

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 021/2022
Data: 17/02/2022



ÍNDICE

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

| | |
|--|-----------|
| A TRIBUNA DIGITAL (SP) | 4 |
| SANTOS X GUARUJÁ. PONTE OU TÚNEL? QUE VENHAM OS DOIS | 4 |
| EMPREGO É PRINCIPAL ASSUNTO EM AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS | 4 |
| ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS | 5 |
| PRORROGADO PRAZO DE ENVIO DE CONTRIBUIÇÕES PARA LICITAÇÃO DE ÁREA NO PORTO DE SANTOS | 5 |
| EMBARCAÇÕES DE ENGENHARIA UTILIZADAS EM ATIVIDADES OFFSHORE DE EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS SÃO TEMA DE ESTUDO | 6 |
| ANTAQ INICIARÁ CONSULTA PÚBLICA SOBRE CONCESSÃO DO PORTO DE ITAJAÍ (SC) EM 24 DE FEVEREIRO | 7 |
| PORTAL PORTO GENTE | 8 |
| AS NOVAS OPORTUNIDADES DA BR DO MAR | 8 |
| O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP | 9 |
| O GRUPO CMA CGM RECEBEU A CONCESSÃO DO TERMINAL DE CONTÊINERES DO PORTO DE BEIRUTE E PREVÊ UM AMBICIOSO PLANO DE DESENVOLVIMENTO | 9 |
| CRESCIMENTO ACELERADO LEVA PORTO DE CHARLESTON À FRENTE NA LISTA DOS 10 MELHORES DOS EUA | 11 |
| PORTO 360° – OS PORTOS DO SUDESTE EM 2022..... | 12 |
| BRASIL SUSPENDE LICITAÇÃO DO TERMINAL DE GLP DE SUAPE | 12 |
| HAPAG-LLOYD LANÇARÁ SERVIÇO CHINA GERMANY EXPRESS (CGX)..... | 13 |
| BRASIL EXPORT | 14 |
| BRASIL EXPORT LANÇA TEMPORADA 2022 E ANUNCIA NOVIDADES EM SOLENIDADE NO CLUBE NAVAL, EM BRASÍLIA | 14 |
| ISTOÉ - DINHEIRO | 15 |
| FENAFISCO: SE APROVADO, PLP DOS COMBUSTÍVEIS RETIRA R\$ 32 BI DOS ENTES FEDERADOS | 15 |
| EVE E SKYPORTS ANUNCIAM PARCERIA PARA DESENVOLVER MOBILIDADE AVANÇADA NO JAPÃO | 15 |
| FRETE MARÍTIMO SOBE 472% NA PANDEMIA..... | 16 |
| MONEYTIMES | 17 |
| DEMOCRACIA BRASILEIRA É BARULHENTA, MAS RESULTADOS DO GOVERNO SÃO “REVOLUÇÃO SILENCIOSA”, DIZ GUEDES AO G20..... | 17 |
| EMPRÉSTIMO AO SETOR ELÉTRICO PODE ALIVIAR TARIFAS EM 3,41 PP EM 2022, DIZ TR SOLUÇÕES | 18 |
| NAVAL PORTO ESTALEIRO | 19 |
| EMPRESAS INTERESSADAS NA PRIVATIZAÇÃO DOS PORTOS BRASILEIROS TEMEM RISCOS NOS ACORDOS | 19 |
| AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS | 20 |
| IMPASSE ADIA DEFINIÇÃO SOBRE PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS | 20 |
| SEM ACORDO, SENADO ADIA VOTAÇÃO DE PROJETOS SOBRE COMBUSTÍVEIS | 24 |
| EXXONMOBIL LIBERADA PARA PERFURAR EM SERGIPE | 26 |
| JORNAL O GLOBO – RJ | 27 |
| MUITO ALÉM DA GASOLINA: IMPACTO DA ALTA DO PETRÓLEO VAI DAS EMBALAGENS A TECIDOS E CALÇADOS | 27 |
| A PEDIDO DO GOVERNO, PROJETO DO SENADO VAI PREVER REDUÇÃO DE IMPOSTOS SOBRE DIESEL E GÁS DE COZINHA | 29 |
| UM RIVAL PARA UBER E 99? MOTORISTAS DE SP PREPARAM APLICATIVO PRÓPRIO PARA TER MAIOR REMUNERAÇÃO..... | 31 |
| GUEDES DIZ A EMPRESÁRIOS QUE GOVERNO LANÇARÁ PACOTE DE CRÉDITO ATÉ R\$ 100 BI NA PRÓXIMA SEMANA | 33 |
| O ESTADO DE SÃO PAULO - SP | 34 |
| 'NÃO HÁ UMA SOLUÇÃO DE CURTO PRAZO PARA O GARGALO DO FRETE MARÍTIMO', DIZ PRESIDENTE DA MAERSK | 34 |
| PETRÓPOLIS: MINISTÉRIO DA DEFESA AUTORIZA ATUAÇÃO DAS FORÇAS ARMADAS EM APOIO À DEFESA CIVIL | 36 |
| PRESSA E FALHAS NOS DADOS IMPACTARAM ANÁLISE DA ELETROBRAS NO TCU, DIZ VITAL DO RÊGO..... | 36 |
| GUEDES AO G20: META É TORNAR BRASIL UMA ECONOMIA DE CONSUMO MASSIVO ABERTA, SUSTENTÁVEL E INCLUSIVA | 39 |
| VALOR ECONÔMICO (SP) | 40 |
| GOVERNO VAI PARCELAR R\$ 30 BILHÕES EM DÍVIDAS DE 3 MIL PREFEITURAS COM INSS..... | 40 |
| GARGALOS LOGÍSTICOS PODEM PERSISTIR ATÉ 2023 NA EUROPA, ALERTA FMI | 41 |
| MINÉRIO DE FERRO CAI 6,4% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, A US\$ 130,12 POR TONELADA | 42 |
| VOLUME DE FRETES RODOVIÁRIOS DO AGRO CRESCER 47% EM 2021, DIZ FRETEBRAS | 43 |



| | |
|---|-----------|
| G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO | 44 |
| CETESB APROVA REGULARIZAÇÃO AMBIENTAL E LIBERA INÍCIO DAS OBRAS DO AEROPORTO DE GUARUJÁ, SP | 44 |
| AGÊNCIA BRASIL - DF | 45 |
| DNIT RECEBE PRÊMIO INTERNACIONAL QUE AVALIA SEGURANÇA DE RODOVIAS | 45 |
| PORTAL PORTOS E NAVIOS | 46 |
| WÄRTSILÄ E GRIMALDI REVELAM SISTEMA PARA FILTRAR MICROPLÁSTICOS OCEÂNICOS | 46 |
| ANP PUBLICA COMUNICADO SOBRE ISENÇÃO DE CONTEÚDO LOCAL | 47 |
| CMA CGM RECONSTRUIRÁ E OPERARÁ TERMINAL DE BEIRUTE DANIFICADO POR EXPLOÇÃO QUÍMICA | 48 |
| GARANTIAS DE DESCOMISSIONAMENTO: BCB REGULAMENTA ABERTURA DE CONTAS EM MOEDA ESTRANGEIRA | 48 |
| COM 71% DE SEU ESPAÇO VENDIDO, NAVALSHORE COMPROVA RESILIÊNCIA DA INDÚSTRIA NAVAL | 49 |
| NORMA DA ANVISA REVISARÁ PROTOCOLOS SANITÁRIOS PARA TRIPULANTES | 50 |
| SAAM CORTA 13% DAS EMISSÕES DE GASES DE EFEITO ESTUFA | 51 |
| DISPONIBILIZADAS MINUTAS PARA CONSULTA SOBRE COBRANÇA DE THC | 51 |
| PETRORIO BATE RECORDE DE PRODUÇÃO, DOBRA RECEITA E LUCRO LÍQUIDO EM 2021 | 53 |
| ANP APROVA PRÉ-EDITAL E MINUTAS DE CONTRATO PARA LICITAÇÃO DE BLOCOS NO PRÉ-SAL | 53 |
| MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA | 54 |
| MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS | 54 |



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

SANTOS X GUARUJÁ. PONTE OU TÚNEL? QUE VENHAM OS DOIS

Depois de tanto tempo, seria bom que moradores da Baixada Santista e turistas tivessem as duas opções

Por: Paulo Corrêa Jr



A ligação entre esses dois municípios é uma das maiores reivindicações da população. Foto: Flávio Hopp/AT

O Governo Federal anunciou em janeiro que já tínhamos a qualificação para a construção do túnel submerso prevendo que os estudos serão finalizados no primeiro trimestre e teremos o leilão para a escolha do investidor.

Vinte dias depois, o Governo Estadual ameaçou ingressar com ação judicial para garantir o início imediato das obras da ponte de ligação dos municípios de Santos e Guarujá. Quem venham os dois.

Depois de tanto tempo e tantas histórias, seria de bom tom que moradores da Baixada Santista e turistas tivessem as duas opções para trânsito entre as duas cidades. Afinal, trata-se de uma obra que virou lenda, trouxe muitas promessas e nada de concreto.

A ligação entre esses dois municípios é uma das maiores reivindicações da população, porque traria comodidade, conforto e maior possibilidades de comércio, desenvolvimento e, conseqüentemente trabalho, entre duas das principais cidades da Região. Juntas, somam quase 800 mil habitantes e são palco de muitos investimentos, principalmente em temporadas de verão. Assim, entendo que um esforço além do costumeiro deva ser feito para que possam finalmente fazer essa ligação.

Sendo necessária a escolha, minha opção recai para o túnel, por três motivos óbvios: trajeto menor, sem interferência na navegação do maior porto da América Latina e com menor impacto urbano. De qualquer forma, tenho duas certezas: não teremos os dois. E sendo qual for, ainda vamos ver muita água rolar.

Este artigo é de responsabilidade do autor e não reflete necessariamente a linha editorial e ideológica do Grupo Tribuna. As empresas que formam o Grupo Tribuna não se responsabilizam e nem podem ser responsabilizadas pelos artigos publicados neste espaço.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/02/2022

EMPREGO É PRINCIPAL ASSUNTO EM AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Encontro desta quarta-feira (16), na Câmara de Santos, esclareceu dúvidas sobre o processo de privatização

Por: Ágata Luz

Emprego. Este foi o principal ponto debatido na audiência pública sobre a desestatização do Porto de Santos, realizada na quarta-feira (16) pela Comissão de Assuntos Portuários da Câmara de Santos. Com o objetivo de esclarecer as principais dúvidas, o encontro contou com a participação



de vereadores, trabalhadores, sindicalistas e representantes da Autoridade Portuária e da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários.

Evento foi promovido pela Comissão de Assuntos Portuários da Câmara de Santos Foto: Matheus Tagé/AT

Os trabalhadores portuários enumeraram diversas preocupações com o futuro da categoria e, em mais de uma oportunidade, alegaram não entender os motivos que levaram o Governo Federal a desestatizar a

Santos Port Authority (SPA), responsável pela gestão do complexo portuário santista.

O presidente do Sindicato dos Operários Portuários (Sintraport), Claudiomiro Machado, o Miro, citou não haver garantias legais de emprego a quem atua hoje no cais. “Os 60 mil empregos vão vir de pessoas de outras cidades”, diz, em referência à estimativa de vagas divulgada semana passada pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, ao apresentar o projeto da desestatização.

Em resposta, o diretor-presidente da SPA, Fernando Biral, explicou que um dos motivos da privatização é justamente a geração de novos postos de trabalho. “É a única forma de criarmos mais empregos. Quando a gente fala de mais empregos, temos que pensar na população como um todo”.

Ele ainda enfatizou que o complexo portuário deixou de crescer devido à falta de investimentos – que devem ser realizados com a desestatização. Também garantiu que não haverá venda de patrimônio, uma vez que todo o processo ocorrerá por meio de concessão.

Mesmo assim, houve críticas à proposta do Governo Federal. “Somos contra a desestatização porque não há um modelo de referência que nos traga segurança de que o Porto de Santos vai gerar emprego e se desenvolver industrialmente”, explica o presidente da comissão, vereador Francisco Nogueira (PT). Segundo ele, o Porto já é privatizado em suas operações e há outras formas de tirar do papel projetos como a ligação seca Santos-Guarujá, prevista na concessão.

Ainda na audiência, o presidente do Sindicato dos Empregados na Administração Portuária (Sindaport), Everandy Cirino dos Santos, adiantou que o assunto deve parar na Justiça. “Vamos tentar juridicamente que o edital do leilão da Autoridade Portuária nem seja publicado”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 17/02/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

PRORROGADO PRAZO DE ENVIO DE CONTRIBUIÇÕES PARA LICITAÇÃO DE ÁREA NO PORTO DE SANTOS

Arrendamento prevê investimentos de R\$ 659 milhões. Terminal será destinado à movimentação de granéis sólidos minerais

A ANTAQ prorrogou para 16 de março o prazo limite para o recebimento de contribuições de que trata o Aviso de Audiência Pública nº 18/2021-ANTAQ. O objetivo da consulta é receber contribuições para o aprimoramento dos documentos relativos à realização de licitação de área portuária no Porto de Santos (SP). A área STS53 será destinada à instalação de terminal



dedicado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos.

A futura arrendatária assinará um contrato de 25 anos. A receita bruta global alcançará R\$ 6 bilhões. Os investimentos giram em torno de R\$ 659 milhões. A movimentação total de carga será de aproximadamente 90 milhões de toneladas.

A STS53 está localizada na região de Outeirinhos do Complexo Portuário de Santos, sob jurisdição da Santos Port Authority (SPA), vinculada ao Ministério da Infraestrutura. A área é caracterizada como uma instalação que compreende duas áreas distintas, sendo uma área adjacente ao cais e outra na retroárea, totalizando 87.981m².

Poderão participar do leilão pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, entidades de previdência complementar e fundos de investimento, isoladamente ou em consórcio.

Clique aqui para mais informações sobre a Audiência Pública nº 18/2021.

<https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/>

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 17/02/2022

EMBARCAÇÕES DE ENGENHARIA UTILIZADAS EM ATIVIDADES OFFSHORE DE EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS SÃO TEMA DE ESTUDO

Trabalho vai auxiliar a Agência no enquadramento ou não dessas embarcações dentro do conceito de navegação de apoio marítimo

A ANTAQ realizou um estudo intitulado “Caracterização das embarcações de engenharia empregadas nas atividades offshore de exploração de petróleo e gás”. O objetivo é avaliar como essas embarcações se inserem nas diferentes etapas dessa indústria, sua finalidade, tipo de serviço prestado, além de avaliar a frota brasileira existente e habilitada para atender esse mercado, e o nível de contratação a que elas estão submetidas. O trabalho também levantou as expectativas de desenvolvimento dessas embarcações de bandeira brasileira diante do cenário econômico global.

Acesse aqui o estudo completo → https://www.gov.br/antag/pt-br/central-de-conteudos/estudos-e-pesquisas-da-antag-1/Embarcacoes_Offshore_final.pdf

O estudo, aprovado no início deste mês, vai auxiliar a Agência a firmar posicionamento acerca do enquadramento ou não das embarcações de engenharia offshore dentro do conceito de navegação de apoio marítimo, a fim de trazer previsibilidade para a construção e afretamentos desses tipos de embarcações.

O trabalho salientou que a definição legal da navegação de apoio marítimo contida na Lei 9.432/97 pode receber interpretação técnica mais ou menos restritiva por parte da ANTAQ.

Uma interpretação stricto sensu da legislação levaria à utilização do conceito de navegação de apoio marítimo pela ótica de que apoio logístico inserido na Lei restringe-se ao transporte de suprimentos, cargas e passageiros, excluindo, assim, do arcabouço regulatório da Agência as embarcações empregadas na engenharia offshore.

Por outro lado, uma interpretação latu sensu consideraria todo o panorama da indústria de óleo e gás e a sua evolução tecnológica, englobando as embarcações alvo do estudo no conceito legal de apoio marítimo, para além das operações relacionadas ao transporte de pessoas e cargas.



O estudo completo pode ser acessado na seção “Estudos em Destaque” em Central de Conteúdos, Estudos e Pesquisas da ANTAQ.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 17/02/2022

ANTAQ INICIARÁ CONSULTA PÚBLICA SOBRE CONCESSÃO DO PORTO DE ITAJAÍ (SC) EM 24 DE FEVEREIRO

Investimentos previstos somam R\$ 2,8 bilhões e o prazo de concessão será de 35 anos

A ANTAQ realizará, entre os dias 24 de fevereiro e 10 de abril, consulta e audiência públicas para obter contribuições visando ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório referente à concessão do Porto de Itajaí (SC).

As minutas jurídicas e os documentos técnicos relativos à consulta pública estarão disponíveis aqui.

A concessão permitirá ao futuro concessionário a função de administração portuária (ou autoridade portuária) e de operador de contêineres, prestando serviços diretamente aos usuários. Os investimentos previstos para adequação da infraestrutura somam cerca de R\$ 2,8 bilhões, que deverão ser feitos ao longo da vigência do contrato – 35 anos, prorrogável até o limite de 70 anos, a critério do Ministério da Infraestrutura. Além dos investimentos em ativos novos, deverá ser indenizado à atual arrendatária o valor de mais de R\$ 44,4 milhões, referente a ativos não amortizados/depreciados.

O valor estimado do contrato de concessão, correspondente ao valor presente das receitas tarifárias e não-tarifárias, para todo o prazo, é de R\$ 7,8 bilhões. O valor de outorga, para servir de critério de julgamento do leilão, deverá ser, no mínimo, de R\$ 603 milhões.

Poderão participar do leilão pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, incluindo instituições financeiras, bem como Fundos de Investimento em Participações (FIPs) e entidades de previdência complementar. Contudo, não será admitida a formação de consórcio entre empresas armadoras e suas correspondentes controladoras e controladas de grupos econômicos distintos que detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e à armazenagem de contêineres e de carga geral nos complexos portuários de Itajaí e de São Francisco do Sul (SC).

Pagamentos à União

Haverá uma contribuição fixa, que será paga pela concessionária em 25 parcelas anuais no valor superior a R\$ 35,8 milhões cada uma, a partir do 6º ano até o 30º ano de vigência do contrato. Além disso, a concessionária pagará uma contribuição variável, que corresponderá ao montante anual resultante da cobrança de R\$ 52,57, por TEU, sobre a movimentação de contêineres realizada pela concessionária nas áreas afetas às operações. A concessionária deverá pagar, anualmente, à ANTAQ uma verba de fiscalização, no valor de R\$ 734.421,00, durante toda a vigência do contrato.

Participação Social

Serão consideradas pela Agência apenas as contribuições sobre essa consulta pública, que devem ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 10 de abril, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível em gov.br/antaq, não sendo aceitas participações enviadas por meio diverso.



Será permitido, exclusivamente através do e-mail anexo_audiencia052022@antaq.gov.br, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado, anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá utilizar o computador da Secretaria-Geral da ANTAQ, em Brasília (DF), ou nas suas unidades regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no site da ANTAQ.

As contribuições recebidas serão disponibilizadas no portal da Agência.

Audiência Pública

Com o objetivo de fomentar a discussão e esclarecer eventuais dúvidas sobre o ato normativo, será realizada audiência pública, na forma presencial ou telepresencial, a depender das condições de saúde pública vigentes, em data, horário e local a serem definidos e comunicados oportunamente.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 17/02/2022



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

AS NOVAS OPORTUNIDADES DA BR DO MAR

Editorial Portogente

Permite que uma empresa possa “experimental” este mercado usando navios afretados antes de investir em frota nacional, porém apenas durante um período.

Hoje às 15 horas, o Webinar do Portogente, “As novas oportunidades da Br do Mar”, faz uma análise do cenário da cabotagem brasileira, a partir da aprovação do projeto de lei que institui o Programa de Estímulo ao Transporte de Cabotagem, debatido desde agosto/2020 e abrangendo a navegação na costa brasileira, com mais de 8,5 mil km e o rio Amazonas, com muitos portos na sua extensão.

Link do webinar: <https://youtu.be/8RGX7BbhOX4>

Leia também

Indústrias e Condomínios Logísticos um casamento para sempre

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114712-industrias-e-condominios-logisticos-um-casamento-para-sempre>

Um debate que se traduz por uma oportuna análise e projeção das transformações que ocorrerão como reflexo das novas condições de operação e aumento da produtividade da navegação costeira. Ao aumentar a oferta e qualidade da cabotagem, incentiva a concorrência, cria rotas e reduz custos. Oferece incentivo financeiro à docagem de suas embarcações em estaleiros brasileiros. Favorece ao transporte rodoviário e incrementa a intermodalidade.

Leia também

BR do Mar: o que a cabotagem realmente precisa

<https://portogente.com.br/noticias/opiniaio/113533-br-do-mar-o-que-a-cabotagem-realmente-precisa>

Essa reforma chega atrasada, para o tamanho da costa brasileira e para o tempo que bate à porta, da tecnologia que agiliza e moderniza os processos portuários. As mudanças criticadas são consequências de fatos precedentes e da natureza das instituições que não conquistaram o apoio da sociedade. Nisto está em jogo o domínio do comércio marítimo. Como um contexto reformador, a Br do Mar causa uma ruptura favorável ao progresso, com a expansão do comércio.

Leia também

Mar da cabotagem debate BR do Mar

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/112999-mar-da-cabotagem-debate-br-do-mar>

Ao incrementar a movimentação de cargas, em especial a do contêiner, pela cabotagem, a Br do Mar desencadeia um processo de adequação de vários atores da logística intermodal costeira, para responder aos novos parâmetros dos arranjos e tecnologia, entre o rodoviário e o marítimo. Do navio ao caminhão, passando pelo sistema financeiro e o aparelho de movimentação de carga, para estabelecer padrões de escala no transporte,

Leia também

Cabotagem: o que pode mudar

<https://portogente.com.br/noticias/opiniaio/114222-cabotagem-o-que-pode-mudar>

O debate desse novo cenário da cabotagem, do recolhimento à entrega da carga, a partir da Lei nº 14.301/2022, que, entre outros pontos, flexibiliza o afretamento de embarcações estrangeiras para serem usadas no transporte de cargas na cabotagem brasileira, destaca e propicia a percepção das novas demandas como oportunidades. Perspectiva que já explica a Br do Mar.

Leia também

Deputada tem a palavra do ministro de construir o túnel submerso no Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/113558-deputada-tem-a-palavra-do-ministro-de-construir-o-tunel-submerso-no-porto-de-santos>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 17/02/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

O GRUPO CMA CGM RECEBEU A CONCESSÃO DO TERMINAL DE CONTÊINERES DO PORTO DE BEIRUTE E PREVÊ UM AMBICIOSO PLANO DE DESENVOLVIMENTO

Informação: CMA CGM (17 de fevereiro de 2022)



Foto: CMA CGM

Após o processo de licitação, a CMA Terminals, uma subsidiária integral do Grupo CMA CGM, líder mundial em transporte e logística, foi escolhida para gerenciar, operar e manter o terminal de contêineres do Porto de Beirute por um

período de 10 anos a partir de março de 2022.



O Grupo CMA CGM, que já tem forte presença no Líbano, responde atualmente por quase 55% dos volumes do terminal de contêineres, uma vez que manteve suas nove escalas semanais e operações de transbordo.

Um ambicioso plano de investimento para renovar e modernizar o terminal

Um investimento de US\$ 33 milhões será feito no terminal de contêineres do Porto de Beirute, incluindo US\$ 19 milhões nos primeiros dois anos. A soma será destinada a:

1. Modernização completa da infraestrutura : reforma, substituição e aquisição de novos equipamentos portuários.
2. A construção de uma nova instalação técnica para manutenção e armazenamento de peças sobressalentes.
3. A transformação digital do terminal , implementando os mais modernos sistemas de gestão, otimização e interligação entre as operações e os diversos operadores da comunidade portuária.
4. Melhorias no desempenho ambiental , através da aquisição de equipamentos mais ecológicos e ecológicos.

A CMA CGM usará sua própria experiência e das equipes da operadora anterior na busca de seus objetivos de desenvolvimento para o terminal.

CMA CGM, um parceiro comprometido com o Líbano

O Grupo CMA CGM, fundado no Líbano há 43 anos, está profundamente ligado ao Porto de Beirute, que desempenha um papel econômico vital para a capital e o país.

Após a aquisição total do terminal de contêineres no porto de Trípoli em 2021, considerado o segundo porto comercial do país, a CMA CGM segue sua vontade de fortalecer sua presença nos portos do Líbano. O Grupo desempenha um papel ativo no apoio e desenvolvimento da economia do país por meio de seus investimentos em transporte marítimo e portuário, bem como em logística por meio de sua subsidiária CEVA Logistics.

O Grupo CMA CGM está continuamente comprometido em desempenhar um papel de liderança na reconstrução da economia do Líbano após a série de crises que abalaram o país nos últimos anos. Vários projetos e investimentos foram concluídos juntamente com iniciativas de apoio a diversos setores econômicos com o objetivo de criar vagas de emprego e apoiar a população libanesa, especialmente a juventude:

Estabelecimento em Beirute do escritório regional de Levant da CMA CGM
Abertura de um Hub Digital e criação de um Centro de Serviços Compartilhados
Apoio à agricultura libanesa e sua expansão nos mercados internacionais
Investimentos industriais entre outros

Depois de criar quase 800 empregos nos últimos dois anos, hoje o Grupo emprega quase 1.000 funcionários no Líbano. Além disso, 400 novas oportunidades de trabalho seguirão nos próximos 12 meses.

Reforçar a posição do Grupo como operador global de terminais portuários

A conquista do contrato para gerenciar, operar e manter o terminal de contêineres do Porto de Beirute faz parte da estratégia do Grupo CMA CGM de desenvolver seus negócios de terminais, apoiando o crescimento e a eficiência de suas linhas de navegação, consolidando sua oferta de serviços de ponta a ponta e estabelecendo maior controle sobre a cadeia logística para oferecer a seus clientes serviços de qualidade, integrados, digitais e mais ecologicamente corretos em um contexto que exige uma abordagem abrangente da cadeia de suprimentos.

O Grupo está atualmente investido em 52 terminais portuários em 33 países por meio de suas subsidiárias CMA Terminals e Terminal Link (joint venture).

Rodolphe Saadé, presidente e CEO do CMA CGM Group , comentou:

“ Fiéis aos nossos compromissos com o Líbano, lançaremos em breve um ambicioso plano de investimento que transformará o terminal de contêineres do porto de Beirute em uma instalação de última geração que atende os melhores padrões internacionais. Estará a serviço do povo libanês e revitalizará as trocas econômicas entre o Líbano e o resto do mundo.”

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

Data: 17/02/2022

CRESCIMENTO ACELERADO LEVA PORTO DE CHARLESTON À FRENTE NA LISTA DOS 10 MELHORES DOS EUA

Informação: Post and Courier (17 de fevereiro de 2022)



Navios maiores estão trazendo mais carga para o Porto de Charleston, que agora é o oitavo maior porto marítimo do país. O porto lidera o país com uma taxa de crescimento anualizada de 6,58% desde 2011. Walter Lagarenne/Forneced/State Ports Authority

O Porto de Charleston agora é o oitavo maior centro marítimo do país, depois de experimentar o maior crescimento anual de carga de qualquer grande porto marítimo dos

EUA desde 2010.

A orla local movimentou 2,8 milhões de contêineres medidos em incrementos de 20 pés no ano passado, colocando-o à frente do Porto de Oakland no 8º lugar na lista dos 10 melhores do país, de acordo com números divulgados esta semana pela Autoridade Portuária do Estado.

Oakland, com 2,4 milhões de contêineres, caiu para o nono lugar, logo à frente do Porto de Jacksonville, na Flórida.

Charleston dobrou o número de caixas de carga que movimenta desde 2011, dando-lhe uma taxa de crescimento anual de 6,58%. A taxa de crescimento foi quase o dobro da média nacional e ultrapassou todos os outros 10 principais portos durante o período, com Savannah em segundo lugar com uma taxa de crescimento anual de 6,44%.

“Os portos da Costa Leste e da Costa do Golfo são onde o crescimento tem ocorrido nos últimos 11 anos”, disse Jim Newsome, presidente e CEO do SPA. Todos os portos que registraram ganhos anuais de pelo menos 5% estão dentro dessas duas áreas geográficas.

“Os principais portos dos EUA estão ficando maiores e esperamos que isso continue tendo em vista a magnitude do investimento necessário” para lidar com grandes navios vindos da Ásia, disse Newsome. Ele disse que os 10 principais portos estão agora manuseando 85% de toda a carga em contêineres que se desloca de e para o país – acima dos 80% de alguns anos atrás.

O porto já foi classificado muito mais alto, mas permaneceu entre os 10 primeiros. Por exemplo, era o quarto lugar no país em 2002, antes de perder terreno no ano seguinte, primeiro para Savannah.

Os principais portos da Califórnia permaneceram os maiores do país em 2021, com Los Angeles movimentando 10,7 milhões de contêineres e Long Beach movimentando 9,4 milhões através de seus terminais.

O Porto de Nova York-Nova Jersey ficou em terceiro lugar, com 9,1 milhões de contêineres em 2021, seguido pelo Porto de Savannah com 5,6 milhões. A orla de Seattle completou os cinco primeiros, movimentando 3,7 milhões de caixas no ano passado.

As estatísticas são baseadas em números compilados pela Associação Americana de Autoridades Portuárias e relatórios nos sites dos portos individuais.

Os portos da Costa Leste gastaram bilhões de dólares nos últimos anos para acomodar o crescimento da carga. O SPA, por exemplo, investiu mais de US\$ 2 bilhões em um novo terminal de contêineres, um porto mais profundo, novos guindastes e um cais mais forte em seu Terminal Wando Welch em Mount Pleasant.

Além disso, a Geórgia está na fase final de um projeto de US \$ 1 bilhão para aprofundar o rio Savannah e planeja construir um segundo terminal na Ilha Hutchinson, do outro lado da hidrovia do Terminal Oceânico de Garden City.

Além disso, o Porto da Virgínia, em Norfolk, também está no meio de um plano para aprofundar e ampliar seu canal de navegação, permitindo tráfego de mão dupla para as maiores transportadoras de contêineres do mundo.

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

Data: 17/02/2022

PORTO 360° – OS PORTOS DO SUDESTE EM 2022

Informação: Porto 360° (17 de fevereiro de 2022)



<https://youtu.be/DSUwdmSpdNc>

Acompanhe na íntegra a participação do convidado Mario Povia, Diretor de Gestão Portuária na Companhia Docas do Rio de Janeiro.

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

Data: 17/02/2022

BRASIL SUSPENDE LICITAÇÃO DO TERMINAL DE GLP DE SUAPE

Informação: O Petróleo

A agência brasileira de transporte aquaviário Antaq suspendeu uma licitação para a instalação de um terminal de regaseificação de GLP no porto de Suape, no nordeste.

As propostas comerciais para a licitação, que começaram em 2021, estavam programadas para abrir em 10 de fevereiro. A Antaq suspendeu a licitação como medida cautelar em resposta a uma

reclamação da importadora independente de combustíveis Aruanã Energy de que as regras da licitação eram inadequadas.

A suspensão não é definitiva, mas exige que as regras de conduta da licitação sejam enviadas a outro departamento da agência para “análise conclusiva”.

O Complexo Industrial Portuário de Suape é um dos maiores projetos de desenvolvimento da economia do País. O empreendimento oferece oportunidades em diversos setores, atraindo investimentos e gerando renda para os trabalhadores que se orgulham em construir uma nova história para Pernambuco.

Distante apenas 40 quilômetros do Recife, Suape é interligado a mais de 160 portos em todos os continentes e se apresenta como o porto público mais estratégico do Nordeste, tendo em vista que 90% do PIB (Produto Interno Bruto) da Região encontra-se em um raio de 800 quilômetros do porto. Dessa forma, mostra-se como um hub port natural, ou seja, porto concentrador e distribuidor de cargas não só para o Nordeste, mas também para o Norte do País.

Aliando um conceito de porto-indústria, o Complexo de Suape surgiu como instituição pública em 1978, por meio da Lei Estadual nº 7.763, que criou a empresa SUAPE – Complexo Industrial Portuário, cuja finalidade era administrar a implantação do distrito industrial, o desenvolvimento das obras e a exploração das atividades portuárias.

Hoje, é administrado pela estatal chamada SUAPE – Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros, vinculada à Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco, por autorização do Governo Federal, pelo convênio firmado em 9 de abril de 1992.

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

Data: 17/02/2022

HAPAG-LLOYD LANÇARÁ SERVIÇO CHINA GERMANY EXPRESS (CGX)

Informação: Hapag Lloyd (17 de fevereiro de 2022)



Imagem: Hapag Lloyd

Disponível a partir de 1º de abril de 2022, a Hapag-Lloyd oferecerá o novo serviço China Germany Express (CGX) como um produto de loop de duas portas. O novo serviço fornecerá outro gateway de e para o sul da China e conectará diretamente o norte da Europa semanalmente. Isso permitirá que os clientes se beneficiem das capacidades intermodais em Dachan Bay e Hamburgo – e também tenham acesso aos mercados da Europa Central e Oriental.

“Com o planejamento de carga de nossos clientes e a forte demanda por transporte de contêineres em mente, desenvolvemos este novo serviço para as relações China-Alemanha que presta atenção aos desafios atuais do mercado”, disse Andreas Buetfering, Diretor Sênior de Trade Management Extremo Oriente da Hapag-Lloyd, acrescentando: “Enfrentamos esses desafios oferecendo aos nossos clientes uma conexão nova e rápida entre a China e a Europa, ao mesmo tempo em que reduzimos as complexidades e aumentamos a confiabilidade para eles”.

O novo serviço China Germany Express (CGX) operará com oito navios Panamax e substituirá os serviços Far East Loop 6, 7 e 8 da Hapag-Lloyd a partir de abril de 2022. planejamento de carga a prazo. O CGX fornecerá partidas semanais regulares com um tempo de trânsito sólido de 27 dias.



A primeira viagem no sentido oeste (Baía de Dachan para Hamburgo está prevista para o início de abril de 2022 e a primeira viagem no sentido leste (Hamburgo para a Baía de Dachan) para o início de maio de 2022.

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

Data: 17/02/2022



BRASIL EXPORT

BRASIL EXPORT LANÇA TEMPORADA 2022 E ANUNCIA NOVIDADES EM SOLENIDADE NO CLUBE NAVAL, EM BRASÍLIA



O *Brasil Export – Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária* apresenta o calendário 2022 e anuncia suas novas iniciativas em solenidade que acontecerá hoje, dia 17 de fevereiro, no Clube Naval, em Brasília/DF.

Com o apoio institucional do Ministério da Infraestrutura, o Brasil Export conta com mais de 250 conselheiros. Eles

são profissionais qualificados e que atuam no setor privado, entidades representativas e no poder público.

A cerimônia contará com a presença do diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Rafael Vitale, e o Secretário Nacional de Transportes Terrestres, Marcello da Costa, além de muitas outras autoridades, parlamentares, empresários e lideranças de entidades representativas. A transmissão online e gratuita terá início às 18h30

Na ocasião também serão divulgados o novo vídeo institucional do Fórum e grandes novidades como o lançamento do projeto “Brasil Export Biografias”, com sessão de autógrafos da primeira edição, uma homenagem ao presidente do Conselho Nacional, José Roberto Campos, e a estreia da multiplataforma online de notícias BE News.

Cumprindo seu papel de Fórum permanente, multisetorial, agregador e plural, o Brasil Export busca promover o diálogo e realizar iniciativas no sentido de contribuir para o setor de logística e infraestrutura, que vive um momento-chave para a consolidação de seu crescimento. Os investimentos que vêm sendo feitos pela iniciativa privada e o aprimoramento técnico das empresas públicas construíram pilares que poderão acelerar o desenvolvimento econômico do Brasil nos próximos anos.

Clique aqui e acompanhe a transmissão online

https://us02web.zoom.us/webinar/register/WN_fzxJcKXOQnqoZy8-r6fiFQ?utm_campaign=e+amanha+o+lancamento+da+2+temporada+do+brasil+export+2022&utm_medium=email&utm_source=RD+Station

Fonte: Brasil Export

Data: 17/02/2022



ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

FENAFISCO: SE APROVADO, PLP DOS COMBUSTÍVEIS RETIRA R\$ 32 BI DOS ENTES FEDERADOS

A Federação Nacional do Fisco Estadual e Distrital (Fenafisco) criticou os termos atuais do Projeto de Lei Complementar (PLP) 11/2020, em discussão no Senado e que trata do preço dos combustíveis. A entidade afirma que, se aprovado do jeito que está, o texto retiraria R\$ 32 bilhões dos entes federados (União, Estados e municípios).

Na quarta-feira, 16, o Senado decidiu adiar a votação de dois projetos relacionados ao preço dos combustíveis, que estavam na pauta do plenário, para a semana que vem.

“O adiamento da votação do texto é positivo para que se possa construir uma solução efetiva e sem penalização aos Estados, o que não é possível com a redação atual”, disse a Federação em nota.

De acordo com a Fenafisco, a instituição de uma alíquota monofásica do ICMS dos combustíveis, além de afetar a arrecadação de Estados e municípios, não resolve o preço elevado dos combustíveis.

Para a entidade, o governo deve ter coragem para enfrentar a verdadeira e principal causa da escalada descontrolada de preços dos combustíveis, que para a Fenafisco é a política de paridade internacional adotada há cinco anos pela Petrobrás. “Vale lembrar que a alteração da política de preços cabe à diretoria e ao Conselho de Administração da empresa, ambos compostos por agentes indicados pela Presidência da República”, ressaltou.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 17/02/2022

EVE E SKYPORTS ANUNCIAM PARCERIA PARA DESENVOLVER MOBILIDADE AVANÇADA NO JAPÃO

A Eve UAM, LLC, empresa da Embraer, e a Skyports Pte Ltd, líder em fornecimento de infraestrutura para veículos elétricos de decolagem e aterrissagem vertical (eVTOL) de passageiros e cargas, anunciaram nesta quinta-feira uma parceria que apoiará o desenvolvimento de um novo Conceito de Operações (Conops) para Mobilidade Aérea Avançada (AAM), incluindo Mobilidade Aérea Urbana (UAM), para o departamento de Aviação Civil do Japão (JCAB). A iniciativa visa oferecer uma visão compartilhada de espaço aéreo, operação, infraestrutura e outros benefícios que capacitem a operação AAM no país.

Em nota, a fabricante brasileira destaca que a colaboração envolve parceiros, como Kanematsu Corporation, maior empresa comercial japonesa com negócios na indústria aeroespacial, e a Japan Airlines (JAL), principal companhia aérea japonesa para transporte doméstico e internacional.

“A Eve realizou parcerias com a Skyports em múltiplos e diversos conceitos no mundo todo, formando uma cooperação que avalia o ecossistema AAM requerido para ambientes operacionais distintos em diversas partes do mundo. Essa experiência única beneficia o preparo do CONOPS do Japão e assegura que as necessidades dos usuários, da comunidade japonesa e de outros públicos interessados sejam levadas em consideração”, afirma a empresa.



Duncan Walker, CEO da Skyports, destaca em nota que estão honrados de conseguir trazer conhecimento único em fornecimento de infraestrutura para que o JCAB possa acelerar a adesão de mobilidade aérea avançada no Japão.

“Estamos animados em fazer a parceria com a Skyports neste novo projeto que introduzirá a mobilidade aérea sustentável avançada no Japão. Nossas colaborações têm desenhado ecossistemas de mobilidade distintos e otimizados, em todo o mundo, e estamos ansiosos em usar esta experiência para ajudar o JCAB a estabelecer o CONOPS no Japão”, afirma André Stein, co-CEO da Eve.

A Embraer lembra que a Eve tem se dedicado a viabilizar e dimensionar com segurança o ecossistema AAM de forma global. “Seu portfólio de soluções, que inclui o eVTOL, uma rede global abrangente de serviços e suporte e uma solução de gerenciamento de tráfego aéreo, fazem da Eve uma parceira confiável e experiente no preparo do Japão para o futuro da AAM”, diz a empresa.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 17/02/2022

FRETE MARÍTIMO SOBE 472% NA PANDEMIA

O pequeno alívio no custo do frete marítimo da Ásia para o Brasil na primeira metade de 2021 ficou para trás, e o preço médio do serviço de transporte começou 2022 custando 5,7 vezes mais do que antes da pandemia, conforme a Confederação Nacional da Indústria (CNI).

Para entidade, a persistência dos gargalos na logística global pode sinalizar um “novo normal” de custos maiores. O principal efeito do novo cenário é encarecer os insumos importados pela indústria, pressionando a inflação.

A disparada no preço do frete marítimo ocorreu no segundo semestre de 2020. No início da pandemia, restrições ao contato social paralisaram o comércio internacional, e até fizeram o custo do frete cair.

Na retomada, a demanda por bens voltou mais rapidamente do que o esperado – turbinada por políticas de transferência de renda e pelo fato de que consumidores passaram a gastar mais em produtos do que em serviços pessoais.

Isso levou a uma corrida pelos serviços de transportes, pressionando a capacidade de portos, armazéns, navios e contêineres. O desequilíbrio entre demanda e oferta fez os preços explodirem. O frete de importação da Ásia para o Brasil atingiu, em janeiro deste ano, US\$ 11.150, valor 5,7 vezes superior ao de janeiro de 2020, pré-pandemia, uma disparada de 472%.

“A elevação do custo foi catalisada pela pandemia, mas há indicativos de que esses valores, bem superiores à média da última década, seriam um novo normal”, afirmou Matheus de Castro, especialista em infraestrutura da CNI.

Razões para a alta

Dois fatores explicariam esse “novo normal”. O primeiro é o crescimento intenso do comércio eletrônico. O hábito de comprar mais sem sair de casa parece ter vindo para ficar entre os consumidores. O segundo fator citado pelo especialista da CNI tem a ver com o ciclo de negócios do setor de transporte global – e 90% das movimentações do comércio internacional são feitas pelo mar. Após um ciclo, nos anos 2010, ainda sob efeito da crise financeira de 2008 e marcado por margens de lucro apertadas, as grandes companhias de logística estariam entrando numa década de ganhos maiores.

Bruno Carneiro Farias, presidente da F Trade, especializada em logística para comércio exterior, vê um quadro de “colapso” na logística mundial e considera que os problemas poderão durar o ano inteiro.

Fonte: *IstoÉ - Dinheiro*
Data: 17/02/2022

MONEYTIMES

MONEYTIMES

DEMOCRACIA BRASILEIRA É BARULHENTA, MAS RESULTADOS DO GOVERNO SÃO “REVOLUÇÃO SILENCIOSA”, DIZ GUEDES AO G20

Por Reuters



Guedes ainda afirmou que o Brasil mantém compromissos firmados no acordo de Paris e na Cop-26, além de lançar um programa de crescimento verde (Imagem: Edu Andrade/Ascom/ME)

Em apresentação durante reunião do G20, o ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou nesta quinta-feira que os resultados econômicos obtidos pelo atual

governo são uma “revolução silenciosa”, voltando a ponderar que a democracia brasileira é “barulhenta”.

O encontro de ministros de Finanças e chefes de bancos centrais acontece em Jacarta, na Indonésia. O ministro, que permanece em Brasília, gravou um vídeo para ser exibido na reunião.

“A democracia brasileira é barulhenta, todos nós devemos concordar, mas este governo alcançou resultados que, dada a pandemia global, não são nada menos que uma revolução silenciosa”, disse.

Guedes destacou indicadores econômicos do país. Segundo ele, a queda do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro em 2020 foi menor do que as estimativas de organismos internacionais e a recuperação da atividade em 2021 colocou o Brasil entre os oito países do G20 que conseguiram recuperar o nível observado antes da pandemia.

O ministro ressaltou que o país gerou três milhões de empregos formais e seis milhões de vagas informais em 2021, também atingindo nível de desemprego mais baixo do que no início da pandemia. Ele ainda mencionou a redução dos gastos do governo e do déficit fiscal.

De acordo com Guedes, o país manteve a agenda de reformas, aprovando a independência do Banco Central, um novo marco de startups e a nova lei de falências, além de medidas regulatórias nas áreas de saneamento e telecomunicações.

“O investimento privado será a fonte de crescimento sustentável”, disse.

Guedes ainda afirmou que o Brasil mantém compromissos firmados no acordo de Paris e na Cop-26, além de lançar um programa de crescimento verde.

Fonte: *MoneyTimes*
Data: 17/02/2022

EMPRÉSTIMO AO SETOR ELÉTRICO PODE ALIVIAR TARIFAS EM 3,41 PP EM 2022, DIZ TR SOLUÇÕES

Por Reuters



Já em 2023, a expectativa é de que o financiamento suavize a queda estimada, de 17,40% para 8,26%, em média (Imagem: REUTERS / Oswaldo Rivas)

energia.

O novo empréstimo ao setor elétrico deve amenizar o movimento esperado de alta tarifária em 2022, além de atenuar uma queda esperada para 2023, segundo a TR Soluções, empresa de tecnologia especializada em tarifas de

As projeções da TR para o item que tem impactado na inflação do Brasil indicam que o empréstimo poderá ter um efeito médio de 3,41 pontos percentuais na variação estimada para a tarifa neste ano, passando de 18,11% para 14,70%.

Já em 2023, a expectativa é de que o financiamento suavize a queda estimada, de 17,40% para 8,26%, em média.

A diretoria da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) aprovou no início do mês a abertura da consulta pública sobre um empréstimo bilionário ao setor para aliviar custos adicionais incorridos com a crise hídrica no ano passado.

O valor máximo estimado para a operação é de 5,6 bilhões de reais, mas a agência também citou a possibilidade de deliberação de uma segunda parcela até maio, de até 5,2 bilhões de reais.

As simulações da TR consideram as tarifas de todas as classes de consumidores de energia.

Para o empréstimo, usam como premissa o valor total de 10,8 bilhões de reais, além da data-base de 1 de março para a entrada em vigor do financiamento, uma taxa de juros de 15% ao ano (Selic + spread) e o prazo de carência de 10 meses e amortização em 24 meses.

“As simulações indicam que o empréstimo é oportuno porque induz a uma manutenção dos patamares tarifários, atenuando tanto as elevações acentuadas previstas para 2022 como as acentuadas quedas esperadas para 2023”, afirmou, em nota, o sócio-administrador da TR Soluções, Paulo Steele.

Para este ano, a perspectiva de alta das tarifas reflete a manutenção da geração térmica, a alta do encargo Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) e o aumento dos custos do serviço de distribuição, pressionados pela inflação.

Em 2023, o cenário de queda significativa das tarifas está associado principalmente ao fato de que 19 distribuidoras passarão por revisão das tarifas, com expectativa de avaliação para baixo dos custos regulatórios de algumas dessas concessionárias.

Se alivia a tarifa em 2022, o empréstimo deve atuar com fator positivo para a composição do valor da conta de luz nos próximos anos, considerando uma premissa de que distribuidoras terão prazo de carência de dez meses para pagar o financiamento.

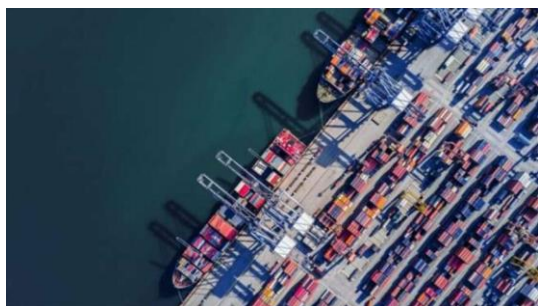
Fonte: MoneyTimes
Data: 17/02/2022



NAVAL PORTO ESTALEIRO

EMPRESAS INTERESSADAS NA PRIVATIZAÇÃO DOS PORTOS BRASILEIROS TEMEM RISCOS NOS ACORDOS

Por Ruth Rodrigues



Algumas empresas que estão interessadas nos leilões de privatização dos portos brasileiros, como a Codesa e o Porto de Santos, estão avaliando os riscos dentro desse processo para o futuro

O Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, está cada vez mais investido no processo de privatização dos portos brasileiros em 2022. No entanto, para essa quinta-feira, (17/02), o que se vê é um clima de incertezas dentro do segmento, uma vez que as empresas interessadas nos leilões da Codesa e do Porto de Santos estão reavaliando os riscos e a modelagem do acordo de desestatização.

Privatização dos portos brasileiros ainda conta com algumas incertezas para as empresas interessadas no processo

O ano de 2021 foi marcado por um grande avanço do Ministério da Infraestrutura no processo de desestatização dos portos brasileiros, com diversos editais sendo desenvolvidos para acelerar a privatização dos locais. Assim, o Governo Federal pretende seguir com o processo e finalizar algumas privatizações ainda no ano de 2022, como a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), um dos complexos mais procurados para a desestatização no mercado nacional atualmente.

Apesar desse grande movimento do governo brasileiro, as empresas que estavam interessadas no leilão de privatização da Codesa e do Porto de Santos estão atualmente reavaliando os riscos que existem no processo e debatendo acerca da frágil modelagem do acordo que é vista no Brasil atualmente. Entre as companhias que estão com essas incertezas, estão a Rumo, Vinci Partners, além de operadores internacionais, apurou o Broadcast com fontes próximas às empresas. Assim, a discussão sobre qual seria a real segurança e a lucratividade desse negócio para o futuro das companhias está cada vez maior.

Os portos brasileiros são destaque no mercado global em relação à movimentação de carga e ao grande número de operações que ocorrem diariamente. No entanto, essas empresas ainda estão com dúvidas em relação à modelagem atual do acordo de privatização e ainda sobram dúvidas se o governo será capaz de quantificar, com assertividade, os numerosos passivos acumulados em décadas de administração pública. Apesar do grande esforço do governo em buscar novos incentivos e investimentos para os portos nacionais, as empresas ainda estão inseguras quanto à responsabilidade do Brasil em relação à produtividade nos portos.

Codesa e Porto de Santos são os os complexos que mais trazem insegurança às companhias interessadas nos leilões

Entre os leilões que serão realizados, o da Codesa tem como objetivo ser o maior dos portos brasileiros, estando previsto para o fim de março e incluindo os portos de Vitória e Barra do Riacho, em um contrato de 35 anos. Estão previstos investimentos diretos de R\$ 1,3 bilhão, além do valor da outorga. Com isso, ainda restam muitas dúvidas quanto ao compromisso nacional



sobre esses portos e a Rumo estaria reavaliando sua posição diante dos riscos de modelagem do contrato.

Além disso, a Vinci Partners, um grande grupo de infraestrutura e galpões logísticos, também está avaliando o leilão da Codesa, mas ainda não há uma decisão formada sobre essa participação. Já o Porto de Santos conta com complexidade inerente ao processo de privatização, já que considerado um dos maiores do Hemisfério Sul e conta com forças que trazem incerteza aos investidores, tais quais os terminais privatizados (arrendados) ao longo dos últimos anos, sindicatos, fornecedores, empresas de logística e inúmeras forças políticas.

Assim, a fonte próxima às empresas afirmou que ainda existem bastante lacunas dentro desse investimento e que precisam ser reparadas antes da decisão final, afirmando que “Há muitas dúvidas no mercado se o Porto de Santos será mesmo privatizado, diante da sua complexidade. Os investidores também querem saber como serão encarados os problemas de compliance”.

Fonte: Naval Porto Estaleiro

Data: 17/02/2022



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

IMPASSE ADIA DEFINIÇÃO SOBRE PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS

Lira anunciou que será discutida uma forma de isentar os tributos federais sobre o diesel e o gás de cozinha

Por epbr - 17 de fevereiro de 2022 - Em Combustíveis, Comece seu Dia, Congresso, Eleições 2022

Mesmo após Rodrigo Pacheco (PSD/MG) afirmar que o Senado estava preparado para votar o PLP 11/2020, do ICMS, e o PL 1472/2021, de criação de um fundo de estabilização dos preços dos combustíveis, as votações foram adiadas, a princípio para a próxima terça-feira. Não houve acordo entre Senado, Câmara e governadores.

— A decisão foi tomada após a reunião com o relator dos projetos, Jean Paul Prates (PT/RN), e o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP/AL). Lira divergiu da proposta feita por Prates para alterar o ICMS. O presidente da Câmara cobrou mudanças com maior impacto no preço final nos postos de combustíveis.

— O PLP 11/20 também desagradou os estados. O Comsefaz, em carta assinada pelos 27 secretários estaduais de Fazenda, disse que as novas propostas para reforma do ICMS são inconstitucionais, incapazes de reduzir os preços de combustíveis e “custosas para as vidas dos cidadãos em situação de maior vulnerabilidade econômica”.

— O substitutivo protocolado por Prates foi justamente uma tentativa de conciliar demandas dos governadores, que não aceitam mudanças estruturais no imposto, e sinalizar que o Congresso está oferecendo soluções para a alta dos preços.

— Após o impasse, o presidente da Câmara anunciou que será discutida uma forma de isentar os tributos federais sobre o diesel e o gás de cozinha – mas sem detalhes se isso entrará no PLP 11/20. A isenção é uma demanda do governo e conta com aprovação até mesmo do Ministério da Economia. Os preços dos combustíveis são uma prioridade do Planalto.

— Prates já disse, porém, que não cabe a ele propor a desoneração de impostos federais. “Se o governo quiser baixar PIS/Cofins, ele faça diretamente ou apresente uma emenda que veremos os termos”.



— Já a criação do fundo de estabilização dos preços dos combustíveis (PL 1472/21) enfrenta resistência de Arthur Lira e também do mercado, em razão de criar uma política política para controle de preços dos combustíveis e incluir, como fonte do fundo, a taxa de exportações de óleo.

— **ARTIGO: Precisamos falar sobre o PL 1472/2021, por Felipe Feres e Mario Prada:** Sob risco de controle estatal nos preços dos combustíveis, PL pode coibir a livre formação de preços e afastar investidores

Royalties vão financiar subsídio a transporte urbano O Senado aprovou em votação simbólica nessa quarta (16/2) o projeto que institui o Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos em Áreas Urbanas (Pnami). O PL 4.392/2021 segue para a Câmara, informa a Agência Senado.

— De acordo com o relator, senador Eduardo Braga (MDB-AM), a proposta não compromete o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão do transporte coletivo. Para isso, definiu como fonte de recursos os royalties de petróleo.

— Importa porque os royalties do petróleo são uma das fontes presentes no PL do fundo e em negociações no Congresso Nacional para subsidiar os combustíveis neste ano eleitoral.

Petróleo recupera parte da perda O petróleo terminou essa quarta (16/2) em alta de quase 2%, recuperando parte da perda do dia anterior, diante da incerteza sobre a crise entre a Rússia e a Ucrânia.

— O Brent para abril terminou a sessão em alta de 1,64%, a US\$ 94,81 o barril, enquanto o WTI para março subiu 1,72%, a US\$ 93,66 o barril. Valor

IEA pede que Opep produza mais... O chefe da Agência Internacional de Energia (IEA, na sigla em inglês), Fatih Birol, disse que a Opep precisa reduzir a diferença entre sua meta e sua produção real de petróleo. Birol falou em uma conferência em Riad, na Arábia Saudita, uma das líderes do cartel, nessa quarta (16/2).

— “Será importante para a Opep+ diminuir essa lacuna e, com sorte, fornecer mais volumes ao mercado”, disse o chefe da IEA.

— O cartel tem aumentado sua meta de produção em 400 mil barris por dia a cada mês desde agosto. No entanto, os países integrantes falham repetidamente em atingir essas metas, pois alguns produtores lutam para restaurar a capacidade. Reuters

... E Opep diz que não pode suprir a demanda sozinha A Opep não pode responder sozinha à crescente demanda por petróleo após anos de investimentos fracos, diz a entidade. “Poderíamos dar uma resposta rápida? Acho que não. Não investimos o suficiente durante a pandemia de covid-19”, disse Bruno Itoua, ministro de Petróleo do Congo e atual presidente do cartel. “Não queremos responder sozinhos.”

— Os EUA vêm pressionando a Opep a ampliar sua oferta. Seria uma forma de aliviar o preço do petróleo, que continua sua escalada rumo aos US\$ 100. Dow Jones Newswires

ANP divulga setores do 3º Ciclo da Oferta Permanente... A ANP publicou nessa quarta (16/2) os setores do 3º Ciclo da Oferta Permanente de Concessão (OPC), cuja sessão pública está prevista para 13 de abril. A decisão foi tomada na terça (15/2) em reunião da Comissão Especial de Licitação (CEL).



— São 14 setores, distribuídos em sete bacias sedimentares. São dois setores na Bacia do Espírito Santo; um em Pelotas; quatro na Bacia Potiguar; três no Recôncavo; um na Bacia de Santos; dois em Sergipe-Alagoas; e um na Bacia Tucano.

— Os setores definidos para um ciclo são os que receberam declarações de interesse de empresas previamente inscritas, acompanhadas de garantia de oferta e aprovadas pela CEL.

... e aprova pré-edital de oferta permanente da partilha A Diretoria da ANP aprovou nessa quarta (16/2) o pré-edital e as minutas de contrato da licitação de 11 blocos do pré-sal, na Oferta Permanente de Partilha de Produção (OPP). Os documentos serão enviados para aprovação pelo Ministério de Minas e Energia (MME).

— Os blocos Ágata, Água Marinha, Esmeralda, Jade, Turmalina e Tupinambá, na Bacia de Santos, estavam previstos para a 7ª e 8ª rodadas de partilha. Os demais não foram arrematados em rodadas anteriores: Itaimbezinho (4ª Rodada, Bacia de Campos); Norte de Brava (6ª Rodada, Bacia de Campos); e Bumerangue, Cruzeiro do Sul e Sudoeste de Sagitário (6ª Rodada de Partilha, Bacia de Santos).

Vazamento no campo de Lagoa Parda Um problema numa tubulação de injeção de água no campo terrestre de Lagoa Parda, em Linhares (ES), operado pela Imetame Energia, causou vazamento de óleo na terça (15/2). O volume estimado pela empresa é de 5 mil a 7 mil litros. Ainda não se sabe a causa do acidente.

— Segundo nota da Imetame, o óleo está sendo retirado com caminhões sugadores, e uma brigada de emergência atua na contenção.

— O campo integra o Polo Lagoa Parda, adquirido da Petrobras em outubro de 2020. Além da Imetame, tem como sócia a EnP.

Reservas fazem venda de Albacora continuar indefinida Em teleconferência sobre os resultados do 4º trimestre e de 2021, o CEO da PetroRio, Roberto Monteiro, disse que a negociação com a Petrobras para a compra dos campos de Albacora e Albacora Leste, na Bacia de Campos, esbarra no tamanho da reserva, informa o InfoMoney.

— “O reservatório é melhor do que nós e a Petrobras achavam no momento do bid. Um dado momento a Petrobras perguntou se poderia reavaliar o reservatório. Passamos para a segunda fase e existe agora a reavaliação”, disse o executivo.

— A PetroRio, em consórcio com a Cobra, foi escolhida em novembro pela Petrobras para participar de negociações exclusivas para os termos finais de compra e venda dos campos. A estatal estimava que as propostas podiam superar US\$ 4 bilhões.

MME diz que Rosatom pode integrar consórcio de Angra 3... Integrando a comitiva da viagem do presidente Jair Bolsonaro (PL) à Rússia, o ministro de Minas e Energia (MME), Bento Albuquerque, afirmou nessa quarta (16/2) que a russa Rosatom poderá participar do consórcio que finalizará a obra da termonuclear de Angra 3.

— “As obras estão em andamento, mas a energia solar vai escolher uma empresa que seja especialista no setor de usinas nucleares, evidentemente que a Rosatom é uma delas, entre outras que existem no mundo, para finalizar a obra e entrar em operação no início de 2026”, disse o ministro.

— O ministro também comentou sobre as negociações para assegurar a chegada ao Brasil de fertilizantes, principal produto que o país compra da Rússia. “As empresas russas querem contratos de longa duração. É isso que vem sendo negociado desde o ano passado”, disse. g1

... **Mas viagem à Rússia só garante acordo sobre documentos** O único ato assinado durante a visita do presidente Jair Bolsonaro à Rússia foi um protocolo de emenda a um acordo sobre proteção mútua de informações classificadas entre os dois países, firmado em 2008. O Globo

— Tanto o ministro Bento Albuquerque quanto Bolsonaro citaram uma agenda ampla, que incluía o fornecimento de fertilizantes para o Brasil e o interesse em reatores modulares. Nada, porém, foi para o papel.

Preço da Eletrobras é 15 vezes menor que similares estrangeiras Levantamento do Instituto de Desenvolvimento Estratégico do Setor Energético (Ilumina) com números da empresa alemã de dados Statista mostra que o preço estipulado pelo governo brasileiro para a venda da Eletrobras, de cerca de US\$ 10 bilhões, chega a ser 15 vezes inferior a semelhantes estrangeiras.

— De acordo com o Ilumina, a primeira colocada na lista da Statista é a NextEra, nos EUA, avaliada em US\$ 146 bilhões, que atua principalmente na Flórida, atendendo 21 milhões de pessoas, com 58 GW de capacidade e 14,9 mil funcionários.

— “Enquanto isso, a Eletrobras tem 50 GW de capacidade, opera com apenas 12,5 mil funcionários e atende uma área equivalente a mais de 40 Flóridas, com uma população dez vezes maior”, destaca Roberto D’Araújo, diretor do Ilumina.

— Outra comparação se refere à décima colocada no ranking da Statista, a inglesa National Grid, que sem parque de geração, tendo apenas transmissão, tem valor de mercado de US\$ 44,3 bilhões, quatro vezes mais do que a Eletrobras. Estadão

Intelbras compra Renovigi, de energia solar A Intelbras anunciou nessa quarta (16/2) a compra da catarinense Renovigi, fabricante de equipamentos fotovoltaicos, por R\$ 334 milhões. É a maior aquisição da história da Intelbras e faz parte de sua estratégia para se consolidar como referência no mercado de energia solar.

— A Renovigi faturou R\$ 799,48 milhões em 2021. Foi fundada em 2012 em Chapecó (SC). Estadão

Renova é condenada a pagar R\$ 50 milhões à LightCom A Renova Energia, em recuperação judicial, informou nessa quarta (16/2) que uma decisão arbitral reconheceu o direito da LightCom a receber R\$ 50 milhões. A cifra é uma indenização pela rescisão de contrato de compra e venda de energia assinado com a Renova Comercializadora de Energia (RenovaCom) em 2013.

— A Câmara FGV de Mediação e Arbitragem reconheceu a rescisão unilateral do contrato, correspondente a 33,4 MW médios por mês produzidos por determinados Parques Eólicos do Complexo Alto Sertão III Fase A. A Renova, porém, contesta.

— “A RenovaCom tem em curso medidas judiciais, pendentes de julgamento, com o objetivo de reconhecer a incompetência do juízo arbitral para decidir sobre a legalidade da rescisão”, diz a empresa. Valor

BMW amplia uso de energia solar no Brasil A BMW instalou 520 novas placas fotovoltaicas em sua fábrica em Araquari (SC). A instalação agora conta com cerca de 2,5 mil m² de painéis solares, capazes de gerar 600 MWh de energia por ano.

— O uso de energia solar nos processos fabris da BMW foi iniciado em 2020. A empresa tem como metas a redução em 80% de sua emissão de carbono na produção dos veículos, 20% na cadeia produtiva e 50% na fase de uso dos automóveis.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 17/02/2022

SEM ACORDO, SENADO ADIA VOTAÇÃO DE PROJETOS SOBRE COMBUSTÍVEIS

Decisão foi tomada após reunião entre Pacheco, Lira e Jean Paul Prates

Por Larissa Fafá - 16 de fevereiro de 2022 - Atualizado em 17 de fevereiro de 2022 - Em Combustíveis, Congresso



Arthur Lira anunciou que, ainda sim, será discutida uma forma de isentar os tributos federais sobre o diesel e o gás de cozinha, mas sem detalhar sobre o PLP 11/20 (foto: Luis Macedo/Câmara dos Deputados)

BRASÍLIA – O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD/MG), resolveu adiar a votação dos dois projetos para o setor de combustíveis, previstos na pauta de hoje (16/2) — tanto o PLP 11/20, do ICMS, quanto o PL 1472/21, da criação de um fundo – inclui uma nova

taxação sobre exportações de óleo.

Inicialmente, a apreciação dos dois textos fica para a próxima semana.

A decisão foi tomada após a reunião com o relator, Jean Paul Prates (PT/RN), e o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP/AL).

O presidente da Câmara anunciou que, ainda sim, será discutida uma forma de isentar os tributos federais sobre o diesel e o gás de cozinha — mas sem detalhes se isso entrará no PLP 11/20.

O PIS/Cofins sobre GLP já é isento desde o ano passado, quando o Congresso Nacional aprovou a MP 1034, que desonerou de forma permanente o tributo sobre o combustível.

Acordo em Câmara e Senado

“O que ficou entendido é que as duas casas vão perder mais um pouco de tempo para que a gente possa ganhar rapidez no retorno”, disse Lira.

“Para que a gente tenha isso votado na terça que vem em um texto consensuado, dentro do possível. Pode haver pequenas alterações, mas uma convergência mais clara entre as duas casas no corpo principal”, afirmou.

Pacheco chegou a afirmar ontem que os projetos estavam maduros para votação no plenário do Senado.

Durante a reunião, Lira demonstrou divergência com a proposta feita por Prates para alterações no tributo estadual. O presidente da Câmara cobrou mudanças que tenham maior impacto no preço final nos postos de combustíveis.

O substitutivo protocolado por Prates foi uma tentativa de conciliar demandas dos governadores, que não aceitam mudanças estruturais no imposto, e ao mesmo tempo dar sinalização de que o Congresso está oferecendo soluções para o problema da alta dos preços.

O próprio Arthur Lira atuou pela aprovação da versão da Câmara do PLP 11/20, que previa o congelamento do PMPF por um ano para o cálculo do ICMS.

O valor de referência seria feito através de uma média dos últimos dois anos, o que, segundo o presidente da casa, seria uma maneira eficaz de evitar repasse de flutuações de preços aos consumidores.



Estados afirmam que reforma do ICMS é inconstitucional

As novas propostas para reforma do ICMS, apresentada esta semana no PLP 11/2020, são inconstitucionais incapazes de reduzir os preços de combustíveis e “custosas para as vidas dos cidadãos em situação de maior vulnerabilidade econômica” classificou o Comsefaz em carta assinada pelos 27 secretários estaduais de Fazenda.

“Os excessivos aumentos de preço de combustíveis são frutos da Política de Paridade às Importações (PPI) praticada pela Petrobrás desde 2016, que possuiu aderência aos preços internacionais do petróleo e à taxa de câmbio e que tem permitido extremar o volume de distribuição de dividendos aos acionistas nacionais e estrangeiros, à medida que exacerba seu lucro frente a uma escalada de aumentos de preços internacionais de combustíveis”, diz o documento.

A falta de um acordo pode prejudicar a votação do PLP 11/2020 nesta quarta (16/2). O projeto está na pauta junto com o PL 1472/2021, da taxação de exportações de óleo, que por sua vez conta com a defesa dos estados.

“As Fazendas Estaduais, por fim, solicitam ao Senado Federal que tramite o PL 1472/2020, que cria, por diretiva legal, a necessidade dos preços internos guardarem referência ao custo de produção e que cria um fundo para estabilizar estes preços”.

Reforma do ICMS dos combustíveis

A versão atual do projeto de lei complementar abre possibilidade para que os governadores possam reduzir seus tributos, desde que num mesmo período fiscal e respeitando a Lei de Responsabilidade Fiscal.

O relatório apresentado por Prates prevê a possibilidade de mudanças na cobrança no ICMS sobre o diesel, a gasolina e o biodiesel para os estados que acharem pertinentes.

O etanol ficou de fora a pedido do próprio setor, que discorda da cobrança monofásica do tributo na cadeia produtiva — entendimento semelhante ao que adotaram na discussão sobre a venda direta de etanol para impostos federais.

Os governadores poderão aplicar o tributo estadual de forma ad rem (por valor fixo, e não mais percentual) e monofásico, direto nas refinarias.

A possibilidade de mudanças, e não obrigação, segundo Jean Paul, se deve pela ferramenta do projeto de lei complementar. “Só poderíamos fazer isso por PEC. Por isso reservamos tudo que não pudermos aplicar aqui e vamos enviar ao relator da PEC 110/19”, explicou.

É na proposta de Reforma Tributária que os governadores têm defendido ser o melhor espaço para discutir mudanças estruturais na cobrança do ICMS, desde que reservada a autonomia dos estados na escolha do valor da alíquota.

Para pressionar o governo, a matéria também ampliou as fontes de financiamento do Gás dos Brasileiros ao incluir o bônus de assinatura de Sépia e Atapu, e fixou que o programa deve beneficiar pelo menos 11 milhões de famílias carentes.

Ou seja, praticamente dobra o tamanho do auxílio atual. Em janeiro, o pagamento do programa criado pelo Congresso no ano passado teve alcance de 5,47 milhões de famílias, segundo dados do Ministério da Cidadania.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 17/02/2022

EXXONMOBIL LIBERADA PARA PERFURAR EM SERGIPE

Com a licença do Ibama, objetivo da companhia é perfurar até 11 poços exploratórios, em águas profundas da Bacia de Sergipe-Alagoas

Por epbr - 17 de fevereiro de 2022 - Em Mercado offshore, Petróleo e gás



Sonda West Saturn, da Seadrill, vai operar para a Equinor no campo de Bacalhau, na Bacia de Santos

O Ibama emitiu licença para a campanha de perfuração da ExxonMobil que tem como objetivo perfurar até 11 poços exploratórios nos blocos SEAL-M-351, SEAL-M-428, SEAL-M-430, SEALM-501, SEAL-M-503, SEAL-M-573, áreas

das 13a, 14a e 15a rodadas de licitação da ANP, em águas profundas da Bacia de Sergipe-Alagoas. A licença ambiental tem validade de cinco anos.

A campanha será realizada pela sonda West Saturn, da Seadrill, que já está na bacia. O poço mais perto da costa ficará a 67 km da cidade de Brejo Grande, em Sergipe.

A ExxonMobil (50%) é operadora de nove blocos exploratórios em um consórcio com a Enauta (30%) e a Murphy Oil (20%) na Bacia de Sergipe-Alagoas.

Petrobras tem oito novos campos

No final de dezembro, a Petrobras declarou a comercialidade dos campos de Budião, Budião Noroeste, Budião Sudeste, Palombeta, Cavala, Agulhinha e Agulhinha Oeste, nas áreas dos blocos exploratórios BM-SEAL-4 e do BM-SEAL-4A, BM-SEAL-10 e BM-SEAL-11, em águas profundas da Bacia de Sergipe-Alagoas.

A empresa não informou o volume de petróleo e gás dos campos.

A produção na região está programada para começar em 2026, com o FPSO P-81, que terá capacidade para produzir 120 mil barris de óleo condensado e escoar 8 milhões de m³ de gás por dia.

Uma segunda plataforma, prevista para atender o módulo SEAP II, está em fase de planejamento de contratação e tem seu início de produção previsto para após o horizonte do Plano Estratégico 2022-2026.

O FPSO de Sergipe deve ser contratado em 2022, pelo modelo de Built Operate and Transfer (BOT) — após uma etapa inicial de operação terceirizada, a companhia assume a operação da plataforma com equipes próprias.

A Petrobras é operadora das concessões BM-SEAL-4A e BM-SEAL-10 com 100% de participação, na concessão BM-SEAL-11 com 60%, em parceria com a IBV Brasil Petróleo Ltda. (40%), e na concessão BM-SEAL-4 com 75%, em parceria com a ONGC Campos Ltda. (25%).

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 17/02/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

MUITO ALÉM DA GASOLINA: IMPACTO DA ALTA DO PETRÓLEO VAI DAS EMBALAGENS A TECIDOS E CALÇADOS

Derivados da commodity são usados como matéria-prima para uma gama de produtos — químicos, plásticos e têxteis, por exemplo — e isso se traduz em aumento de custos

Por João Sorima Filho



Impacto da disparada do petróleo vai do plástico das embalagens a tecidos e calçados Foto: Arquivo

SÃO PAULO E RIO - A alta de 46% na cotação do petróleo nos últimos 12 meses não mudou apenas os preços dos combustíveis. Em fevereiro do ano passado, o barril do Brent era negociado na faixa de US\$ 65. Na quarta-feira, fechou em alta de 1,64%, a US\$ 94,98. Essa mudança para o maior patamar em sete anos atinge em cheio a indústria.

Derivados de petróleo são usados como matéria-prima para uma gama de produtos — químicos, plásticos e têxteis, por exemplo — e isso se traduz em aumento de custos. O resultado são repasses ao longo da cadeia de produção que terminam no bolso do consumidor.

— A indústria é pressionada com a alta de preços das matérias-primas derivadas de petróleo e acaba repassando à cadeia de produção e ao consumidor. O transporte e a logística já estão mais caros com o aumento do preço dos combustíveis e do frete. Tudo isso se transforma em mais inflação — analisa Renan Sujii, estrategista da RIMS3 Capital, que acompanha o comportamento do preço do petróleo.

A indústria de plástico, por exemplo, viu o preço de insumos como polipropileno (usado para fabricar de sacos para grãos e fertilizantes a cadeiras plásticas, brinquedos e eletrodomésticos) e polietileno (usado em embalagens de biscoitos, massas e sacos plásticos) subir mais de 100%, em média, segundo José Ricardo Roriz Coelho, presidente da Abiplast, associação do setor.

Cadeia Longa

Do poço à embalagem do supermercado, a alta do petróleo afeta diferentes setores da economia

EXTRAÇÃO

Plataformas no mar extraem óleo e gás de poços em campos concedidos pela União



46%

É a alta acumulada do preço internacional do barril do tipo Brent nos últimos 12 meses

REFINO

O petróleo bruto e o gás processados em refinarias geram uma série de subprodutos



*Entre janeiro e dezembro de 2021

Sequencia QD1 e QD2



Sequencia QD3 e QD4

O PVC também teve alta similar e é utilizado em embalagens de refrigerantes, água, alimentos e remédios. Roriz ressalta que, na cesta básica do brasileiro, 80% dos itens são embalados com plástico:

— Espero que este nível de aumento da matéria-prima não se repita porque seria um desastre, já que os consumidores arcariam com o aumento, especialmente os mais pobres.

Dólar cai a R\$ 5,12

Em 2021, as matérias-primas subiram no embalo da retomada da demanda, da alta do petróleo e do dólar valorizado. Este ano, com inflação alta, a demanda está mais fraca e o dólar dá sinais de alívio. Na quarta-feira, a moeda americana fechou em baixa de 1,01%, a R\$ 5,12, o menor nível desde o fim de julho.

Os investidores reagiram à ata do banco central americano, que confirmou a perspectiva de alta de juro, mas com atuação mais incisiva para combater a inflação.

O alívio no câmbio não compensa tudo, porém. Segundo Roriz, uma queixa do setor é a concentração do mercado na Braskem, petroquímica que é a maior produtora de resinas.

— Não há concorrência na matéria-prima. Temos um oligopólio no fornecimento, o que facilita o repasse do preço à indústria — diz.

O presidente da Abiplast também se queixa das tarifas de importação de matérias-primas, de 14%. Nos países que integram a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), na qual o Brasil tenta conquistar uma vaga, a tarifa é de 6%.

Para Ilan Arbetman, analista de petróleo e gás da Ativa Investimentos, grandes e pequenas empresas têm dificuldade de segurar impacto dessa magnitude e precisam repassar ao menos parte ao consumidor. Além de insumos, há pressões de transporte, logística e energia elétrica com o uso de termelétricas que usam diesel como combustível.

Fernando Pimentel, presidente da Associação Brasileira da Indústria Têxtil e de Confecção (Abit) cita reajuste de 32% no poliéster (matéria-prima com origem no petróleo, presente em roupas e cortinas), entre janeiro de 2020 e janeiro deste ano, acompanhando a escalada do barril.

— Há relação direta de reajuste de preços de matérias-primas com a alta do petróleo. E há o caso do elastano da China, que teve reajuste de 115% no mesmo período com o crescimento da demanda por esse produto e dólar mais caro — diz Pimentel.

Nos têxteis, considerando malhas e tecidos, a inflação de “porta de fábrica”, sem impostos e fretes, medida pelo Índice de Preços ao Produtor (IPP), do IBGE, ficou em 27% ano passado, refletindo a alta das matérias-primas. Já o IPP do vestuário subiu 16%, com a inflação ao consumidor subindo 10%. Isso mostra que o reajuste de matérias-primas não chegou totalmente ao varejo.

Margem menor

Para setores que são consumidores de produtos químicos, como montadoras, embalagens, construção civil e calçados, a alta dos preços, ano passado, chegou a 62,25%. Dependendo do peso dos químicos no produto final também houve repasse aos preços, embora não no mesmo nível, explica Fátima Giovanna, diretora de economia e estatística da Abiquim, associação do setor.

A demanda por produtos químicos no país cresceu 20% em dois anos, recorde histórico, enquanto a oferta não acompanhou. Indústria de base, os químicos passam por diversas cadeias produtivas, da agricultura a saúde. Com a pandemia, cresceu a produção de luvas, máscaras, álcool gel, medicamentos e vacinas.

Ao mesmo tempo, o preço da nafta, principal insumo químico e derivado do petróleo, subiu de US\$ 428 por tonelada, em dezembro de 2020, para US\$ 695 a tonelada em dezembro de 2021. O Brasil importa 80% de toda a nafta consumida pela indústria. O preço de parte do gás usado pelas indústrias químicas está atrelado ao petróleo.

A fabricante de calçados Usaflex, com quatro unidades industriais no Rio Grande Sul, viu aumento médio de 20% a 25%, no último ano, nas resinas termoplásticas usadas em solados e palmilhas. Em algumas resinas, a alta foi de 70%.



Disparada do preço do petróleo Foto: Angus Mordant / Reuters

Para evitar preços ainda mais elevados, já que o petróleo continua subindo, e se prevenir de eventual falta de resinas, a Usaflex vem trabalhando com estoques reforçados.

— Repassamos cerca de 10% (do aumento de insumos ao consumidor), o que reduziu nossa margem. Mas temos trabalhado para aumentar a produtividade e buscar novos fornecedores de matéria-prima de qualidade — afirma Marcelo Guimarães, diretor industrial da Usaflex.

Paulo Engler, diretor executivo da Abipla, associação da indústria de higiene e limpeza, diz que frete e energia foram os fatores mais relevantes para o setor, incluindo embalagens e insumos. Com produtos de menor valor, não foi possível repassar tudo, o jeito foi reduzir a margem. (Colaborou Vitor da Costa)

Fonte: O Globo - RJ
Data: 17/02/2022

A PEDIDO DO GOVERNO, PROJETO DO SENADO VAI PREVER REDUÇÃO DE IMPOSTOS SOBRE DIESEL E GÁS DE COZINHA

Texto relatado por Jean Paul Prates (PT-RN) deve ser votado na próxima semana
Por Manoel Ventura

BRASÍLIA — O senador Jean Paul Prates (PT-RN) disse ao GLOBO que irá incluir em um dos projetos que relata a permissão para o governo reduzir os impostos federais sobre o diesel e o gás de cozinha sem necessidade de compensação fiscal.

O texto deve ser votado na próxima semana no Senado ou depois do Carnaval. Se for aprovado, ainda terá que passar pela Câmara.

Prates relata no Senado dois projetos que tratam dos preços dos combustíveis. A redução dos impostos federais será incluída em um desses textos, que também muda o ICMS sobre os produtos.

A redução dos impostos será autorizada por meio de uma emenda apresentada pela senadora Soraya Thronicke (PSL-MS), aliada ao governo federal.



Relator dos projetos dos combustíveis Foto: Roque de Sá / Roque de Sá/Agência Senado

— Eu vou colocar a possibilidade de reduzir os impostos no projeto. Mas é uma autorização, porque não cabe ao Legislativo mandar o Executivo reduzir — disse o senador, acrescentando que irá apresentar o seu projeto nesta sexta-feira.

Governo quer eliminar R\$ 0,33 em tributos sobre litro

do diesel

Hoje, o PIS/Cofins representa R\$ 0,33 sobre o litro do óleo diesel. A ideia do governo é zerar esse tributo, inclusive sobre o biodiesel, sem compensação. A necessidade de compensar a redução de impostos (por aumento de outra receita ou corte de gastos) é exigida pela Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF).

A redução desses impostos teria um impacto de R\$ 18 bilhões. A equipe econômica tenta evitar uma ampla desoneração de tributos federais sobre todos os combustíveis e sobre a energia elétrica. Por isso, o ministro da Economia, Paulo Guedes, defende a aprovação desse projeto.

Divergência quanto às mudanças no ICMS

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), adiou a votação da proposta, que estava prevista para quarta-feira.

O projeto também muda a cobrança do ICMS. O imposto estadual passaria a ser cobrado com um valor fixo sobre o litro do combustível, e não mais um percentual sobre o preço.

A divergência, porém, é que Prates define no projeto que essa mudança não é obrigatória, enquanto o governo defende que os estados sejam obrigados a mudar a cobrança. Os estados são contra a mudança.

Muito além da gasolina: Impacto da alta do petróleo vai de embalagens a roupas

— A gente resolveu fazer uma revisão em todos os pontos, mas ainda assim preservando a autonomia dos estados e retirando o risco de judicialização. Essa é a versão do relatório que vou divulgar — disse o senador.

Prates: Governo federal e estados são 'sócios' da alta do petróleo

Prates reconhece que os estados perderão arrecadação e afirma que eles, assim como o governo federal, são “sócios” da alta dos preços.

— A gente dá um comando aos governadores para que eles consigam dar a sua parcela de contribuição com a fixação do ICMS como um valor em reais. Eles estão sim abrindo mão de receita, mas isso vai ser muito importante — afirmou.

Prates relata outro projeto, que cria uma “conta” para amortecer o preço dos combustíveis em momentos de crise no mercado internacional. O Ministério da Economia é contra a criação de fundos e contas de compensação, por entender que esse tipo de medida é inócua e tem um custo elevado.

O projeto, que também pode ser votado na semana que vem, cria uma conta para subsidiar o preço dos combustíveis formada com recursos de dividendos da Petrobras e outras receitas da União advindas do petróleo, como royalties e venda de óleo e gás.

— É uma conta colocada no âmbito do governo. O objetivo é o mesmo: estabilizar o preço. Quando tiver épocas de crise absoluta, aí tem um mecanismo de para arrefecer o impacto disso. Vamos deixar o PPI (política de preços da Petrobras, chamada de preço de paridade internacional) como está hoje, mas criando um processo de compensação. Essa conta vai exigir um depósito inicial, que virá das receitas extraordinárias obtidas pela própria alta do preço. Isso resolve uma parte do problema — disse Prates.

O redução dos preços dos combustíveis é uma das prioridades do Congresso e do governo. Ontem, o residente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), afastou a votação das propostas de emenda à Constituição (PECs) que promovem uma ampla redução de impostos sobre todos os combustíveis, indicando que só devem avançar no Congresso projetos que desonerem o óleo diesel e o gás de cozinha.

São duas PECs: uma na Câmara com impacto anual de R\$ 54 bilhões, e outra do Senado, cuja fatura é de R\$ 100 bilhões. Ambas são rejeitadas pela equipe econômica.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/02/2022

UM RIVAL PARA UBER E 99? MOTORISTAS DE SP PREPARAM APLICATIVO PRÓPRIO PARA TER MAIOR REMUNERAÇÃO

Grupo de 150 mil se organiza em SP para criar o "Me Busca", com taxa fixa por corrida. Com alta da gasolina e do custo de manutenção dos carros, renda caiu

Por AFP



Trabalhadores de SP se organizaram para lançar um novo aplicativo de transporte Foto: Reprodução

SÃO PAULO — O celular toca solicitando uma nova viagem. Valmir verifica a distância que o separa do passageiro, que espera em um ponto de São Paulo, e o rejeita. Em tom irônico, diz que virou matemático, pois se vê obrigado a fazer cálculos para terminar o dia com saldo positivo.

— Pelas altas da gasolina, tenho que fazer contas logo para escolher corridas rentáveis e não acabar dando uma carona para o passageiro — diz o homem de 56 anos, que há três trabalha para plataformas digitais de transporte na maior cidade na América Latina.

A precarização do ofício está levando esses trabalhadores, que somam 150 mil na cidade, a se organizarem para lançar um aplicativo, que eles dizem ser pioneiro, e concorrer com os gigantes Uber e 99.

Chamada "Me Busca", a plataforma criada por uma empresa brasileira e apoiada pela Associação de Motoboys e Motoristas de Aplicativos de São Paulo (Ammasp) é, segundo seus idealizadores, a primeira da região a surgir de uma iniciativa de autogestão. Embora já tenha havido um projeto anterior na Colômbia, sem sucesso.

— Queremos que os motoristas consigam todas as condições que as empresas não proporcionam: melhores remunerações, mais segurança e mais qualidade de trabalho— afirma à AFP Eduardo Lima, presidente da Ammasp.

Antes mesmo de seu lançamento, previsto para março, o aplicativo já conta com milhares de adesões, e eles esperam que se espalhe pelo país.



Presidente da Associação dos Motoristas de Aplicativos de São Paulo (Ammas), Eduardo Lima, mostra o aplicativo de transporte "Me Busca"
Foto: Florence Goisnard/AFP

Contas que não fecham

No Brasil, os combustíveis subiram em média 49% em 2021, aumentando os gastos dos motoristas, também afetados pela inflação geral de 10,06% e pela alta na manutenção dos veículos, como nos preços de peças e acessórios (11%).

Raniel de Queiroz, 42 anos, trabalha em uma empresa de tecnologia, mas às 18h desliga o computador e se senta ao volante por oito horas.

— O salário não acompanha o aumento de preços. Com a inflação, dirigir foi uma forma de ter uma renda a mais e poder me equalizar — diz.

No entanto, a relação com a plataforma "piorou e ficou mais injusta", diz Queiroz, que recentemente instalou gás em seu carro como combustível alternativo para ampliar sua margem.

Novidade: Uber entra no mercado de cannabis no Canadá, e usuários poderão fazer encomendas pelo app

Embora as tarifas para os passageiros tenham aumentado 60,5% em 2021 na capital paulista, Valmir não sentiu no bolso:

— Estou trabalhando mais, geralmente 12 horas, 13 horas por dia, às vezes até 14 horas, para fazer o mesmo dinheiro — lamenta o motorista, que ganha entre R\$ 250 e R\$ 300 brutos por dia.

Taxas variáveis e fixas

Segundo Lima, da Ammasp, as plataformas retêm "entre 14% e 40%, mas chegam até a 60%" do valor da viagem.

— O Me Busca vai ter uma taxa fixa e o cálculo é que vai dar ganhos de R\$ 2.000 a R\$ 2.200 por mês trabalhando as mesmas 70 horas por semana — afirma.

A Uber, que chegou ao Brasil em 2014 e conta com um milhão de trabalhadores, aplica um percentual variável desde 2018, quando modificou sua taxa fixa de 25%.



— O motorista parceiro sempre fica com a maior parte do valor pago pelo usuário — garantiram fontes da empresa à AFP.

A Uber, que chegou ao Brasil em 2014 e conta com um milhão de trabalhadores, aplica um percentual variável desde 2018, quando modificou sua taxa fixa de 25%
Foto: Hermes de Paula/Agência O Globo

Para motoristas que “dirigiram cerca de 40 horas” em São Paulo, a “média de ganhos semanais no último mês” foi estimada “em mais de R\$ 1.500”, informou a Uber. A rentabilidade, porém, varia de acordo com o dia, horário e local.

No ano passado, o crescimento da demanda causou um "desequilíbrio temporário no mercado", explicou a empresa, que tenta resolver a questão com incentivos, como preços dinâmicos, para evitar cancelamentos que levaram à suspensão de 1.600 trabalhadores.

A 99 também destacou suas ações para atender as reivindicações: reajustes de "10% a 25%" nas remunerações em 2021, e aumentos de 8% por km rodado este ano em São Paulo, indicou um porta-voz

No entanto, os motoristas continuam descontentes.

— Estamos esperançosos. Estou torcendo para esse app dar certo, é o que mais quero. Se der, as empresas vão se arrepender de não terem escutado — diz Queiroz.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 17/02/2022

GUEDES DIZ A EMPRESÁRIOS QUE GOVERNO LANÇARÁ PACOTE DE CRÉDITO ATÉ R\$ 100 BI NA PRÓXIMA SEMANA

Ministro antecipou pacote durante almoço com empresários do setor de serviços. Equipe econômica estuda renovação da vigência de fundos garantidores de crédito

Por Fernanda Trisotto e Geralda Doca



Paulo Guedes, ministro da Economia Foto: EVARISTO SA / AFP

BRASÍLIA – Em almoço com empresários do setor de serviços, o ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou que o governo lançará um grande pacote de crédito, na ordem de R\$ 100 bilhões para empresas. O ministro relatou que a ideia seria promover uma reorganização dos programas que já existem.

O presidente da Associação Brasileira de Bares e Restaurantes (Abrasel), Paulo Solmucci, esteve no almoço e relatou que Guedes não deu muitos detalhes da ação, mas ouviu aos apelos dos empresários que pediram por uma solução para as linhas de crédito atreladas à Selic, a taxa básica de juros, que não para de subir.

— (O ministro contou que) Semana que vem o presidente lança um grande programa de crédito, na ordem de R\$ 100 bilhões, reorganizando os programas já existentes e com a possibilidade de esticar os prazos. Uma das pautas que a gente levou foi a inadimplência do Pronampe, que está grande por causa da elevação da Selic — relatou.

Ainda de acordo com Solmucci, esse novo pacote seria voltado para microempreendedores individuais (MEI) até empresas com faturamento anual de R\$ 300 milhões.

— O setor está bastante animado, porque estamos em aperto e tem crédito novo — disse.

Pacote via MP

A equipe econômica estuda renovar a vigência dos fundos garantidores de crédito, que foram fomentados durante a pandemia da Covid-19, para estimular o crédito e dar um fôlego para as

micro e pequenas empresas. Assim, as empresas poderiam tomar empréstimo com garantia do Tesouro Nacional.

Segundo uma fonte a par das discussões, os fundos entrariam cobrindo até 20% das carteiras dos bancos. Essa medida poderá alavancar financiamentos da ordem de R\$ 100 bilhões para o segmento, apontam estimativas.

O anúncio pode ficar para depois do Carnaval, porque está sendo costurado com líderes dos partidos já que será preciso que o Congresso aprove uma medida provisória (MP).

Em paralelo, a Caixa Econômica Federal e o Ministério do Trabalho e Previdência trabalham na criação de um programa de microcrédito para Microempreendedor Individual (MEI) e trabalhadores informais. A proposta viria acompanhada de um fundo garantidor de crédito, com recursos do FGTS, conforme já antecipou O GLOBO.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/02/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

'NÃO HÁ UMA SOLUÇÃO DE CURTO PRAZO PARA O GARGALO DO FRETE MARÍTIMO', DIZ PRESIDENTE DA MAERSK

Robbert van Trooijen, do gigante dinamarquês do transporte marítimo e da logística, afirma que o ritmo de normalização no transporte marítimo é incerto

Por Vinicius Neder, O Estado de S.Paulo

Entrevista com

Robbert van Trooijen, presidente da Maersk para a América Latina

RIO - Os gargalos das cadeias de abastecimento devem durar até meados do ano, mas ainda há incerteza sobre o ritmo de normalização, disse Robbert van Trooijen, presidente para a América Latina e o Caribe do grupo A.P. Møller-Maersk, gigante dinamarquês do transporte marítimo e da logística, que colheu bons resultados globais em meio à crise.

As incertezas passam também pela dificuldade em expandir a infraestrutura, segundo o executivo. A seguir, os principais trechos da entrevista:



Robbert van Trooijen, presidente da Maersk para a América Latina; ele afirma que a capacidade global está sendo usada 'em 100%' Foto: Kenneth Lim

Por que os gargalos estão demorando tanto para passar?
É um assunto global, não é de Brasil nem regional. Alguns mercados tiveram um crescimento de demanda super alto. E a navegação é uma indústria que tem uma capacidade fixa por um tempo. Um navio não se constrói em um ou dois meses, se constrói em anos. As encomendas que a indústria faz hoje serão entregues em 2024. A capacidade global que temos está sendo utilizada em 100%. Inclusive, afretamos mais navios.

Não foi o suficiente?

Aumentamos nossa capacidade, mas um navio que não existe não conseguimos afretar. E os donos desses navios são espertos, então, colocaram empréstimos bem mais altos, em condições



de contrato bem mais alongados. A outra parte é a estrutura portuária, que também não cresce de um mês para o outro. Estamos conversando com os portos para otimizar a utilização da capacidade portuária, mas está chegando no limite. Os portos globais, incluindo os da América Latina, estão sendo bem utilizados neste momento. Também não tem uma solução de curto prazo.

Quando a situação deverá começar a melhorar?

Achamos que essa situação vai durar até metade do ano. E aí vai haver uma certa forma de normalização. Aonde vai chegar e como, não está claro ainda, mas vai haver uma certa normalização na segunda metade do ano. Dependendo dos desafios de infraestrutura locais, há lugares do mundo em que vai demorar mais. E depende também da demanda. A demanda mudou muito e deve normalizar em algum momento, mas não sabemos se os consumidores vão desistir de novos padrões de consumo tão rapidamente.

No Brasil, a infraestrutura precária pode atrasar a normalização?

Não tenho um olhar diferente para o Brasil. Um caso famoso é o Porto de Los Angeles, que tem 70 navios esperando por semanas esperando fora do porto. É a maior porta de entrada da Costa Oeste dos Estados Unidos. Não sei se vai normalizar tão rápido. Não vejo na América Latina uma coisa tão clara nesse sentido.

A qualidade dos portos do Brasil preocupa?

Comecei a trabalhar no Brasil em 1993. Em comparação com 1993, melhorou? Melhorou enormemente. Naquela época, era imprevisível se um navio de 12 mil ou 13 mil contêineres conseguiria entrar num porto brasileiro. Não posso dizer que não houve uma melhoria enorme, mas, obviamente, o mundo muda. O que era suficiente ontem talvez não seja amanhã. Os maiores navios maiores do mundo já têm 25 mil TEUs (contêineres de 20 pés).

Como vê os planos do governo para privatizar os portos públicos?

Sou usuário do porto, não sou dono. Como usuário, qualquer privatização e qualquer investimento dos operadores portuários são um benefício para nós. Investimentos na infraestrutura estão sempre um pouco atrasados em relação ao crescimento do fluxo de cargas do mercado. É importante utilizar a infraestrutura logística da maneira mais eficiente possível. Normalmente, a privatização, em termos de criar uma relação puramente comercial entre as partes, ajuda o crescimento da eficiência da utilização da infraestrutura. Para nós, é um movimento positivo.

A operação integrada da logística ganhou impulso com a pandemia?

A fragmentação da cadeia de logística apareceu como um problema. Tradicionalmente, as empresas têm suas equipes de abastecimento, sempre buscando preços mais econômicos para cada trecho da cadeia de suprimentos. Agora, há uma busca por custos integrais e a procura por informações sobre a cadeia. A pandemia bagunçou a relação entre os trechos da cadeia de suprimentos e mudou o comportamento do consumidor. As pessoas não podiam ir ao shopping e passaram a encomendar as coisas de casa, esperando a entrega no mesmo dia ou no dia seguinte, no máximo. São padrões que não existiam antes.

A Maersk registrou bons resultados em meio à pandemia. Quais os planos para o Brasil?

Acabamos de investir numa nova operação em Cajamar (SP), que é um centro de abastecimento super importante para a área de São Paulo. O novo armazém vai ficar pronto em junho, agora. Começamos a investir em soluções ferroviárias. Já tínhamos (soluções ferroviárias), mas agora estamos operando nosso primeiro terminal de contêineres na cidade de São Paulo, com quatro trens por semana, de Santos para São Paulo, com capacidade mensal de 320 contêineres (de 40 pés, em cada sentido, num total de 640 contêineres por mês). Estamos pensando em armazenagem como investimento principal.

Qual a perspectiva de resultados no Brasil?

Já estamos no Brasil faz décadas. Passamos por tudo, hiperinflação, Plano Real, muitas coisas. Uma coisa que levo do Brasil é que ele sempre cresce, sempre volta. Temos uma posição forte no

transporte marítimo e temos uma posição crescente na área de logística. Nosso crescimento na logística não vai depender do crescimento do mercado como um todo. Estamos crescendo muito mais rápido do que o mercado hoje e vamos conseguir fazer isso nos próximos anos também. É um crescimento de dois dígitos e o primeiro número não é 1.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/02/2022

PETRÓPOLIS: MINISTÉRIO DA DEFESA AUTORIZA ATUAÇÃO DAS FORÇAS ARMADAS EM APOIO À DEFESA CIVIL

Fortes chuvas na terça-feira causaram deslizamentos e enxurradas que deixaram rastro de destruição na cidade da Região Serrana do Rio. Ao menos 110 pessoas morreram. Buscas ainda são realizadas

Por Luci Ribeiro, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O Ministério da Defesa autorizou o emprego temporário e episódico das Forças Armadas em ações de apoio à Defesa Civil na Região Serrana do Estado do Rio de Janeiro, onde fica Petrópolis. A cidade foi atingida por fortes chuvas na última terça-feira, o que causou destruição de áreas e a morte de pelo menos 110 pessoas.



Morro da Oficina, em Petrópolis, na tarde da quarta-feira, 16, após temporal que deixou mortos, feridos e desabrigados; prefeitura da cidade declarou estado de calamidade pública. Foto: WILTON JUNIOR/ESTADÃO

Outras 24 pessoas foram resgatadas com vida, mas ainda há buscas na região e alerta climatológico. O número de óbitos foi atualizado pelo Corpo de Bombeiros do Estado nesta quinta-feira, 17.

A portaria que autoriza a atuação das tropas na região está publicada no Diário Oficial da União (DOU) desta quinta-feira. O ato detalha as atribuições dos três comandos - Marinha, Aeronáutica e Exército - na ação, que atuarão em conjunto com base na estrutura do Comando Militar do Leste (Exército Brasileiro).

O aval é assinado pelo ministro da Defesa substituto, general Paulo Sérgio Nogueira de Oliveira. O ministro titular da pasta, Walter Braga Netto, está fora do País, acompanhando o presidente Jair Bolsonaro em visitas oficiais à Rússia e à Hungria.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/02/2022

PRESSA E FALHAS NOS DADOS IMPACTARAM ANÁLISE DA ELETROBRAS NO TCU, DIZ VITAL DO RÊGO

Ministro do Tribunal de Contas diz que estatal foi subavaliada no projeto de privatização; especialistas dizem que esse é um cálculo difícil de ser feito

Por Guilherme Pimenta e Marlla Sabino, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Derrotado no plenário do Tribunal de Contas da União (TCU) durante o julgamento da primeira parte da privatização da Eletrobras, o ministro Vital do Rêgo se diz "frustrado" com o resultado, mas diz ter a consciência de que "cumpru seu papel" ao apresentar falhas na estruturação da venda da estatal que, para ele, deveria ser desestatizada pelo dobro do preço.

Em entrevista ao Estadão/Broadcast, o ministro afirmou que, com base na análise técnica do órgão, houve falhas do governo e do Ministério de Minas e Energia (MME) nos documentos enviados sobre a operação, principalmente no que diz respeito aos efeitos da desestatização nas

tarifas de energia elétrica pagas pelos consumidores e na precificação do valor de venda da empresa.

"Quando o TCU diz que não tem condições de auditar porque as informações que chegaram sobre impacto tarifário eram 'meras alegações', pelas palavras da unidade técnica, nota-se que houve pressa ou não houve estudo previamente denso", afirmou.

Os efeitos na conta de luz foram um dos pontos mais questionados no voto-vista do ministro apresentado na última terça-feira, 15. Vital afirma que tanto o MME, comandado por Bento Albuquerque, como outros órgãos do setor elétrico poderiam ter tido mais prudência no levantamento dos dados.



O ministro do TCU Vital do Rêgo Foto: Dida Sampaio/Estadão

Considerando as falhas identificadas, o ministro defendeu que os valores referentes aos novos contratos das hidrelétricas da estatal, que poderão passar a vender energia com preços livres, deveriam chegar a R\$ 130,4 bilhões, quase o dobro dos R\$ 67 bilhões calculados pelo governo.

Os argumentos não convenceram o plenário e o ministro não teve apoio dos outros ministros, em vitória para o governo Jair Bolsonaro (PL). "Ontem fiz questão de não discutir se sou contra ou a favor do processo de desestatização. Como julgador, não posso fazê-lo. Mas como eu posso me permitir, em sã consciência, assinar um acórdão mantendo uma privatização com uma subavaliação de R\$ 63 bilhões?"

Para ele, a não precificação da potência subavaliou o valor final dos contratos em R\$ 46 bilhões. No jargão técnico, "contratar potência" é uma forma de comprar energia que garanta segurança ao sistema para atender os picos de consumo, pois haveria uma usina disponível para gerar quando a demanda aumentasse muito, o que ocorre em poucas horas do dia (por exemplo, quando está fazendo muito calor e aumenta o consumo de ar-condicionado).

Para especialistas ouvidos pelo Estadão/Broadcast, porém, essa é uma conta muito difícil de ser feita (leia mais abaixo). Mas, para Vital do Rêgo, "não há nenhuma razão para a conta ficar tão subdimensionada."

A seguir, os principais trechos da entrevista:

A principal discussão durante o julgamento da privatização da Eletrobras foi a precificação da potência. Por que o sr. decidiu abordar essa questão, que não foi considerada nem pelo relator nem pela unidade técnica?

Temos uma ampla legislação que começa em 2004 e vai para 2021, além de um decreto, que regulamentou a existência da possibilidade de vender potência. A própria EPE (Empresa de Pesquisa Energética) encaminhou estudos ao TCU informando qual seria o CME (Custo Marginal de Expansão] após 30 anos. Não pode vender energia sem dizer que está embutido um valor de potência. A minha questão foi tão simples e os ministros não explicaram porque o Ministério determinou à EPE para não arbitrar a potência. Além da legislação, foi feito um leilão específico de potência, e há três outros leilões nos próximos meses, de potência. Tem um projeto de lei que já passou no Senado que ratifica a existência do componente de potência. Não há nenhuma razão para a conta ficar tão subdimensionada como ficou.

O sr. diz que o valor adicionado dos contratos deveria ser R\$ 130 bilhões Como chegou a esse número?



Só considerando a variável potência está uma diferença de R\$ 46 bilhões mas, na hora de fazer o cômputo para chegar aos R\$ 130 bilhões, a área técnica soma esse valor a outras variáveis, como as falhas no risco hidrológico e na taxa de desconto. É uma soma complexa, que envolve cada usina, que tem seu fluxo de caixa.

Seu voto foi muito questionado no setor, pois falam que ainda não existe um mercado de potência no País. Esse também foi o argumento do governo. É factível mensurar o valor?

O comércio já precifica potência. Quando ele começa a participar dos leilões de potência, sabe que o destino é vender potência, tanto o legislativo quanto o nível de relação comercial. Quem está comprando a Eletrobras vai vender potência. Fico impressionado com o açodamento. Se criou um número, se imaginou um número e se defende esse número com premissas verdadeiras, mas análises metodológicas das premissas erradas.

O governo até agora não avançou com a pauta da privatização e a Eletrobras é estratégica para o governo. Essa pressão do governo influenciou o julgamento no TCU? O próprio ministro Benjamin Zymler disse no voto que as contas não estavam maduras.

O ministro Zymler teve a dignidade intelectual de dizer que o processo não estava maduro e disse que, se a Eletrobras fosse dele, não seria privatizada. Não imagino que o TCU pudesse ser capturado por razão do calendário político, pois não podemos fazer isso por situação nenhuma. Somos um órgão absolutamente técnico. Quando solicitei vista, houve um certo ruído de que não haveria cumprimento do calendário, mas nós temos de cumprir o nosso regimento. Mas a pressão política deve ficar fora dos muros do TCU.

Em seu voto, como também em notas técnicas, o TCU apontou que os dados enviados pelo Ministério de Minas e Energia foram inconsistentes e que faltavam informações. Houve falha da pasta para estruturar a privatização?

Pelas palavras da unidade técnica, sim. No quesito impacto tarifário usei uma expressão que a unidade técnica disse que “não podemos auditar impactos tarifários”, o que para mim é uma das questões mais importantes que temos de analisar neste processo. A Eletrobras está sendo desestatizada com o argumento base de que os valores que serão repassados para a Conta de Desenvolvimento Energético, a CDE, vão trazer a neutralidade tarifária, ou até menor. Mas quando o TCU diz que não tem condições de auditar porque as informações que chegaram sobre impacto tarifário eram ‘meras alegações’, pelas palavras da unidade técnica, nota-se que houve pressão ou não houve estudo previamente denso para um (item) com essa importância, pois descobrimos que há realmente impacto tarifário, nas palavras da Aneel, entre 14% a 16%.

O sr. disse no voto que, no futuro, existirá um sentimento de que a “Eletrobras foi vendida pela metade do preço e a iniciativa privada está fazendo a festa”. Após o resultado do julgamento, qual sentimento fica?

Frustração. Mas frustração pois tenho um sentimento de nacionalismo. Nacionalismo sem ser ideológico, nacionalismo de cunho responsável. Fiz questão de não discutir se sou contra ou a favor do processo de desestatização. Como julgador, não posso fazê-lo. Mas como eu posso me permitir, em sã consciência, assinar um acórdão mantendo uma privatização com uma subavaliação de R\$ 63 bilhões? Não me sinto confortável em fazê-lo e na terça-feira, 15, fiz questão de dizer isso aos meus pares. Não sei se conseguiremos remediar esse erro, acho que não. O processo começou errado.

O TCU ainda julgará uma segunda etapa da privatização. Qual a expectativa?

Agora vem o processo da privatização em si, que é a capitalização, em cima do valor adicionado dos contratos. Espero que na capitalização, possamos ter uma rigidez no processo, tentar dar mais densidade a esse patrimônio, mais credibilidade em termos financeiros, mais força. Incorporar mais esse patrimônio é o mínimo que podemos fazer neste momento. Independente dos resultados que virão, ou que vieram, é sempre bom ter consciência tranquila de que cumpriu o seu papel.

Para especialistas, não há como calcular valor da venda futura de potência da Eletrobras



A estruturação da privatização da Eletrobras e a precificação proposta pelo Executivo tem a aprovação de alguns especialistas ouvidos pelo Estadão/Broadcast. Mas há um sentimento entre eles de que faltou transparência na elaboração dos estudos que norteiam a operação.

O tema voltou a ter destaque com o julgamento no Tribunal de Contas da União (TCU) na última terça-feira, 15. Assim como a maioria da Corte, especialistas divergem da posição do ministro Vital do Rêgo, que defendeu a inclusão da venda de potência pelas usinas da estatal no montante que será pago de outorga à União.

A avaliação é que não há um mercado para venda deste produto maduro no País e, portanto, não seria possível concordar que a empresa deveria ser vendida por R\$ 130 bilhões, conforme sugeriu o ministro. O preço estimado pelo governo é R\$ 67 bilhões.

Para a economista e ex-diretora de privatização do BNDES Elena Landau, nunca se usou cálculos para precificar a potência no País e, portanto, isso não poderia ser feito no âmbito da privatização da Eletrobras. Ela concorda com as palavras do ministro, entretanto, ao considerar que faltou transparência durante o processo de privatização da estatal.

“O processo foi muito mal conduzido. O número final do valor de outorga chegou ao TCU sem transparência, não houve estudo prévio. Poderia existir um documento para mostrar ao ministro por A + B que o cálculo dele não é aplicável, mas há uma falha de origem.”

O principal problema, para ela, são as dúvidas do valor final de outorga chegarem para análise do TCU. “Isso é dirimido nos estudos prévios, com consultores e audiência pública. Após um debate, com avaliações diferentes, é possível chegar a um preço final”.

No setor, há uma visão de que o posicionamento do ministro é muito “futurístico”. Isso porque o produto não é comercializado e não há nenhuma garantia de que será no futuro. Rodrigo Ferreira, presidente executivo da Abraceel (Associação Brasileira dos Comercializadores de Energia), também avalia que não existe metodologia para avaliar e mensurar a potência. “O setor está discutindo leilões de potência, de capacidade, em que este tipo de atributo da geração será valorado. Mas não temos ainda condição no setor elétrico de fazer valoração de potência de projetos existentes”, afirmou.

Judicialização

Victor Gomes, economista e advogado especializado no setor de energia do escritório Reis Gomes, avalia que questionamentos levantados pelo TCU sobre alteração nos preços finais da operação podem ser usados como argumentos em possíveis ações judiciais para barrar a desestatização da estatal. Contudo, ele acredita que o governo tem argumentos técnicos para rebater as alegações.

“Me parece muito sólida a posição do governo de não considerar o valor referente à potência no valuation. As hidrelétricas têm esse ativo de potência, mas não foram habilitadas pelo governo para participar dos leilões de reserva de capacidade. Então, é um produto que, de fato, existe, mas não pode ser vendido e nada indica que será no futuro”, afirma. “É comum que processos de privatizações sejam desafiados no judiciário.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/02/2022

GUEDES AO G20: META É TORNAR BRASIL UMA ECONOMIA DE CONSUMO MASSIVO ABERTA, SUSTENTÁVEL E INCLUSIVA

Declaração do ministro da Economia ocorreu em vídeo enviado para ser exibido na reunião de ministros de Finanças do grupo dos 20 países mais ricos

Por Lorena Rodrigues, O Estado de S.Paulo



Paulo Guedes; em vídeo, ministro da Economia afirmou que 'Brasil continuará surpreendendo positivamente' e 'previsões pessimistas têm se provado equivocadas'. Foto: Adriano Machado/Reuters - 25/1/2022

BRASÍLIA - O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse aos colegas do G20 que o governo tem o objetivo de transformar o Brasil em uma economia de consumo massivo “aberta, sustentável e inclusiva”.

Guedes enviou uma mensagem em vídeo para ser exibida na reunião de ministros de Finanças do grupo dos 20 países mais ricos, que ocorre em Jacarta, na Indonésia. O vídeo foi divulgado há pouco pela assessoria do Ministério da Economia.

O ministro tentou passar uma mensagem positiva da economia brasileira, mas reconheceu que a “democracia brasileira é barulhenta”. Entre outros dados, ele reforçou que a taxa de desemprego no País é mais baixa do que no início da pandemia e está caindo “consistentemente”.

“Mantivemos nosso foco em na sustentabilidade fiscal e reformas estruturais. O Brasil continuará surpreendendo positivamente. Previsões pessimistas têm se provado equivocadas”, completou.



Na frente do meio ambiente, Guedes reiterou compromisso com brasileiro com os entendimentos do Acordo de Paris e da COP 26. “Nosso objetivo é transformar Brasil em economia de consumo massivo aberta, sustentável e inclusiva”, completou.

Assista o vídeo aqui → <https://youtu.be/ZvmpEZOtoUQ>

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 17/02/2022

ECONÔMICO
Valor
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

GOVERNO VAI PARCELAR R\$ 30 BILHÕES EM DÍVIDAS DE 3 MIL PREFEITURAS COM INSS

Além do instituto, renegociação incluirá pendências com Receita Federal e regimes próprios de previdência

Por Lu Aiko Otta e Raphael Di Cunto, Valor — Brasília

O governo federal vai parcelar cerca de R\$ 30 bilhões em dívidas das prefeituras com o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS). Perto de 3 mil cidades poderão ser beneficiadas, segundo informou o Ministério da Economia.

Prefeituras já podem parcelar dívidas em até 60 meses – com a medida excepcional, o prazo vai até 240 meses, com desconto de 40% nas multas e de 80% nos juros. As parcelas serão corrigidas pela taxa Selic. A adesão ao parcelamento se encerra no dia 30 de junho. A regulamentação do parcelamento foi publicada no Diário Oficial da última quarta-feira.

A medida foi aprovada ano passado pelo Congresso Nacional, como parte do texto da Emenda Constitucional 113/21, conhecida durante a tramitação como “PEC dos Precatórios”. O relator



incluiu o parcelamento no projeto como forma de os prefeitos pressionarem os parlamentares pela aprovação, o que de fato acabou ocorrendo.

Autor de uma PEC com o mesmo teor, o deputado Silvio Costa Filho (RepublicanosPE) disse que tudo foi alinhado com o Ministério da Economia na época da discussão dos precatórios. "É uma pauta que nesse momento ajuda os municípios a ganharem um fôlego fiscal e a recuperarem a sua capacidade de investimento", disse.

A emenda constitucional abarca o parcelamento de outras dívidas das prefeituras, informou o presidente da Confederação Nacional dos Municípios (CNM), Paulo Ziulkoski. No total, são cerca de R\$ 103 bilhões. Além do INSS, serão renegociadas dívidas com a Receita Federal e com os regimes próprios de previdência social.

As dívidas das prefeituras com a Previdência são impagáveis, afirmou o dirigente. Ele comentou que, a cada quatro anos, os prefeitos recém-eleitos fazem peregrinação no Congresso Nacional para obter a rolagem de suas dívidas previdenciárias. Essa rotina se repete pelo menos desde 1997, contou.

Até 2019, os parcelamentos eram instituídos por meio de Medidas Provisórias (MPs). No entanto, a reforma da Previdência incluiu um dispositivo na Constituição que proíbe o parcelamento de dívidas com o sistema por mais de 60 meses. Por esse motivo, o novo programa de parcelamento exigiu mudança no texto constitucional.

O presidente da CNM afirmou que as dívidas com o governo federal pressionam o caixa das prefeituras e deixam pouco espaço para investir ou melhorar serviços de atendimento à população em áreas como saúde e educação.

A regulamentação do parcelamento excepcional com o INSS diz que, para obter o parcelamento, as prefeituras precisarão confessar a dívida de forma irrevogável e irretroatável. Também autorizarão que as parcelas sejam abatidas dos repasses do Fundo de Participação dos Municípios (FPM), por meio do qual o governo federal compartilha com as prefeituras parte das receitas do Imposto de Renda e do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).

A retenção do FPM foi criticada por Ziulkoski. Ele informou que cerca de 1.000 prefeituras não recebem mais esses recursos, pois tudo fica retido para o pagamento de dívidas.

A solução, segundo o presidente da CNM, seria fazer um encontro de contas entre as prefeituras e a União. Ele afirma que há cobrança de contribuições previdenciárias sobre bases que não deveriam ser alcançadas, como o adicional de férias e a licença-maternidade

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 17/02/2022

GARGALOS LOGÍSTICOS PODEM PERSISTIR ATÉ 2023 NA EUROPA, ALERTA FMI

Se a previsão do Fundo Monetário Internacional se confirmar, a persistência dos gargalos logísticos pode manter a pressão sobre os preços na zona do euro
Por Valor — São Paulo

Os gargalos nas cadeias de suprimentos atrapalharam o crescimento da zona do euro no ano passado e podem persistir até 2023, pressionando a inflação na região. O alerta foi feito nesta quinta-feira (17) pelo Fundo Monetário Internacional (FMI).

Se a previsão se confirmar, a persistência dos gargalos logísticos pode manter a pressão sobre os preços e representar um teste para o Banco Central Europeu (BCE), que tem adotado uma postura mais cautelosa que outras autoridades monetárias e afirmado que a inflação na região deve recuar ao longo de 2022.

Em uma postagem no blog oficial da entidade, a diretora-gerente do FMI, Kristalina Georgieva, e os autores do relatório, Oya Celasun e Alfred Kammer, disseram que é fundamental manter as expectativas de médio prazo da inflação estáveis.

Os gargalos de oferta e o aumento dos preços da energia continuarão representando desafios relevantes para as autoridades monetárias e os governos dos 19 países que usam o euro como moeda.

Embora façam um alerta sobre a sequência dos problemas nas cadeias de suprimentos, os autores do relatório dizem que, por enquanto, os choques de oferta são transitórios. Eles também avaliam que os salários na região devem aumentar apenas moderadamente, sem pressionar de forma excessiva a inflação.

Por esse motivo, o FMI avalia que faz sentido a decisão do BCE de manter uma política monetária mais acomodatória até que a inflação recue para a meta de 2% no médio prazo. Atualmente, a taxa é superior a 5%.



— Foto: Jose Luis Magana/AP

Segundo os cálculos do FMI, as restrições de oferta são responsáveis, pelo menos, pela metade do aumento do índice de preços ao produtor, excluindo os custos com a energia. O Fundo também calcula que o problema reduziu a expansão econômica da zona do euro em 2 pontos percentuais em 2021.

Importância de medidas regulatórias

O FMI sugeriu como “primeira linha de defesa” contra os gargalos logísticos o uso de medidas regulatórias sempre que possível, como acelerar o licenciamento de trabalhadores do setor de transporte e logística ou aliviar as restrições nos horários de funcionamento dos portos.

Os países europeus e de outras partes do mundo também podem implementar apoio fiscal direcionado para evitar os gargalos e evitar danos permanentes à produção.

“Quanto mais medidas regulatórias e fiscais direcionadas forem bem-sucedidas para aliviar os gargalos de oferta, menos provável será que os governos sejam forçados a reduzir a demanda agregada e o crescimento econômico para conter a inflação”, disse o FMI no relatório.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/02/2022

MINÉRIO DE FERRO CAI 6,4% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, A US\$ 130,12 POR TONELADA

A principal matéria-prima do aço acumula desvalorização de 11,4% em fevereiro e no ano, os ganhos foram reduzidos a 7,8%

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



— Foto: Pixabay

Os preços do minério de ferro voltaram a recuar no mercado à vista nesta quinta-feira (17), acompanhando as perdas no mercado futuro.

Segundo a publicação especializada Fastmarkets MB, o minério com teor de 62% de ferro recuou 6,4% no porto de Qingdao, para US\$ 130,12 a tonelada, apagando os ganhos da véspera.



Com esse desempenho, a principal matéria-prima do aço passa a exibir desvalorização de 11,4% em fevereiro. No acumulado do ano, os ganhos foram reduzidos a 7,8%.

Segundo informação de agências internacionais, representantes da Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma da China, órgão de planejamento econômico do país asiático, se reuniram novamente com traders locais e estrangeiros com o intuito de conferir os níveis de estoque de minério e as transações firmadas recentemente.

No encontro, o órgão de planejamento econômico teria solicitado a redução dos estoques da principal matéria-prima do aço.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/02/2022

VOLUME DE FRETES RODOVIÁRIOS DO AGRO CRESCEU 47% EM 2021, DIZ FRETEBRAS

Plataforma movimentou, no total, R\$ 23 bilhões pagos a motoristas no ano passado

Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo

O transporte rodoviário de produtos do agronegócio está cada vez mais digitalizado, e isso é perceptível a partir dos dados da FreteBras, plataforma que atua na América do Sul. De acordo com levantamento feito pela empresa, o volume de cargas movimentadas pelo setor no Brasil cresceu 46,9% em 2021 na comparação com 2020.

Esses fretes movimentaram R\$ 23 bilhões pagos aos motoristas e representaram 36,6% das cargas totais. No total, os 8 milhões de fretes contratados pela plataforma movimentaram R\$ 63 bilhões no ano passado.

O retrato do mês de janeiro mostra que a normalização do ritmo da colheita de soja, depois do atraso do ano passado, também altera o fluxo do transporte rodoviário. O volume transportado pelo agro na plataforma no mês passado cresceu 47% e representou 38% do total, ante 30% um ano antes.

“Sabemos que o agronegócio é uma das principais forças do Brasil. O volume de fretes acompanha essa representatividade do setor para a nossa economia e o fato de as safras baterem recorde atrás de recorde”, disse Bruno Hacad, diretor de operações da FreteBras, ao Valor.

Apesar do crescimento em 2021, Hacad ressalta que o valor médio dos fretes permaneceu estável na comparação com 2020, o que tem castigado a remuneração dos motoristas. “O diesel, que subiu 48% no ano passado, representava entre 40% e 45% do custo do caminhoneiro. Hoje representa 60%.”

Principais Estados e produtos

No decorrer de 2021, os Estados que concentraram a maior parte das viagens para atender o setor foram São Paulo (15% do total), Rio Grande do Sul (14,7%), Paraná (13,5%) e Minas Gerais (10,6%). Os produtos mais transportados foram fertilizantes (31,5%), milho (10,9%) e soja (9,2%), seguidos por trigo (3,5%) e açúcar (3,4%).

“O fato de transportarmos mais fertilizantes está atrelado provavelmente à matriz da plataforma, que favorece grandes distâncias. Na ponta dos grãos, fazemos muito a last mille, depois que a soja e milho já passaram pelas ferrovias”, comentou Hacad.

Outra questão é que há mais empresas cadastradas na Fretebras que são do Sul e do Sudeste, e muitas delas são de menor porte e não têm frota própria.

Movimentação nos portos

O relatório da empresa também analisou a movimentação dos fretes nos portos de Paranaguá (PR), Rio Grande (RS) e Santos (SP,) - que, juntos, representam cerca de um quarto de toda a carga que entra e sai do Brasil.

No ano passado, Paranaguá foi um dos principais pontos de origem para a importação de adubos e fertilizantes. O levantamento revela que o volume dos fretes desses produtos, originados em Paranaguá, aumentaram 59,5% em comparação com o ano anterior. Quanto à exportação, a soja foi o principal item escoado, e registrou aumento de 23% no volume de fretes na plataforma da FreteBras.

Já no porto de Rio Grande, os fretes de fertilizantes aumentaram 168,8% na comparação entre os anos, e os fretes de soja destinados ao porto gaúcho registraram alta de 9%. Em Santos, os fretes de adubos e fertilizantes aumentaram 124,8%. Os fretes de soja e açúcar para exportação também tiveram destaque no período, com altas de 76,9% e 17,6%, respectivamente.

Fluxo em janeiro

Em janeiro, com as dificuldades para importação de fertilizantes devido às ameaças de conflito entre Rússia e Ucrânia, restrições às exportações de Belarus e escassez de matéria prima, o volume de frete contratado de insumos caiu 50% na comparação com o mesmo mês de 2021.

Por outro lado, a normalização da colheita de soja fez subir 75% o volume contratado para o grão, com destaque para Mato Grosso e Goiás. “A representatividade de Mato Grosso no total transportado pelo agronegócio em janeiro do ano passado era de 6,8%, e passou a ser de 15%. No caso de Goiás, passou de 2,5% para 9,7%, relatou Hacad.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/02/2022



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

CETESB APROVA REGULARIZAÇÃO AMBIENTAL E LIBERA INÍCIO DAS OBRAS DO AEROPORTO DE GUARUJÁ, SP

Segundo prefeitura, município se prepara para abrir o processo licitatório para as obras, que devem ser concluídas no 2º semestre deste ano.

Por g1 Santos



Aeroporto de Guarujá será instalado na Base Aérea de Santos — Foto: Prefeitura de Guarujá

A Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) aprovou a regularização ambiental do Aeroporto Civil Metropolitano de Guarujá, no litoral de São Paulo. Com isso, prefeitura está liberada para iniciar as obras necessárias para colocar o aeroporto em funcionamento. O parecer técnico da companhia foi emitido na última terça-feira (15).

A regularização ambiental foi aprovada com base em um relatório enviado pela Infraero, contratada em 2020 pela prefeitura para assumir a gestão e operação do aeroporto. Enviada desde junho de 2021, a documentação estava sob análise. No parecer técnico, a Cetesb destacou

que o projeto da Infraero prevê a circulação de 26 mil passageiros por ano no Aeroporto de Guarujá.

De acordo com a prefeitura, o edital de licitação já está em fase prévia de elaboração e em até 60 dias será conhecida a empresa vencedora da licitação e que dará início às obras no local.

O município aguarda aval da Secretaria da Aviação Civil (SAC) para desenho final do projeto, que deve ocorrer até o início da próxima semana e se prepara para abrir o processo licitatório para as obras.

Verba

A partir de projeto da Infraero, o Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) aprovou o repasse de R\$ 5,2 milhões ao terminal de passageiros do aeroporto. O valor será destinado também para o cercamento de toda a pista, que tem 1.390 metros de extensão. Além disso, será instalado um terminal provisório de passageiros com mais de 300m², utilizando 21 módulos que já estão no local.



A prefeitura aguarda, ainda, a viabilização de R\$ 10 milhões para incrementar os investimentos necessários para colocar o aeroporto em funcionamento, fruto de uma emenda parlamentar apoiada pela bancada paulista da Câmara dos Deputados.

Aeroporto de Guarujá será instalado na Base Aérea de Santos — Foto: Divulgação/Prefeitura de Guarujá

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

Data: 17/02/2022



AGÊNCIA BRASIL - DF

DNIT RECEBE PRÊMIO INTERNACIONAL QUE AVALIA SEGURANÇA DE RODOVIAS

ONG que concedeu premiação busca salvar vidas e reduzir lesões graves

Por Luciano Nascimento – Repórter da Agência Brasil - Brasília



O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, participou hoje (16) da entrega de um prêmio internacional ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). Destinado a avaliar o grau de segurança das rodovias em relação ao nível de acidentes, o prêmio foi concedido ao Dnit em dezembro do ano passado pela aplicação de uma metodologia que avaliou a questão em mais de 60 mil quilômetros de estradas federais.

O prêmio, chamado de 5-Star Performer Award, foi dado pela iRAP (Programa Internacional de Avaliação de Rodovias, na sigla em inglês), uma organização sem fins lucrativos, sediada na Inglaterra, que se dedica ao trabalho de salvar vidas e reduzir lesões graves por meio de projetos de rodovias mais seguras.

O Dnit foi contemplado por adotar a metodologia desenvolvida por esta ONG que, entre outros pontos, dispõe de um sistema de classificação da qualidade das vias, com levantamento de dados, codificação e classificação de trechos rodoviários federais em estrelas.

Durante a cerimônia, o ministro Tarcísio de Freitas disse que o prêmio forçará o Dnit a “perseguir” a construção de rodovias com melhores classificações nos padrões estabelecidos pelo iRAP, adotando inovações de engenharia e incorporando parâmetros e padrões para torná-las mais seguras.

“O Brasil é signatário de vários acordos que têm por objetivo a redução de mortes no trânsito. De fato, [os acidentes] são um problema com repercussões sociais e econômicas importantes, e é fundamental ser efetivo no combate aos acidentes e às mortes no trânsito. É um objetivo que a gente deve perseguir”, afirmou o ministro.

O diretor-geral do Dnit, Antônio Santos Silva, disse que o aumento da segurança viária é um grande desafio e citou como exemplo de intervenção para tornar as rodovias mais seguras um trabalho realizado no acostamento da BR-135, no Piauí, que diminuiu a ocorrência de acidentes na estrada. “Temos que aperfeiçoar cada vez mais, e quem ganha com isso somos todos nós, particularmente a população brasileira, que teremos rodovias mais seguras com o grande objetivo de salvar vidas”, disse.

O diretor global de projetos da iRAP, Julio Urzua, destacou, entre os motivos para concessão do prêmio a inclusão da metodologia da ONG para aumentar a proteção dos usuários das rodovias nos projetos de concessão sob a liderança do ministério.

“A ferramenta da iRAP ajuda as autoridades a definir até que ponto a infraestrutura viária determina a probabilidade de ocorrência de um acidente e protege os ocupantes do veículo de ter uma lesão grave ou morte quando esse acidente ocorre”, disse.

Urzua acrescentou que um “bem-sucedido” programa do Ministério da Infraestrutura está incluindo em algumas concessões o requisito de medir os níveis de segurança das rodovias concedidas usando as métricas do iRAP.

Edição: Nádia Franco
Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 17/02/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

WÄRTSILÄ E GRIMALDI REVELAM SISTEMA PARA FILTRAR MICROPLÁSTICOS OCEÂNICOS

Da Redação NAVEGAÇÃO 17 Fevereiro 2022



A Wärtsilä e o Grimaldi Group lançaram um sistema que usa água de lavagem de depuradores de gases de escape para combater microplásticos nos oceanos.

De acordo com a associação Plastic Europe, 368 milhões de toneladas de plástico foram produzidas em 2019 em todo o mundo e cerca de 3%, ou 11,4 milhões de toneladas, desse plástico acaba no oceano. Para lidar com a crescente quantidade de microplásticos nos mares do mundo, a Grimaldi desenvolveu e patenteou um sistema



que filtra microplásticos da água de lavagem do lavador de circuito aberto.

A Wärtsilä, em parceria com o grupo napolitano, levará ao mercado o sistema de filtragem de microplásticos — que retém partículas de plástico antes que a água de lavagem seja devolvida ao oceano. A capacidade de filtrar microplásticos será um recurso integrado do futuro sistema de tratamento de água de lavagem da Wärtsilä.

O novo sistema requer poucas mudanças no procedimento a bordo e usa os recursos naturais de um lavador de circuito aberto para contribuir com a limpeza dos oceanos durante cada viagem. Atualmente, um motor de 10 megawatts exigirá que os lavadores processem aproximadamente 450m³ de água por hora, potencialmente resultando em uma grande quantidade de microplásticos sendo capturados da água do mar. De acordo com os primeiros resultados dos testes, o sistema é eficiente na captura de partículas menores que 10µm e a concentração capturada por volume é de cerca de 76 partículas/m³.

“Reduzir a poluição por microplásticos nos oceanos do mundo é um desafio importante e temos o prazer de fornecer uma solução para o setor de transporte marítimo. A ideia para esta tecnologia inovadora surgiu do reconhecimento de que os sistemas de limpeza de gases de escape de circuito aberto podem extrair água do mar para depuração de gases de escape e simultaneamente coletar microplásticos presentes nos oceanos como parte de sua operação normal”, comentou Emanuele Grimaldi, diretor administrativo do Grupo Grimaldi.

“Já concluímos o teste piloto deste sistema a bordo de uma de nossas embarcações implantadas entre Civitavecchia e Barcelona. Os resultados são promissores, com 64.680 partículas microplásticas coletadas em uma única viagem entre esses dois portos. Estamos felizes que a Wärtsilä também reconheça o potencial desse sistema e esperamos mais colaboração para combater os microplásticos em nossos oceanos”, acrescentou Grimaldi.

Tamara de Gruyter, presidente de sistemas marítimos da Wärtsilä, disse: “É um prazer continuar nosso longo relacionamento com a Grimaldi e anunciar esta inovação. Os microplásticos são um desafio ambiental urgente e estamos orgulhosos de trabalhar em conjunto com a Grimaldi para combater a limpeza dos oceanos. Ainda mais importante, a capacidade de capturar microplásticos mostra como os depuradores são uma plataforma para resolver uma ampla gama de desafios de sustentabilidade”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/02/2022

ANP PUBLICA COMUNICADO SOBRE ISENÇÃO DE CONTEÚDO LOCAL

Da Redação NOTÍCIAS

ANP publicou nesta quinta-feira (17) no Diário Oficial da União comunicado sobre a Resolução de Diretoria nº 12/2022, que autorizou a isenção do cumprimento de conteúdo local de contratos de fornecimento para afretamento de sonda marítima no período compreendido entre os anos de 2008 e 2014.

Os compromissos de conteúdo local são os assumidos pelas empresas nos contratos de exploração e produção de petróleo e gás, para contratação de um percentual mínimo de bens e serviços nacionais. O mecanismo da isenção permite exonerar o cumprimento do conteúdo local para contratações de determinados bens e serviços.

A autorização é em caráter excepcional, por motivos específicos: inexistência de fornecedor nacional, caracterização de preço e/ou prazo excessivos e/ou utilização de nova tecnologia não disponível no país.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/02/2022

CMA CGM RECONSTRUIRÁ E OPERARÁ TERMINAL DE BEIRUTE DANIFICADO POR EXPLOSÃO QUÍMICA

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 17 Fevereiro 2022



O Líbano concedeu à francesa CMA CGM um contrato para desenvolver e operar o terminal de contêineres no Porto de Beirute por 10 anos. O acordo inclui a reconstrução e expansão da infraestrutura danificada em uma enorme explosão química em 2020. As operações terão início em março. O Grupo CMA CGM, que já tem forte presença no Líbano, responde atualmente por quase 55% dos volumes do terminal de contêineres, uma vez que manteve suas nove escalas semanais e operações de transbordo.

A CMA CGM informa que investirá US\$ 33 milhões, incluindo US\$ 19 milhões nos primeiros dois anos para atualizar a infraestrutura no terminal e digitalizar as operações, e que teria como meta uma capacidade de 1,4 milhão TEUs, acima dos 650 mil atuais.

O acordo expande a presença da CMA CMG no leste do Mediterrâneo. O grupo adquiriu integralmente o terminal de contêineres no porto de Trípoli em 2021, Líbano, em 2021.

Em comunicado, a empresa ressalta que "a conquista do contrato para gerenciar, operar e manter o terminal de contêineres do Porto de Beirute faz parte da estratégia do Grupo CMA CGM de desenvolver seus negócios de terminais, apoiando o crescimento e a eficiência de suas linhas de navegação, consolidando sua oferta de serviços de ponta a ponta e estabelecendo maior controle sobre a cadeia logística para oferecer a seus clientes serviços de qualidade, integrados, digitais e mais ecologicamente corretos em um contexto que exige uma abordagem abrangente da cadeia de suprimentos".

O Grupo está atualmente investido em 52 terminais portuários em 33 países por meio de suas subsidiárias CMA Terminals e Terminal Link (joint venture).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/02/2022

GARANTIAS DE DESCOMISSIONAMENTO: BCB REGULAMENTA ABERTURA DE CONTAS EM MOEDA ESTRANGEIRA

Da Redação *OFFSHORE* 17 Fevereiro 2022

Foi publicada na última semana a Resolução 183 do Banco Central do Brasil, que regulamenta a abertura e a movimentação de contas em moeda estrangeira no país para depósitos de fundos de provisionamento em garantia a despesas com o descomissionamento de instalações de produção em campos de petróleo e gás natural.

O ato normativo foi o segundo e último necessário para que a conta em moeda estrangeira possa ser uma realidade, no âmbito das garantias de descomissionamento. Em 31 de janeiro, já havia sido publicada a Resolução do Conselho Monetário Nacional 4.980, que dispõe sobre o mesmo assunto, mas estava pendente de regulamentação. Ela resultou de proposta encaminhada pela ANP. Ambas as resoluções entrarão em vigor em março.

O descomissionamento é o conjunto de atividades associadas à interrupção definitiva da operação das instalações, ao abandono permanente e arrasamento de poços, à remoção de instalações, à destinação adequada de materiais, resíduos e rejeitos, à recuperação ambiental da área e à preservação das condições de segurança de navegação local.

Esta atividade é uma obrigação contratual, e é realizada ao final da vida produtiva do campo, quando a produção já não é suficiente para sustentar os custos de operação.

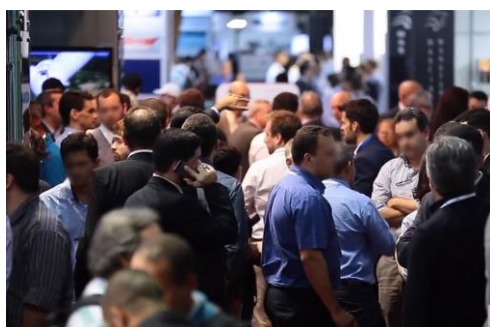
Os procedimentos para apresentação de garantias e instrumentos que assegurem o descomissionamento de instalações previstos nos contratos de exploração e produção de petróleo de gás natural, firmados entre a ANP e as empresas, são regulamentados pela Resolução ANP nº 854/2021. O regulamento dá previsibilidade quanto ao momento de apresentação da garantia e segurança jurídica quanto aos critérios exigidos para sua aceitação pela ANP.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/02/2022

COM 71% DE SEU ESPAÇO VENDIDO, NAVALSHORE COMPROVA RESILIÊNCIA DA INDÚSTRIA NAVAL

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 17 Fevereiro 2022



Os anos recentes têm sido desafiadores para a indústria naval brasileira, com alta taxa de ociosidade nos estaleiros de construção. Mas apesar da ausência de encomendas de grandes navios, o setor segue produtivo. Segundo dados do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), a indústria conta hoje com 17.738 empregos diretos.

Os segmentos de rebocadores e embarcações fluviais seguem perenes, enquanto o de apoio offshore é visto como promissor pelos estaleiros nacionais. No horizonte, também se posiciona como um nicho de futuro a indústria eólica offshore, que necessitará de embarcações de serviço.

As atividades de manutenção e reparo naval crescem e tendem a acelerar, conforme o BR do Mar ganhe musculatura, com o crescimento da frota de cabotagem. O serviço de descomissionamento de plataformas offshore também está no radar dos estaleiros para os próximos anos e a indústria naval militar, com os projetos da Marinha do Brasil em curso e sua política de formação de fornecedores locais, oferece boas oportunidades às empresas nacionais.

Os fatos mostram que a indústria naval é resiliente e se reinventa, como já ocorreu em ciclos anteriores. Um dos termômetros do setor, a Navalshore - Feira e Conferência da Indústria Marítima, a seis meses de sua reabertura presencial está com 71% do espaço vendido. Uma ótima notícia não só para os organizadores, mas para a própria indústria. A procura dos expositores por espaços na feira se intensificou em fevereiro, dando certeza à organização de que o mercado começou a reagir mais rapidamente em 2022. A expectativa é das mais positivas para o evento, principalmente com a tendência de inflexão da pandemia nos próximos meses.

Considerada o ponto de encontro da indústria naval e offshore no país e o maior evento do gênero na América do Sul, a Navalshore será realizada de 16 a 18 de agosto no centro de convenções Expo Mag, ex-SulAmérica, no Rio de Janeiro. Algumas das empresas mais tradicionais do setor naval presentes no Brasil já garantiram participação, a exemplo de mtu (Rolls Royce), estaleiro Rio Maguari, Kongsberg, Wilhelmsen, Sotreq, Yanmar, Raytheon, DNV, Schottel, Marine Office, Vulkan, estaleiro Mauá e Jotun.

Serviço

Navalshore - Feira e Conferência da Indústria Marítima - 16ª edição - 16 a 18 de agosto, no Expo Mag, ex-centro de convenções SulAmérica, no Rio de Janeiro.

Realização: Navalshore Organização de Eventos

Mídia oficial: revista Portos e Navios

Informações: navalshore@navalshore.com.br Website: navalshore.com.br

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/02/2022

NORMA DA ANVISA REVISOU PROTOCOLOS SANITÁRIOS PARA TRIPULANTES

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 16 Fevereiro 2022



Resolução 605/2022 atualiza norma de 2021, com alterações nos processos de entrada no Brasil, embarque e desembarque de tripulantes de navios de carga e plataformas.

A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) revisou, na última sexta-feira (11), os protocolos sanitários para embarque e desembarque de navios de cargas e plataformas de petróleo. A RDC 605/2022, que alterou a RDC 584/2021, reduziu o prazo de validade dos testes para Covid-19 a fim de reduzir os casos a bordo, entre outras mudanças. O diretor da 7Shipping, Leonardo Brunelli, explicou que o teste para embarque agora deverá ser feito com menor antecedência e que a vacinação completa continua obrigatória na maioria dos casos. Houve redução do tempo para realização do teste pré-embarque: RT-PCR ou RT-LAMP passaram de 72 horas para 48h anteriores ao momento do embarque. Já o limite de aceitação do teste antígeno passou de 24h para 12h anteriores ao embarque. Os prazos de realização dos testes para o desembarque não foram alterados.

Prestadores de serviços, práticos, agentes marítimos e fornecedores em geral deverão estar vacinados, uma vez que a exigência de apresentação de vacinação completa contra Covid-19 no embarque permanece vigente e não foi alterada pela resolução RDC 605/2022. Os profissionais não tripulantes e terceiros que prestam serviço exclusivo de apoio portuário estão dispensados de cumprirem as exigências, desde que máscaras, do tipo N95 ou do tipo PFF2, mantenham o distanciamento físico dos tripulantes embarcados e sejam submetidos ao programa de monitoramento previsto. A legislação não prevê avaliação nem autorização prévia da Anvisa para esses planos.

As embarcações de cabotagem com toda a tripulação embarcada em território nacional estão dispensadas de cumprirem as exigências, porém devem apresentar comprovação de vacinação completa contra Covid-19 e fazer uma triagem pré-embarque para identificação de possíveis sintomas da doença. Indivíduos não elegíveis pelo Programa Nacional de Imunização para vacinação contra o novo coronavírus estão dispensados da apresentação do comprovante, desde que cumpram quarentena de 14 dias antes de embarcarem.

O Ministério da Saúde reduziu para sete dias o prazo de isolamento em pacientes com síndrome gripal por Covid-19. A permissão vale para o 7º dia completo e se a pessoa estiver sem sintomas respiratórios, sem febre e sem uso de medicamentos antitérmicos há pelo menos 24 horas. Para a quarentena, quando ocorre o contato próximo desprotegido com casos suspeitos ou confirmados de Covid-19, o período indicado é de 14 dias após a data da última exposição ao caso suspeito ou confirmado. A quarentena, porém, pode ser reduzida para sete dias se o indivíduo for testado a partir do 5º dia do último contato, tiver resultado negativo e não apresentar sintomas no período.

Nesses casos, o monitoramento dos sinais e sintomas deve ser continuado até o 14º dia e as medidas gerais de prevenção e controle devem ser reforçadas. Essas recomendações se aplicam aos casos confirmados e os contatos próximos. Para o embarque de tripulantes não elegíveis pelo Programa Nacional de Imunização para vacinação contra Covid-19 a quarentena deverá ser de 14 dias antes do embarque.

Com a publicação da resolução 605/2022, não é mais necessária a comprovação vacinal para o desembarque de tripulantes em aeroportos nacionais, estando a autorização condicionada à

apresentação de documento comprobatório de realização de teste laboratorial RT-PCR ou RT-LAMP com resultado negativo ou não detectável, realizado nas 72 horas anteriores ao momento do desembarque, ou resultado não reagente por teste rápido de antígeno nas 24 horas anteriores ao desembarque, termo de responsabilidade pelas despesas decorrentes do transbordo firmado pelo agente marítimo, bilhetes aéreos correspondentes e preenchimento de termo de controle sanitário do viajante (TCSV).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/02/2022

SAAM CORTA 13% DAS EMISSÕES DE GASES DE EFEITO ESTUFA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 16 Fevereiro 2022



A SAAM Towage Brasil obteve uma redução de 13% em suas emissões de gases de efeito estufa (GEE) em 2021, em comparação com o ano base de 2017, informa a empresa.

Segundo a Country Manager da SAAM Towage Brasil, Renata Ervilha, “em 2021 reforçamos nossa gestão ambiental com um trabalho mais integrado: revisão de processos, definição de objetivos de sustentabilidade e desenvolvimento de procedimentos específicos que nos

permitiram reduzir nossas emissões”.

Esses esforços ajudaram a evitar a emissão de 5.293 toneladas de CO₂e em relação a 2017 e impulsionar a coleta seletiva ou reciclagem, dependendo do tipo de resíduo, em 15%. Além disso, diversas iniciativas internas foram implementadas para reforçar o comprometimento dos colaboradores com a política integrada de SMSQ.

Renata afirma que a empresa continuará com seu compromisso com o meio ambiente e a sustentabilidade e como o avanço significativo no ano passado serve como um importante incentivo para isso.

Os compromissos ambientais na política de HSEQ incluem: buscar a melhoria contínua dos processos que envolvem o meio ambiente, fornecer os recursos necessários para alcançar melhores resultados e construir uma cultura ambientalmente consciente com foco na gestão eficiente dos recursos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/02/2022

DISPONIBILIZADAS MINUTAS PARA CONSULTA SOBRE COBRANÇA DE THC

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 16 Fevereiro 2022



Instrução normativa proposta não se aplica a procedimentos de análise de abusividade na cobrança da taxa que estiverem em curso antes da sua entrada em vigor. Consulta será aberta pela Antaq no dia 21 de fevereiro.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) disponibilizou a minuta da resolução que estabelece instrumentos de aprimoramento de análise e fiscalização da cobrança da terminal handling charge (THC) e altera as resoluções normativas 18/2017 (direitos e deveres de usuários, intermediários e armadores) e 34/2019 (Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres — SSE,



também chamada de THC-2). A agência também tornou pública a minuta da instrução normativa que vai disciplinar a metodologia para a apreciação de eventuais condutas abusivas relacionadas à taxa de movimentação. Os documentos estarão em consulta pública entre 21 de fevereiro a 6 de abril.

A minuta disponibilizada altera o artigo 8º que define os direitos básicos do usuário. O texto submetido à consulta mantém que o usuário tem direito de obter e utilizar o serviço, 'com ou sem contratação de intermediador', com liberdade de escolha de prestadores, vedados métodos comerciais coercitivos ou desleais, bem como práticas e cláusulas em descumprimento à lei, normas, regulamentos ou tratados, convenções e acordos internacionais ratificados pelo Brasil ou impostas no fornecimento dos serviços. A mudança proposta consiste em esse direito poder ser exercido 'com ou sem contratação de intermediador'. O texto atual menciona que o usuário pode utilizar o serviço 'com liberdade de escolha de prestadores'. A proposta acrescenta que o usuário tem direito de obter a comprovação de pagamento dos serviços prestados mediante emissão de nota fiscal, assim como o direito de obter comprovação de valores cobrados a título de restituição.

O texto em discussão prevê que, nos casos em que o agente intermediador do serviço negocia volume de contratos na busca de obter ganhos de eficiência, a comprovação da restituição se dará mediante nota fiscal acerca do valor do serviço de intermediação contratado, emitida pelo intermediador ao usuário contratante, com cópia da nota fiscal emitida pela instalação portuária ou operador portuário ao intermediador, suprimidas todas as informações que não guardem relação comercial referente à intermediação contratada e que não prejudiquem a compreensão do valor a ser restituído. O cálculo deverá conter a média da totalidade do serviço negociado com o prestador efetivo, constando: fato gerador; serviços a que se aplicam; base de cálculo; e período de aplicação. De acordo com a minuta, o preço do serviço de intermediação deve ser fornecido à contratante antes de iniciada a prestação dos serviços de movimentação portuária.

As metodologias para aferição de abusividade deverão comparar o valor cobrado ou a conduta prestada ao usuário com aquelas em outros cenários em condições as mais similares possíveis, além de solicitar justificativas 'adequadas, razoáveis, verossímeis e comprováveis', com comprovação realizada mediante apresentação de provas materiais ou reais, estimativas ou memoriais de cálculo, a depender do objeto da conduta denunciada. O texto da minuta ressalta ainda que não emitir nota fiscal como meio de comprovação de pagamento por serviços prestados, sejam eles de qualquer natureza, pode resultar em multa de até R\$ 100.000,00 e que cobrar valores a título de restituição sem comprovação pode gerar multa com esse mesmo valor máximo.

A minuta também traz pequenas alterações na definição da cesta de serviços (Box Rate) na RN-34/2019, incluindo os termos 'usuário' e 'representantes'. A redação proposta descreve a box rate como 'o preço cobrado pelo serviço de movimentação das cargas entre o portão do terminal portuário e o porão da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas pelo prazo contratado entre o usuário, o transportador marítimo, ou seus representantes, e a instalação portuária ou o operador portuário, no caso da exportação; ou entre o porão da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário, no caso da importação'.

De acordo com a minuta, o THC é o serviço portuário que, quando contratado sob intermediação de transportador marítimo ou agente intermediário, ao representar o exportador ou importador na qualidade de terceiro não interessado, possui natureza extra frete marítimo. "A THC poderá ser cobrada pelo transportador marítimo, diretamente do exportador, importador ou consignatário, conforme o caso, a título de restituição das despesas, assumidas com a movimentação das cargas e pagas à instalação portuária ou ao operador portuário", define o texto provisório. Os serviços contemplados na cesta de serviços serão realizados pela instalação portuária ou pelo operador portuário, na condição de contratado do usuário ou transportador marítimo, mediante remuneração livremente negociada, estabelecida em contrato de prestação de serviço ou divulgada em tabela de preços.



Instrução Normativa

A IN submetida não se aplica aos procedimentos de análise de abusividade na cobrança de THC que estiverem em curso antes da sua entrada em vigor. A minuta desta instrução prevê que, caso a conduta identificada seja considerada abusiva, deve-se indicar a aplicação da sanção correspondente na RN-18/2017, que trata da fiscalização e o procedimento sancionador sob a competência da Antaq. Caso a conduta considerada abusiva se refira a fato que configure infração da ordem econômica, deverão ser comunicados o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), a Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça ou a Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Economia, conforme o caso.

O processo de consulta e audiência públicas (03/2022) tem como objetivo a obtenção de contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento das propostas de atos normativos relativos ao mecanismo de análise e apuração de possíveis abusividades relacionadas à cobrança de THC de usuários, por parte dos armadores que atracam em instalações portuárias brasileiras. A Antaq informou que a audiência pública ainda não tem data, horário e local definidos e que o formato, presencial ou telepresencial, será decidido conforme as condições de saúde pública vigentes, sendo comunicados oportunamente. O tema consta na agenda regulatória da Antaq para o biênio 2020/2021. A diretoria colegiada decidiu a inclusão do tema na agenda 2022/2024.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/02/2022

PETRORIO BATE RECORDE DE PRODUÇÃO, DOBRA RECEITA E LUCRO LÍQUIDO EM 2021

Da Redação OFFSHORE 16 Fevereiro 2022

A PetroRio teve lucro líquido de R\$ 1,3 bilhão em 2021, um aumento de 152% em relação a 2020, com receita líquida de R\$ 4,4 bilhões, o que representou crescimento de 128% frente ao mesmo período do ano anterior. Além disso, a empresa bateu recorde de produção (31,6 Mboepd) e de venda, com 11 milhões de barris, o maior volume já registrado em um ano, bem como alcançou o seu menor lifting cost, justamente quando o valor do brent está valorizado.

“Apesar de ter sido um ano com muitos desafios, além dos reflexos da pandemia, nossos colaboradores se superaram em todos os sentidos e foram os grandes responsáveis pelo êxito da companhia”, afirma o CEO da empresa, Roberto Monteiro.

“Os principais destaques operacionais de 2021 foram a conclusão do tieback entre Polvo e Tubarão Martelo (TBMT) e a declaração de comercialidade de Wahoo. Já na área financeira foram o crescimento nas vendas e o aumento do preço do brent, que atingiu o seu maior patamar dos últimos sete anos em outubro de 2020, além da redução dos custos operacionais, fruto do tieback de Polvo e TBMT. Assim, a PetroRio registrou a maior receita líquida, reflexo do consistente trabalho da companhia em buscar a otimização de recursos e a eficiência operacional. O resultado é a redução de custo que financia boa parte dos investimentos para aumento da produção, diminuindo também a pegada de carbono pela redução de unidades em produção”, comemora Monteiro.

A PetroRio é a maior empresa independentes de óleo e gás do Brasil, pioneira na recuperação e aumento da vida útil de campos em produção.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/02/2022

ANP APROVA PRÉ-EDITAL E MINUTAS DE CONTRATO PARA LICITAÇÃO DE BLOCOS NO PRÉ-SAL

Da Redação OFFSHORE 16 Fevereiro 2022

A ANP aprovou nesta quarta-feira (16) o pré-edital e as minutas de contrato que preveem as regras da licitação de 11 blocos localizados no pré-sal, na Oferta Permanente de Partilha de



Produção (OPP). O pré- edital e as minutas de contrato serão enviados para aprovação pelo Ministério de Minas e Energia.

Os blocos Ágata, Água Marinha, Esmeralda, Jade, Turmalina e Tupinambá estavam previstos para serem ofertados na 7ª e 8ª rodadas de partilha de produção, na Bacia de Santos. Os demais não foram arrematados em rodadas de licitação de partilha da produção realizadas pela ANP: Itaimbezinho (4ª Rodada de Partilha, Bacia de Campos), Norte de Brava (6ª Rodada de Partilha, Bacia de Campos), Bumerangue, Cruzeiro do Sul e Sudoeste de Sagitário (6ª Rodada de Partilha, Bacia de Santos).

A Oferta Permanente é, originalmente, um formato de licitação de outorga de contratos de exploração e produção de blocos exploratórios e de áreas com acumulações marginais para exploração ou reabilitação e produção de petróleo e gás natural. Nesse formato, há a oferta contínua de blocos exploratórios e áreas com acumulações marginais localizados em quaisquer bacias terrestres ou marítimas.

Até dezembro de 2021, a Oferta Permanente era realizada exclusivamente em regime de contratação por concessão, não contemplando a possibilidade de inclusão de áreas do pré-sal, tampouco aquelas consideradas áreas estratégicas, nos moldes da Lei nº 12.351/2010, e cujo regime legal de contratação é o de partilha de produção.

Essa limitação, no entanto, foi superada, a partir da publicação, em 24/12/2021, da Resolução CNPE nº 27/202, que estabelece que os campos ou blocos no Polígono do Pré-sal ou em áreas estratégicas poderão ser licitados no sistema de Oferta Permanente mediante determinação específica do CNPE, com definição dos parâmetros a serem adotados para cada campo ou bloco.

Em 5/1/2022, foi publicada a Resolução CNPE nº 26/2021, que autorizou a licitação de 11 blocos no sistema de Oferta Permanente de Partilha de Produção (OPP), sob o regime de partilha de produção, e aprovou os parâmetros técnicos e econômicos do certame.

Os blocos exploratórios a serem oferecidos na Oferta Permanente de Partilha de Produção (OPP) não possuem relação com aqueles oferecidos no 3º Ciclo da Oferta Permanente de Concessão (OPC), que se encontra atualmente em andamento e tem sessão pública de apresentação de ofertas prevista para 13/4.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/02/2022



MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006