

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 029/2021
Data: 17/02/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
ALEXANDRE MACHADO: UM PORTO AMBIENTALMENTE AMEAÇADO?.....	4
DIAGNÓSTICO DOS ESTUDOS PARA A DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS TERMINA EM ABRIL.....	5
MARITIME LAW ACADEMY E GRUPO TRIBUNA PROMOVEM O 'SUMMIT BR DO MAR' NO PRÓXIMO DIA 25	6
PORTAL PORTO GENTE	7
QUANTO NÃO VALE A VIDA E O NAVIO-BOMBA	7
COMO AUMENTAR A PRODUTIVIDADE NA USINAGEM	7
JORNAL PORTUÁRIO	9
BTP SUPERA RECORDE ANUAL DE MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES	9
MAERSK ESPERA UM 2021 AINDA MELHOR QUE 2020	10
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	11
PORTO SAN ANTONIO INICIOU O ANO COM AUMENTO DE 6% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM JANEIRO	11
AUTORIDADE PORTUÁRIA DE ROTERDÃ E MUNICÍPIO UNIDOS PARA RESPONDER AO AUMENTO DO NÍVEL DO MAR NO PORTO .	11
HAPAG-LLOYD ESPERA FORTE CRESCIMENTO NOS LUCROS NO PRIMEIRO TRIMESTRE DE 2021	12
MOL ANUNCIA A FUSÃO DA MOL MARINE E MOL ENGINEERING	13
ISTOÉ - DINHEIRO	14
VOLTA DO AUXÍLIO EMERGENCIAL PODE CONGELAR SALÁRIO DO FUNCIONALISMO	15
PETRÓLEO FECHA EM ALTA COM IMPACTO DE NEVASCA EM PRODUÇÃO E DE OLHO NA OPEP+	16
JORNAL O GLOBO – RJ	17
MINISTÉRIO DA SAÚDE PROMETE DISTRIBUIÇÃO DE 220 MILHÕES DE DOSES DE VACINA ATÉ JULHO	17
VEJA ABAIXO O CRONOGRAMA DE ENTREGAS:	17
NAVIO COM GUINEENSES REFUGIADOS QUE CHEGOU EM PORTO DE SÃO JOÃO DA BARRA É LIBERADO E SEGUE VIAGEM PARA A ARGÉLIA	18
AÇÕES DA EMBRAER SALTAM 13% APÓS CONVERSAS COM A LUFTHANSA; DÓLAR FECHA EM ALTA COTADO A R\$ 5,41	19
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	21
INFRAESTRUTURA ADMITE QUE ESTUDOS AMBIENTAIS DO GOVERNO SÃO DE BAIXA QUALIDADE E REVÊ PROCESSOS	21
STF JULGA SE TELES DEVEM CONTINUAR USANDO ESPAÇOS PÚBLICOS SEM PAGAR NADA	22
STF JULGA SE TELES DEVEM CONTINUAR USANDO ESPAÇOS PÚBLICOS SEM PAGAR NADA	23
SEM AUXÍLIO E SOB RESTRIÇÕES DA PANDEMIA, ECONOMISTAS APONTAM RISCO DE RECESSÃO	25
INCLUSÃO PRODUTIVA, PROTEÇÃO SOCIAL E CUIDADO AMBIENTAL DEVEM NORTEAR ECONOMIA	26
VALOR ECONÔMICO (SP)	28
CAMINHÕES ENCARAM FILA PARA ESCOAR SOJA NO PARÁ.....	28
CONCESSIONÁRIA DA USINA JIRAU INICIA REESTRUTURAÇÃO EMPRESAS VALOR ECONÔMICO	28
MAIS UM PACOTE NEFASTO PARA FACILITAR POSSE E USO DE ARMAS	29
PROJETO PODE REDUZIR PEDÁGIO EM RODOVIASFEDERAIS	30
ECORODOVIAS: TRÁFEGO DE VEÍCULOS CAI 9,5% EM 11 MESES DE PANDEMIA.....	32
G1 – O PORTAL DE NORÍCIAS DA GLOBO	33
SUMMIT BR DO MAR' DEBATERÁ O FUTURO DA CABOTAGEM COM AUTORIDADES E ESPECIALISTAS	33
AGÊNCIA BRASIL - DF	34
MARINHA E PF APREENDEM BARCO COM COCAÍNA NA COSTA DE PERNAMBUCO	34
PORTAL PORTOS E NAVIOS	35
MODELO ÚNICO PARA DESESTATIZAÇÃO DA CODESA PREOCUPA ATP.....	35
CENÁRIO DE BAIXA DEMANDA EM ENERGIA PODE ADIAR PROJETOS EÓLICOS OFFSHORE NO BRASIL.....	36
IMO E WISTA INTERNACIONAL LANÇAM PRIMEIRA PESQUISA SOBRE MULHERES NO SETOR MARÍTIMO	37
WALLENIUS WILHELMSSEN DESENVOLVE O PRIMEIRO RO-RO MOVIDO A VENTO.....	38
PORTO DO RECIFE TEM ALTA DE 69,04% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DE JANEIRO	39
MAERSK IRÁ OPERAR EM 2023 O PRIMEIRO NAVIO DE LINHA DO MUNDO NEUTRO EM CARBONO.....	39
PARCELA DA UNIÃO NO REGIME DE PARTILHA EM 2020 FOI DE 2,9 MILHÕES DE BARRIS DE ÓLEO.....	40
BTP PROTAGONIZA NOVO RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO ANUAL	41
ESPECIALISTAS VEEM BOAS OPORTUNIDADES NO COMÉRCIO COM A CHINA	42



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

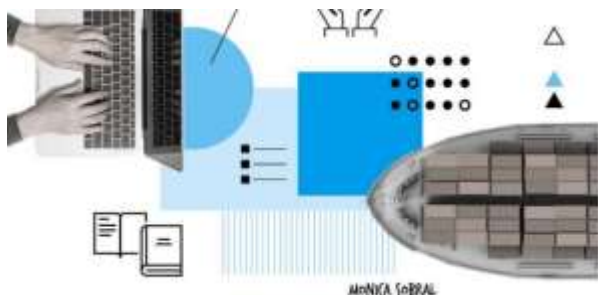
Edição: 029/2021
Página 3 de 44
Data: 12/02/2021
www.mercosshipping.com.br
merc@mercoshipping.com.br

CAMPO GRANDE - NEWS	43
PORTO MURTINHO CAMINHA PARA SE TORNAR O CENTRO LOGÍSTICO DA AMÉRICA DO SUL.....	43
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	44
MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	44



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ALEXANDRE MACHADO: UM PORTO AMBIENTALMENTE AMEAÇADO?



Muitas das políticas públicas voltadas para a área ambiental dos portos brasileiros refletem, obrigatoriamente, a internalização de acordos internacionais

Por Alexandre Machado

Alexandre Machado: Um porto ambientalmente ameaçado? (Ilustração: Monica Sobral)

[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.143479:1613494258/Ilustrac-o-Porto-Mar-Monica-Sobral.png?f=2x1&\\$p\\$f=2b441bd&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.143479:1613494258/Ilustrac-o-Porto-Mar-Monica-Sobral.png?f=2x1&pf=2b441bd&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Consideradas atividades de caráter estratégico e indispensáveis para o desenvolvimento econômico e social, as operações portuárias não estão isentas de implicações ambientais. A existência dos portos está necessariamente atrelada às condições do ambiente no qual estão inseridos, exigindo que os gestores portuários adotem posturas ambientais mais adequadas. Dessa forma, muitas das políticas públicas voltadas para a área ambiental dos portos brasileiros refletem, obrigatoriamente, a internalização de acordos internacionais. Essa questão torna-se imprescindível para a gestão ambiental portuária, pois o sistema produtivo somente incorpora novos padrões se eles estiverem sob forte fiscalização amparada em regulamentos compulsórios, ou quando trazem vantagens competitivas.

Nesse sentido, vem à tona a fragilidade da questão ambiental, expressada de forma recorrente na área de fundeio do Porto de Santos e noticiada no último dia 10 de fevereiro no Jornal A Tribuna, que já apresentou matérias sobre o tema. Chamada de “Operação Descarte”, uma campanha capitaneada pelo Ibama e demais agências fiscalizou e autuou embarcações cargueiras na área de fundeio do porto santista, identificando possíveis irregularidades no descarte de substâncias poluidoras no mar, como água de lastro com resíduos de lavagem de porões, óleo, entre outros. Vale dizer que esse procedimento a bordo é uma forma de agilizar a limpeza dos porões e reduzir custos, sendo realizado ao final da aventura marítima.

Deve ser ressaltado que a limpeza dos porões é obrigatória antes do carregamento de commodities, porém, devendo ser realizada a mais de 12 milhas da costa, ou seja, seguindo as principais convenções internacionais, como a de Prevenção da Poluição Causada por Navios (Londres, 1973/1978 - MARPOL) e a Internacional para o Controle e Gerenciamento de Água e Sedimentos de Lastro de Navios (BWM), entre outras ratificada pelo Brasil.

Em âmbito nacional, a leis, normas, diretrizes e regulamentos de outras agências e da própria Autoridade Portuária buscam coibir e padronizar essas práticas, utilizando modelos internacionais. Nesse sentido, a Organização Marítima internacional (IMO) lançou, em 2018, uma orientação consolidada para prestadores e usuários de instalações de recepção portuária (PRFs), a MEPC.1/Circ.834/Rev.1, servindo de guia para o tratamento de resíduos que são gerados a bordo de navios durante operações normais e durante operações de carga, que inclui a limpeza de tanques. Como alternativas para resolução do problema, temos a Diretiva 2019/883/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 17 de abril de 2019, relativa aos meios portuários de recepção de resíduos provenientes dos navios. Da mesma forma, o Plano de Manejo de Resíduos Portuários de 2018 (Port Waste Handling Plan), utilizado pela Port of Rotterdam Authority.

Destaca-se que, em ambos os casos, ocorreu a padronização do procedimento de notificação, ou seja, o comandante requer o procedimento de lavagem de porão ou retirada de sludge (resto de

combustível utilizado nos tanques/máquinas) simultaneamente para a Autoridade Portuária, o Port State Control, o fornecedor do serviço e o agente marítimo (shipping agent), dificultando a este último a negação do procedimento, sem justificativa.

Atualmente, a solicitação do comandante é feita diretamente a empresa prestadora de serviço autorizada, nos termos da resolução DP nº. 13, de 2014, e, por vezes, determinados agentes marítimos negam essa retirada, alegando que esse tipo de operação é arriscado e a responsabilidade refletiria diretamente a este, em caso de derrame ou contaminação durante a sua retirada. Nesse modelo, acabaria deixando a Autoridade Portuária sem saber que aquela embarcação necessitaria do serviço.

Vale ressaltar que, quando o Port State Control (função desempenhada, no Brasil, pela Marinha) identifica alguma alteração, este notifica o agente marítimo, o qual rapidamente agiliza a operação, sobre pena de não desatracação do navio.

Assim, é certo e urgente pensar em um modelo de controle mais rigoroso, o que evitaria que a maior parte da água fosse descarregada no mar.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP
Data : 16/02/2021*

DIAGNÓSTICO DOS ESTUDOS PARA A DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS TERMINA EM ABRIL

Atualmente, consórcio que estuda a privatização da Autoridade Portuária de Santos analisa pontos fortes e fracos da estatal

Por Fernanda Balbino - Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.120180:1601066259/Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=fafdaed&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.120180:1601066259/Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&pf=fafdaed&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Diagnóstico dos estudos para a desestatização do Porto de Santos termina em abril (Carlos Nogueira/AT)

Os estudos para a desestatização do Porto de Santos estão próximos de concluir seu diagnóstico da Autoridade Portuária de Santos (APS). Essa parte do trabalho deve terminar até abril. O material produzido nessa etapa será encaminhado para análise do Ministério da Infraestrutura e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que supervisionam o processo.

A desestatização da Autoridade Portuária está programada para ocorrer no ano que vem. A expectativa leva em conta a conclusão definitiva desses estudos, o período de consulta pública e a aprovação de órgãos de controle, como o Tribunal de Contas da União.

A primeira etapa, de diagnóstico dos pontos fracos e fortes da APS, deve ser concluída em até dois meses. Esta e as demais partes dos estudos estão a cargo do consórcio Dagnl, que conta com a DTA Engenharia como líder.

De acordo com o BNDES e o Ministério da Infraestrutura, além dos diagnósticos, serão elaboradas alternativas para a modelagem da concessão do porto, o que inclui avaliações regulatórias, econômico-financeiras, de engenharia e meio ambiente. Há previsão que esse trabalho seja concluído "ao longo do terceiro trimestre para o Porto de Santos", destacaram os órgãos, em nota.

Além do levantamento da atual situação da empresa, o consórcio tem como objetivo garantir inovações tecnológicas para atingir níveis de eficiência compatíveis com os maiores portos do mundo. Para atingir esses objetivos, posteriormente, o consórcio deverá ouvir os interessados e

interlocutores locais – usuários do porto, associações, sindicatos e representantes dos municípios portuários.

Depois, os dados serão encaminhados ao BNDES e ao Ministério da Infraestrutura, que serão responsáveis pelas análises e posterior envio ao TCU.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 17/02/2021

MARITIME LAW ACADEMY E GRUPO TRIBUNA PROMOVEM O 'SUMMIT BR DO MAR' NO PRÓXIMO DIA 25

Inscrições já estão abertas e podem ser feitas para as modalidades 'presencial' ou 'webinar'.

Da redação



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.143422:1613475314/Evento-ocorrera-no-auditorio-do-Grupo-Tribuna-e-tambem-de-forma-remota.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=605e6c3&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.143422:1613475314/Evento-ocorrera-no-auditorio-do-Grupo-Tribuna-e-tambem-de-forma-remota.jpg?f=2x1&pf=605e6c3&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Evento ocorrerá no auditório do Grupo Tribuna e também de forma remota (Divulgação)

A Maritime Law Academy realizará, com o apoio do Grupo Tribuna, no próximo dia 25 de Fevereiro, o evento 'Summit BR do Mar'. O encontro, que ocorrerá das 13h30 às 18h00, é uma iniciativa para debater o futuro da cabotagem no Brasil. As inscrições já estão abertas para participação presencial ou online. As vagas são limitadas.

O evento é considerado de extrema importância, já que explorar a navegação ao longo da costa brasileira é um movimento estratégico para o País, o quinto maior do mundo em extensão territorial e com um litoral de 7.367 quilômetros banhado pelo Oceano Atlântico. Por isso, as oportunidades e desafios do projeto de Lei 4.199/2020 precisam ser debatidos.

As inscrições para a modalidade presencial podem ser realizadas até o dia 23 de Fevereiro. As vagas são extremamente restritas já que o Grupo Tribuna respeita, absolutamente, todas as normas da Organização Mundial da Saúde (OMS) no combate ao coronavírus. Quem preferir, porém, poderá se inscrever até o dia do evento para participar na forma de webinar.

Para fazer a inscrição, basta acessar a página sobre o evento. As vagas presenciais podem ser garantidas por R\$ 144 (+ R\$ 14,40 de taxa) e, para o webinar, por apenas R\$ 72 (+ R\$ 7,20 de taxa). As instruções de acesso do Webinar serão fornecidas pela organização do evento a partir do dia 24 de Fevereiro.

Confira a programação:

13h30 – Welcome

Leopoldo Figueiredo - Grupo Tribuna

Eliane M. Octaviano Martins - Maritime Law Academy

13h50 – Composição da mesa

Maxwell Rodrigues - Mediador

Eliane M. Octaviano Martins - Maritime Law Academy

Fabio Siccherino - DP World Santos

Fernando Passos - UNiara. Universidade de Araraquara

Caio Morel - Abratec - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres

Jesuvaldo da Silva - ABTP - Associação Brasileira dos Terminais Portuários

14h00 – Gesner Oliveira - Doutor em Economia - Professor da Fundação Getúlio Vargas

em São Paulo

"Os efeitos da BR do Mar sobre a infra estrutura de transportes"

14h20 – Minfra – Ministério da Infra Estrutura – Dino Batista

"BR do Mar e Iniciativas do Minfra

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 16/02/2021

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

QUANTO NÃO VALE A VIDA E O NAVIO-BOMBA

Editorial Portogente

Importante debate se estabelece sobre a atracação de um navio, já batizado de "navio-bomba", no Porto de Santos, no litoral paulista. E não pode ser diferente! Quem tem medo do debate, da verdade?

A sociedade tem o direito de discutir à exaustão essa e outras medidas que signifiquem riscos, morte, doenças, explosões. A reportagem especial da jornalista Vera Gasparetto, publicada nesta terça-feira (16/2), tem esse compromisso, colocar à mesa o debate.

Imagem 01 – Navio vaporizador e navio tanque



Fonte: https://staticshare.america.gov/uploads/2017/08/shutterstock_341612906_1.jpg

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

Navio bomba Santos

Gasparetto entrevistou Jeffer Castelo Branco, pesquisador da área ambiental. Na matéria, ele conta como se deu o envolvimento entre setores da academia e da sociedade civil para questionar a implementação do projeto de Reforço Estrutural de Suprimento de Gás da Baixada Santista, popularmente chamado de "navio bomba".

O projeto, segundo Castelo Branco, apresenta três problemas: fere protocolos internacionais, assinados pelo Brasil; a tecnologia de vaporização traz inúmeros riscos ao estuário e, por fim, o risco de causar um acidente de proporções graves na região. "Esse navio tem uma potência em TNT equivalente a 55 bombas de Hiroshima, ou seja, 825 quilotons. Para ser mais objetivo, uma potência 824 vezes maior que a de Beirute."

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 17/02/2021

COMO AUMENTAR A PRODUTIVIDADE NA USINAGEM

Por Rafael - Categoria: Notícias Corporativas

Uma das dúvidas mais importantes que um gestor ou diretor de uma usina têm é o de como aumentar a produtividade na usinagem. Afinal, um aumento de produtividade é a resposta ideal para quem quer reduzir custos, aumentar o lucro e garantir mais sucesso para a sua empresa, inclusive com aumento de competitividade no mercado interno ou no externo, caso a empresa trabalhe com exportação.



Hoje em dia, o setor de usinagem de peças tem um papel importante no crescimento do PIB nacional. É claro que, em 2020, o PIB brasileiro deve ter se retraído próximo de 5% por causa da pandemia do novo coronavírus, mas o segmento de indústrias pode ajudar a puxar a recuperação econômica em 2021. Como o segmento de usinagem promove peças para as indústrias, é fato que estamos vendo um momento importante para que as usinas possam aumentar seu faturamento.

Para isso, no entanto, é importante saber como aumentar a produtividade na usinagem. Quer ver como? Então confira algumas dicas a seguir!

5 dicas de como aumentar a produtividade na usinagem

1. Tenha um bom maquinário

Aumentar a produtividade de uma indústria qualquer, independentemente do seu segmento, envolve dois processos: ter máquinas melhores e organizar o fluxo produtivo. O primeiro processo determina o teto que a produtividade da empresa pode alcançar. O segundo determina quanto dessa produtividade será realmente alcançada.

Uma empresa com um fluxo produtivo bem organizado, mas máquinas velhas, pode alcançar um determinado nível de produtividade, mesmo maior do que a de empresas com maquinário novo. No entanto, estará sempre limitada pela capacidade das suas máquinas.

Portanto, vale a pena começar esse processo de otimização da produção indo até fornecedores como a Braniva e procurando por máquinas que sejam mais eficazes para a sua empresa, que produzam mais e que possam aumentar o teto de produtividade do seu negócio.

2. Faça uma análise do fluxo de produção

Com um teto de produtividade maior, é hora de começar a alcançar essa produtividade com um fluxo de produção mais organizado e capaz de realmente explorar ao máximo a capacidade das máquinas.

Para isso, o primeiro passo é analisar o fluxo de produção da sua empresa. Comece adicionando pontos de captação de dados em todos os processos internos da sua fábrica. Isso ajudará a montar um mapa estatístico da sua produção, identificando gargalos produtivos e permitindo que você possa melhorar esses resultados.

3. Invista no treinamento da sua equipe

O próximo passo para melhorar a sua produtividade é investir em treinamentos para a sua equipe. O primeiro deles deve ser focado na capacidade de explorar melhor as máquinas novas compradas para o seu negócio. Desse modo, será possível dar melhor uso ao maquinário comprado.

O segundo ponto de treinamento deve ser justamente na organização do fluxo interno do negócio, de modo a garantir que a organização do trabalho seja mais produtiva.

Em seguida, os funcionários precisam aprender como eles próprios podem ser mais produtivos internamente. Cada 1% de produtividade a mais que cada colaborador encontrar, melhor será para a empresa.

4. Faça estudos para melhorar a produção

Em seguida, invista na realização de estudos para poder tornar a sua indústria mais produtiva. Esses estudos não precisam necessariamente serem estudos científicos realizados pela sua empresa. Se houver verba para isso, melhor. Mas uma simples pesquisa em artigos científicos da sua área já podem ajudar bastante.

Essa pesquisa tem como objetivo identificar novos conhecimentos que possam melhorar sua produtividade. Talvez você descubra uma nova forma de trabalhar com os materiais de modo a melhorar seu aproveitamento, talvez encontre uma forma de garantir mais produtos feitos por hora. Seja como for, o objetivo é que a aquisição de novos conhecimentos possam melhorar a sua empresa como um todo.

5. Melhore a estratégia de programação

Quando falamos da produtividade de uma usinagem, estamos falando da capacidade de fazer mais peças com menos material ou com menos ações. Esse procedimento não é simples de ser obtido e nem é algo que podemos fazer em qualquer momento. Uma maneira de conseguir melhorar a produtividade da sua usinagem é ao mudar a estratégia de programação dos programas de CAD ou CAM que controlam suas máquinas. Esses softwares, normalmente, oferecem a capacidade de reduzir o esforço de corte das máquinas e melhorar seus parâmetros para melhorar a produtividade.

Por isso, estude melhor o software de controle das máquinas da sua fábrica. Isso ajudará a identificar oportunidades de calibrações para tornar a sua produtividade maior.

Pronto! Essas poucas dicas ajudarão quem quer aprender como aumentar a produtividade na usinagem. Colocando-as em prática, sua fábrica notará um aumento de capacidade produtiva no negócio, melhorando a produtividade e aumentando a competitividade da usina. Com isso, será possível se posicionar melhor no mercado e aproveitar esse momento de demanda por novas peças para alavancar os ganhos.

E aí, gostou das nossas dicas? Então comente abaixo com a sua opinião sobre o assunto!

Fonte : *Portal Porto Gente*

Data : 17/02/2021

JORNAL PORTUÁRIO

JORNAL PORTUÁRIO

BTP SUPERA RECORDE ANUAL DE MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES

Com a marca de 1.160.418 contêineres movimentadas em 2020, terminal estabelece novo recorde no Porto de Santos



<https://jornalportuario.com.br/upload/paginainfo/2021/2/13848/small/btp-48.jpg>

A Brasil Terminal Portuário (BTP) encerrou o ano de 2020 protagonizando mais um novo recorde de movimentação no Porto de Santos. O terminal foi responsável pela operação de 1.160.418 contêineres, somente em 2020, sendo a maior movimentação de unidades de contêineres já realizada em um único ano no Porto de Santos. O novo índice supera em 2% a última melhor marca já registrada por um terminal.

De acordo o CEO, Ricardo Arten, a marca histórica reflete o desempenho dos colaboradores e todos os investimentos já realizados no terminal. “Mesmo em meio a tantos desafios que 2020 nos trouxe, nossos colaboradores seguiram firmes, e em segurança, no propósito de não deixar o Porto parar.

Temos como resultado a conquista desta marca histórica, que reafirma também a importância do Porto de Santos para a economia do nosso país”, disse.

Desde o início de suas operações no Porto de Santos, em novembro de 2013, a BTP tem demonstrado crescimento, não somente em movimentação, mas também em produtividade.

“Mais importante do que atingir recordes de movimentação é mantermos a consistência em nossa performance operacional. E isso inclui segurança nas operações, infraestrutura de ponta, tecnologia, otimização dos processos, inovação e excelência no atendimento ao cliente”, salienta Ricardo Arten.

Para 2021, a BTP pretende continuar investindo. Entre os investimentos previstos está a implantação de um novo, moderno e integrado sistema operacional (OPUS) ainda neste primeiro semestre do ano.

Fonte: Press release

Fonte : Jornal Portuário

Data : 16/02/2021

MAERSK ESPERA UM 2021 AINDA MELHOR QUE 2020

A Maersk aumentou o EBITDA do último trimestre de 2020 em 85%, mas o primeiro trimestre de 2021 deverá ser ainda melhor, prevê.



<https://www.jornalportuario.com.br/upload/paginainfo/2021/2/13844/small/maersk-espera-um-2021-ainda-melhor-que-2020.jpg>

Só no último trimestre do ano passado, o grupo Maersk alcançou um EBITDA de 2,7 mil milhões de dólares, com o negócio Ocean (transporte marítimo de contentores) a contribuir com 2,1 mil milhões).

Em termos anuais, o EBITDA aumentou 44% até aos 8,3 mil milhões de dólares (6,5 mil milhões de Ocean). Mas em 2021, prevê a Maersk, deverá ainda subir para ficar entre os 8,5 e os 10,5 mil

milhões de dólares.

O último trimestre de 2020 foi excepcional, mas o arranque de 2021 deverá ser ainda melhor, antes de abrandar. No transporte de contentores, a Maersk deverá crescer em linha com o mercado, na casa dos 3,5%, sustentada sobretudo no primeiro semestre.

O aumento do EBITDA superou largamente o crescimento do volume de receitas, que evoluiu de 38,9 mil milhões de dólares, em 2019, para 39,7 mil milhões, em 2020.

Sem surpresa, o negócio Ocean garantiu a maior fatia do bolo – 29,2 mil milhões de dólares -, mesmo se os volumes transportados desceram ligeiramente. A logística e serviços contribuiu com 6,9 mil milhões e os terminais e reboques com 3,8 mil milhões.

Com os resultados operacionais em falta e a dívida em baixa, o grupo Maersk fechou o exercício com 4,5-5,5 mil milhões de dólares em carteira para aquisições, este ano e no próximo. Mas o grosso dos investimentos e compras deverá ir para o reforço da oferta integrada de serviços e competências, muito mais do que para a aquisição de navios.

Fonte: T&N

Fonte : Jornal Portuário

Data : 16/02/2021



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PORTO SAN ANTONIO INICIOU O ANO COM AUMENTO DE 6% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM JANEIRO

Informação: *Mundo Marítimo* (17 de fevereiro de 2021)



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/02/798-2-768x576.jpg>

Mais de 1,9 milhão de toneladas foram mobilizadas no referido período pelos terminais concessionados

Porto San Antonio totalizou 1.928.817 toneladas de cargas transferidas em janeiro. Na comparação, há um crescimento de 6% em relação ao mesmo mês de 2020 na soma de toneladas que foram mobilizadas em todos os terminais concessionados. As mais de 112 mil toneladas adicionais obtidas em relação a janeiro de 2020 foram consideradas auspiciosas pela empresa portuária.

Jorge Santos, Gerente de Operações do Porto San Antonio, disse que “o aumento no repasse de toneladas é um sinal importante para nós, principalmente porque ocorre após compará-lo com um mês em que a pandemia ainda não se instalou no país e a o comércio internacional ainda não sentia os efeitos da crise da saúde ”.

“Em última análise, a variação mensal positiva que experimentamos é em relação a um mês sem pandemia a reboque, o que nos faz pensar que está a retomar o ritmo normal das importações e exportações. É relevante reconhecer que este número é um mérito do trabalho de operadoras portuárias, concessionárias, transportadoras e demais redes ”, acrescentou Santos.

É importante destacar que o Porto San Antonio é o que mais movimenta cargas no Chile, posicionando-se como uma entidade chave para o comércio internacional e abastecedor do país, com dois terminais de concessão polivalentes, um para graneis limpos e outro para líquidos volume.

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

Data : 17/02/2021

AUTORIDADE PORTUÁRIA DE ROTERDÃ E MUNICÍPIO UNIDOS PARA RESPONDER AO AUMENTO DO NÍVEL DO MAR NO PORTO

Informação: *Porto de Roterdã* (17 de fevereiro de 2021)



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/02/maeslantkering1-768x480.jpg>

Barreira Maeslant, porto de Rotterdam

A Autoridade Portuária de Rotterdam e o Município de Rotterdam chegaram a acordos sobre como sustentar a gestão do risco de enchentes na área portuária e industrial, devido ao aumento do nível do mar durante o curso deste século. Esses acordos decorrem em parte da Autoridade Portuária e do envolvimento do

município no Programa Rijnmond-Drechtsteden Delta. A área portuária está dentro dos limites do Município de Rotterdam, e a Autoridade Portuária (de propriedade do estado e do município) é responsável por seu desenvolvimento e gestão.

A Autoridade Portuária tem como objetivo combater os efeitos das mudanças climáticas e, ao mesmo tempo, garantir que a área portuária continue a dar uma contribuição significativa para a prosperidade e o emprego na Holanda.

A área fora do sistema de defesa contra enchentes é a maior do tipo no país. Em áreas fora do sistema de defesa contra enchentes, os próprios residentes, empresas e usuários são responsáveis por introduzir medidas para limitar os efeitos causados por qualquer enchente. No próximo período, a Autoridade Portuária entrará em contato com a comunidade empresarial em questão para fornecer informações e elaborar acordos sobre medidas destinadas a permanecer um porto resistente a enchentes no futuro.

Porto bem acima do nível do mar

As áreas portuárias estão atualmente protegidas de altos níveis de água. Eles foram construídos de três a seis metros acima do nível do mar e são parcialmente protegidos por barreiras contra tempestades. A fim de permanecer um porto resistente a inundações e manter um clima de negócios saudável, agora e no longo prazo, a Autoridade Portuária lançou o programa de 'estratégia de adaptação da gestão de inundações'. A Autoridade Portuária está trabalhando nisso em parceria com o Município de Rotterdam, outras organizações governamentais, empresas (concessionárias de serviços públicos) e Deltalinqs. Um dos objetivos é conscientizar as empresas sobre os riscos potenciais que as mudanças climáticas acarretam. Os relatórios descrevem as mudanças e medidas (estratégia de adaptação) que serão introduzidas em várias áreas portuárias – como Europoort e Botlek – destinadas a prevenir ou limitar as consequências de um evento de inundação, e garantir a proteção contínua da área no futuro. A estratégia integrada para toda a área portuária e industrial será concluída ainda este ano.

Nas próximas décadas, os efeitos das mudanças climáticas, e em particular o aumento do nível do mar, significam que o risco de inundações aumentará no Porto de Rotterdam e suas áreas circundantes. Os cenários atuais de mudanças climáticas preveem um aumento do nível do mar entre 35 e 110 cm de 1990 até depois de 2100. A grande importância econômica e a presença de funções vitais e vulneráveis em partes da área portuária significam que uma resposta oportuna às consequências disso é desejável.

Isso permitirá que o porto antecipe a elevação do nível do mar e a incorpore em um maior desenvolvimento. Consequentemente, o porto poderá fazer investimentos responsáveis para manter sua condição de resistente a enchentes.

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

Data : 17/02/2021

HAPAG-LLOYD ESPERA FORTE CRESCIMENTO NOS LUCROS NO PRIMEIRO TRIMESTRE DE 2021

Informação: Guia Marítimo (17 de fevereiro de 2021)



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/02/download-11.jpg>

Demanda excepcionalmente forte por transporte de contêineres

A Hapag-Lloyd começou o ano muito bem, graças à demanda forte por transporte de contêineres, o que levou a um nível muito mais alto de taxas de frete. Com base em números preliminares de negócios para o mês de janeiro e a situação atual de negócios, a Diretoria Executiva da Hapag-Lloyd AG espera que

os indicadores de desempenho EBITDA e EBIT para o primeiro trimestre de 2021 sejam significativamente maiores do que no período do ano anterior.

O EBITDA está atualmente estimado em pelo menos US \$ 1,8 bilhão (pelo menos EUR 1,5 bilhão) em comparação com US \$ 517 milhões (EUR 469 milhões) no primeiro trimestre de 2020. Para o EBIT, o conselho executivo da Hapag-Lloyd AG atualmente espera pelo menos US \$ 1,5 bilhão (pelo menos EUR 1,25 bilhão) em comparação com US \$ 176 milhões (EUR 160 milhões) no primeiro trimestre de 2020.

Ao mesmo tempo, o conselho executivo da Hapag-Lloyd AG espera que o EBITDA e o EBIT para o ano comercial de 2021 como um todo ultrapassem claramente o nível do ano anterior. No entanto, a previsão para o ano está sujeita a uma incerteza considerável devido a uma série de fatores, incluindo: a volatilidade acima da média das taxas de frete neste momento; desafios operacionais causados por gargalos de infraestrutura existentes, entre outros; e a incapacidade de prever o curso posterior ou os impactos econômicos da pandemia de coronavírus.

“Veremos um resultado muito forte no primeiro trimestre, mas prevemos uma normalização ao longo do ano. Ainda vemos tempos de giro de contêineres mais lentos, congestionamento significativo em portos ao redor do mundo, restrições de capacidade em trens e caminhões e os riscos da pandemia de coronavírus permanecem. No entanto, também esperamos que o resultado para 2021 como um todo seja significativamente maior do que o nível do ano anterior. Ao mesmo tempo, continuaremos a manter nosso foco em nossos funcionários, atendendo nossos clientes da melhor maneira possível e na implementação de nossa Estratégia 2023”, disse Rolf Habben Jansen, CEO da Hapag-Lloyd.

Detalhes adicionais sobre a previsão de 2021 serão publicados com o lançamento do Relatório Anual de 2020 em 18 de março de 2021. Os números finais de negócios para o primeiro trimestre de 2021 também serão publicados conforme planejado em 12 de maio de 2021.

As notas explicativas relativas às medidas de desempenho EBITDA e EBIT aqui referidas podem ser encontradas no Relatório Anual de 2019 aqui.

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

Data : 17/02/2021

MOL ANUNCIA A FUSÃO DA MOL MARINE E MOL ENGINEERING

Informação: Mundo Marítimo (17 de fevereiro de 2021)



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/02/mol-768x575.jpg>

A decisão busca enfrentar as demandas atuais, fornecendo serviços tangíveis e intangíveis contínuos

TOKYO-Mitsui OSK Lines Ltd. (MOL) anunciou sua intenção de fundir suas subsidiárias MOL Marine Co. e MOL Engineering Co., a partir de 1º de abril. O esquema de fusão é o seguinte:

As duas empresas que se fundiram foram criadas em 1988. Desde então, o principal serviço da MOL Marine tem sido a consultoria relacionada a instalações portuárias e marítimas, bem como o treinamento de marítimos em grandes simuladores.

Também administra embarcações de lançamento de cabos submarinos, essenciais para a sociedade da informação atual. Por outro lado, a especialidade da MOL Engenharia tem sido a inspeção e manutenção de equipamentos marítimos, incluindo a migração para regulamentações internacionais em evolução, como a adaptação de sistemas de gestão de água de lastro em 2015 e purificadores de água. SOx em 2019.

O pano de fundo da fusão é devido ao fato de que a pandemia Covid-19 impactou o comportamento do consumidor na economia global. O transporte marítimo enfrenta maiores expectativas de contribuir para uma cadeia de valor mais eficiente, ao mesmo tempo em que continua seu esforço de descarbonização para mitigar a carga ambiental. O Grupo MOL considera essas expectativas como uma oportunidade de alinhar uma organização que possa atender às demandas atuais e futuras, fornecendo serviços tangíveis e intangíveis integrados, por meio da fusão das duas empresas.

A fusão terá também efeitos positivos sobre os negócios offshore e o desenvolvimento do transporte marítimo autônomo, que o Grupo MOL define como áreas de negócio nas quais concentrará os seus recursos de gestão. O sistema de posicionamento dinâmico que permite a localização geográfica precisa de embarcações em várias condições marítimas que a MOL Marine desenvolveu através da colocação de cabos submarinos, e a extensa experiência de engenharia da MOL Engenharia será a competência única do Grupo MOL que contribuirá para as áreas tais como geração de energia flutuante de GNL e geração de energia eólica offshore. A tecnologia offshore será concentrada em estreita colaboração com a MOL e dará às empresas fundidas uma maior vantagem em segurança e tecnologia.

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

Data : 17/02/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

No Rio, empregos gerados por micro empresas crescem 421% em dezembro
Agência Brasil

17/02/21 - 17h43

As micro e pequenas empresas fluminenses responderam pela criação de 7,2 mil postos formais de trabalho em dezembro do ano passado, mostrando aumento de 421% em relação a igual mês de 2019.

Segundo destacou hoje (17), em entrevista à Agência Brasil, a economista e analista do Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas no Estado do Rio de Janeiro (Sebrae RJ), Simone Moura, esse foi o melhor resultado alcançado pelo estado na geração de empregos formais em toda a série histórica iniciada em 2007.

O aumento ocorreu pelo segundo mês consecutivo, de acordo com pesquisa divulgada pelo Sebrae RJ, com base nos dados do Novo Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Novo Caged).

No segundo semestre de 2020, as micro e pequenas empresas geraram mais de 68 mil empregos formais, recuperando 79% das vagas perdidas nos seis primeiros meses do ano. Simone advertiu, entretanto, que os números registrados no mercado de trabalho não conseguiram recuperar totalmente as vagas perdidas entre janeiro e junho, cujo saldo negativo, só de MPes, foi de 81.773 postos de trabalho.

O balanço de 2020 revela que as MPes fluminenses fecharam mais de 16 mil postos de trabalho, enquanto as médias e grandes empresas encerraram mais de 105 mil empregos formais no período. Na análise da economista, com a redução do isolamento social e a regularização das atividades, os empregos tendem a crescer.

Simone destacou que sempre no início de cada ano há um movimento atípico. "Geralmente de saldo negativo de empregos. Como dezembro surpreendeu, pode ser que tenhamos surpresas positivas nos próximos meses". Segundo a analista do Sebrae RJ, a vacinação da população contra a covid-19 ajuda a tornar o cenário mais positivo para os próximos meses.

Empreendedorismo

A economista destacou que os pequenos negócios movimentam a economia e que é preciso que as empresas voltem a funcionar para que o mercado consumidor também retorne à sua normalidade. Segundo ela, atenção especial deve ser dada às atividades de serviços, muito importantes para o estado e que foram bastante afetadas pela pandemia do novo coronavírus, em especial o turismo. “O comércio pode funcionar digital, fazer vendas online. Para as empresas de serviços, é mais complicado trabalhar à distância.”

No ano passado, a pandemia estimulou o crescimento da taxa de empreendedorismo no Rio de Janeiro. O número de empresas abertas foi de 330,6 mil novos pequenos negócios, expansão de 8% em comparação com 2019. Entre as empresas abertas em 2020, o grande destaque são os microempreendedores individuais (MEIs).

Foram registrados 286,3 mil novos MEIs, o que significa incremento de 10% sobre o ano anterior. “Isso pode ser um reflexo também do número de vagas que foram perdidas. As pessoas estão encontrando no empreendedorismo uma forma de se realocar no mercado de trabalho.”

Empresas de pequeno porte também tiveram um aumento de 10% em comparação com 2019, mostra a pesquisa.

As micro e pequenas empresas de 51 municípios apresentaram saldo líquido de emprego positivo no ano passado, revela o levantamento do Sebrae. Os destaques são Duque de Caxias, com 2,6 mil novas vagas, Nova Iguaçu (1,3 mil), São Gonçalo (942), Campos dos Goytacazes (852) e Maricá (826).

As micro e pequenas empresas do comércio terminaram o ano com saldo positivo de 4,5 mil empregos formais, ou seja, com carteira assinada. As atividades que mais geraram oportunidades foram comércio varejista de produtos farmacêuticos sem manipulação de fórmulas (2,3 mil vagas), supermercados (2,1 mil vagas) e serviços combinados de escritório e apoio administrativo (1,8 mil vagas).

A maioria das vagas foi para balconista, operador de caixa e repositor de mercadorias, indicou a pesquisa

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 17/02/2021

VOLTA DO AUXÍLIO EMERGENCIAL PODE CONGELAR SALÁRIO DO FUNCIONALISMO

Da redação



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2021/02/bolsonaro-auxilio-emergencial-funcionarios-publicos-418x235.jpg>

O governo Bolsonaro já indicou que para o auxílio emergencial voltar medidas mais firmes serão adotadas, incluindo o congelamento do salário de funcionários públicos (Crédito: Marcos Corrêa/PR)

Se por um lado o auxílio emergencial pode ser fundamental para ajudar a completar a renda de trabalhadores afetados pela pandemia da covid-19, por outro pode representar o congelamento do orçamento familiar dos funcionários públicos. O governo Jair Bolsonaro pretende travar os salários do funcionalismo por três anos para compensar o impacto orçamentário do auxílio nas contas públicas.



A medida ainda não foi equacionada, nem é dada como certa pela equipe do Ministério da Economia, mas é uma opção para amenizar a escalada da dívida bruta do País, que chegou a 89,3% do PIB no ano passado, impulsionada principalmente pela distribuição de renda pelo auxílio.

Com a possibilidade do retorno do auxílio emergencial ainda no mês que vem ou em abril, o governo já está se protegendo de possíveis fraudes nos pagamentos e vai promover um verdadeiro pente-fino no quadro de beneficiários.

Para isso, reuniu grandes bancos de dados financeiros como o Caged, INSS, MEI, CNIS e pretende retirar automaticamente da lista de pagamentos os servidores, militares, aposentados e pensionistas, além de trabalhadores que estão trabalhando e não devem receber o benefício.

Segundo a Folha de SP, os integrantes do governo avaliam que quanto mais restritivo for o acesso ao auxílio, menor a necessidade de cortes em outras áreas.

A única certeza, neste momento, é a de que os R\$ 322 bilhões gastos no ano passado serão reduzidos em mais da metade neste ano, uma vez que menos pessoas receberão as parcelas e a transferência deve ficar entre R\$ 200 e R\$ 250 por até quatro meses.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro
Data : 17/02/2021

PETRÓLEO FECHA EM ALTA COM IMPACTO DE NEVASCA EM PRODUÇÃO E DE OLHO NA OPEP+

O petróleo fechou em alta nesta quarta-feira, 17, impulsionado pelo impacto da nevasca no Texas na produção da commodity nos Estados Unidos. Os preços, contudo, oscilaram durante o pregão, com sinalizações de que a Organização dos Países Exportadores de Petróleo e aliados (Opep+) pode elevar a oferta.

O petróleo WTI para março fechou em alta de 1,82%, em US\$ 61,14 o barril, na New York Mercantile Exchange (Nymex), e o Brent para abril subiu 1,56%, a US\$ 64,34 o barril, na Intercontinental Exchange (ICE).

A Bloomberg relata que a produção de petróleo dos EUA caiu cerca de 3,5 milhões de barris por dia como resultado das condições climáticas, em especial no Texas. O alerta de tempestade em todo o Estado permanece em vigor até a quinta-feira, e as condições de congelamento devem durar até sexta-feira. "Isso sugere que as interrupções na produção de petróleo bruto podem durar pelo menos mais alguns dias", aponta o ING.

O ambiente de preços mais fortes coloca mais atenção na Opep+ e no que o grupo pode fazer em sua próxima reunião, em 4 de março. Há sugestões de que o cartel poderia diminuir um pouco os cortes na produção. Na avaliação do ING, a Opep+ "provavelmente terá uma abordagem mais conservadora e diminuirá a produção de forma mais modesta".

Nesta quarta, a Dow Jones Newswires publicou, a partir de fontes, que a Arábia Saudita planeja aumentar a produção nos próximos meses, revertendo o corte recente. A medida é um sinal de crescente confiança na recuperação dos preços da commodity.

O ING revisou sua projeção para o preço médio do barril do Brent ao longo de 2021, de US\$ 60 para US\$ 65. Um dos fatores é uma possível retomada na demanda no segundo semestre. No entanto, o banco holandês aponta alguns riscos para a recuperação dos preços, dentre eles, uma falha da Opep+ em chegar a um consenso sobre os cortes da produção.

Outro fator é a retomada de um acordo nuclear com o Irã, que poderia aumentar a oferta de petróleo no mercado. Nesta quarta, a AFP divulgou que França, EUA e outras potências ocidentais realizarão uma reunião na quinta-feira sobre o tema. No entanto, o banco avalia como improvável que um "retorno significativo" da oferta iraniana ocorra ainda em 2021.

Em relatório, a S&P aponta que a commodity enfrenta algumas dificuldades na recuperação dos preços. “Embora o apoio à precificação tenha sido amplo, observamos que o petróleo ficou para trás em relação a outros ativos, principalmente commodities, o que ajuda a demonstrar alguns dos ventos contrários que o mercado de óleo continua a enfrentar”, avalia a agência classificadora.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 17/02/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

MINISTÉRIO DA SAÚDE PROMETE DISTRIBUIÇÃO DE 220 MILHÕES DE DOSES DE VACINA ATÉ JULHO

Pasta afirma que vai distribuir 11,3 milhões de doses ainda em fevereiro e prevê assinar contrato para compra de Sputnik e Covaxin ainda nesta semana
Por Paula Ferreira

BRASÍLIA— O Ministério da Saúde anunciou nesta quarta-feira que vai distribuir 220 milhões de doses de vacina contra Covid-19 até julho, totalizando 230,7 milhões de doses distribuídas até esse mês, considerando as 10,7 já enviadas em janeiro. A previsão da pasta é que 11,3 milhões de doses sejam entregues nos dias 22 e 23 de fevereiro aos estados. Dessas, dois milhões serão da vacina de Oxford, importada da Índia, e 9,3 milhões da CoronaVac, produzida pelo Instituto Butantan.

Em reunião on-line com governadores, o ministro da Saúde, Eduardo Pazuello, afirmou ainda que o governo federal deve assinar contrato nesta semana com a União Química, que produz a vacina Sputnik V, e com a Precisa, responsável pela Covaxin. O cronograma do primeiro semestre já prevê as doses fornecidas por essas farmacêuticas. As primeiras 400 mil da Sputnik V já chegariam ao país em março, vindas da Rússia. Já a Precisa deve entregar 8 milhões de doses da Covaxin naquele mês.

"Totalizaremos até 31 de julho quase 231 milhões de doses de vacinas contra a Covid-19, ou seja, o suficiente para dar tranquilidade de proteção à população contra essa doença", afirmou o ministro Eduardo Pazuello em nota enviada pelo Ministério da Saúde.

Nesta terça-feira, diversas cidades interromperam a vacinação devido ao fim dos estoques de vacinas contra Covid-19. Além do Rio de Janeiro, que havia divulgado a decisão no domingo, Salvador e Cuiabá anunciaram na terça que dependem de novas remessas do Ministério da Saúde para dar prosseguimento à primeira fase da vacinação.

VEJA ABAIXO O CRONOGRAMA DE ENTREGAS:

Fevereiro: total de 11.305.000 doses

- 2 milhões de doses da vacina de Oxford, importadas da Índia.
- 9,3 milhões de doses da CoronaVac

Março: total de 46.033.200 doses

- 4 milhões de doses da vacina de oxford, importadas da Índia; e 12, 9 milhões de doses com produção nacional via IFA importado.
- 18,1 milhões de doses de CoronaVac
- 2,6 milhões de doses da vacina de Oxford via consórcio Covax Facility*
- 8 milhões de doses da Covaxin, importadas da Índia

- 400 mil doses da Sputnik V, importadas da Rússia

* Além das doses de março, a Covax Facility pretende entregar 8 milhões de doses até junho, mas o Ministério não detalhou o cronograma.

Abril: pelo menos 57.262.258 doses

- 4 milhões de doses da vacina de Oxford, importadas da Índia; e 27,3 milhões com produção nacional via IFA importado.
- 15,9 milhões de doses da CoronaVac
- 2 milhões de doses da Sputnik V, importadas da Rússia
- 8 milhões de doses da Covaxin, importadas da Índia

Mai: pelo menos 46.232.258 doses

- 28,6 milhões de doses da vacina de Oxford com produção nacional via IFA importado
- 6 milhões de doses da CoronaVac
- 7,6 milhões de doses da Sputnik V, importadas da Rússia
- 4 milhões de doses da Covaxin, importadas da Índia

Junho: pelo menos 42.636.858 milhões de doses*

- 28,6 milhões de doses da vacina de Oxford, com produção nacional via IFA importado.
- 6 milhões de doses da CoronaVac

*considerando a chegada das 8 milhões de doses da Covax Facility

Julho: pelo menos 16.548.387 milhões

- 3 milhões de doses com produção nacional via IFA importado
- 13,5 milhões de doses da CoronaVac

Fonte : O Globo - RJ

Data : 17/02/2021

NAVIO COM GUINEENSES REFUGIADOS QUE CHEGOU EM PORTO DE SÃO JOÃO DA BARRA É LIBERADO E SEGUE VIAGEM PARA A ARGÉLIA

Ao todo, foram dois dias de espera até que a liberação chegasse. Agora, embarcação segue para a cidade de Oran, com previsão de chegada para março

Por João Pedro Fragoso*



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24883084-d4d-71e/FT1086A/652/xgoldencathrine.png.pagespeed.ic.nFX7nHY2T4.jpg>

Embarcação 'Golden Cathrine', navio de carga asiático que atracou em São João da Barra Foto: Reprodução

embarcação para Oran, na Argélia.

RIO — Os quatro guineenses que embarcaram de forma clandestina no navio de carga que saiu do porto de Conakri, na República da Guiné e atracou no Porto do Açú, em São João da Barra, no Rio, na última sexta-feira (12), já seguiram viagem junto da

Depois que os homens foram encontrados em fiscalização feita pelo Estado do Porto (Port State Control), que inspeciona as embarcações de bandeiras estrangeiras que chegam ao país, a embarcação solicitou autorização da Marinha para ir para a Argélia. Foram dois dias de espera

aguardando a autorização da Anvisa, que checava se havia casos de Covid-19 a bordo, até que, nesta segunda-feira, por volta das 13h, o navio foi liberado.

O caso

De acordo com o Comando do 1º Distrito Naval, a embarcação, Gold Cahtrine, de origem asiática, atracou no Porto do Açu na manhã de sexta-feira, e passou por uma inspeção de controle pelo Estado do Porto (Port State Control), que fiscaliza as embarcações de bandeiras estrangeiras que chegam ao país, e checam os requisitos legais de segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar e prevenção da poluição hídrica que possa vir desses barcos.

A marinha também informou que um inquérito administrativo foi instaurado para apurar as causas, circunstâncias e responsabilidades pela entrada dos clandestinos no navio, no porto de origem.

Concluído o inquérito e cumpridas as formalidades legais, o mesmo será encaminhado ao Tribunal Marítimo, que fará a devida distribuição e autuação, dando vista à Procuradoria Especial da Marinha, para que adote as medidas cabíveis.

Procurada, a Polícia Federal, que passou a ser a responsável pelo caso após fiscalização da Marinha, não respondeu a reportagem até o momento de publicação.

*Estagiário sob supervisão de Vera Araújo

Fonte : O Globo - RJ

Data : 17/02/2021

ACÇÕES DA EMBRAER SALTAM 13% APÓS CONVERSAS COM A LUFTHANSA; DÓLAR FECHA EM ALTA COTADO A R\$ 5,41

Companhia alemã estuda trocar aviões maiores por aeronaves de menor porte com queda das viagens corporativas

O Globo

SÃO PAULO - Na volta do feriado de Carnaval, o dólar comercial fechou em alta, seguindo o movimento da divisa no exterior.

A moeda americana subiu 0,76% e encerrou negociada a R\$ 5,41. Na máxima, subiu a R\$ 5,43 e, na mínima, desceu até R\$ 5,39.

Na B3, o Ibovespa sobe 0,69% aos 120.255 pontos puxados pelas ações da Petrobras, que se valorizam mais de 3%, com a alta do preço do petróleo.

Mas o destaque de alta do pregão é a Embraer. As ações ordinárias da fabricante de aviões brasileira sobem 13,89%, a maior alta do Ibovespa.

A agência Bloomberg informou que a companhia alemã Lufthansa está em negociações com a companhia brasileira para a troca de alguns pedidos de aeronaves maiores por modelos menores de longa distância. É uma adaptação de sua frota à queda nas viagens de negócios intercontinentais, por conta da pandemia de Covid-19.

A Bloomberg cita a fala de Carsten Spohr, CEO da Lufthansa, em um Simpósio da London School of Economics.

Spohr revelou que está em conversas com a Embraer, cujos aviões regionais são operados pela Lufthansa, Austrian e Air Dolomiti.

Especialistas no setor, avaliam que os jatos regionais, de menor porte, terão mais demanda à medida que as economias se reabram e as viagens de negócios sejam retomadas. A expectativa é que as rotas sejam mais curtas.

- As mudanças na demanda por voos comerciais devem afetar os tipos de aeronaves utilizadas nas frotas. Com interesse crescente em rotas mais curtas, as companhias aéreas tendem a olhar para equipamentos menores e mais adequados, como é o caso dos aviões da Embraer - diz o advogado especializado em direito aeronáutico.

Petrobras puxa Bolsa

As ações da Petrobras sobem com força nesta quarta e puxam o Ibovespa para o campo positivo.

Os papéis ordinários (ON, com direito a voto) se valorizam 3,72%, enquanto os preferenciais (PN) sobem 3,41%.

Rafael Ribeiro, analista da Clear Corretora, observa que a alta do petróleo reflete a nevasca que atingiu o estado do Texas, um dos maiores produtores de petróleo dos EUA. Isso impulsiona as ações da Petrobras.

-- As ações ligadas a commodities metálicas também sobem diante do resultado acima do esperado pela mineradora Rio Tinto e perspectivas da empresa que o preço do minério de ferro seguirá firme ao longo deste ano - diz Ribeiro.

As ações ordinárias da Vale sobem 2,46%.

De olho no auxílio emergencial

Com a semana mais curta, o pregão desta quarta começou às 13h. Os investidores voltam a acompanhar a indefinição do governo em torno da volta do auxílio emergencial.

Uma fonte do governo informou à agência de notícias Reuters que a expectativa é para a criação de um novo benefício de R\$ 250 com duração de quatro meses.

- Ainda está muito indefinido. E pautas como a utilização de armas e até a prisão do deputado Daniel Silveira tiram a atenção das pautas prioritárias - diz o analista de uma gestora de investimentos, que prefere não se identificar.

O mercado acompanhou os desdobramentos da prisão do deputado federal Daniel Silveira (PSL-RJ), aliado do presidente Bolsonaro.

Silveira foi preso por determinação do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), Alexandre de Moraes, após o parlamentar postar um vídeo ofendendo ministros e defendendo o fechamento do STF.

Silveira também elogiou o AI-5, medida que endureceu a ditadura militar na década de 60.

Focus: crescimento menor este ano

O mercado espera um crescimento menor para o Brasil este ano, segundo o boletim Focus, do Banco Central, divulgado nesta segunda.

A projeção caiu de 3,47% para 3,43%. Para a inflação medida pelo IPCA, a expectativa subiu de 3,60% para 3,62% e para a taxa Selic, a expectativa subiu de 3,5% para 3,75% ao final deste ano.

Nos EUA, bolsas caem

Depois de baterem recordes ontem, as bolsas dos Estados Unidos estão em queda nesta quarta-feira. O Dow Jones cai 0,39%, o S&P 500 recua 0,7% e o Nasdaq perde 1,13%.

Ontem, os ADRs (American Depositary Receipts), recibos de ações de empresas brasileiras, subiram mais de 1%, enquanto os principais índices americanos bateram novos patamares recordes.

Segundo analistas, um pouco da alta do Ibovespa, também é um movimento de ajuste à valorização dos ADRs de companhias brasileiras ontem, quando a B3 esteve fechada.

Os investidores estão preocupados com a expectativa de alta da inflação, com elevação do preço do petróleo e aumento do consumo das famílias. As vendas no varejo nos EUA cresceram 5,3% em janeiro.

Por isso, os juros futuros dos títulos do Tesouro subiram ontem 1,3%, o que reduz a atratividade das bolsas.

No exterior, os investidores também acompanham o desempenho do Bitcoin, que ontem bateu a marca dos US\$ 50 mil pela primeira vez.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 17/02/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

INFRAESTRUTURA ADMITE QUE ESTUDOS AMBIENTAIS DO GOVERNO SÃO DE BAIXA QUALIDADE E REVÊ PROCESSOS

Segundo o ministro Tarcísio Gomes de Freitas, são frequentes as devoluções e sucessivos pedidos de correções nos processos de licenciamento, transformando-os em um drama sem conclusão

Por André Borges, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Os atrasos que regularmente fazem parte do histórico de boa parte das obras em todo o País costumam recorrer a um mesmo vilão quando precisam ser justificados: a culpa é do licenciamento ambiental, do Ibama e secretarias estaduais do meio ambiente, que demoram para analisar os projetos e comprometem os cronogramas.

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, porém, faz um mea-culpa sobre o assunto e admite que, na realidade, são frequentes as situações em que os estudos de impacto ambiental têm péssima qualidade técnica, o que acaba por gerar devoluções e sucessivos pedidos de correções e complementos, transformando o processo de licenciamento em um drama sem conclusão.



“É preciso fazer um mea-culpa sobre isso e reconhecer que não vínhamos fazendo a nossa parte tão bem quanto o necessário. Estávamos cobrando do órgão ambiental uma velocidade no licenciamento, mas deixávamos de fazer a nossa parte”, disse Freitas, em entrevista ao Estadão. “Muitas vezes, o licenciamento trava por causa da baixa qualidade desses estudos. A gente estuda mal e, de repente, oferece um produto ruim para o órgão de meio ambiente analisar. É um aprendizado para nós.”

<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/3/6/1568665372063.jpg>

'A gente estuda mal e, de repente, oferece um produto ruim para o órgão de meio ambiente analisar. É um aprendizado para nós', disse Freitas ao Estadão. Foto: Adriano Machado/ Reuters

Desde o início do governo Bolsonaro, o ministro da Infraestrutura vinha sendo um dos maiores defensores do projeto de lei que tramita no Congresso e que prevê uma nova Lei Geral do Licenciamento Ambiental, sob relatoria do deputado Kim Kataguiri (DEM-SP). O ministro diz que continua a apoiar o projeto, mas afirma que, a partir de mudanças no próprio ministério para elaborar os estudos de impacto ambiental, tem conseguido avançar no tema sem a necessidade de mudanças drásticas no processo.

“Ter normas mais claras para o licenciamento ambiental é algo bom, porque retira a burocracia e torna o processo mais objetivo. Agora, o que temos visto é que a gente consegue fazer o licenciamento de obras sem a mudança na lei”, comentou.

O ministério passou a revisar estudos contratados para diversas obras, o que, segundo Freitas, tem dado resultado prático para adiantar o cronograma de licenciamento. Nesta situação estão incluídas estradas como a BR-135, na Bahia, que teve seu estudo espeleológico refeito. O impacto a terras indígenas também passou a ser reanalisado em relação a rodovias como a BR-158 e a BR-080, em Goiás. As revisões também estão em andamento nos estudos da Ferrogrão, prevista para ser erguida entre o Mato Grosso e o Pará, e a reconstrução da BR-319, que liga Porto Velho (RO) a Manaus (AM).

“Estamos investindo nisso, internamente, para melhorar os estudos, interagindo mais vezes com o órgão ambiental, e de forma continuada. Isso tem mudado a nossa vida, no que diz respeito ao licenciamento. Temos tido um ganho claro de tempo em concessões de licença”, diz Tarcísio.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 17/02/2021

STF JULGA SE TELES DEVEM CONTINUAR USANDO ESPAÇOS PÚBLICOS SEM PAGAR NADA

Com lei em vigor desde 2015, empresas de telecomunicações deixaram de desembolsar R\$ 4 bi; fim do benefício deve onerar operadoras, que podem deixar de levar as antenas para cidades mais distantes ou repassar aumento de custo para tarifa

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A regra que poupou às empresas de telecomunicações um valor estimado em cerca de R\$ 4 bilhões ao longo dos últimos anos deve passar hoje pelo crivo do Supremo Tribunal Federal (STF). Em ação que antagoniza setores da economia, a Procuradoria-Geral da República (PGR) busca acabar com a gratuidade garantida às teles para instalação de equipamentos de infraestrutura em locais públicos, incluindo espaços concedidos como rodovias. A não cobrança está prevista oficialmente desde 2015 pela Lei Geral das Antenas.

De um lado, as empresas de telecomunicação alegam que a gratuidade é fator essencial para os serviços estarem em cidades mais distantes. Sem ela, a cobertura pode não chegar em alguns cantos do País ou tornar o produto mais caro ao consumidor, afirmam.

A Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) também já marcou posição no debate. Para a reguladora, a isenção é um importante incentivo à expansão das redes no País, inclusive da tecnologia 5G, cujo leilão é preparado atualmente pelo governo federal.

Já as concessionárias de rodovias, por exemplo, argumentam que o não pagamento afeta o preço dos pedágios nas estradas e, por isso, também mexe com o bolso do usuário. Isso porque grande parte dos recursos arrecadados por essas empresas pelo “direito de passagem” servem para amortecer o valor do pedágio.

Esse lado da briga também ganhou o apoio do Estado de São Paulo. Em manifestação enviada ao STF, a procuradoria estadual alegou que a lei federal não poderia intervir na decisão de Estados e municípios sobre essa cobrança. Além disso, São Paulo afirmou que esse tipo de pagamento é uma fonte de receita relevante para a ampliação e aprimoramento da infraestrutura viária.



“Você tira de um para dar para outro. De toda receita que entra a título de receita acessória, 85% viram modicidade tarifária. Sem isso, deixa de ter um alívio do pedágio do usuário”, afirmou ao Estadão/Broadcast o presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), Marco Aurélio Barcelos.

Contrassenso

Para ele, a regra é um contrassenso à política de concessões que vem sendo sinalizada dentro do governo, que, segundo Barcelos, reforça a importância das receitas acessórias nos contratos. “É cortesia com chapéu alheio. Especialmente no setor rodoviário, em que temos absoluta percepção de escassez de recursos para investimento”, disse o presidente da ABCR.

A briga envolve cifras bilionárias. Segundo pesquisa da consultoria LCA, estima-se um estoque de pagamentos referentes ao direito de passagem da ordem de R\$ 3,9 bilhões, suspensos com base na gratuidade. Quando a cobrança foi exigida, o cálculo é de que, entre 2012 e 2019, os desembolsos feitos à administração pública e concessionárias somaram cerca de R\$ 2 bilhões. Mesmo após a edição da lei, alguns contratos em nível estadual, e federal em certos casos, continuaram estipulando a cobrança. Além disso, a regra excetua a isenção para negócios que decorram de licitações anteriores à lei.

“O valor do estoque (de cerca de R\$ 4 bilhões) é algo que foi investido. Tem de fazer essa justaposição”, afirmou Marcos Ferrari, presidente executivo da Conexis Brasil Digital, que reúne empresas de telecomunicações e de conectividade. Ele se diz otimista com o julgamento. Segundo Ferrari, apesar de a legislação ser de 2015, nos últimos dez anos o País passou a consolidar a gratuidade do direito de passagem das teles de outras formas, com decisões judiciais favoráveis ao setor.

“Além disso, o próprio Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) baixou portaria no qual mudou o entendimento e considerou como gratuito todo e qualquer uso de domínio das faixas da rodovia”, disse Ferrari.

O presidente da ABCR, no entanto, insiste que há uma assimetria na gratuidade. “Não é tirar do setor das concessionárias e passar para o usuário da telecom. No mercado de telecom, sobretudo das antenas, não tem preço regulado”, disse Barcelos, segundo quem, portanto, não há nenhuma garantia de que os descontos obtidos vão ser absorvidos pelos clientes das teles.

A PGR segue a mesma linha de argumentação. “A dispensa de pagamento pelo direito de passagem em favor de empresas que exploram atividades em regime de preços livres e franca competição afigura-se ainda mais prejudicial ao interesse público e reclama a imediata censura por parte do Supremo Tribunal Federal”, afirmou o PGR, Augusto Aras, à Suprema Corte. No tribunal, a ação é relatada pelo ministro Gilmar Mendes.

Já o presidente executivo da Conexis frisou que a isenção é relevante para a universalização dos serviços. “O que se ganha com a movimentação financeira e econômica quando chega a banda larga ao município é muito maior do que a receita que ele está supostamente perdendo. Quando a gente fala de gratuidade é ter banda larga no País todo, estamos falando da economia do futuro, economia digital, 5G, etc, tudo isso depende de vários fatores, e o direito de passagem é um deles, dos mais importantes”, disse.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 17/02/2021

STF JULGA SE TELES DEVEM CONTINUAR USANDO ESPAÇOS PÚBLICOS SEM PAGAR NADA

Com lei em vigor desde 2015, empresas de telecomunicações deixaram de desembolsar R\$ 4 bi; fim do benefício deve onerar operadoras, que podem deixar de levar as antenas para cidades mais distantes ou repassar aumento de custo para tarifa

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A regra que poupou às empresas de telecomunicações um valor estimado em cerca de R\$ 4 bilhões ao longo dos últimos anos deve passar hoje pelo crivo do Supremo Tribunal Federal (STF). Em ação que antagoniza setores da economia, a Procuradoria-Geral da República (PGR) busca acabar com a gratuidade garantida às teles para instalação de equipamentos de infraestrutura em locais públicos, incluindo espaços concedidos como rodovias. A não cobrança está prevista oficialmente desde 2015 pela Lei Geral das Antenas.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/4/7/1613523738274.jpg>

Concessionárias de rodovias e empresas de telecomunicações batalham no STF por causa de antenas de comunicação Foto: Pixabay

De um lado, as empresas de telecomunicação alegam que a gratuidade é fator essencial para os serviços estarem em cidades mais distantes. Sem ela, a cobertura pode não chegar em alguns cantos do País ou tornar o produto mais caro ao consumidor, afirmam.

A Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) também já marcou posição no debate. Para a reguladora, a isenção é um importante

incentivo à expansão das redes no País, inclusive da tecnologia 5G, cujo leilão é preparado atualmente pelo governo federal.

Já as concessionárias de rodovias, por exemplo, argumentam que o não pagamento afeta o preço dos pedágios nas estradas e, por isso, também mexe com o bolso do usuário. Isso porque grande parte dos recursos arrecadados por essas empresas pelo “direito de passagem” servem para amortecer o valor do pedágio.

Esse lado da briga também ganhou o apoio do Estado de São Paulo. Em manifestação enviada ao STF, a procuradoria estadual alegou que a lei federal não poderia intervir na decisão de Estados e municípios sobre essa cobrança. Além disso, São Paulo afirmou que esse tipo de pagamento é uma fonte de receita relevante para a ampliação e aprimoramento da infraestrutura viária.

“Você tira de um para dar para outro. De toda receita que entra a título de receita acessória, 85% viram modicidade tarifária. Sem isso, deixa de ter um alívio do pedágio do usuário”, afirmou ao Estadão/Broadcast o presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), Marco Aurélio Barcelos.

Contrassenso

Para ele, a regra é um contrassenso à política de concessões que vem sendo sinalizada dentro do governo, que, segundo Barcelos, reforça a importância das receitas acessórias nos contratos. “É cortesia com chapéu alheio. Especialmente no setor rodoviário, em que temos absoluta percepção de escassez de recursos para investimento”, disse o presidente da ABCR.

A briga envolve cifras bilionárias. Segundo pesquisa da consultoria LCA, estima-se um estoque de pagamentos referentes ao direito de passagem da ordem de R\$ 3,9 bilhões, suspensos com base na gratuidade. Quando a cobrança foi exigida, o cálculo é de que, entre 2012 e 2019, os desembolsos feitos à administração pública e concessionárias somaram cerca de R\$ 2 bilhões. Mesmo após a edição da lei, alguns contratos em nível estadual, e federal em certos casos, continuaram estipulando a cobrança. Além disso, a regra excetua a isenção para negócios que decorram de licitações anteriores à lei.



“O valor do estoque (de cerca de R\$ 4 bilhões) é algo que foi investido. Tem de fazer essa justaposição”, afirmou Marcos Ferrari, presidente executivo da Conexis Brasil Digital, que reúne empresas de telecomunicações e de conectividade. Ele se diz otimista com o julgamento. Segundo Ferrari, apesar de a legislação ser de 2015, nos últimos dez anos o País passou a consolidar a gratuidade do direito de passagem das teles de outras formas, com decisões judiciais favoráveis ao setor.

“Além disso, o próprio Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) baixou portaria no qual mudou o entendimento e considerou como gratuito todo e qualquer uso de domínio das faixas da rodovia”, disse Ferrari.

O presidente da ABCR, no entanto, insiste que há uma assimetria na gratuidade. “Não é tirar do setor das concessionárias e passar para o usuário da telecom. No mercado de telecom, sobretudo das antenas, não tem preço regulado”, disse Barcelos, segundo quem, portanto, não há nenhuma garantia de que os descontos obtidos vão ser absorvidos pelos clientes das teles.

A PGR segue a mesma linha de argumentação. “A dispensa de pagamento pelo direito de passagem em favor de empresas que exploram atividades em regime de preços livres e franca competição afigura-se ainda mais prejudicial ao interesse público e reclama a imediata censura por parte do Supremo Tribunal Federal”, afirmou o PGR, Augusto Aras, à Suprema Corte. No tribunal, a ação é relatada pelo ministro Gilmar Mendes.

Já o presidente executivo da Conexis frisou que a isenção é relevante para a universalização dos serviços. “O que se ganha com a movimentação financeira e econômica quando chega a banda larga ao município é muito maior do que a receita que ele está supostamente perdendo. Quando a gente fala de gratuidade é ter banda larga no País todo, estamos falando da economia do futuro, economia digital, 5G, etc, tudo isso depende de vários fatores, e o direito de passagem é um deles, dos mais importantes”, disse.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 17/02/2021

SEM AUXÍLIO E SOB RESTRIÇÕES DA PANDEMIA, ECONOMISTAS APONTAM RISCO DE RECESSÃO

Um movimento de revisão para baixo nas projeções de crescimento para o primeiro trimestre e para 2021 como um todo já estava em curso desde o ano passado, mas agora analistas alertam para uma queda do PIB também no segundo trimestre

Por Vinicius Neder, O Estado de S.Paulo

RIO - Em meio ao recrudescimento da pandemia, a economia brasileira entrou em 2021 dando sinais de perda de fôlego. Sem o auxílio emergencial para trabalhadores informais, extinto a partir de janeiro, uma retração do Produto Interno Bruto (PIB) neste primeiro trimestre já estava no radar. Agora, vem crescendo o número de analistas que esperam queda também no segundo trimestre, configurando o que o mercado chama de “recessão técnica”, quando a economia se contrai por dois trimestres seguidos.

Com um Natal fraco para o comércio e com o setor de serviços terminando o ano ainda longe do normal, o sinal de dezembro foi de arrefecimento na retomada da economia. Para piorar, os primeiros dados de janeiro, como os índices de confiança do consumidor e dos empresários, o fluxo nas estradas e a venda de veículos, não foram bons.

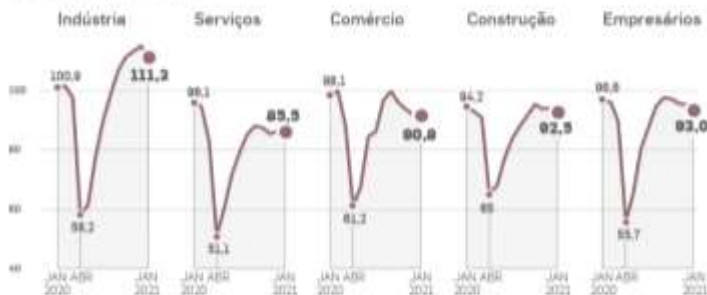
Um movimento de revisão para baixo nas projeções de crescimento para o primeiro trimestre e para 2021 como um todo já estava em curso desde o ano passado. Agora, os dois trimestres seguidos de retração já estão no cenário das equipes de análise do banco BNP Paribas, da consultoria MB Associados e do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getulio Vargas (Ibre/FGV).

A MB Associados passou a projetar duas retrações seguidas no PIB, tanto no primeiro (-0,8%) quanto no segundo (-0,3%) trimestres. Para o economista-chefe da consultoria, Sérgio Vale, um dos problemas é que a vacinação contra a covid-19 vai demorar a deslançar.

Retomada da economia perde fôlego na virada do ano

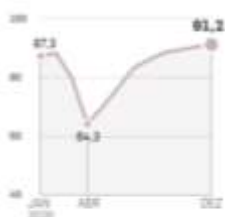
Confiância dos empresários rateia em janeiro

ÍNDICE DE CONFIANÇA, EM PONTOS



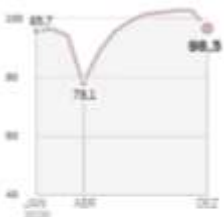
Produção industrial cresce menos em dezembro

NÍVEL DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL, EM PONTOS



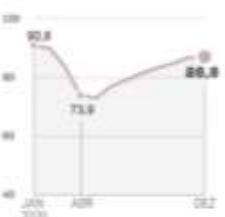
Tombo nas vendas do varejo em dezembro ameaça retomada

NÍVEL DO VOLUME DE VENDAS DO VAREJO, EM PONTOS



Freada em dezembro atrasa ainda mais recuperação de serviços

NÍVEL DO VOLUME DE SERVIÇOS PRESTADOS, EM PONTOS



Fonte: IPECE/IBGE

Fonte: IPECE/IBGE

dezembro ante novembro, bem abaixo das mais pessimistas projeções. Na quinta-feira, o desempenho negativo do setor de serviços – queda de 0,2% ante novembro, que não surpreendeu – confirmou o clima de desaceleração. Na sexta-feira, o IBC-Br, indicador de atividade do Banco Central (BC), veio com alta de 0,64% em dezembro, mas não foi suficiente para mudar o humor.

Segundo Bráulio Borges, economista sênior da LCA Consultores, se mantido o ritmo de crescimento de 3,14% do IBC-Br no quarto trimestre de 2020 sobre o terceiro, seria o suficiente para o PIB como um todo crescer 3,5% em 2021. Ou seja, se o crescimento for zero ao longo do ano, sempre na comparação de um trimestre com o imediatamente anterior, a economia já fecharia com ganho. É o que economistas chamam de “carregamento estatístico”.

“Qualquer crescimento na faixa de 3,0% ou 3,5% (em 2021 como um todo) significará que a economia estará andando de lado. Seria o crescimento mais elevado desde 2013, mas seria ilusório”, afirma Borges.

A LCA Consultores ainda não projeta dois trimestres seguidos de queda, mas, segundo Borges, pode haver retração no primeiro trimestre. Para o economista, mais preocupantes do que os dados do fim de 2020 que mostraram arrefecimento são os indicadores que já saíram sobre janeiro/

COLABOROU EDUARDO LAGUNA
Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 17/02/2021

INCLUSÃO PRODUTIVA, PROTEÇÃO SOCIAL E CUIDADO AMBIENTAL DEVEM NORTEAR ECONOMIA

Estudo mostra que há espaço para inovações nessas áreas; além disso, destaca que maior acesso a tecnologias permite surgimento de empregos com advento de novos negócios digitais

Indicadores mostram pessimismo para o primeiro trimestre

“Estou otimista com as vacinas, e vejo chance de o programa de imunização acelerar ao longo do caminho, podendo ter impacto potencialmente explosivo lá na frente, já que mais vacinas estão surgindo. No começo, no entanto, a produção, aquisição de insumo, negociação política, é tudo mais lento e podemos entrar numa recessão leve”, diz Vale.

Outras equipes – como as dos bancos Citi, Goldman Sachs, Fibra e Santander e a da consultoria Tendências – veem a economia estagnada no primeiro semestre, combinando queda no PIB do primeiro trimestre com baixo crescimento no segundo.

Pessimismo

Dados econômicos da última semana corroboraram o cenário mais pessimista. Na quarta-feira, o IBGE informou que as vendas do varejo caíram 6,1% em



Por Maure Pessanha

A pandemia pode levar mais de 150 milhões de pessoas à pobreza global e extrema em 2021, de acordo com o relatório Pobreza e Prosperidade Compartilhada, conduzido pelo Banco Mundial. Em face do impacto da covid-19, a América Latina e o Caribe contarão com 4,2% da população – 27,5 milhões de pessoas – nessa situação de vulnerabilidade social e econômica.

Uma das análises do mapeamento indica a importância de reverter a situação por meio de iniciativas firmes voltadas à redução da pobreza; a recomendação clara é que os países se preparem para a implementação de uma economia distinta, no período pós-coronavírus, capaz de permitir que capital, trabalho, habilidades e inovações se desloquem para novos negócios e setores. Ou seja, a defesa de uma retomada do crescimento de maneira sustentável e inclusiva.

No Brasil, a pobreza extrema deve impulsionar mudanças de comportamento de governos e empresas, indicando a necessidade de se pensar em modelos de desenvolvimento que integrem proteção social, inclusão produtiva e cuidado com o meio ambiente. O estudo “O Futuro da Inclusão Produtiva no Brasil: da emergência social aos caminhos pós-pandemia”, coordenado pela Fundação Arymax em parceria com a B3 Social, e conduzido pelo Instituto Veredas, aponta que o País tem um enorme potencial de fomentar a prática da inclusão produtiva.

Há espaço para inovações que combinam proteção social e inclusão produtiva; existem boas chances para a coordenação de esforços intersetoriais. Além disso, o levantamento aborda oportunidades empreendedoras associadas à economia verde.

Sabemos que os desafios de inclusão produtiva existentes anteriormente foram reforçados durante a pandemia. Hoje, há novos contornos que ganham rápida relevância, sobretudo o desenvolvimento de habilidades digitais e o acesso à internet, que passaram a ser requisitos para pensar as estratégias para incluir produtivamente essa população em situação de vulnerabilidade social e econômica.

Como oportunidades, o estudo destaca que o maior acesso às novas tecnologias também permite o surgimento de empregos com o advento de novos negócios digitais, que podem ser aproveitados pelos mais jovens. A homebody economy, também, abre oportunidades para os que não encontram empregos próximos às suas residências.

Por mais que o período pós-pandemia esteja repleto de desafios – inclusive para os empreendedores de impacto social –, ele também é uma oportunidade de inovar nas abordagens, acelerar transformações que já estavam em curso e criar caminhos.

As mudanças sociais desencadeadas pela pandemia sugerem a existência de um espaço crescente para discutir o propósito da atividade econômica, ou seja, um tema que sempre norteou a atuação desses empreendedores. Estamos falando de um debate qualificado, no qual o desenvolvimento econômico (inclusivo e sustentável) se torna um instrumento para que a sociedade lide com as reais necessidades dos cidadãos, sobretudo os mais vulneráveis.

* Maure Pessanha é empreendedora e diretora-executiva da Artemisia, organização pioneira no fomento e na disseminação de negócios de impacto social no Brasil.

Quer debater assuntos de Carreiras e Empreendedorismo? Entre para o nosso grupo no Telegram pelo link ou digite @gruposuacarreira na barra de pesquisa do aplicativo. Se quiser apenas receber notícias, participe da nossa lista de distribuição por esse link ou digite @canalsuacarreira na barra de pesquisa.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 17/02/2021



Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

CAMINHÕES ENCARAM FILA PARA ESCOAR SOJA NO PARÁ

Cerca de 3 mil veículos ficaram parados ontem em Itaituba

Por Fernanda Pressinott — De São Paulo

Cerca de 3 mil caminhões com soja permaneciam parados ontem no porto fluvial de Miritituba, em Itaituba (PA), devido ao elevado fluxo de veículos que seguem para a estação de transbordo do Rio Tapajós. Segundo a Associação Brasileira de Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove), a fila começou a se formar no dia 11.

Em nota, a entidade ressaltou que os caminhões não estavam atolados, mas que as chuvas estavam dificultando a viagem. “O congestionamento na região de Miritituba acontece em um trecho sem pavimento de cerca de 7 quilômetros da BR-230, que liga a BR-163 à Estação de Transbordo de Carga (ETC) do Tapajós. A via é de responsabilidade da Prefeitura de I de Carga (ETC) do Tapajós. A via é de responsabilidade da Prefeitura de Itaituba e a dificuldade no tráfego se dá em função das chuvas e do aumento do tráfego neste momento da safra”, informou a Abiove.

A entidade já reportou a situação ao governo federal, e informou que “a prefeitura [de Itaituba] está trabalhando para mitigar o problema, até que a concessão da BR-163 seja viabilizada, resolvendo definitivamente a questão”.

O secretário de Agricultura de Itaituba, Emanuel do Livramento Pires Júnior, afirmou ao site “Notícias Agrícolas” que até 10 mil caminhões ficaram em filas no fim da semana passada, mas que o problema vinha sendo resolvido com a ajuda da Polícia Militar.

Os terminais de grãos do rio Tapajós são abastecidos por caminhões que chegam pela BR-230 – administrada pelo governo federal e, no trecho de 7 quilômetros sem pavimentação, pela prefeitura de Itaituba. O local recebe carretas que também chegam da intersecção com a BR-163.

No último fim de semana, o trânsito de caminhões na região fez com que uma enfermeira levasse pela via sem pavimentação um paciente para tratamento de covid-19, como mostra um vídeo bastante divulgado em redes sociais.

A Abiove afirmou que ainda não via impacto nas exportações de grãos, uma vez que os problemas têm sido solucionados.

Já na rodovia MT-322, em Mato Grosso, um atoleiro em um trecho localizado no Distrito de Espigão do Leste, em São Félix do Araguaia, gerava na manhã de ontem uma fila com cerca de 200 caminhões com grãos, segundo o “Bom Dia Brasil”, da TV Globo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 17/02/2021

CONCESSIONÁRIA DA USINA JIRAU INICIA REESTRUTURAÇÃO | EMPRESAS | VALOR ECONÔMICO

Controlada pelo grupo Engie, a Energia Sustentável do Brasil, concessionária da hidrelétrica, passa a se chamar Jirau Energia

Por Gabriela Ruddy — Do Rio

A Energia Sustentável do Brasil (ESBR), concessionária da usina hidrelétrica de Jirau, iniciou uma reestruturação que inclui a alteração do nome da empresa, que passa agora a se chamar Jirau Energia. Responsável pela usina hidrelétrica de maior disponibilidade no fornecimento ao Operador do Sistema Nacional (ONS), com um percentual que chega a 99,22%, a companhia busca reduzir custos e aumentar a eficiência do projeto.

Localizada no Rio Madeira, em Porto Velho (RO), Jirau é a quarta maior hidrelétrica do país, com 3,75 gigawatts (GW) de capacidade instalada. “Revisamos estruturas e estratégias de operação e manutenção, em busca de eficiência e otimização de custos. Nesse processo de transição queremos o reequilíbrio econômico-financeiro da operação. Jirau teve dificuldades importantes”, diz o presidente da Jirau Energia, Edson Silva.

A hidrelétrica foi alvo de polêmicas na década passada. Protestos durante sua construção, devido aos impactos socioambientais da inundação da barragem, atrasaram as obras, que acabaram custando mais que o dobro dos R\$ 9 bilhões inicialmente previstos. A hidrelétrica entrou em operação em 2013 e foi um dos maiores projetos de energia do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC).

A Jirau Energia busca agora a renegociação dos pagamentos de dívidas com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Ao todo, a concessionária recebeu R\$ 9,4 bilhões do banco. Também há expectativa de redução da tarifa paga para transmissão da energia (TUST) da unidade. De acordo com o presidente da companhia, há conversas em curso com a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) para cortar em até 30% a TUST, que atualmente está R\$ 1 bilhão por ano. A expectativa é ter a nova tarifa no segundo semestre de 2022.

Desde o final de 2019 a empresa também começou a comprar energia no mercado de curto prazo para proteger sua exposição a crises hídricas e mitigar riscos. Em paralelo, a companhia conduz projetos de pesquisa e desenvolvimento para entender melhor o comportamento do Rio Madeira. Entre as iniciativas em análise para aumento da eficiência da operação está a possibilidade de instalação de placas fotovoltaicas na barragem, além da utilização dos troncos de árvores que passam pelo rio para geração de energia a biomassa.

A ideia é aproveitar fontes renováveis para suprir o consumo de eletricidade das próprias operações da hidrelétrica. “Temos um consumo interno alto para movimentar bombas e ventiladores da usina, por exemplo”, diz o presidente.

A Jirau Energia é um consórcio formado entre a Engie Brasil Participações - controladora da Engie Brasil Energia (EBE) -, Chesf, Eletrobras e Mitsui. Recentemente, o presidente da EBE, Eduardo Sattamini, afirmou que a companhia pode avaliar a incorporação ao seu portfólio da participação de sua controladora no projeto no futuro. Segundo Sattamini, a avaliação será feita “como se fosse a aquisição de um projeto de terceiros” e vai considerar a situação financeira e questões ambientais do projeto

Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 17/02/2021

MAIS UM PACOTE NEFASTO PARA FACILITAR POSSE E USO DE ARMAS

Bolsonaro dificulta o rastreamento oficial de armas e munições obtidas ilegalmente

O presidente Jair Bolsonaro nunca esteve preocupado com vacinas contra a covid-19, nem com o número de brasileiros mortos pela pandemia (240 mil e subindo). Mas mantém sua obsessão e prioridade de liberar o máximo possível venda e uso de armas no país. Bolsonaro já assinou inúmeros decretos a respeito, a maioria deles barrado pelo Congresso ou pelo Supremo Tribunal Federal - a última pendenga é a da isenção tarifária para a compra de armas do exterior, como se fossem um bem essencial. Na sexta-feira, editou mais quatro decretos com o mesmo fim, um pior do que o outro - e é dever do Congresso e do Supremo barrá-los também.

Os Bolsonaro têm estranha fixação por armas e o deputado Eduardo Bolsonaro é um ativo garoto propaganda dos produtos estrangeiros. Nunca os filhos e o presidente procuraram justificar esse desejo pela necessidade de aparelhar adequadamente o Estado para enfrentar a criminalidade e aprimorar a segurança pública - não é disso que se trata. Nessa campanha incomum, Bolsonaro tem procurado diminuir o controle do Exército e da Polícia Federal sobre a autorização, uso e rastreamento de armas e munições.

No decreto 10.627, de sexta-feira, esse objetivo é explícito. Ele estabelece que deixam de ser produtos controlados projéteis para armas com até 12,7 mm de calibre e máquinas e prensas, mesmo as de produção industrial, para recarga de munições. Como se fossem brinquedos inofensivos, cessa a vigilância sobre miras de vários tipos, inclusive telescópicas. O exame de aptidão psicológica para manuseio de armas de fogo, deveria ser feita por psicólogos registrados na Polícia Federal. Agora, qualquer psicólogo poderá fazê-lo.

O laudo de capacidade técnica para o uso de armas por atiradores poderá ser substituído por um "atestado de habitualidade" expedido por entidades de tiro. Para caçadores, colecionadores e atiradores, os decretos ficam perto de conceder o direito de armamento ilimitado. Para eles, o Exército só terá de autorizar a compra de armas acima da quantidade permitida: cinco unidades para colecionadores, 15 para caçadores e 30 para atiradores.

Estas três categorias, que já podem adquirir mil e 5 mil munições para armas de uso restrito e uso permitido, respectivamente. Poderão, adicionalmente, adquirir material para recarga de até 5 mil cartuchos (uso permitido) e 2 mil (uso restrito). A capacidade de se armar foi ainda ampliada de outras maneiras. As pessoas autorizadas poderão a partir dos decretos comprar seis armas - antes a permissão era para 4. No caso de policiais, agentes prisionais e membros das Forças Armadas, dos tribunais e do Ministério Público o limite sobe a 8 armas.

As brechas abertas por Bolsonaro desde sua posse já fizeram quase dobrar o número de armas legalmente em circulação no país. Não há, e não haverá, diminuição da violência por esse caminho - as estatísticas de homicídios voltaram a crescer. A predileção do presidente tem outras consequências nefastas. Bolsonaro está facilitando a obtenção de armas pelas milícias e dificultando o rastreamento oficial de armas e munições obtidas ilegalmente.

O universo das milícias não é estranho à família Bolsonaro. O então deputado estadual Flavio Bolsonaro, envolto em processo por rachadinhas, condecorou milicianos como Adriano da Nóbrega, morto há pouco mais de um ano, e empregou em seu gabinete familiares dele. Fabrício Queiroz, velho amigo do presidente e funcionário de Flávio, tem ligações com essas organizações de ex-policiais e criminosos armados.

Em episódio nunca esclarecido, o Planalto fez pressões para a remoção de José Nóbrega de Oliveira, delegado da Receita no Porto de Itaguaí, responsável pelo aumento de apreensões no porto. Em 2020 ele perdeu poderes, como o de decidir quais importações seriam fiscalizadas fisicamente, atribuição que passou a compartilhar com a alfândega do Porto de Vitória. Oliveira se demitiu em janeiro (Folha de S. Paulo, 16 de janeiro).

Há mais motivos, além dos óbvios, para barrar os decretos de Bolsonaro. O presidente disse que pode haver no Brasil uma encrenca maior do que em Washington, em dezembro - o Congresso foi invadido por partidários do presidente Donald Trump, sob o argumento de fraudes - se for derrotado nas urnas. É preciso impedir que extremistas de direita - ou de qualquer credo - se armem com facilidade e ampliem seu poder de pressão e de fogo contra a democracia, pela qual Bolsonaro sempre demonstrou pouco respeito.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 17/02/2021

PROJETO PODE REDUZIR PEDÁGIO EM RODOVIASFEDERAIS

Experiência deve começar com renovação da concessão da rodovia Presidente Dutra

Por Lu Aiko Otta — De Brasília



[https://s2.glbimg.com/wlv26ZjwY90CHBtYzzVRUKXpR04=/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/3/i/h5WCt2T6CWLOiBdAdr8g/foto17bra-201-pedagio-a2.jpg](https://s2.glbimg.com/wlv26ZjwY90CHBtYzzVRUKXpR04=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/3/i/h5WCt2T6CWLOiBdAdr8g/foto17bra-201-pedagio-a2.jpg)

Natália Marcassa: cobrança atingirá todos os usuários, mas custo será menor — Foto: Alex Ferreira/Câmara dos Deputados

Entre as 35 prioridades legislativas do governo, está um projeto de lei que cria condições para se implantar nas rodovias concedidas um sistema de cobrança de tarifa por quilômetro rodado chamado passagem livre, ou free flow. Com ele, todos os veículos que trafegarem na rodovia pagarão pedágio. Mesmo naqueles casos em que o motorista usa a via diariamente para ir à escola ou ao trabalho.

Mas, como a cobrança será mais ampla, a tarifa vai cair. Foi o que afirmou ao Valor a secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, Natália Marcassa de Souza.

O sistema de passagem livre será testado no trecho de Guarulhos (SP) da Nova Dutra, cuja concessão deve ser leiloada no terceiro trimestre. Mas a intenção é ampliar seu uso e para isso se mostrou necessário mudar a lei.

Além de criar no regramento brasileiro o sistema de pedágio com livre passagem, o projeto de lei altera o Código de Trânsito em dois pontos. Primeiro, qualifica a evasão do pagamento do pedágio como infração grave. Segundo, permite que o valor das multas seja entregue às concessionárias.

Para que a cobrança por distância percorrida funcione, é preciso ampliar o uso de tags pelos motoristas. São chips que associam o veículo a um meio de pagamento, de forma que a cobrança do pedágio pode ser feita posteriormente. É a ampliação do sistema pré-pago que já opera no Brasil. Nas futuras concessões, diz Natália, será dado desconto de 5% nas tarifas cobradas por meio de taguamento.

Na Dutra, apenas 10% dos veículos pagam pedágio, comentou a secretária. São aqueles que fazem trajeto mais longo pela via. Os que a utilizam apenas entre praças de pedágio não pagam.

No trecho de Guarulhos, o free flow será cobrado a partir do quinto ano do contrato da Nova Dutra. Antes disso, uma série de obras na região metropolitana segregará o fluxo de longa distância do local, que será feito por vias marginais.

Um sistema híbrido entre o pedágio tradicional e a cobrança por distância percorrida é usado na praça de pedágio de Magé (RJ) da RioTeresópolis, disse Natália. Lá, são concedidos descontos progressivos para usuários frequentes. Assim, a tarifa de R\$ 14 pode chegar a R\$ 1,75, em 30 dias de uso. A média mensal fica perto de R\$ 5. São Paulo já adota esse modelo em algumas rodovias desde 2015.

O projeto de lei que altera as regras dos pedágios já foi aprovado na Câmara e aguarda votação no Senado. A secretária acredita que será aprovado sem dificuldades.

Outros temas de interesse da pasta na lista de prioridades legislativas do governo são: o marco da navegação de cabotagem, o projeto de lei que autoriza a construção de ferrovias por autorização e o que aperfeiçoa regras para debêntures de infraestrutura.

Neste ano, o Ministério da Infraestrutura pretende leiloar 52 ativos. São 22 aeroportos das regiões Norte, Sul e Centro-Oeste, mais a relicitação do aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN) e a

venda das participações da Infraero nos aeroportos de Guarulhos, Galeão, Confins e Brasília. Os investimentos previstos para esse grupo são de pelo menos R\$ 6,13 bilhões.

Em portos, serão arrendados 17 terminais e desestatizada a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). Os investimentos são de no mínimo R\$ 4,08 bilhões. Em rodovias, vão a leilão seis trechos que totalizam 7,2 mil km e exigirão investimentos de R\$ 84,31 bilhões, pelo menos. Estão previstas ainda as concessões da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) e a renovação de contrato da MRS, no total de 10,4 mil km e investimento mínimo de R\$ 41,57 bilhões.

Para 2022, estão previstos, por exemplo os leilões de concessão de 16 aeroportos, entre eles Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ). Também será relicitada a concessão de Viracopos (SP) e vai ao mercado uma Parceria Público-Privada (PPP) de aeroportos no Amazonas. Os investimentos são de no mínimo R\$ 5,66 bilhões.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 17/02/2021

ECORODOVIAS: TRÁFEGO DE VEÍCULOS CAI 9,5% EM 11 MESES DE PANDEMIA

Na Ecopistas, concessionária de rodovias do Estado de São Paulo, o tráfego foi 17,4% menor
Por Allan Ravagnani, Valor — São Paulo

O tráfego total comparável de veículos nas estradas sob concessão da Ecorodovias caiu 9,5% entre 16 de março (começo da quarentena no país) do ano passado e 14 de fevereiro deste ano, na comparação com o mesmo período de 2019 e início de 2020, resultado da menor mobilidade imposta pela pandemia da covid-19.

No Estado de São Paulo, onde estão as rodovias com maior movimentação do grupo, a concessão Ecovias dos Imigrantes, que liga a capital paulista à Baixada Santista pelo sistema Anchieta-Imigrantes, viu redução de 8,1% no volume total de veículos, incluindo leves e pesados, durante esse período.

Na Ecopistas, concessionária das rodovias do sistema Ayrton Senna-Carvalho Pinto, que faz a ligação entre a capital paulista, Vale do Paraíba e litoral norte do Estado, o tráfego foi 17,4% menor do que o visto um ano atrás.



[https://s2.glbimg.com/9OF3WI2FZe3u8tKwoltZkK-DiZ0=/0x0:539x304/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/N/a/LjUBXuS8qblHYJHdbefq/sem-titulo.png](https://s2.glbimg.com/9OF3WI2FZe3u8tKwoltZkK-DiZ0=/0x0:539x304/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/N/a/LjUBXuS8qblHYJHdbefq/sem-titulo.png)

Rodovia — Foto: Divulgação / Eco101

A Ecovia Caminho do Mar, estrada entre Curitiba e o porto de Paranaguá, no Paraná, é a única que tem tido um saldo positivo em todo o período, aumentando o número de veículos pedagiados em

2,3%, graças ao movimento dos caminhões que abastecem o porto. Já na Ecocataratas, que liga o interior do Estado (Guarapuava) até Foz do Iguaçu, a movimentação caiu 9,1%.

A Ecosul, que administra as rodovias do polo rodoviário de Pelotas, no Rio Grande do Sul, viu o volume cair 8,9%, a Eco101, que corta o Espírito Santo de norte a sul, teve o tráfego 3,7% maior, sendo que somente em novembro esse número se tornou positivo, e a Ecoponte, que administra a ponte Rio-Niterói, perdeu 17,8% do volume de carros passando por seus pedágios no período.

As concessões Eco135 (MG) e Eco050 (MG-GO) não entram nesta estatística por não estarem sob a concessão da Ecorodovias em todo o período comparável compreendido, mas a Eco135 teve aumento de tráfego de 4,3% e a 050 viu uma alta de 4,9% no período.

Se fossem incluídas na comparação anual, a queda do tráfego total dos veículos nas estradas sob concessão da Ecorodovias seria de 5,0% no período destacado.

Fonte: *Valor Econômico* - SP

Data : 17/02/2021



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

SUMMIT BR DO MAR' DEBATERÁ O FUTURO DA CABOTAGEM COM AUTORIDADES E ESPECIALISTAS

Inscrições já estão abertas para participação presencial ou online. Evento será no dia 25 de fevereiro, em Santos.

Por *G1 Santos*



[https://s2.glbimg.com/a5eV6LlfRBylqinDRUdlcUisPDE=/0x0:700x466/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2019/Q/L/zvNAXIS4ywwrRP1mU4DA/whatsapp-image-2019-10-07-at-15.46.30.jpeg](https://s2.glbimg.com/a5eV6LlfRBylqinDRUdlcUisPDE=/0x0:700x466/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2019/Q/L/zvNAXIS4ywwrRP1mU4DA/whatsapp-image-2019-10-07-at-15.46.30.jpeg)

Cabotagem é um dos caminhos para o desenvolvimento do sistema portuário — Foto: Carlos Nogueira/Jornal A Tribuna de Santos

O Summit BR do Mar, evento realizado pela Maritime Law Academy com o apoio do Grupo Tribuna, irá debater o futuro da cabotagem em Santos, no litoral de São Paulo.

As inscrições já estão abertas para participação presencial ou online.

As oportunidades e desafios do projeto de Lei 4.199/2020, mais conhecido como BR do Mar, serão debatidos no evento com autoridades e especialistas (veja a programação abaixo). O encontro ocorrerá das 13h30 às 18h, no dia 25 de fevereiro, no prédio do Grupo Tribuna, localizado na rua João Pessoa, 350, em Santos.

Para realizar a inscrição, basta acessar a página do evento. Para a modalidade presencial, é possível se inscrever até o dia 23 de fevereiro. As vagas são extremamente restritas já que o Grupo Tribuna respeita todas as normas da Organização Mundial da Saúde (OMS) no combate ao coronavírus. Para participar de forma online, a inscrição pode ser feita até o dia do evento.

As vagas presenciais custam R\$ 144 (+ R\$ 14,40 de taxa) e as vagas para o webinar R\$ 72 (+ 7,20 de taxa). As instruções de acesso ao webinar serão fornecidas pela organização do evento a partir do dia 24 de fevereiro. Serão emitidos certificados de participação para ambas as modalidades.

Confira a programação do evento:

- 13h30 – Welcome
- Leopoldo Figueiredo - Grupo Tribuna
- Eliane M. Octaviano Martins - Maritime Law Academy
- 13h50 – Composição da mesa
- Maxwell Rodrigues - Mediador
- Eliane M. Octaviano Martins - Maritime Law Academy
- Fabio Siccherino - DP World Santos
- Fernando Passos - UNiara. Universidade de Araraquara

- Caio Morel - Abratec - Associação Brasileira dos Terminais de Containeres
- Jesualdo da Silva - ABTP - Associação Brasileira dos Terminais Portuários
- 14h – Gesner Oliveira - Doutor em Economia - Professor da Fundação Getúlio Vargas em São Paulo. "Os efeitos da BR do Mar sobre a infra estrutura de transportes"
- 14h20 – Minfra – Ministério da Infra Estrutura – Dino Batista - "BR do Mar e Iniciativas do Minfra"
- 14h40 – Antaq – Adalberto Tokarski - "Os Grandes Números da Cabotagem Brasileira e Novas Perspectivas"
- 15h00 – AB Comercio Exterior – Aluisio Sobreira - "Perspectivas da BR do Mar frente ao comercio exterior"
- 15h20 – Cassio Lourenço - "BR do Mar: controle externo e controle concorrencial sobre a política pública de cabotagem"
- 15h40 – Coffee break
- 16h00 – Senador Wellington Fagundes - Presidente da FrenLog no congresso
- "Atuação da FrenLogi no Programa BR do Mar"
- 16h20 – Vice Almirante Alexandre Cursino de Oliveira - Diretor de Portos e Costas
- "BR do mar e a segurança na navegação"
- 16h40 – ABAC – Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem – Luiz Fernando Resano
- "Impactos do PL 4.199/2020 na Cabotagem Brasileira"
- 17h00 – Angelino Caputo – Diretor Executivo ABTRA: "As oportunidades de negócios para o retroporto e o desafio do Reporto"
- 17h20 – Considerações da mesa de debates
- 17h40 – Perguntas e respostas
- 18h00 – Encerramento

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP
Data : 17/02/2021



AGÊNCIA BRASIL - DF

MARINHA E PF APREENDEM BARCO COM COCAÍNA NA COSTA DE PERNAMBUCO

Embarcação foi encontrada a 270 km da costa do Recife

Por Agência Brasil - Brasília



Um veleiro catamarã com grande quantidade de cocaína foi apreendido pela Marinha e pela Polícia Federal na costa de Pernambuco. O barco, que ia em direção à Europa, foi interceptado a 270 quilômetros da costa do Recife.

Cinco tripulantes que estavam no interior da embarcação foram presos. Eles estão sendo conduzidos à Superintendência da Polícia Federal em Pernambuco e serão investigados pela Polícia Judiciária.

<https://imagens.ebc.com.br/B4ghWljgIPy8YjgIQb31MZ0MwCM=/365x0/smart/https://agenciabrasil.ebc.com.br/sites/default/files/thumbnail/image/54f4d31e-38f6-4c22-903f-0e642600de44.jpeg?itok=pTz-dISR>

Embarcação seguia em direção à Europa Divulgação/Marinha do Brasil

A quantidade de droga apreendida só será informada após a divulgação dos dados finais da operação. A ação foi coordenada com agentes de Portugal, dos Estados Unidos e do Reino Unido, que repassaram dados de inteligência às autoridades brasileiras.

O veleiro foi apreendido pelo Navio-Patrolha Oceânico Araguari, que carregava militares da Marinha e policiais federais do Grupo de Pronto Intervenção, que participaram desde o início das ações. O navio-patrolha está conduzindo a embarcação de volta à costa brasileira.

Os órgãos estrangeiros que colaboraram com o governo brasileiro são o Centro de Análise e Operações Marítimas – Narcótico (MAOC-N), de Portugal; o Drug Enforcement Administration, dos Estados Unidos; e o National Crime Agency, de Reino Unido. Segundo a Marinha brasileira, a mútua cooperação e a troca de informações entre os países têm como objetivo identificar grandes organizações criminosas que atuam no Brasil.

Edição: Nélío de Andrade

Fonte: Agência Brasil - DF

Data : 17/02/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

MODELO ÚNICO PARA DESESTATIZAÇÃO DA CODESA PREOCUPA ATP

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 17 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201027-portocel-barra-do-riacho.jpg>

Arquivo/Divulgação

Associação defende que, no processo de desestatização, sejam adotados um modelo para o Porto de Vitória e outro para Barra do Riacho.

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) vem demonstrando preocupação com a adoção de um modelo único para Vitória e Barra do Riacho no processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). A associação defende que seja cumprida a promessa feita pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), em outras oportunidades, de que haveria um modelo para cada um desses portos. A ATP alega que o primeiro modelo de desestatização, a ser adotado para a Codesa, vai contaminar todos os processos seguintes, podendo prejudicar os terminais de uso privado (TUPs).

O argumento é que um modelo para cada porto faria sentido porque Barra do Riacho é um porto que já nasceu privado. "No modelo estatizante que vivíamos na época, ele transformou-se em porto organizado. Mas hoje, de fato, é um complexo portuário privado porque tudo é feito pelos privados. Estamos vendo claramente que a solução proposta está decepcionante, está tratando tudo como concessão única", disse o diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa, durante a audiência pública sobre a desestatização da Codesa realizada no dia 4 de fevereiro. A associação enxerga que Barra do Riacho possui uma série de possibilidades em função de ser um greenfield atrativo e das profundidades maiores que em Vitória.

O presidente da Codesa, Julio Castiglioni, disse durante a sessão que a maior dificuldade é trazer o valor-eixo de Barra do Riacho pelo metro quadrado na área de greenfield e precificá-la considerando seu potencial. Ele reconheceu que há potencial para aquela área, mas considerou que tal presunção não é suficiente perante os órgãos de controle. "Não temos grau de maturidade neste momento para definir tais parâmetros. Parece uma saída oportuna mediante concessão que permite que concessionário a desenvolva e tenhamos condição de definir quanto vai valer a área quando o empreendimento estiver estabelecido", afirmou Castiglioni.

Na ocasião, o secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Diogo Piloni, falou que as duas opções para Barra do Riacho vão dar na mesma, na medida em que esse modelo de concessão permite total liberdade de exploração, sem estabelecer de antemão perfis de carga e segmentos atendidos. "Ficará como liberdade do concessionário de propor. De forma semelhante a que um autorizatário teria na captação de cargas e de potencialização do uso dessa área, que traz desafios, mas está bem posicionada do ponto de vista de acesso e disponibilidade de áreas (quase 500 mil m² disponíveis)", comentou Piloni.

A ATP prepara suas contribuições para o processo de audiência pública, que foi prorrogado. A associação também pretende manifestar-se sobre outros pontos que considera de alto risco, como a poligonal do porto organizado, o aluguel de molhes, as tarifas deixando de ser contrapartida para ser uma fonte de receita e a participação de arrendatário sobre a forma de consórcio. "Vamos detalhar, mas são pontos preocupantes para os TUPs. Faremos na contribuição por escrito", disse Barbosa.

O diretor-presidente da ATP disse à Portos e Navios que a secretaria sinalizava para tendência de dois processos distintos, um em Vitória e outro em Barra do Riacho. Uma reunião com representantes da ATP e da SNPTA está prevista para ocorrer após o período de recebimento de contribuições. "A ATP torce para o sistema portuário mais eficiente possível, na sua totalidade. Os TUPs teriam que ter cláusulas de proteção aos contratos, previstos no edital, contando com proteções porque mais de 50% dos TUPs em operação hoje estão na área de influência de um porto organizado, fazendo uso de sua infraestrutura e pagando suas tarifas", afirmou Barbosa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/02/2021

CENÁRIO DE BAIXA DEMANDA EM ENERGIA PODE ADIAR PROJETOS EÓLICOS OFFSHORE NO BRASIL

Por Dérika Virgulino OFFSHORE 17 Fevereiro 2021

De acordo com a ABEEólica, em razão da pandemia, o país vive momento de baixa demanda para contratações e os próximos leilões tendem a ser menores.

Atualmente existem cinco projetos para a instalação de Parques Eólicos Offshore na costa brasileira em análise no Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais e Renováveis (Ibama). Além disso, o órgão lançou em novembro de 2020 o Termo de Referência Padrão voltado para energia eólica no Brasil. No entanto, segundo a presidente da Associação Brasileira de Energia Eólica (ABEEólica), Elbia Gannoum, o atual cenário de baixa demanda por nova eletricidade deve provocar uma demora maior na contratação de novos projetos de grande porte.

Elbia explicou que, no atual contexto o grande desafio é a demanda. Devido à pandemia, o país vive um momento de baixa demanda para contratações futuras de eletricidade e os próximos leilões tendem a ser menores. "Esse não é um desafio apenas do offshore, mas de todo o setor elétrico", frisou a presidente. Além disso, existem desafios tecnológicos, regulatórios, porém, ela acredita que todos esses podem ser enfrentado por agentes do setor e pelos órgãos públicos.

O Ibama, responsável pela supervisão e regulamentação ambiental, vem trabalhando e se estruturando para atender aos pedidos de licenciamento para Parques Eólicos Offshore há dois anos. Ela também lembrou que a Empresa de Pesquisa Energética (EPE) – empresa governamental responsável pela pesquisa e planejamento do setor elétrico – publicou um roadmap sobre o assunto, o que sinaliza a intenção do governo de trabalhar para que a utilização dos ventos offshore se desenvolva com segurança.

Parques Eólicos Offshore são projetos de grande potência instalada, que geram energia limpa e renovável. As condições naturais no Brasil indicam um grande potencial a ser explorado nessa área. De acordo com Elbia ainda, o desenvolvimento deste segmento no país vai também movimentar fabricantes que já estão no Brasil e produzem peças para eólicas offshore. Entretanto, a demanda vai depender de a economia voltar a crescer de forma sustentável e duradoura.

O Estaleiro Atlântico Sul (EAS), que planeja a construção de pás eólicas, acredita que os projetos dos parques em curso devem gerar mercado de conteúdo local para a fabricação de componentes além de serviços. A CEO da empresa, Nicole Terpinsg afirmou que o Brasil tem experiência na fabricação de estruturas offshore e tecnologia para construir estrutura para torre eólica offshore e plataforma fixa.

Ela disse que embora o financiamento via Agência Especial de Financiamento Industrial (Finame), pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) exija determinado conteúdo local, a norma é flexível. Já outros financiamentos disponíveis que não apresentam tal exigência. Apesar disso, ela avalia que o custo da logística encarece a importação de equipamento, o que beneficia a indústria local.

Um dos cinco projetos em análise do Ibama é o do Parque Eólico Offshore no Rio de Janeiro e Espírito Santo da Equinor Brasil. De acordo com a companhia, no mundo a Equinor vem avançando para se tornar uma importante empresa do setor eólico offshore global e segue avaliando diferentes oportunidades de negócios.

A empresa afirmou que prioriza áreas onde possa aplicar sua competência offshore, seguindo o percentual de conteúdo local. No Brasil, o projeto de parque eólico foi protocolado no Ibama desde agosto de 2020, dando início aos estudos de impacto ambiental para, em uma primeira etapa, analisar a possibilidade de desenvolver um projeto eólico offshore para a região Sudeste.

Apesar disso de a Equinor analisar que exista potencial para essa forma de geração de energia no Brasil, trata-se de um negócio de longo prazo. Isso exige que o Brasil crie um marco legal e regulatório estável para receber esse tipo de investimento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 17/02/2021

IMO E WISTA INTERNACIONAL LANÇAM PRIMEIRA PESQUISA SOBRE MULHERES NO SETOR MARÍTIMO

Da Redação NAVEGAÇÃO 17 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/190310-mulher-executiva-trabalho-pixabay-ilustrativa-1.jpg>

A Organização Marítima Internacional (IMO) e a Associação Internacional de Mulheres na Indústria e Comércio Naval (Wista Internacional) lançaram a primeira "Pesquisa sobre Mulheres no Setor Marítimo - IMO e Wista Internacional 2021" para examinar a proporção e distribuição de mulheres que trabalham no setor marítimo. O trabalho inclui de funções de apoio a cargos de nível executivo.

O inquérito faz parte de um conjunto de atividades que visam lançar as bases para novas discussões sobre como construir uma força de trabalho mais diversificada no setor marítimo, essencial para um futuro sustentável. Os dados obtidos na pesquisa ajudarão a construir uma imagem da diversidade e igualdade de gênero no setor.

O lançamento do estudo segue-se à assinatura em 2020 do Memorando de Entendimento IMO-Wista (MoU) sobre a promoção de uma maior diversidade e inclusão através do reforço das atividades de cooperação no setor marítimo. O MoU foi assinado pela IMO e pela Wista Internacional, uma organização internacional cuja missão é atrair e apoiar mulheres em nível gerencial, nos setores marítimo, comercial e logístico. O MoU visa estabelecer uma estrutura para a IMO e a Wista para promover a diversidade de gênero e inclusão como fatores vitais para fornecer um futuro sustentável para o setor marítimo em todo o mundo.

Além da pesquisa, outras iniciativas no âmbito IMO-Wista incluem o desenvolvimento de um banco de dados de mulheres especialistas em uma ampla gama de segmentos marítimos que estão disponíveis para palestras. Isso ajudará a criar painéis diversificados.

Em 2019, a Assembleia da IMO adotou a Resolução A.1147 (31) sobre a preservação do legado da questão marítima global para 2019 e a obtenção de um ambiente de trabalho sem barreiras para as mulheres no setor marítimo, que exige uma ação forte nos anos para promover a igualdade de gênero em todo o setor marítimo e ajudar a criar um ambiente de trabalho favorável que abrace a igualdade, a diversidade e reduza o preconceito.

A resolução foi adotada após um ano de ações para promover a diversidade sob o tema marítimo global "Empoderando as mulheres na comunidade marítima". Este trabalho continua, inclusive dentro do programa da IMO sobre as mulheres no setor marítimo.

A pesquisa está aberta aos Estados Membros da IMO, ONGs, empresas públicas e privadas do setor marítimo e centros de formação marítima. Existem dois inquéritos separados que devem ser concluídos pelos Estados-Membros e pela indústria. A pesquisa inaugural de 2021 está sendo conduzida pela IHS Markit. A intenção é repetir o levantamento a cada três anos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/02/2021

WALLENIUS WILHELMSSEN DESENVOLVE O PRIMEIRO RO-RO MOVIDO A VENTO

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 17 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210217-orcelle-wind-wallenius-wilhelmsen-navio-movido-a-vento.jpg>

A Wallenius Wilhelmsen desenvolve um projeto de navio movido a vento, capaz de transportar sete mil veículos a velocidade de até 12 nós a vela. Os planos prevêem a contratação de construção em meados de 2022 e conclusão a partir de 2025. O "Orcelle Wind" também poderá transportar máquinas pesadas e produtos fracionados. A velocidade pode ser aumentada com a ajuda de um sistema de energia suplementar a bordo.

"A Orcelle Wind será nossa base de testes técnica e operacional para inovação de emissão zero, onde podemos avaliar e desenvolver vários combustíveis e tecnologias de emissão zero", afirma Erik Noeklebye, EVP e COO de serviços de transporte marítimo da Wallenius Wilhelmsen.

Para ser aprovado, o "Orcelle Wind" deve atender aos padrões regulatórios relativos à segurança e desempenho técnico. As necessidades operacionais também devem ser atendidas, como a adequação para implantação em várias rotas de comércio global e a capacidade de manobra no porto em más condições climáticas.

"Será necessária a colaboração dedicada de nossos clientes, parceiros e funcionários de classe mundial para tornar uma iniciativa tão ousada como a "Orcelle Wind" um sucesso", acrescenta Jasienski. "Mais do que avaliar o conceito, estamos comprometidos em fazer disso um sucesso."

Características do navio

- Aproximadamente 220m de comprimento com uma largura estimada em 40m
- Capacidade total para sete mil veículos
- Capacidade de transportar maquinários pesados e carga fracionada
- Capaz de atingir velocidades de 12 nós a vela

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/02/2021

PORTO DO RECIFE TEM ALTA DE 69,04% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DE JANEIRO

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 17 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/160822-term.passageiro-recife.jpg>

O Porto do Recife registrou crescimento de 69,04% na movimentação em janeiro, em comparação ao mesmo mês de 2020. O cenário também reposiciona as estimativas de movimentação para os próximos meses.

A previsão era movimentar cerca de 82 mil toneladas de produtos, mas o resultado foi de 166.041 toneladas. Em janeiro de 2020, foram movimentadas 98.225 toneladas. O ancoradouro recifense recebeu no primeiro mês do ano oito embarcações, que importaram ou exportaram

seis produtos diferentes.

A carga mais movimentada foi o açúcar a granel e em saca, quase 82 mil toneladas foram exportadas para Romênia, Líbano e Canadá. Na sequência, 34.847 toneladas de malte de cevada belga e argentino chegaram pelo Porto do Recife para abastecer a indústria cervejeira de Pernambuco. Também passaram pelo Porto do Recife barrilha, fertilizante e trigo.

“O ano começou com uma promessa de reequilíbrio. Janeiro já superou as expectativas e a movimentação prevista para fevereiro é de 117 mil toneladas, número já 30% superior comparado ao mesmo período do ano passado. A partir de agora, a gente já entende que pode ser mais forte nos avanços do Porto, para que ele ganhe mais espaço na nossa economia”, ressalta Marconi Muzzio presidente do Porto do Recife.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 17/02/2021

MAERSK IRÁ OPERAR EM 2023 O PRIMEIRO NAVIO DE LINHA DO MUNDO NEUTRO EM CARBONO

Da Redação *NAVEGAÇÃO* 17 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210217-navio-porta-container-maersk-rebocador-manobra.jpg>

A A.P Moller - Maersk acelera suas ações rumo à descarbonização com o lançamento de um navio movido a metanol em 2023. Aos clientes, a companhia oferta um produto carbono neutro escalável. E aos fornecedores de combustível um incentivo para a produção em escala dos combustíveis do futuro. Além disso, a Maersk anuncia que todos os seus futuros navios construídos serão capazes de operar com combustíveis neutros em carbono.

A Maersk anuncia a entrada em operação do primeiro navio de linha do mundo neutro em carbono em 2023 — sete anos antes da ambição inicial, em 2030. Todos os futuros navios construídos de propriedade da Maersk terão tecnologia dupla de combustíveis instalada, permitindo operações neutras em carbono ou em óleo combustível padrão com baixíssimo teor de enxofre (VLSFO).

"A ambição da A.P. Moller - Maersk é liderar o caminho para a descarbonização da logística global. Nossos clientes esperam que nós os auxiliemos a descarbonizar suas cadeias de suprimento globais e estamos aceitando a tarefa. Trabalhando para resolver os desafios práticos, técnicos e de

segurança inerentes aos combustíveis neutros em carbono que precisamos para o futuro. Nossa ambição de ter uma frota de carbono neutro era um 'voo para a lua' quando anunciada em 2018. Hoje, a vemos como uma meta desafiadora, porém possível de ser atingida", afirma Søren Skou, CEO da A.P. Moller - Maersk.

Cerca de metade dos 200 maiores clientes da Maersk estabeleceram — ou estão no processo de implementar — metas ambiciosas, com base científica ou carbono zero, para suas redes de suprimento, e a projeção está crescendo.

Os navios coletores a metanol da Maersk terão capacidade de aproximadamente 2000 TEUs e serão implantados em uma das redes intra-regionais da corporação. Ainda que a embarcação possa funcionar com VLSFO padrão, o plano é operar o navio com e-metanol neutro em carbono ou bio-metanol sustentável desde seu primeiro dia de operação.

"Será um desafio significativo ser fonte, dentro do nosso cronograma, de um adequado fornecimento de metanol neutro em carbono para sermos pioneiros nessa tecnologia. Nosso sucesso depende do acolhimento desse produto inovador pelos consumidores e da colaboração reforçada com produtores de combustíveis, parceiros tecnológicos e desenvolvedores, para impulsionar a produção com a velocidade adequada. Acreditamos que nossa aspiração de colocar em operação, em 2023, o primeiro navio de linha neutro em carbono é a melhor forma de iniciar uma escalada dos combustíveis carbono neutro que vamos precisar", analisa Henriette Hallberg Thygesen, CEO de Fleet & Strategic Brands, A.P. Moller - Maersk.

Tanto o navio coletor movido a metanol quanto a decisão de instalar motores de combustível duplo em novas embarcações integram o processo de substituição de frota da Maersk em andamento.

Um futuro neutro em carbono para a navegação requer inovação, testagem e colaboração entre múltiplos parceiros da indústria. A Maersk continua explorando diversos caminhos em direção ao combustível neutro em carbono, e espera que existam múltiplas soluções no futuro. O Metanol (e-metanol e bio-metanol), as misturas de álcool lignina e a amônia continuam sendo os principais candidatos a combustível para o futuro.

Parceiro-chave nesta colaboração é o Centro de Transporte de Carbono Zero Maersk Mc-Kinney Møller, um núcleo de pesquisa e desenvolvimento independente e sem fins lucrativos, que trabalha entre setores, organizações, áreas de pesquisa e entes reguladores para acelerar o desenvolvimento e a implementação de novos sistemas de energia e tecnologias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/02/2021

PARCELA DA UNIÃO NO REGIME DE PARTILHA EM 2020 FOI DE 2,9 MILHÕES DE BARRIS DE ÓLEO

Da Redação OFFSHORE 16 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170315-plataforma1.jpg>

Governo também teve direito a 32,2 milhões de metros cúbicos de gás natural

A União teve direito a 2,9 milhões de barris de petróleo e 32,2 milhões de metros cúbicos de gás natural do total produzido em 2020 em contratos em regime de partilha no polígono do pré-sal. As informações fazem parte do Boletim Mensal dos Contratos de Partilha de Produção elaborado pela Pré-Sal Petróleo (PPSA), gestora dos contratos em nome da União.

Atualmente, dos 17 contratos que atuam em regime de partilha, três estão em produção - Área de Desenvolvimento de Mero

(Libra), Entorno de Sapinhoá e Tartaruga Verde Sudoeste, operando quatro FPSOS e 18 poços. Em 2020, a produção total destes contratos somou 16,3 milhões de barris de petróleo e 89,7 milhões de metros cúbicos de gás natural disponíveis para comercialização.

Na produção de petróleo, o resultado em 2020 destaca a Área de Desenvolvimento de Mero como principal produtora no regime de partilha, respondendo por 57% do total acumulado (9,3 milhões de barris), seguida dos campos de Tartaruga Verde Sudoeste (25%, 4,1 milhões de barris) e do Entorno de Sapinhoá (18%, 2,9 milhões de barris). Já na produção de gás natural disponível para comercialização, os campos do Entorno de Sapinhoá foram os principais produtores, respondendo por cerca de 65% do total acumulado com 58,7 milhões de metros cúbicos. O gás natural produzido em Mero, com alto teor de CO₂, está sendo injetado no reservatório para um efetivo aumento da produção de petróleo. Até o momento não há previsão para sua comercialização.

Nas parcelas da União, Entorno de Sapinhoá registrou o maior excedente em óleo acumulado, cerca de 55% do total (1,58 milhão de barris), e também o maior excedente em gás natural disponível acumulado para ser comercializado pela União, cerca de 99,6% do total (32,1 milhões de metros cúbicos).

Desde o início da produção do regime de partilha, em novembro de 2017, até dezembro de 2020, a União acumula uma produção de 7,7 milhões de barris de petróleo e 52,4 milhões de metros cúbicos de gás natural.

Resultados de dezembro de 2020:

Petróleo

No mês de dezembro de 2020, a média da produção total em regime de partilha foi de 47 mil barris de petróleo por dia (bpd) nos três contratos, sendo 29 mil bpd na Área de Desenvolvimento de Mero, 7 mil bpd em Entorno de Sapinhoá e 10 mil bpd em Tartaruga Verde Sudoeste. A média diária do total do excedente em óleo da União nos três contratos de partilha foi de 8,6 mil bpd, sendo 4,3 mil bpd na Área de Desenvolvimento de Mero, 4,2 mil bpd em Entorno de Sapinhoá e 39,2 bpd em Tartaruga Verde Sudoeste.

Gás Natural

Em dezembro, a média diária de produção de gás natural foi de 238 mil m³ nos dois contratos com aproveitamento comercial do gás natural, sendo 160 mil m³/dia no CPP do Entorno de Sapinhoá e 78 mil m³/dia no CPP de Tartaruga Verde Sudoeste. A média diária da parcela de gás natural da União foi de 92 mil m³.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/02/2021

BTP PROTAGONIZA NOVO RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO ANUAL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 16 Fevereiro 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210216-btp.jpg>

Com a marca de 1.160.418 unidades de contêineres movimentadas em 2020, terminal estabelece novo recorde no Porto de Santos

A Brasil Terminal Portuário (BTP) encerrou o ano de 2020 protagonizando mais um novo recorde de movimentação no Porto de Santos. O terminal foi responsável pela operação de 1.160.418 contêineres em 2020, a maior movimentação de unidades de contêineres já realizada em um único ano no Porto de Santos. O novo índice supera em 2% a última melhor

marca já registrada por um terminal.

Para 2021, a BTP pretende investir na implantação de um novo sistema operacional (OPUS) ainda neste primeiro semestre.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 17/02/2021

ESPECIALISTAS VEEM BOAS OPORTUNIDADES NO COMÉRCIO COM A CHINA

Por Danilo Oliveira *PORTOS E LOGÍSTICA 17 Fevereiro 2021*

Mesmo durante a pandemia, analistas identificam sinais de incremento nas negociações entre Brasil e país asiático.

Analistas identificam sinais de retomada do comércio exterior brasileiro, em especial nas negociações comerciais com a China. O especialista em comércio exterior com 20 anos de importação no mercado chinês, Claus Malumud, observa aumento de pedidos provenientes do país asiático. Ele avalia que, apesar do quadro de pandemia, os consumidores continuam colocando pedidos e a indústria aumenta a produção para tentar atendê-los. Malumud lembra que, no mundo inteiro, milhares de contêineres ficaram parados em portos e muitos desses equipamentos não retornaram para a origem.

Com isso, muitas rotas de navios foram canceladas ou alteradas. Quando o ritmo do comércio voltou, não havia navios e contêineres suficientes para atender milhões de pedidos, ao mesmo tempo, no mundo inteiro. Com alta demanda, os preços dos fretes ficaram até cinco vezes mais caros. "A China a pleno vapor, fábricas em plena produção causou gargalo de transporte. A logística impacta diretamente na importação, o frete aumentou e os impostos de importação recaem no produto", disse Malumud. Ele acredita que, até que se regule, vai demorar um pouco. Ele estima que a redução dos fretes deve ser gradativa, a partir de abril.

Para o especialista, as questões políticas entre Brasil e China não afetaram as negociações privadas entre os dois países. Ele percebe as empresas continuando a comprar da China, sem retaliação nos negócios. "O que pode influenciar, sendo a China o maior parceiro comercial do Brasil, é optar por não fazer negócios no país. No trato empresarial, não tem diferença, continuam comercializando entre si como sempre", analisou.

A avaliação é que a China continuará a precisar de produtos do agronegócio, como proteína animal e vegetal. "Esses insumos a China sempre precisa porque não tem fabricação própria necessária para atender ao mercado deles. O Brasil ainda depende muito de componentes eletrônicos e insumos, inclusive para remédios — inúmeras áreas em que o Brasil depende da China para abastecer", disse. Malumud cita equipamentos para geração de energia elétrica alternativa, como painéis solares.

Outra tendência de importação, segundo o especialista, são equipamentos para fazer atividades em casa de forma mais autônoma (self-made), desde ferramentas, equipamentos de ginástica para exercícios em casa e outros aparelhos que as pessoas tiveram que mudar e dar mais conforto à rotina diária, como cadeiras e mesas de escritório, ring lights e tripés para transmissões com vídeo, e itens de cozinha.

Esse cenário vai exigir maior planejamento das importações, prazos maiores e custos maiores. Malumud acredita que o mercado vai acabar absorvendo. Ele acrescentou que muitas pessoas estão procurando rendas extras ou alternativas, importando para vender online no Brasil. "Nunca o mundo será o mesmo, mesmo passando a pandemia. Os negócios continuam, mudaram a forma de vender e o comportamento", disse o especialista.

O especialista em investimentos, Rodolfo Marques, destaca o crescimento do principal parceiro comercial brasileiro nos últimos anos. Ele elaborou uma lista com 10 empresas brasileiras que podem crescer com a reabertura e expansão do mercado entre Brasil e China. A relação inclui: Suzano e Klabin (papel e celulose); JBS, BRF e Minerva (proteína animal/frigorífico); CSN, Vale,

Gerdau (minério de ferro); lochpe Maxion (produção de rodas); e Weg (indústria de motores e geradores).

As empresas que exportam papel e celulose, por exemplo, exportam matéria-prima que pode ser transformada em papelão, muito demandado pelo e-commerce nesse período, além do papel higiênico, que é item diário. "O que torna estas empresas atrativas é que suas matérias-primas são fundamentais para essa expansão econômica chinesa. É um investimento mais arriscado, por se tratar de renda variável e de setores que são cíclicos, ou seja, dependem da performance da economia da China", explica Marques.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/02/2021



CAMPO GRANDE - NEWS

PORTO MURTINHO CAMINHA PARA SE TORNAR O CENTRO LOGÍSTICO DA AMÉRICA DO SUL

Rota Bioceânica faz produtores abandonarem boi e investirem na soja

Por Gabriela Couto | 15/02/2021 09:56



<https://f088b146830a59b5.cdn.gocache.net/uploads/noticias/2021/02/15/1dd8d0faa51bed91b96ed0246daaf32ba959626f.jpg>

Porto Murtinho voltou a movimentar cargas para a Argentina nesta segunda-feira (15) - (Foto: Chico Ribeiro/Portal MS)

Porto Murtinho, município localizado a 443 quilômetro de Campo Grande, já é considerada a Nova Paranaguá com a projeção de três novos terminais portuários em processo de licenciamento. Grupos empresariais de

exportação já olham a cidade como novo centro operacional da futura Rota Bioceânica.

“O Brasil e o mundo olham Murtinho como a melhor alternativa logística, a região deixou de ser o fim ou o começo de linha para ser estratégica no escoamento de nossas riquezas”, afirmou o governador Reinaldo Azambuja (PSDB). Na semana passada começaram as tratativas com o grupo PTP, do Paraguai, que opera sete terminais na Argentina e que agora adquiriu área ao lado da FV Cereais, um dos maiores exportadores de commodities do Estado.

De acordo com o secretário da Segov (Secretaria de Governo e Gestão Estratégia), Eduardo Riedel, os investimentos de R\$ 25 milhões do Estado na região serão fundamentais para o desenvolvimento de Mato Grosso do Sul. “A implantação do acesso pavimentado aos portos abre uma janela para concretizar o sonho lá atrás de integrar o continente.”

Boi x soja

Nas terras onde antes se investia na pecuária, hoje os produtores rurais estão migrando para a agricultura. Áreas improdutivas e de pastagem estão sendo ocupadas pela soja e milho na região Sudoeste de Mato Grosso do Sul, avançando nas margens da rodovia BR-267 em direção a Porto Murtinho.



Antes isolado na fronteira com o Paraguai, o município passou a contar com infraestrutura portuária que barateia os custos de logística, encurta distâncias e agrega valor aos produtos exportados para o mercado internacional pela Hidrovia do Paraguai.

Segundo dados da Semagro (secretaria estadual de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar), em um ano 250 mil hectares na região foram incorporados a agricultura. As lavouras de soja se estendem de Jardim a 120 quilômetros de Porto Murtinho, chegando à região serrana. Armazéns graneleiros foram instalados na beira da BR-267, a rodovia da Rota Bioceânica.

Rio Paraguai

“Nas últimas décadas o Brasil virou as costas para o Rio Paraguai, que concentrou no início do século passado um grande movimento comercial com os países vizinhos e com a Europa”, disse o governador Reinaldo Azambuja. “Hoje estamos vivenciando um novo desenvolvimento hidroviário na região, garantindo competitividade ao Estado e um ganho extraordinário aos nossos produtores, com redução de até 40% no custo do frete.”

Prova disso é a retomada da operação do terminal FV Cereais nesta segunda-feira (15). O primeiro carregamento de 20 mil toneladas de grãos dos 400 mil que serão enviados aos portos argentinos já está sendo feito.

O volume das exportações pela zona portuária de Porto Murtinho cresceu 57,83% no acumulado de janeiro a dezembro de 2020 em relação ao mesmo período de 2019, em função da entrada em atividade do terminal FV Cereais e do incremento nas estruturas da APPM (Agência Portuária de Porto Murtinho), primeiro porto alfandegado. Foram escoadas 384 mil toneladas, sendo 250 mil pela FV Cereais. Em 2019, foram 233 mil toneladas. - CREDITO: CAMPO GRANDE NEWS

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/02/2021



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 Merco Shipping (www.mercosshipping.com.br).

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006