, para quem a nova tecnologia “poderia dar ao Brasil outra dimensão a nível global” para o projeto de eletrificação veicular. A proposta já teve a adesão das 150 associadas da Unica e de algumas montadoras, mas a ideia é que a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) assumo o tema.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/9/9/1532675001099.jpg>

Pablo Di Si, presidente da Volkswagen na América do Sul e Caribe
Foto: Werther |Santana/ Estadão

Técnicos dos ministérios da Agricultura, Infraestrutura e Minas e Energia que ouviram a proposta demonstraram interesse, informa Di Si. Para desenvolver o projeto, o executivo tem apoio do presidente mundial da Volkswagen, Herbert Diess. Em recente entrevista, ele disse que “o etanol é adequado para a etapa intermediária de um acionamento totalmente elétrico” e que “existe uma indústria no Brasil para isso”.

No caso da Europa, afirma Diess, não há suporte político para biocombustíveis. Vários governos da região incentivam a compra de carros elétricos com subsídios que chegam a 10 mil mas, conforme lembra Gussi, há locais em que o fornecimento da energia vem de fontes fósseis. “O carro não emite poluentes, mas a eletricidade que ele usa vem de uma usina a diesel ou carvão”, diz. “A eletrificação é importante, ajuda, mas sozinha não é capaz de resolver o problema das emissões.”

Universidades

Segundo Di Si, além de montadoras, usinas e governo, o projeto vai envolver diversas universidades para o desenvolvimento da tecnologia que permita ao etanol ser mais uma alternativa para abastecer carros elétricos. “Já se consegue captar energia do sol e do vento, por que não fazer o mesmo com o etanol?”, questiona o executivo, para quem o Brasil poderá inclusive exportar conhecimento e inovação.

A nova investida de colocar o etanol como um dos protagonistas do “combustível verde” ocorre num momento em que todo o mundo discute formas de reduzir emissões. “Com todas as tormentas da pandemia da covid-19, uma das coisas que ficou de pé foi a demanda por uma

mobilidade sustentável”, ressalta Gussi. De acordo com ele, estudos mostram que um veículo rodando a etanol tem emissões menores do que o melhor elétrico rodando na Europa hoje, principalmente quando se leva em consideração todo o processo produtivo – no caso do etanol, desde o plantio da cana.

“Teríamos uma fonte energética de baixíssima pegada de carbono aliada à eletrificação, que traz ainda mais eficiência para o processo”, diz o presidente da Unica. Ele lembra que o Brasil já tem experiências e cita os casos da Toyota, fabricante no Brasil do Corolla híbrido flex, que permite o uso de gasolina ou etanol para gerar a energia da bateria; estudos da Nissan para uso do etanol de segunda geração como fonte de energia de veículos a célula de combustível; e o projeto da Fiat de um motor só a etanol, que vai reduzir a diferença de consumo do combustível da cana de açúcar, hoje 30% maior que o da gasolina.

Soluções

Gussi afirma ainda que, em breve, o etanol será neutro em emissões pois, para certificar-se no programa RenovaBio – programa do governo federal que tem objetivo de elevar a produção de biocombustíveis no País, toda usina precisa medir o nível de emissão em cada um dos processos produtivos – por exemplo, o do trator a diesel usado na plantação da cana – e buscar formas de neutralizá-la.

“É a primeira vez que, provavelmente, se tem uma demanda por descarbonização tão forte, tão evidente, sem ponto de retorno como essa que estamos experimentando. Ou seja, há uma demanda fortíssima por redução de emissões e há uma corrida por alternativas que ofereçam esse processo, e nós temos uma das grandes soluções para o mundo”, diz Gussi.

Procurada para comentar o assunto, a Anfavea informa que o tema ainda está sendo debatido com as associadas da entidade dentro da segunda fase do programa Rota 2030 (que estabelece metas para eficiência energética) e ainda não há um alinhamento das empresas.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 01/12/2020

ABDIB: 400 PROJETOS DE CONCESSÃO E PPP SOMAM R\$ 355 BI EM INVESTIMENTOS, MAS VALOR É INSUFICIENTE

Setores de transportes e de saneamento, os mais carentes da infraestrutura, receberão R\$ 113,9 bilhões entre 2021 e 2025; para entidade, porém, recursos são insuficientes para elevar patamar de investimentos

Por Vinicius Neder, O Estado de S.Paulo

RIO - Cerca de 400 projetos de concessões ou parcerias público-privadas (PPPs) em infraestrutura, desenvolvidos pelo governo federal e pelos Estados, somam R\$ 354,8 bilhões em investimentos ao longo de décadas, segundo o Livro Azul da Infraestrutura, que será lançado nesta terça-feira, 1, pela Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib). Apenas os setores de transportes e de saneamento, os mais carentes da infraestrutura, segundo a entidade, receberão R\$ 113,9 bilhões entre 2021 e 2025. Para a Abdib, os recursos são insuficientes para elevar o patamar de investimentos em infraestrutura na economia brasileira.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/1/8/1587248390681.jpg>

O presidente da Abdib, Venilton Tadini. Foto: Sergio Castro/Estadão

Segundo os dados da entidade, em 2019, o investimento total (público e privado) em transportes e logística ficou em R\$ 25 bilhões, o equivalente a 0,34% do Produto Interno Bruto (PIB, a soma total do valor de tudo que é produzido na economia ao longo de um ano). Só que, para melhorar a qualidade de

rodovias, ferrovias, portos e aeroportos do País, seria preciso aportar R\$ 149 bilhões, ou 2,26% do PIB, a cada ano.

Para Venilton Tadini, presidente-executivo da Abdib, embora a qualidade dos projetos a serem oferecidos ao setor privado tenha melhorado nos últimos anos e o aumento no ritmo de leilões de licitação garantam a elevação dos investimentos privados, não é possível abrir mão dos aportes públicos. O problema é que os investimentos públicos estão nas mínimas históricas. Em 2019, somaram apenas R\$ 34,1 bilhões, quase um terço dos R\$ 89,8 bilhões investidos pelo setor privado, somando R\$ 123,9 bilhões. Em 2014, União, Estados e municípios investiram R\$ 71 bilhões.

“De fato, houve uma evolução, uma melhora na estruturação dos projetos, principalmente a partir da criação do PPI (Programa de Parcerias e Investimentos)”, afirmou Tadini, citando o órgão federal, criado no governo Michel Temer, que coordena todas as ações federais de concessões e PPPs.

O presidente-executivo da Abdib mencionou ainda avanços na regulação, como a aprovação do novo marco regulatório do saneamento, e o “amadurecimento” dos órgãos de controle, como o Tribunal de Contas da União (TCU) como outros fatores a incentivar investimentos privados. Elogiou, ainda, a atuação do ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, tanto na melhoria dos marcos regulatórios quanto no desenho de projetos.

“Agora, na medida em que temos uma necessidade imensa de investimentos, não dá para achar que só o setor privado vai resolver”, afirmou Tadini.

Na projeção da Abdib, os projetos de concessão e PPPs mapeados acrescentarão apenas R\$ 7,4 bilhões no setor de transportes em 2021. No ano com mais investimentos projetados, 2024, os investimentos privados deverão ficar em R\$ 22,4 bilhões. É quase igual ao investido em 2019, mas ainda é pouco perto dos R\$ 149 bilhões considerados ideais pela Abdib.

Tadini defendeu o ajuste nos gastos públicos, mas criticou a forma como tem sido conduzido. O problema, segundo o executivo, é que os cortes são feitos nos investimentos, enquanto despesas de custeio e de pessoal seguem em crescimento. Como consequência, os investimentos totais ficam deprimidos e a economia cresce menos do que poderia.

Além disso, embora a Abdib defenda os investimentos privados em infraestrutura, a redução da participação pública tem limites. Tadini citou como exemplo a carteira de projetos de concessão em rodovias. Caso os projetos mapeados pela Abdib saiam mesmo do papel, a parcela da malha rodoviária nacional sob operação privada passará dos atuais 15% para 30%. Não há paralelo com outros países, segundo Tadini, mas, mesmo assim, o investimento público precisa comparecer.

“Como fazemos a manutenção dos 70% que ficam com o Estado? Se o investimento público vai a zero, pode, com o tempo, prejudicar o fluxo dos trechos rodoviários que serão privatizados”, afirmou Tadini, lembrando que os usuários usam rodovias administradas pelo governo para chegar aos trechos operados pelas concessionárias.

O presidente-executivo da Abdib criticou ainda a visão que diminui a importância dos investimentos públicos, tidos como pouco eficientes por causa de má governança. Para Tadini, a estruturação do PPI e o comando da área de infraestrutura desde o governo Temer também melhoraram a qualidade dos investimentos públicos. Assim, os aportes poderiam ser elevados já no curto prazo, sem problemas de má alocação.

O Livro Azul da Infraestrutura mapeou todos os projetos em estruturação pelo governo federal e pelos governos estaduais, incluindo tanto aqueles em fase embrionária quanto aqueles recentemente licitados. Chegou a um número em torno de 400. Cerca de 100 são federais, enquanto 300 estão nos Estados. No plano federal, há projetos de ferrovias, aeroportos, terminais portuários e rodovias, além de linhas de transmissão de energia. No plano estadual, há projetos de transportes, energia, saneamento, telecomunicações e infraestrutura social. Apenas os 50 maiores, para os quais há projeções de investimentos de R\$ 1 bilhão para cima, poderão viabilizar R\$ 334,8 bilhões em investimentos privados ao longo dos prazos dos contratos.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 01/12/2020

A CHINA DEPENDE DO BRASIL? PARA ESPECIALISTAS, NÃO É BEM ASSIM

Em entrevista no domingo, Bolsonaro disse que 'nós precisamos da China e a China precisa muito mais de nós'

Por Lorenna Rodrigues, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - No centro de polêmicas recentes criadas por declarações do entorno do presidente Jair Bolsonaro, a China tem sido cada vez mais importante para o comércio exterior brasileiro. Apesar de o presidente ter dito no domingo que os chineses precisam mais do Brasil do que os brasileiros da China, os números mostram que a balança da dependência pende mais para o lado dos sul-americanos.

De janeiro a outubro deste ano, um terço de tudo o que o País vendeu para o exterior teve como destino a China, principal parceiro comercial do Brasil desde 2009, quando ultrapassou os Estados Unidos, e uma das poucas nações que aumentaram as compras de produtos brasileiros neste ano. Pelo lado chinês, a representatividade do Brasil no comércio total é menor: no ano passado, os brasileiros venderam 3,8% de tudo o que os chineses compraram do exterior.

Em entrevista no domingo, Bolsonaro disse que “nós precisamos da China e a China precisa muito mais de nós”. “Eles têm 1,4 bilhão para alimentar, tem se tornado mais urbana que rural, compram muitas commodities”, disse o presidente, em referência aos produtos classificados como básicos por não ter tecnologia envolvida ou acabamento, que respondem pela maior parte do que o Brasil exporta.

“Não é bem assim”, rebate o ex-secretário de Comércio Exterior e consultor Welber Barral. “A China depende de Brasil, Estados Unidos e Argentina em soja, que é o grande tema. Mas em termos de volume de comércio, a exportação do Brasil para os chineses é pequena. A soja é estratégica, mas se a China pensar que o Brasil não é confiável, ela vai buscar alternativas.”

Para especialistas, a relação entre os dois países gera ganhos mútuos. Mas, se a China deixar de comprar produtos brasileiros, o país asiático pode recorrer a outros mercados, inclusive aos EUA. Já o Brasil, principalmente no agronegócio, é muito dependente dessas vendas e até encontraria novos compradores, mas o fechamento da China teria o efeito de reduzir os preços dos produtos exportados pelo Brasil.

Crescimento

Neste ano, as exportações para a China subiram 11% até outubro. De acordo com dados do Ministério da Economia, apenas os embarques de soja para a China, que somam US\$ 20,5 bilhões até outubro, superaram tudo o que o Brasil vendeu para o segundo parceiro comercial, os Estados Unidos, para onde embarcaram US\$ 17 bilhões em produtos brasileiros, menos de 10% do total vendido pelo País.

Mesmo a aproximação do governo Bolsonaro com o presidente Donald Trump não foi suficiente para fazer crescer o comércio entre os dois países e as exportações para os EUA caíram 30,6% até outubro.

A importância dos brasileiros para os chineses e vice-versa varia de acordo com o produto exportado. No caso da soja, principal item embarcado para o país asiático, o Brasil responde por 65% de tudo o que a China importa, de acordo com dados do Conselho Empresarial Brasil-China (CEBC). Já a China compra 73,4% da soja exportada pelo Brasil. Também vão para a China 87,2% da carne brasileira vendida ao exterior, 71,6% do minério de ferro e 47,5% da celulose.

Fontes do governo acreditam que a situação de “dependência mútua” existente hoje no caso da soja, cuja exportação brasileira cresceu no rastro da guerra comercial EUA-China, tende a ser reduzida a partir de 2022, em prejuízo para os brasileiros.

A avaliação é que a eleição do democrata Joe Biden deve levar a uma melhor relação dos americanos com os chineses, com a possibilidade de negociações em que a China se comprometa a comprar mais produtos dos EUA, inclusive a soja.

Além disso, o fato de o Brasil precisar mais da China do que eles dos brasileiros em mercados como a carne, por exemplo, abre espaço para retaliações comerciais ao País. Isso poderia ser feito, por exemplo, no caso de o Brasil banir a chinesa Huawei do leilão de tecnologia 5G. Em troca, os chineses poderiam deixar de comprar produtos brasileiros em que seria mais fácil encontrar outros fornecedores.

“A China não pensa para 2022, ela pensa estrategicamente em 100 anos. Ela está agora fazendo um enorme projeto de plantação de soja na Tanzânia. O Brasil não pode achar que vai fazer desaforo com a China neste momento e vai ficar por isso, porque não vai”, completa Barral.

Para a diretora-executiva da Câmara de Comércio Internacional no Brasil (ICC BRasil), Gabriella Dorlhiac, há uma “dependência nos dois sentidos” e o melhor a ser feito é ampliar a pauta comercial brasileira, agregando destinos e produtos. “Nos últimos dez anos, a pauta tem se diversificado, mas ainda dentro do agronegócio. Declarações passageiras talvez não ajudem, mas vão passar. É preciso ter estratégias de longo prazo que independa dos governos.”

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 01/12/2020

GOVERNO VAI PROPOR NOVA META FISCAL PARA AS CONTAS PÚBLICAS COMO QUER O TCU

Tribunal de Contas da União alertou a equipe econômica que uma meta flexível em 2021 iria contra a Lei de Responsabilidade Fiscal; se não enviar a nova meta, governo pode cometer crime de responsabilidade

Por Idiana Tomazelli e Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Após o alerta do Tribunal de Contas da União (TCU) sobre a ilegalidade de uma meta flexível para as contas públicas, a equipe econômica vai definir uma meta fixa de resultado primário para 2021, como exige a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF).

A pressão parte do TCU, que já avisou que o presidente Jair Bolsonaro poderá cometer crime de responsabilidade se não definir uma meta para o rombo nas contas públicas no ano que vem, antes do pagamento dos juros da dívida.

A meta de primário é o resultado das contas a ser perseguido pela equipe econômica e reflete a diferença entre receitas e despesas. Desde 2014, o Brasil tem déficit nas suas contas porque gasta mais do que arrecada.

Fontes da equipe econômica afirmam que há o desejo de rever a meta que está hoje na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) para adequar ao alerta do TCU. A avaliação é que a regra fiscal adicional vai contribuir inclusive para blindar o governo de novas investidas por medidas que possam comprometer as contas em 2021.

O teto de gastos, por exemplo, não atinge desonerações tributárias. Em caso de meta flexível, o governo ficaria sem uma de suas linhas de defesa para barrar esse tipo de pressão. Por isso, a fixação de uma meta como manda a LRF ajudaria inclusive no ajuste fiscal.

No envio do projeto de Orçamento, em agosto, o governo projetou um rombo de R\$ 233,6 bilhões nas contas em 2021, embora essa não seja formalmente uma meta a ser cumprida pelo governo. Fontes envolvidas nas conversas afirmam que esse valor não deverá ser a meta, já que o quadro de agosto para dezembro foi alterado. A previsão de receita deverá aumentar com a revisão para um tombo menor do PIB neste ano. Em 2021, também poderá haver aumento da receita prevista.

Restos a pagar

Um tema em aberto que será muito importante na definição do valor da meta é a restos a pagar (despesas transferidas de um ano para o outro), seja de crédito extraordinário (que ficam fora do teto de gastos), seja dos investimentos. A LDO precisa ser aprovada até o fim do ano para evitar um completo apagão nas despesas no início de 2021, pois o governo não teria base legal nem sequer para pagar salários e benefícios, com risco. É o que os economistas chamam de "shutdown".

Neste ano, devido às incertezas provocadas pela pandemia e a dificuldade de se fazer projeções para o crescimento e o comportamento da arrecadação, o governo enviou em abril uma LDO com uma meta "flexível": o gasto é dado pelo teto, que limita o avanço das despesas à inflação, mas não há compromisso com um resultado específico das receitas, que seriam resultado do ritmo da atividade econômica. Na prática, isso livra o governo de fazer bloqueios de despesa em caso de frustração na arrecadação.

Como antecipou o Estadão/Broadcast em 28 de outubro, o TCU alertou que a meta flexível descumpra as exigências da Constituição e da Lei de Responsabilidade Fiscal e avisou que o mesmo expediente não poderá ser usado no futuro.

Segundo apurou a reportagem, o entendimento de integrantes da Corte de contas é que a equipe econômica e o presidente Jair Bolsonaro cometerão um crime de responsabilidade caso não enviem uma nova proposta de meta fiscal, que esteja de acordo com a Constituição e a LRF. Para isso, a meta precisa ser fixa, ou seja, mostrar compromisso com um valor específico.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 01/12/2020



Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

COALIZÃO EMPRESARIAL FAZ OFENSIVA POR EXTENSÃO DO REPORTO

Regime tributário especial, que desonera investimentos em portos e ferrovias, acaba no dia 31; emenda ao PL da "BR do Mar" busca prorrogar benefício

Por Daniel Rittner, Valor — Brasília

Uma coalizão portuária, formada por seis entidades empresariais do setor, enviou carta aos 513 deputados da Câmara pedindo renovação do Reporto até o fim de 2025. Esse regime tributário especial, que desonera investimentos em portos e ferrovias, perde vigência em 31 de dezembro.

Uma emenda ao projeto "BR do Mar" (PL 4.199/20), que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, busca prorrogar o benefício. Ela não foi acatada pelo relator do projeto, deputado Sargento Gurgel (PSL-RJ), mas as empresas tentam incluí-la diretamente na votação em plenário — que está prevista para esta semana.

O novo diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, já manifestou publicamente sua preocupação com a possibilidade de uma sequência de pedidos de equilíbrio econômico-financeiro nos contratos de arrendamentos portuários.

Todos os investimentos previstos em contratos de portos e ferrovias levam em conta a existência do Reporto. O regime garante isenção de IPI e PIS/Cofins para a compra de máquinas e equipamentos, além de suspensão das tarifas de importação sobre itens que não tenham similares nacionais. Nas concessões ferroviárias, calcula-se em R\$ 3,22 bilhões a diferença, nos próximos cinco anos, de realizar os investimentos planejados com ou sem a existência do benefício.

Tentativas anteriores de renovar o Reporto, por meio de emendas a medidas provisórias, esbarraram na oposição da equipe econômica. O Ministério da Infraestrutura apoia o pleito

empresarial. No entanto, a Receita Federal quer discutir todos os regimes especiais no âmbito da reforma tributária. Os empresários temem que a reforma ainda demore e querem, no mínimo, prorrogação de um ano do regime a fim de não onerar seus investimentos. Ele existe desde 2004 e costuma ter períodos de vigência de cinco anos.

A coalizão portuária é composta pela Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec), Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL), Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA), Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) e Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop).



[https://s2.glbimg.com/vPotpAlhqHL16Y-l6OqURQLLv8A=/0x0:1024x687/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2cae4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/a/O/of40xkSl6TBT5V5XQ2XA/porto-de-itajai.jpg](https://s2.glbimg.com/vPotpAlhqHL16Y-l6OqURQLLv8A=/0x0:1024x687/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2cae4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/a/O/of40xkSl6TBT5V5XQ2XA/porto-de-itajai.jpg)
— Foto: Divulgação

O movimento colocou um contêiner, nesta terça-feira, em frente ao Congresso Nacional para chamar a atenção de deputados e senadores que vão participar presencialmente das sessões. O PL 4.199/20, apresentado pelo governo, tramita com

urgência e ainda precisará ser apreciado pelo Senado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 01/12/2020

TRÁFEGO NAS ESTRADAS DA ECORODOVIAS CAI 11,8% DURANTE A PANDEMIA

Período vai de 16 de março até 29 de novembro, na comparação com o mesmo período de 2019

Por Allan Ravagnani, Valor — São Paulo



[https://s2.glbimg.com/1HQaU0uto_OJAU604Nh3ntebShA=/0x0:1054x552/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2cae4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/B/h/igcTFHTrKH3zQccJD7zA/ev-doahxgaytjot.jpg](https://s2.glbimg.com/1HQaU0uto_OJAU604Nh3ntebShA=/0x0:1054x552/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2cae4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/B/h/igcTFHTrKH3zQccJD7zA/ev-doahxgaytjot.jpg)
— Foto: Reprodução/Twitter/@_ecovias

O tráfego total comparável nas estradas sob concessão da Ecorodovias caiu 11,8% entre os dias 16 de março (início da quarentena no país)

até 29 de novembro, na comparação com o mesmo período de 2019, fruto da menor mobilidade diante da pandemia da covid-19.

No Estado de São Paulo, onde estão as rodovias com maior movimentação do grupo, a concessão Ecovias dos Imigrantes, que liga a capital paulista à Baixada Santista pelo sistema Anchieta-Imigrantes, viu neste período uma redução de 9,5% no volume total de veículos, incluindo leves e pesados.

No Estado de São Paulo, onde estão as rodovias com maior movimentação do grupo, a concessão Ecovias dos Imigrantes, que liga a capital paulista à Baixada Santista pelo sistema Anchieta-Imigrantes, viu neste período uma redução de 9,5% no volume total de veículos, incluindo leves e pesados.

A Ecovia Caminho do Mar, estrada entre Curitiba e o porto de Paranaguá, no Paraná, é a única que tem tido um saldo positivo em todo o período, aumentando o número de veículos pedagiados em 6,1%, graças ao movimento dos caminhões que abastecem o porto. Já na Ecocataratas, que liga o interior do Estado (Guarapuava) até Foz do Iguaçu, a movimentação caiu 9%.

A Ecosul, que administra as rodovias do polo rodoviário de Pelotas, no Rio Grande do Sul, viu o volume cair 9,3%, a Eco101, que corta o Espírito Santo de norte a sul, teve o tráfego 1,1% maior, sendo que somente em novembro esse número se tornou positivo, e a Ecoponte, que administra a ponte Rio-Niterói, perdeu 21,4% do volume de carros passando por seus pedágios no período.

As concessões Eco135 (MG) e Eco050 (MG-GO) não entram nesta estatística por não estarem sob a concessão da Ecorodovias em todo o período comparável compreendido, mas a Eco135 teve aumento de tráfego de 3,8% e a 050 viu uma alta de 3,8% no período.

Se fossem incluídas na comparação anual, a queda do tráfego total dos veículos nas estradas sob concessão da Ecorodovias seria de 8,5% no período destacado

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 01/12/2020

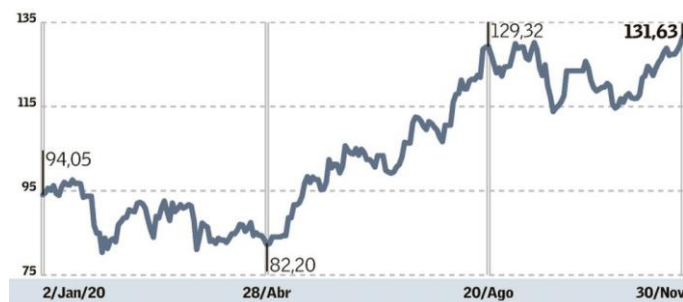
MINÉRIO TEM MAIOR PREÇO EM SEIS ANOS E PETRÓLEO SOBE FORTE

Enquanto o minério acumulou alta de 12% em novembro, o petróleo teve valorização de 27% e retomou os níveis vistos em março

Por Stella Fontes — De São Paulo

Novo recorde

Em US\$/ton no Porto de Qingdao



Fonte: Fastmarkets MB

[https://s2.glbimg.com/P4gaFr5ig5YfaCbPHs_aRe8jvW-Q=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/i/x/TAF_936R2yUOLKA8CITYQ/arte01emp-101-minerio-b5.jpg](https://s2.glbimg.com/P4gaFr5ig5YfaCbPHs_aRe8jvW-Q=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/i/x/TAF_936R2yUOLKA8CITYQ/arte01emp-101-minerio-b5.jpg)

Ao mesmo tempo em que o minério de ferro se manteve em alta firme e atingiu ontem a maior cotação desde janeiro de 2014, os preços do petróleo recuaram diante do aumento dos casos de covid-19 nos Estados

Unidos e na Europa, porém sem tirar o brilho do desempenho da commodity em novembro. Enquanto o minério acumulou alta de 12% no mês, o petróleo teve valorização de 27% e retomou os níveis vistos em março.

A recuperação das cotações do óleo ao longo do mês passado foi impulsionada pela expectativa de que a oferta global permaneça reduzida nos próximos meses e pelas notícias de avanço no desenvolvimento de vacinas contra a covid-19, que derrubou a demanda em 2020. Ontem, o barril do WTI estava em US\$ 45,43, com ligeira queda de 0,4%, enquanto o Brent perdeu 0,8%, a US\$ 47,88 o barril. As atenções estão voltadas para a decisão que será anunciada hoje pela Organização dos Países Exportadores de Petróleo e seus aliados (Opep+), sobre os planos de adiar o aumento da produção.

Segundo informação de agências internacionais, os membros da Opep já chegaram a um acordo pela manutenção das restrições. Para os analistas do Goldman Sachs, o barril do Brent pode voltar a US\$ 65 no próximo ano se essa for a decisão dos aliados e se houver êxito no desenvolvimento de uma vacina contra a covid-19. Sem acordo, os preços podem recuar US\$ 5 por barril, conforme o banco.

Os preços do minério de ferro no mercado transoceânico, por sua vez, encerraram o mês em trajetória firme de alta, para o maior nível desde janeiro de 2014. Segundo a publicação especializada "Fastmarkets MB", o minério com teor de 62% de ferro avançou 1,6% no porto de Qingdao, para US\$ 131,63 por tonelada. Com isso, em novembro, a alta acumulada é superior a 12%. No ano, o ganho é de quase 43%.

Para o analista Daniel Sasson, do Itaú BBA, a expectativa é a de que os preços continuem saudáveis pelo menos até o primeiro trimestre, diante da forte produção chinesa de aço, que vem

sendo acompanhada por um sólido aumento da demanda interna. “Ou seja, diferentemente do passado, a China hoje não está dependendo da demanda de outros mercados para conseguir manter seu nível de produção de aço em patamares elevados”, diz o especialista.

Na avaliação do chefe de pesquisas do banco Julius Baer, Carsten Menke, a pandemia “apenas fortaleceu o domínio da China nos mercados de metais industriais”. “Como consequência do estímulo e da emergência precoce da crise, a demanda por metais pela chamada ‘velha’ economia atingiu novos níveis recordes”, escreveu a clientes, referindo-se aos investimentos chineses em infraestrutura, indústria e construção imobiliária. Ainda assim, em sua avaliação, os preços atuais do minério não se sustentam, sobretudo se considerado o cenário de retomada dos embarques a partir de Brasil e Austrália, os dois maiores produtores mundiais.

Para os analistas Leonardo Correa e Caio Greiner, do BTG Pactual, o preço do minério não deve persistir no nível de US\$ 130 por tonelada, tampouco recuar a US\$ 60 ou US\$ 70 por tonelada. “Ainda vemos alguma escassez de minério no mercado transoceânico em 2021 e, finalmente, um mercado equilibrado em 2022, o que indica que os preços devem permanecer ao redor de US\$ 100 por tonelada por mais tempo”, escreveram, em relatório de 23 de novembro.

Em reportagem recente, o jornal “Financial Times” apontou que a commodity caminha para fechar 2020 com preço médio anual superior a US\$ 100 por tonelada pela primeira vez desde 2013. Esse movimento tem permitido às mineradoras mitigar boa parte do efeito negativo que a pandemia teve na economia global e em outras commodities, em especial no petróleo. “A ascensão espetacular e incansável do preço do minério de ferro neste ano, quase totalmente puxada pelo apetite aparentemente insaciável da China por commodities, tem sido uma benção para os grandes produtores, que viram a demanda no resto do mundo despencar por um desfiladeiro”, disse Andrew Glass, executivo-chefe da Avatar Commodities e ex-chefe de comercialização de metais ferrosos na Anglo American, ao jornal.

Na mesma reportagem, Erik Hedborg, analista-chefe de minério de ferro na consultoria CRU, diz que o minério vem se beneficiando dos avanços nas pesquisas de uma vacina contra covid-19, mas também da valorização do yuan e de dados recentes que mostram o vigor da atividade industrial na China. “A produção excedeu a demanda no início do ano, quando a China teve seu ‘lockdown’ contra a covid-19, e os estoques foram crescendo. Mas agora estamos vendo o inverso e o nível dos estoques está caindo”, disse Hedborg.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 01/12/2020



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

PORTO DE CABEDELLO, PB, VAI EXPORTAR SAL MARINHO PELA PRIMEIRA VEZ

Material será exportado em dezembro e irá para a Europa.

Por G1 PB



[https://s2.glbimg.com/FZtKGrYIscDEkm-DMaypmWo-iSA=/0x0:1280x960/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2020/L/o/LPGdLUTAeydTHRXBnp6g/what_sapp-image-2020-11-27-at-14.59.28.jpeg](https://s2.glbimg.com/FZtKGrYIscDEkm-DMaypmWo-iSA=/0x0:1280x960/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2020/L/o/LPGdLUTAeydTHRXBnp6g/what_sapp-image-2020-11-27-at-14.59.28.jpeg)

Sal marinho — Foto: Companhia de Docas da Paraíba/Divulgação

A Companhia de Docas da Paraíba vai exportar sal marinho pela primeira vez, em dezembro. O material chegou do Rio Grande do Norte no Porto de Cabedelo e vai desembarcar na Europa.

De acordo com a companhia, o produto faz parte das novas cargas que passaram a ser operadas ou voltaram para a atividade no local.

O armazenamento da carga de sal marinho acontece no Armazém 7 do Porto de Cabedelo e a exportação será feita no tipo 'big bag', que são contentores flexíveis de transporte de volumes médios que podem ser usados para armazenar qualquer tipo de granulado ou até mesmo líquidos, com segurança, resistência e maleabilidade máximas.

Além do sal marinho, a Companhia Docas voltou a movimentar o clinker e intensificou a operação de petcoke em 2020.

O clinker é uma espécie de cimento numa fase básica e a partir dele, é fabricado o cimento Portland. A carga de clinker chegou no Porto de Cabedelo neste mês de novembro por meio do navio graneleiro Orient Trail com 28.650 toneladas do material.

O navio com a carga foi fabricado em 2011 e saiu dos Estados Unidos para o Porto de Cabedelo. A última vez que a Companhia Docas da Paraíba havia feito a operação foi em fevereiro de 2013, quando foram importadas 26.504 mil toneladas.

Já petcoke é uma carga mais conhecida do Porto de Cabedelo, que opera no local há mais de dez anos. Trata-se de um material sólido final rico em carbono que deriva do refino de petróleo e é um tipo do grupo de combustíveis chamado coque. Só em 2020, até o mês de novembro, já foram movimentadas mais de 295 mil toneladas de petcoke em operações no Porto de Cabedelo.

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

Data : 27/11/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

COALIZAÇÃO APOIA PL DA CABOTAGEM E PEDE RENOVAÇÃO DO REPORTO

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 01/12/2020 - 12:19



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201201-br-do-mar-coalizacao-04-divulgacao.jpg>

Divulgação

Seis das maiores associações empresariais do setor portuário reconhecem o BR do Mar como um incentivo ao modal, com potencial para expandir as operações portuárias e para reduzir os custos logísticos e da competitividade nacional. Grupo defende renovação do regime tributário especial até 31 de dezembro de 2025.

Seis das maiores associações empresariais do setor portuário se movimentam no Congresso Nacional em favor do BR do Mar e pedindo a renovação do Reporto, regime especial que expira no próximo dia 31 de dezembro. O grupo encaminhou nota oficial ao Congresso solicitando aos parlamentares apoio à aprovação do projeto de lei 4.199/2020, que institui o programa de estímulo à cabotagem do governo federal. Os associados a essas entidades reconhecem o BR do Mar como um incentivo ao modal, com potencial para expandir as operações portuárias e para reduzir os custos logísticos e da competitividade nacional.

O grupo apontou como temas relevantes para a competitividade da cabotagem brasileira: o transporte aquaviário de curta distância, os serviços de praticagem e de rebocadores, além da necessidade de redução tributária para os combustíveis marítimos. As empresas da coalização destacaram que tais mudanças precisam constar em medidas legais que permitam as reduções de custos.

As associações também consideram fundamental a renovação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) para garantir a continuidade de investimentos no setor portuário. O grupo defende que a renovação do regime especial até 31 de dezembro de 2025 vai possibilitar o aumento de contratações e manutenção dos contratos com os valores já pactuados com esse benefício vigente. A coalizção ressaltou que, na semana passada, o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, manifestou preocupação com o assunto. Segundo Nery, a não renovação do Reporto pode gerar uma enxurrada de pedidos de reequilíbrio financeiro nos contratos de arrendamento.

A Coalizção Empresarial Portuária é composta pela Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec); Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL); Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP); Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA), Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) e Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop). Além da nota conjunta encaminhada para os deputados e lideranças partidárias, as entidades da Coalizção pretendem executar outras ações em defesa do BR do Mar e do Reporto.

Na última semana, o deputado federal Marcos Pereira (Republicanos-SP), 1º vice-presidente da Câmara dos Deputados, afirmou que, após o recesso das eleições municipais, o Congresso vai trabalhar para começar a destravar a pauta de votação. O PL está previsto para a sessão da próxima quarta-feira (2/12). Parlamentares e agentes do setor, no entanto, ainda consideram difícil que a votação ocorra nesta semana

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/12/2020

BR DO MAR: AUMENTA PRESSÃO POR VOTAÇÃO OU RETIRADA DE URGÊNCIA DE PL

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 30/11/2020 - 20:10



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/180703-cabotagem-agencia-cnt.jpg>

Arquivo/Divulgação

Após segundo turno das eleições municipais e com pauta congestionada no Congresso perto do fim do ano, parlamentares pedem definição do PL que tranca a pauta da Câmara dos Deputados desde o final de setembro.

O deputado federal Marcos Pereira (Republicanos-SP), 1º vice-presidente da Câmara dos Deputados, afirmou que, após o chamado 'recesso' das eleições municipais, o Congresso vai trabalhar para, a partir desta semana, começar a destravar a pauta de votação. O projeto de lei 4199/2020 (BR do Mar), encaminhado pelo governo em agosto, está trancando a pauta desde o final de setembro porque tramita em urgência constitucional. O PL está previsto para a sessão da próxima quarta-feira (2/12). Parlamentares e agentes do setor, no entanto, ainda consideram difícil que a votação ocorra nesta semana.

Desde quando foi apresentado no Congresso, no dia 13 de agosto, o PL recebeu 112 emendas e sofre pressões de diferentes segmentos, principalmente com temas relacionados às modalidades de afretamento de embarcações, às regras de contratação de tripulação e às propostas para flexibilização do Fundo da Marinha Mercante (FMM) e do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). "Se não houver acordo com o governo, o ideal seria que o governo retirasse a urgência desse projeto. E nós, então, voltaríamos a discutir o projeto nos bastidores, com relator e com governo, porque o texto que foi apresentado pelo relator não está bom e poderíamos avançar nas outras pautas", disse Pereira em entrevista à TV Record.

Pereira lembrou que o ano está chegando ao seu final e a pauta no Congresso segue congestionada. Nem mesmo a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO 2021), que tem sido objeto de disputa pelo comando da comissão mista de orçamento, foi colocada em votação. "O governo não retirando essa urgência, vamos ter que enfrentar esse projeto. Provavelmente, vamos derrotá-lo para que possa ser reapresentado e ter tempo de uma discussão mais ampla e enfrentaremos as medidas provisórias que estão na iminência de caducarem", acrescentou.

Seis associações empresariais do setor portuário se articulam em favor do BR do Mar. O grupo solicitou a parlamentares apoio à aprovação do projeto de lei 4.199/2020, que institui o programa de estímulo à cabotagem do governo federal. Eles reconhecem o BR do Mar como um incentivo ao modal, com potencial para expandir as operações portuárias e para reduzir os custos logísticos e da competitividade nacional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/12/2020

SPLENDA APOSTA EM 3 BASES OFFSHORE NO SUDESTE

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 30/11/2020 - 19:58



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201130-base-imbetiba-macaee-divulgacao-splenda.jpg>

Porto de Imbetiba, em Macaé (RJ). Divulgação Splenda Port Group

Com operações em Angra dos Reis, Arraial do Cabo e agora Imbetiba, ambas no Rio de Janeiro, Splenda se posiciona com instalações offshore em pontos estratégicos para atendimento a bacias de Santos e Campos.

A Splenda Port Group se posicionou com operações em três pontos estratégicos para atendimento a setor de petróleo e gás na região Sudeste. O grupo, que atua como concessionário do Terminal Portuário de Angra dos Reis (TPAR) e operador no Porto do Forno, em Arraial do Cabo (RJ), venceu recentemente a concorrência da Petrobras para operar o Porto de Imbetiba, em Macaé (RJ). A empresa acredita que o Norte Fluminense oferece três oportunidades principais relacionadas à logística de gás, aos desinvestimentos de campos maduros pela Petrobras, que atrairá outras empresas, e aos trabalhos técnicos de descomissionamento, que devem começar em 2021.

"Imbetiba foi oportunidade de edital da Petrobras e achamos interessante estar ali prestando serviço de operar todo o porto, sem ter concessão, fazendo trabalho de operador e com sinergia com operações existentes", disse o CEO do TPAR e sócio da Splenda, Paulo Narcélio, à Portos e Navios. Ele acrescentou que existe uma disputa para quem receberá a destinação da Rota 5 do gás natural: Macaé ou Porto do Açu. A Splenda Port alcançou volume de atracções com média de 130 operações por mês em Imbetiba, sendo responsável pela movimentação dos equipamentos de ancoragem.

O terminal de Angra foi assumido, em janeiro deste ano, para ser uma base logística para as novas operações do pré-sal bem posicionada para novos campos, com a expansão da atividade de exploração do pré-sal em direção ao sul do estado do Rio de Janeiro e a São Paulo. Atualmente, a Bacia de Santos representa grande parte da produção do pré-sal. Dependendo do aquecimento das atividades, o potencial de investimentos em Angra pode chegar a R\$ 30 milhões, a ser aportado na compra de máquinas pesadas, como guindastes, empilhadeiras e estruturas de movimentação de grandes bobinas. O TPAR tem uma carteira com oito clientes de operações offshore. Lá são realizadas, em média, mais de 20 operações de atracção por mês.

O Porto do Forno, operado pela Splenda desde maio de 2019, é considerado estratégico pela empresa porque é voltado para Bacia de Campos. Narcelio disse que, embora a Bacia de Campos esteja com produção decrescente, existem novas empresas adquirindo campos da Petrobras.

Além disso, o descomissionamento de plataformas com mais de 25 anos de operações são potencial de oportunidades para a base realizar serviços de desmobilização dessas unidades. A unidade em Arraial recebeu cerca de R\$ 8 milhões em investimentos no silo de armazenamento de malte e cevada. O porto tem vocação para a movimentação de granéis, com silos com capacidade de até 30 mil toneladas, e também oferece uma base para operações offshore de empresas de O&G.

Narcélio considera como diferenciais a estrutura corporativa enxuta da empresa e estrutura operacional otimizada. Ele observa que houve inchaço do setor em 2014, com uma série de novos projetos, que depois foram sendo reduzidos por conta de uma série de investimentos que não se materializou e foi impactada pela operação Lava Jato e pela depreciação dos preços do barril do petróleo no mercado internacional a partir daquele ano. Narcélio acredita que a atividade de apoio marítimo vai crescer no momento em que os campos do pré-sal perfurados passarem a produzir. “A cadeia de fornecedores como um todo teve que se adaptar. Temos hoje que oferecer condições competitivas para o mercado”, avaliou

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/12/2020

“SEM A DESESTATIZAÇÃO DE 100% DOS PORTOS SERÁ NECESSÁRIO MUDAR O MODELO DE GOVERNANÇA”, DIZ POVIA

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 30/11/2020 - 19:45



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201001-porto-de-imituba-navio-amarracao.jpg>

Arquivo

Para Mario Povia, existem muitas amarras que poderiam ser quebradas caso a gestão dos portos fosse mais privada do que pública.

O ex-diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e atual diretor de gestão portuária da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Mario Povia, afirmou durante Congresso

Nacional de Desempenho Portuário (VII Cidesport), realizado na última sexta-feira (27), que caso não seja levado adiante a desestatização de 100% dos portos no país, será necessário mudar o modelo de governança portuária como um todo. Segundo ele, existem muitas amarras que poderiam ser quebradas caso a gestão fosse mais privada do que pública.

Ele destacou que as Autoridades Portuárias dentro do atual modelo de governança devem responder a diversas instâncias como: a dois Conselhos nos portos, ao Tribunal de Contas da União e do Estado, além do próprio regime jurídico voltado à administração pública federal. Para ele, tudo isso significa um peso muito grande para a gestão, o que tende a dificultar atividades importantes a respeito, por exemplo, da manutenção dos canais de acesso.

“A dragagem passa por esses mesmos problemas. Mas caso você passe a ver as companhias docas como entidades privadas, todos os regimes de contratação saem da esfera administrativa para contratos privados”, disse Povia. Para tanto, ele avalia que é necessário também às Autoridades Portuárias possuírem níveis de receitas orçamentárias que lhes permitam um crescimento sustentável. De acordo com ele, alguns portos já demonstraram ser possível que a atividade seja operacionalmente rentável.

Já em termos de legislação ele afirma que o país passou por importantes avanços nos últimos anos, podendo assim ser considerada adequada. Ele lembrou a aprovação da Lei 14.047/2020, que altera determinados aspectos da chamada Lei dos Portos (Lei 12.815/13) e que trouxe avanços importantes para o setor. Ele destacou a necessidade de redução de cláusulas essenciais para os arrendamentos de áreas como um ponto importante para ser reavaliado.

Portanto, ele analisa que os portos no Brasil devem crescer no aspecto da gestão portuária. Ele ressaltou que falta ainda ao país uma cultura do planejamento. Embora não tenha as mesmas condições econômicas de países da Europa, por exemplo, onde os portos já pensam o planejamento para depois 2035, é importante que o Brasil passe a incorporar um olhar de longo prazo.

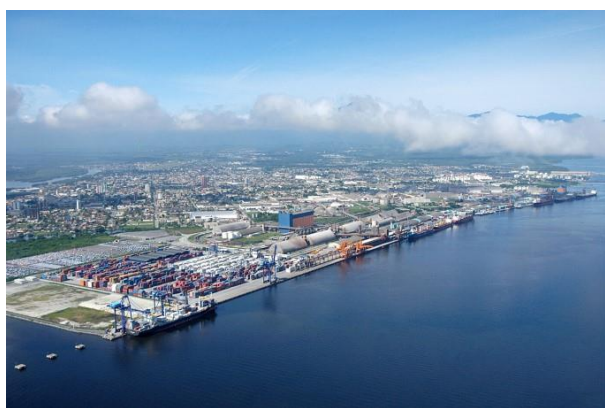
O modelo de gestão que vem sendo adotado no país, segundo ele, justifica a necessidade de desestatização dos portos organizados. Ele entende que, embora uma gestão esteja dando certo, no Brasil não há garantia de que esta seja perene. “Não temos políticas de estado nos portos, mas sim de governo”, pontuou. Segundo ele, cada vez que ocorre uma transição de governo, existe o risco de mudança de uma gestão portuária mesmo que esteja dando certo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/12/2020

EM 11 MESES, PORTOS DO PARANÁ BATEM RECORDE HISTÓRICO DE CARGAS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30/11/2020 - 21:35



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170216-porto-de-paranagua.JPG>

Os portos do Paraná colecionaram mais uma expressiva marca. Paranaguá e Antonina alcançaram nesta segunda-feira (30) o recorde de 53,382 milhões de toneladas de cargas movimentadas. O volume é o maior da história. A previsão é que apenas o mês de novembro feche com 4.459.487 de toneladas movimentadas.

O presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, destacou que a conquista desta segunda-feira é a “cereja do bolo” de um ano bastante especial para os portos paranaenses. Ele lembrou que foram atingidos seis recordes no ano. Os melhores meses de março, abril, maio, setembro e outubro da história em movimentações.

Com 5.716.477 toneladas, maio se tornou também o melhor resultado mensal da história dos Portos. “É um resultado do Paraná, de toda a comunidade portuária. Sempre falamos aqui: o porto tem se ser cada vez mais competitivo e eficiente”, ressaltou Garcia.

“Apesar da pandemia, o ano foi de muito trabalho. As exportações de grãos e alimentos cresceram, com o câmbio favorável, e o tempo seco favoreceu os embarques”, completou. “Além disso a safra foi recorde do Paraná, uma união de fatores que aumenta a nossa responsabilidade em busca de novos recordes”, acrescentou.

Cerca de 65% da movimentação dos portos paranaenses, entre janeiro e outubro deste ano foram de produtos de exportação: 38,1 milhões de toneladas de cargas. O volume nesse sentido do comércio exterior é 13% maior que o registrado no mesmo período, em 2019 (28,2 milhões de toneladas). As importações somaram 17,1 milhões de toneladas. Cerca de 4% mais que no ano passado, com 16,4 milhões de toneladas.

GRÃOS – Mais de 66% das exportações e importações foram de granéis sólidos. Foram quase 32,5 milhões de toneladas de grãos, movimentadas entre de janeiro e outubro de 2020. No ano anterior, foram 29,6 milhões de toneladas (alta de 10%).

Nesse segmento, destaque para o aumento de 78% registrado no volume de açúcar embarcado. Já são 3,67 milhões de toneladas exportadas, ante 2 milhões em 2019. Somente no último mês, foram 566.617 toneladas, mais que o dobro do que o registrado em outubro do ano passado.

CAMINHÕES – Em 2020, de janeiro até o dia 27 de novembro, 422.774 caminhões passaram pelo porto de Paranaguá. O número é aproximadamente 12,7% maior que durante todo o ano de 2019, quando foram pouco mais de 375.899 veículos recebidos. Os caminhoneiros, que não

pararam durante a pandemia de Covid-19, são responsáveis por 84% da movimentação de produtos que chegam ou saem pelo porto paranaense.

Veja como foi a movimentação mês a mês dos Portos do Paraná em 2020

Janeiro – 3.446.288

Fevereiro – 3.863.794

Março – 5.235.158* (melhor março da história)

Abril - 5.528.124 * (melhor abril da história)

Maior – 5.716.477 ** (melhor maio e melhor resultado mensal da história)

Junho – 4.387.554

Julho – 5.118.798

Agosto – 5.376.451

Setembro – 5.261.752* (melhor setembro da história)

Outubro – 5.048.117* (melhor outubro da história)

Novembro – 4.459.487 - previsão

Total: 53.382.000

Quantidade de navios recebidos:

2020- 2.254

2019 - ano todo - 2.402

Quantidade de caminhões:

Até dia 27/11/2020 – 422.774

2019 (completo) – 375.899

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/12/2020