

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 003/2022
Data: 12/01/2022**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	3
DEPUTADOS FEDERAIS DO LITORAL DE SP DEFENDEM A VOLTA DO REPORTO.....	3
AVANÇO DA COVID DIFICULTA TAREFA DE MELHORAR FLUXO EM PORTOS DO SUL DA CALIFÓRNIA	4
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	5
PORTO DO PECÉM: MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES SUPERA A MARCA DE 400 MIL TEU’S EM 2021	5
CONSELHO DO PPI APROVA ADOÇÃO DO PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA 2035	6
EM SANTOS, ENTREGA DE CARGOS DE CHEFIA DE AUDITORES SERÁ FORMALIZADA NESTA QUARTA	6
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	7
PRO TRILHOS CHEGA A 21 CONTRATOS ASSINADOS PARA CRIAÇÃO DE NOVAS FERROVIAS NO PAÍS	7
ADESÃO DOS ESTADOS À REGIONALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE SANEAMENTO BÁSICO SUPERA EXPECTATIVA DO GOVERNO FEDERAL	8
ISTOÉ - DINHEIRO	9
ANP: MAIS 9 EMPRESAS SÃO AUTORIZADAS A PARTICIPAR DO LEILÃO DE OFERTA PERMANENTE	9
CHINA NÃO TEM PRESSA DE COMPRAR AÇÚCAR APESAR DE CORREÇÃO DE PREÇO, DIZ ANALISTA	10
GRUPO FRANCÊS RECEBE MULTA MILIONÁRIA POR DANOS AMBIENTAIS EM MINAS GERAIS	11
NAVIOS CARREGAM 30% MENOS GRÃOS EM PORTO ARGENTINO COM BAIXO NÍVEL DO RIO PARANÁ.....	11
ESTUDO APONTA QUEDA NOS POSTOS DE TRABALHO DO SETOR DE PETRÓLEO E GÁS	12
MONEYTIMES	13
EMBRAER E AERNNOVA ANUNCIAM PARCERIA EM PORTUGAL.....	13
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	14
AÇÃO POPULAR TENTA REVERTER B10 E RETOMAR MISTURA DE 14% DE BIODIESEL EM 2022	14
ANP APROVA MAIS NOVE EMPRESAS NA OFERTA PERMANENTE.....	16
JORNAL O GLOBO – RJ	19
MESMO COM CHUVAS, GOVERNO NÃO PLANEJA ACABAR COM BANDEIRA TARIFÁRIA DA CRISE HÍDRICA, DIZ MINISTRO.....	19
CASTRO SE REÚNE COM BOLSONARO SOBRE SANTOS DUMONT E PEDE MUDANÇAS EM CONCESSÃO: 'SE AUMENTAR MUITO, ACABA O GALEÃO'	21
EMBRAER VENDE FÁBRICAS EM PORTUGAL, QUE CONTINUARÃO A FORNECER COMPONENTES PARA SEUS AVIÕES	22
AVANÇO DA ÔMICRON AFASTA TRABALHADORES DE CANTEIROS DE OBRAS, PLATAFORMAS DE PETRÓLEO E AGÊNCIAS BANCÁRIAS	22
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	24
NÍVEL DE ÁGUA DOS RESERVATÓRIOS MELHORA, MAS AINDA NÃO ALIVIA CONTA DE LUZ.....	24
BC ESTREIA AUTONOMIA FALHANDO NA MISSÃO PRIMORDIAL DE CONTROLAR A ALTA DOS PREÇOS; LEIA A ANÁLISE	26
VALOR ECONÔMICO (SP)	28
ELETOBRAS, CORREIOS, PORTO DE SANTOS – E O PT.....	28
ALTA DE LOCKDOWNS FECHA PORTOS E EMPRESAS NA CHINA.....	29
FRETE MARÍTIMO SE MANTÉM EM NÍVEL RECORDE.....	31
FRETE SE APROXIMA DE PICO, MAS PANDEMIA GERA INCERTEZA	32
PORTAL PORTOS E NAVIOS	34
O QUE ESPERAR DO SHIPPING EM 2022?!	34
MAERSK ACELERA METAS PARA ZERAR EMISSÕES DE CARBONO ATÉ 2040	36
WILHELMSSEN ASSUME PARTICIPAÇÃO MAJORITÁRIA NA AHRENKIEL TANKERS PARA FORTALECER SUA POSIÇÃO NO MERCADO DE NAVIOS-TANQUE.....	37
ESTADOS UNIDOS E REINO UNIDO TÊM PIOR DESEMPENHO EM TEMPO DE PERMANÊNCIA DE CONTÊINERES	38
MAERSK ESPERA QUE ATRASOS NAS CARGAS PERSISTAM.....	39
CORREDOR LESTE DE EXPORTAÇÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ REGISTRA ALTA DE 56% NA PRODUTIVIDADE.....	39
PRO TRILHOS CHEGA A 21 CONTRATOS ASSINADOS PARA CRIAÇÃO DE NOVAS FERROVIAS	40
VLI INVESTE NA CAPACITAÇÃO DE PILOTOS DE DRONES PARA MONITORAMENTO PORTUÁRIO.....	41
PORTO ITAPOÁ CRESCE 13% EM 2021 COMO REFLEXO DA RETOMADA DA ECONOMIA E AMPLIAÇÃO DOS SERVIÇOS.....	42
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	43
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	43



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

DEPUTADOS FEDERAIS DO LITORAL DE SP DEFENDEM A VOLTA DO REPORTO

Júnior Bozzella (PSL), Marcelo Squassoni (Republicanos) e Rosana Valle (PSB) pretendem mobilizar Câmara

Por: Redação



Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) visa a prorrogação de incentivos fiscais para o setor portuário
Foto: Matheus Tagé/AT

Após a sanção do projeto de lei BR do Mar, a luta dos deputados federais que representam a Baixada Santista na Câmara será para derrubar o veto do presidente Jair Bolsonaro (PL) ao Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto), que visa a prorrogação de

incentivos fiscais para o setor portuário.

Para A Tribuna, Júnior Bozzella (PSL) e Rosana Valle (PSB) garantiram que trabalharão para mobilizar os colegas de Plenário em prol do benefício tributário, enquanto Marcelo Squassoni (Republicanos) buscará uma “solução consensual na análise do veto”.

Bozzella enxerga o veto do presidente ao Reporto como um “empecilho para o desenvolvimento do País”. De acordo com o deputado, a medida atrapalha o crescimento de um setor capaz de gerar empregos e impulsionar a economia. “Vou comprar essa briga na Câmara dos Deputados. Vetar o Reporto é um retrocesso”.

Também contrária ao veto, Rosana Valle lamentou a decisão do Governo Federal, mas garantiu estar em contato com outros deputados para lutar pelo regime tributário.

“Lutamos muito, inclusive com o apoio do Ministério da Infraestrutura, pela inclusão do Reporto no projeto de lei BR do Mar. Agora, vamos lutar no Congresso pela derrubada do veto presidencial”, explicou Rosana, que é coordenadora da Frente Parlamentar em Defesa do Porto de Santos.

De acordo com a parlamentar, sem o Reporto, a produtividade na movimentação portuária irá desacelerar, causando redução da competitividade do produto brasileiro no mercado internacional e “prejuízos ao desenvolvimento tecnológico no setor, com consequente perda de postos de trabalho”.

Ainda segundo ela, foi por conta do Reporto que o setor portuário foi o responsável por investimentos bilionários no País. “Este incentivo fez o setor ferroviário investir R\$ 60 bilhões entre 2008 e 2019. Só em São Paulo e Minas Gerais, fábricas de vagões e obras de infraestrutura geraram 818 mil postos diretos de trabalho”.

Por sua vez, Marcelo Squassoni afirmou que pretende acompanhar a implementação do BR do Mar e, desta forma, ouvir os representantes do setor portuário que defendem a derrubada do veto presidencial ao Reporto.

“Sem dúvida, ele (Reporto) é muito importante para potencializar a economia da nossa região. Em que pesem as argumentações do Executivo acerca da falta de previsibilidade orçamentária, creio que seja possível buscarmos uma solução consensual na ocasião da análise deste veto no plenário da Câmara Federal”.

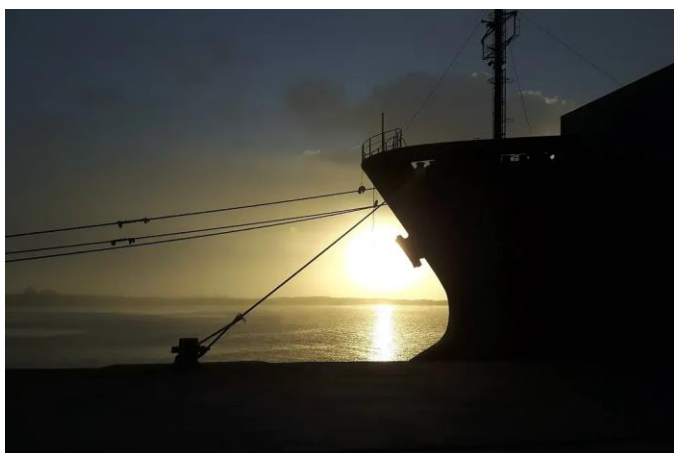
Sobre o BR do Mar, o parlamentar retrata a preocupação com possíveis “impactos negativos” aos caminhoneiros, devido ao incentivo à cabotagem. “É preciso dimensionar os efeitos que serão gerados sobre esses trabalhadores e avaliar possíveis formas de compensar eventuais perdas. Em uma análise preliminar, creio que essa mudança seja benéfica apenas às grandes empresas, que terão condições de ampliar seus dividendos por meio da cabotagem. Defendo que haja equilíbrio”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/01/2022

AVANÇO DA COVID DIFICULTA TAREFA DE MELHORAR FLUXO EM PORTOS DO SUL DA CALIFÓRNIA

Cerca de 100 navios de contêineres no complexo portuário mais movimentado dos EUA estão atrasados



Cerca de 100 navios de contêineres no complexo portuário mais movimentado dos EUA estão atrasados Foto: Pixabay

A variante Ômicron da covid-19 prejudica esforços para reverter um atraso de cerca de 100 navios de contêineres no complexo portuário mais movimentado dos Estados Unidos, no momento em que as infecções pelo vírus aumentaram entre funcionários do local no sul da Califórnia.

Cerca de 800 portuários, ou quase 10% da força de trabalho dos portos de Los Angeles

e Long Beach, não podiam trabalhar por questões relacionadas à covid-19 na segunda-feira, segundo a Associação Pacific Maritime.

Entre os faltosos havia trabalhadores com teste positivo para a doença, que haviam se sentido mal ou que faziam quarentena à espera de resultados de testes.

A associação informou que o número de infecções diárias aumenta rapidamente nas últimas semanas, atingindo cerca de 150 por dia na semana passada.

Na segunda-feira, dois navios contêineres no complexo portuário receberam menos funcionários que o requisitado e 13 embarcações não receberam nenhum trabalhador para colocar ou retirar carga, na prática paralisando operações.

No mesmo dia, 102 navios contêineres aguardavam uma vaga no complexo portuário, segundo a Marine Exchange of Southern California, que monitora movimentos de embarcações na área.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/01/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PORTO DO PECÉM: MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES SUPERA A MARCA DE 400 MIL TEU'S EM 2021

Em operação desde 2002, o terminal portuário do Pecém conseguiu, pela primeira vez na sua história, superar o patamar de 400 mil TEU's em sua movimentação anual de contêineres. Ao longo de 2021, um total de 410.557 TEU's (244.811 unidades) passaram pelo porto cearense, o que representa um crescimento de 8,7% em relação ao resultado obtido no ano imediatamente anterior, quando foram movimentados 377.726 TEU's (228.362 unidades).



Somente no mês de novembro de 2021, foram movimentados 40.239 TEU's no Porto do Pecém – o melhor resultado obtido num único mês ao longo do ano passado. De acordo com o diretor de operações do Complexo do Pecém, Waldir Sampaio, a movimentação acumulada superior a 400 mil TEU's é motivo de orgulho e consequência de um grande trabalho que envolve muitos profissionais.

“Superar a barreira dos 400 mil TEU's era um grande objetivo de todo o nosso time, então é motivo de muito orgulho termos alcançado esse resultado em 2021. Trata-se da maior quantidade de contêineres já registrada em um único ano desde que o Porto do Pecém foi inaugurado, o que nos motiva, ainda mais, a seguir trabalhando para alcançar novos records neste 2022, ano em que o nosso terminal portuário completa 20 anos de história”, destaca Waldir Sampaio.

A cabotagem (movimentação entre o Pecém e outros portos brasileiros) respondeu por 344.332 TEU's, crescimento de 5% em relação ao mesmo período de 2020. No longo curso (movimentação entre o Pecém e outros portos do mundo), o crescimento foi de 33%, de 49.640 TEU's, em 2020, para 66.225 TEU's, em 2021.

Volume em toneladas

As mercadorias transportadas em contêineres somaram o volume de 5.389.230 toneladas (t) no ano passado, o segundo tipo de carga mais movimentada no Porto do Pecém em 2021 – atrás apenas do granel sólido, com 9.827.740 t. A carga containerizada foi, assim, a segunda carga mais relevante na composição do índice de natureza da carga em toneladas, com 24% de participação.

Na comparação com 2020, a movimentação de cargas containerizadas, em toneladas, apresentou um crescimento de 11,8% no acumulado do ano passado.

Principais cargas containerizadas

- Cereais;
- Sal;



- Enxofre;
- Terras e pedras;
- Gesso;
- Cal;
- Cimento;
- Frutas;
- Alumínio;
- Plásticos

Série histórica de movimentação de contêineres

- 2016 = 171.067 TEU's
- 2017 = 209.623 TEU's
- 2018 = 267.217 TEU's
- 2019 = 339.742 TEU's
- 2020 = 377.726 TEU's
- 2021 = 410.557 TEU's

Sentido da carga containerizada

- Embarques de Contêineres: 201.346 TEU's
- Desembarque de Contêineres: 209.211 TEU's

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

Data: 12/01/2022

CONSELHO DO PPI APROVA ADOÇÃO DO PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA 2035

Foi publicada no Diário Oficial da União, a Resolução do Conselho do PPI nº 211, de 16 de dezembro de 2021, que aprova a adoção, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos – PPI, do Plano Nacional de Logística 2035. Aprovado pelo Ministério da Infraestrutura, conforme a Resolução nº 6, de 15 de outubro de 2021, o Plano avaliou o quanto a rede de transportes nacional está próxima dos objetivos da Política Nacional de Transportes. Também identificou os pontos a serem trabalhados e priorizados ao longo dos próximos anos, com a simulação de possíveis cenários para o setor. Um dos principais objetivos do PNL 2035 é a transformação da matriz de transporte do Brasil para torná-la mais racional e sustentável.

Acesse também a versão resumida do Plano Nacional de Logística 2035

O PNL é um instrumento do Estado brasileiro que visa lançar um olhar para as necessidades e oportunidades atuais e futuras dos subsistemas de transporte, recomendando estudos de novas infraestruturas e a melhoria em infraestruturas existentes no âmbito do Planejamento Setorial.

Além disso propicia a integração dos transportes aéreo, aquaviário e terrestre e a harmonização das políticas setoriais. O PNL também define os elementos de logística do transporte multimodal a serem implementados por órgãos ou entidades da Administração Pública.

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

Data: 12/01/2022

EM SANTOS, ENTREGA DE CARGOS DE CHEFIA DE AUDITORES SERÁ FORMALIZADA NESTA QUARTA

Informação: Santa portal - Porto & Negócios (12 de janeiro de 2022)

Confirmando a disposição para manter a operação-padrão na Alfândega do Porto de Santos até que o governo federal atenda às reivindicações da categoria, a entrega dos cargos dos Auditores-Fiscais que ocupam cargos de chefia na unidade deve ser formalizada nesta quarta-feira (12).

Embora 22 dos 21 Auditores que ocupam cargos de chefia no Porto de Santos já tenham entregado seus cargos desde o fim de dezembro, incluindo o delegado e o delegado-adjunto, é necessário que o delegado da unidade encaminhe o pedido ao superintendente da Região Fiscal (no caso do estado de SP, a 8ª Região Fiscal) para que o pedido de exoneração seja efetivado.



Foto por: Divulgação/Prefeitura de Santos

Deste modo, os trabalhos que normalmente são feitos na Alfândega de Santos seguirão para a Superintendência em São Paulo e de lá, possivelmente, até mesmo para Brasília. “O resultado é que a liberação de cargas será mais demorada. O que antes era feito em um dia ou até em horas, passará a levar mais tempo”, disse o presidente do Sindifisco Santos, Elias Carneiro Jr.

Lembrando que o Porto de Santos tem uma arrecadação diária de R\$ 125 milhões e com a adesão maciça dos Auditores-Fiscais lotados na Alfândega do Porto de Santos à mobilização da categoria este número já começa a ser impactado. A única ressalva são medicamentos, insumos hospitalares, animais vivos e produtos perecíveis que continuam a ser liberados normalmente.

Reivindicações

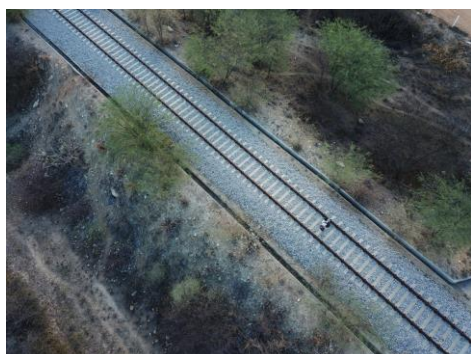
A operação-padrão no Porto de Santos teve início em 27 de dezembro e foi causada pelo não cumprimento do acordo firmado em 2016, que é a regulamentação da Lei 13464/17, que prevê o pagamento de um bônus variável aos Auditores.

A categoria ainda pede o retorno dos R\$ 1,2 bilhões, o equivalente a mais de 50% do orçamento da Receita Federal, que seriam destinados a investimentos em tecnologia e aprimoramento do órgão, mas que serão transferidos para conceder o aumento de salário a carreiras policiais e a abertura de concurso público para a Receita Federal, já que nos últimos 10 anos o órgão perdeu 50% do seu quantitativo de Auditores.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 12/01/2022

PRO TRILHOS CHEGA A 21 CONTRATOS ASSINADOS PARA CRIAÇÃO DE NOVAS FERROVIAS NO PAÍS

Serão adicionados 6.839,69 quilômetros de trilhos à malha nacional, representando R\$ 102,3 bilhões em investimentos privados



Novos trilhos vão passar por 13 unidades da Federação
- Foto: Vinícius Rosa/Minfra

Lançado em setembro de 2021 para permitir a ampliação da malha ferroviária nacional com empreendimentos privados, o programa federal Pro Trilhos inicia 2022 com 21 contratos de autorização para construção e operação de ferrovias assinados. A formalização entre a União e empresas que pleitearam a criação de ferrovias próprias pelo novo modelo saiu no Diário Oficial da União (DOU).

Somados, esses empreendimentos agregam 6.839,69 quilômetros de novos trilhos à malha ferroviária do país, especialmente às redes férreas dos estados de São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo, Paraná, Santa Catarina, Maranhão, Bahia, Pernambuco, Piauí, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Goiás, além do Distrito Federal. A projeção de investimentos nos trechos autorizados é de R\$ 102,3 bilhões.

Agora, são 12 o total de empresas que já contam com a devida autorização do Governo Federal para atuarem no setor, implantando e operando com recursos próprios estradas de ferro e terminais ferroviários em 13 unidades da Federação.

Trâmite

A outorga por autorização é um procedimento mais célere e desburocratizado do que o modelo tradicional de concessão. Prova da agilidade do novo regime é que as primeiras propostas contempladas com autorizações foram protocoladas junto ao MInfra no mês de setembro.

Ainda assim, de lá para cá, os 21 projetos autorizados passaram por um trâmite criterioso. Ele incluiu conferência de documentação e do detalhamento da proposta pela equipe da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres (SNTT), análise na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) da convergência do projeto com a malha ferroviária implantada (concedida ou outorgada) e avaliação da conformidade do empreendimento com as políticas públicas do setor e nacional de transportes, novamente na SNTT.

Mais pedidos

Até o momento, o MInfra recebeu 76 requerimentos para construção e operação de ferrovias pelo regime de autorização, perfazendo 19 mil quilômetros de novas ferrovias privadas, cruzando 16 Unidades da Federação, e investimentos que ultrapassam R\$ 224 bilhões. A expectativa é de que sejam criados 2,6 milhões de postos de trabalho diretos e indiretos, além da diminuição do custo de transporte, da emissão de CO² e a modernização da malha ferroviária nacional.

Criado pela Medida Provisória 1.065/2021, o Marco Legal das Ferrovias teve a apreciação concluída pelo Congresso Nacional no último dia 14 de dezembro e foi sancionado pelo presidente da República dez dias depois. O novo arcabouço legal simplifica o fardo regulatório para investimentos no setor ao abrir a possibilidade de empresas desenvolverem segmentos próprios, com recursos 100% privados.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 12/01/2022

ADESÃO DOS ESTADOS À REGIONALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE SANEAMENTO BÁSICO SUPERA EXPECTATIVA DO GOVERNO FEDERAL

A partir de agora, as agências reguladoras têm até 31 de março para finalizarem as análises e declararem os contratos de prestação de serviço regulares ou irregulares



Dos 22 estados habilitados, 15 conseguiram entregar, dentro do prazo estipulado - Foto: MDR

A adesão dos prestadores de serviços públicos de abastecimento de água potável e de esgotamento sanitário à regionalização dos serviços de saneamento básico superou as expectativas do Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR). Dos 22 estados habilitados, 15 conseguiram entregar, dentro do prazo estipulado, 31 de dezembro de 2021, a documentação que comprova a capacidade econômico-financeira de realizar investimentos no setor para cumprir as metas de universalização estipuladas pelo novo Marco



Legal do Saneamento: 99% da população brasileira com acesso à água potável e 90% a tratamento e coleta de esgoto até 2033.

Essa comprovação da capacidade econômico-financeira é uma das exigências do Governo Federal estabelecidas no novo marco e visa manter no mercado os prestadores públicos que sejam eficientes. “Antes do Marco Legal não havia metas, previsibilidade e regulamentação. Agora é imprescindível que as empresas comprovem o seu poder de investimento, para que o objetivo de universalizar os serviços de saneamento seja uma realidade. Durante o período dos contratos, fica a cargo das agências reguladoras realizar os monitoramentos e avaliar se a prestação de serviços é compatível com a meta definida”, explica o secretário nacional de Saneamento, Pedro Maranhão.

A expectativa da Secretaria Nacional de Saneamento era de que menos da metade dos estados brasileiros encaminhasse a documentação no prazo. O Distrito Federal não estava considerado na lista, por conta da prestação de serviços direta, nem o Mato Grosso, que já conta com o serviço privado. Juntaram-se a eles, os estados do Amapá, Alagoas e Rio de Janeiro, onde ocorreram leilões de concessão dos serviços de saneamento recentemente. Sendo assim, 15 dos 22 estados cumpriram a data estipulada.

Segundo a lei, as agências têm até o próximo dia 31 de março para finalizarem as suas análises e declararem os contratos regulares ou irregulares. Para os prestadores aptos, os contratos serão mantidos até o final de sua vigência e considerados regulares. Já aqueles prestadores que não entregaram a documentação ou que sejam avaliados como inaptos, terão seus contratos declarados irregulares, cabendo ao Poder Concedente avaliar a melhor forma para a extinção do contrato de programa, garantindo a continuidade dos serviços.

Avaliação

Os órgãos reguladores avaliam a capacidade dos prestadores em duas etapas. Na primeira, são analisados índices referenciais mínimos de alguns indicadores econômico-financeiros do prestador de serviço. Trata-se de uma análise retrospectiva, uma vez que os dados devem ser calculados com base nas demonstrações contábeis dos últimos cinco anos do prestador.

Já a segunda etapa tem natureza prospectiva e nela é analisada a adequação dos estudos de viabilidade e do plano de captação apresentados pelo prestador para cumprimento das metas de universalização nos municípios em que possui contratos em vigor.

Marco Legal do Saneamento

A meta do Governo Federal é alcançar a universalização dos serviços de saneamento básico até 2033, garantindo que 99% da população brasileira tenha acesso à água potável e 90%, ao tratamento e à coleta de esgoto. Foram definidas, também, regras voltadas para drenagem urbana e manejo de resíduos sólidos urbanos. Desde a aprovação do marco regulatório, o MDR trabalha para criar um ambiente de segurança jurídica, competitividade e sustentabilidade, a fim de atrair novos investimentos para universalizar e qualificar a prestação dos serviços no setor.

Com informações do Ministério do Desenvolvimento Regional

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 12/01/2022

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

ANP: MAIS 9 EMPRESAS SÃO AUTORIZADAS A PARTICIPAR DO LEILÃO DE OFERTA PERMANENTE



A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) aprovou a participação de mais nove empresas no leilão de oferta permanente que acontecerá no dia 14 de abril. Ao todo, a lista de participantes inclui 78 petrolíferas, incluindo companhias de grande porte, como Petrobras, Chevron e Shell.

Na reunião de diretoria de na terça-feira, 11, foram aprovadas as participações das seguintes empresas: Apoema Consultores em Óleo e Gás; Beam Earth; Blueshift Geração e Comercialização de Energia; Federal Energia; Pindorama Energia Exploração e Produção; Petrogal Brasil; Petronas Petróleo Brasil; Seacrest Exploração e Produção de Petróleo; e Storengy.

A aprovação dessa lista de empresas foi divulgada nesta quarta-feira, 12, em publicação no Diário Oficial da União.

A oferta permanente consiste na oferta contínua de blocos exploratórios e áreas com acumulações marginais localizados em quaisquer bacias terrestres ou marítimas.

A exceção são os blocos no polígono do pré-sal, nas áreas estratégicas ou na plataforma continental além das 200 milhas náuticas, além das áreas autorizadas a compor a 18ª Rodadas de Licitações.

A ANP divulga os blocos e áreas em estudo, que, após a obtenção das diretrizes ambientais, são incluídos na oferta permanente.

As licitantes inscritas podem apresentar declaração de setores de interesse para quaisquer blocos ou áreas, desde que apresentem também uma garantia de oferta.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 12/01/2022

CHINA NÃO TEM PRESSA DE COMPRAR AÇÚCAR APESAR DE CORREÇÃO DE PREÇO, DIZ ANALISTA

Produção de açúcar na Costa Rica

Por Marcelo Teixeira

NOVA YORK (Reuters) – As importações chinesas de açúcar permanecerão baixas e bem abaixo dos níveis do ano passado, apesar da recente fraqueza nos contratos futuros da commodity, já que os preços do adoçante na China caem e o frete marítimo continua elevado, disse a consultoria de açúcar CovrigAnalytics.

“A queda nos preços domésticos chineses não é surpreendente, pois a produção doméstica está aumentando e, sazonalmente, deve atingir um pico no final de janeiro”, disse a CovrigAnalytics.

“Além disso, a China já importou volumes significativos de açúcar em 2020/21 (perto de 6,7 milhões de toneladas – 83,5% brutos) e muito acima do déficit estrutural anual existente de cerca de 4,8-5 milhões de toneladas”, disse em um relatório.

Os contratos futuros de açúcar bruto na ICE caíram na segunda-feira para 17,6 centavos de dólar por libra-peso, o menor nível em mais de cinco meses, em meio a chuvas no Brasil e ampla produção na Índia e na Tailândia. Os preços se recuperaram parcialmente na quarta-feira.

A CovrigAnalytics disse que durante a temporada de produção de açúcar, de outubro de 2020 a setembro de 2021, a China importou 2,2 milhões de toneladas a mais do que precisava e o país não tem pressa em comprar.



A China está entre os três maiores importadores globais de açúcar, junto com a Indonésia e os Estados Unidos.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 12/01/2022

GRUPO FRANCÊS RECEBE MULTA MILIONÁRIA POR DANOS AMBIENTAIS EM MINAS GERAIS

Logo do grupo francês Vallourec em 12 de maio de 2017, em Paris - AFP/Arquivos

Por AFP

O grupo francês Vallourec foi multado em 288 milhões de reais por “danos ambientais” após o transbordamento de uma barragem em uma de suas minas no Brasil, anunciaram nesta terça-feira(11) autoridades locais.

O governo do estado de Minas Gerais indicou em nota que “notificou, nessa segunda-feira (10/1), a empresa Vallourec pelos danos ambientais causados após o transbordamento do dique de contenção de sedimentos da Mina Pau Branco”, localizada na cidade de Nova Lima, região metropolitana de Belo Horizonte.

A notificação também prevê a suspensão das atividades (da barragem) até a apresentação dos documentos que comprovem sua estabilidade.

O transbordamento, causado pelas fortes chuvas que atingiram a região de Minas Gerais, ocorreu no sábado.

As toneladas de água com lama que escaparam da barragem interromperam o trânsito na rodovia que liga Belo Horizonte ao Rio de Janeiro por dois dias.

Em nota enviada à AFP, a Vallourec confirmou “o recebimento do auto de infração no dia 10 de janeiro de 2022 e está analisando o teor do documento pelas áreas técnicas”.

Desde que a barragem transbordou, a Vallourec “não poupou esforços” para “minimizar os transtornos”, acrescentou a empresa.

De acordo com o governo de Minas Gerais, a Vallourec, que extrai ferro desde 1980 para fazer tubos na mina de Pau Branco, é considerada “infratora reincidente”, já que foi multada em 2020 “por não cumprir os prazos estabelecidos para enviar documentos relativos a barragens de água”.

As chuvas intensas que atingem Minas Gerais causaram enchentes e deslizamentos de terra que deixaram 10 mortos entre domingo e segunda-feira, segundo autoridades locais.

Todos os mineradores da região foram obrigados a fornecer detalhes sobre a estabilidade de suas barragens em 24 horas e alguns moradores foram evacuados preventivamente, segundo o governo de Minas Gerais.

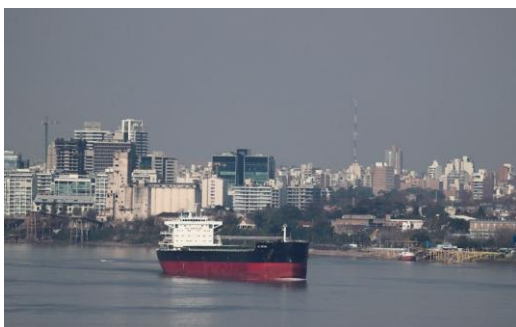
No início de 2019, o rompimento de uma barragem de mineração da empresa Vale em Brumadinho, também em Minas Gerais, deixou 270 mortos e danos incalculáveis ao meio ambiente.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 12/01/2022

NAVIOS CARREGAM 30% MENOS GRÃOS EM PORTO ARGENTINO COM BAIXO NÍVEL DO RIO PARANÁ

Por Maximilian Heath



Navio navega nas águas do rio Paraná, em Rosário, Argentina

BUENOS AIRES (Reuters) – Os navios de grãos argentinos que saem do principal polo agrícola de Rosário estão tendo que cortar cargas em cerca de 30% devido a uma nova queda “recorde” nos níveis de água do rio Paraná, disse a câmara dos portos locais à Reuters nesta terça-feira.

O Paraná, que transporta cerca de 80% das exportações agrícolas da Argentina, é fundamental para os embarques de soja, trigo e milho do país sul-americano, que é o maior exportador mundial de soja processada e o segundo maior de milho.

“Os navios estão saindo com 30% menos carga”, disse Guillermo Wade, gerente da Câmara de Atividades Portuárias e Marítimas da Argentina, acrescentando que isso equivale a 13 mil toneladas a menos de carga em um navio Handymax e 16 mil toneladas a menos em um Panamax.

“Hoje foi o recorde de queda do nível do rio.”

O Paraná subiu desde que atingiu uma mínima de 77 anos em meados do ano passado, o que prejudicou o transporte de grãos, mas agora caiu novamente para atingir um novo patamar de mínima no Rosário em meio a uma onda de calor que assola o país e as baixas chuvas rio acima.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 12/01/2022

ESTUDO APONTA QUEDA NOS POSTOS DE TRABALHO DO SETOR DE PETRÓLEO E GÁS

Levantamento da Federação Única dos Petroleiros (FUP) com base na última Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (Pnad Contínua), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), revela que na média anual dos trimestres de 2021 (até o terceiro trimestre, último dado disponível), o estoque de trabalhadores no setor de óleo e gás no País teve queda de 2,4%, passando de 159.086 postos de trabalho para 155.227 postos.

“A saída da Petrobras de alguns segmentos, e a consequente entrada das empresas privadas, ainda não surtiu efeitos positivos nem na geração de novos postos de trabalho, nem no aumento da renda”, avalia a FUP.

A redução ocorreu também na renda dos trabalhadores do setor de extração e respectivas atividades de apoio, que, segundo a Pnad, tiveram declínio médio nos seus rendimentos de aproximadamente 9,5%. Os dados foram analisados pelo pesquisador do Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (Ineep), Rafael Rodrigues da Costa, com os economistas do Centro de Economia Política do Petróleo (Cepetro) Pedro Gilberto Cavalcante Filho e Claudiane de Jesus.

A Bahia, Estado onde a Petrobras colocou à venda, desde 2015, 378 ativos, ou 31% do total do seu portfólio de desinvestimentos, a média anual de 2021 registra uma retração de postos de trabalho de 28,9% em comparação ao mesmo período do ano anterior. Uma perda média equivalente a 7 mil empregos (de 25.788, em 2020, para 18.328, em 2021), informa o estudo.

A queda nos salários do setor de óleo e gás na capital baiana chegou a 22,9%, saindo de um patamar de renda média próximo a R\$ 7.180,00, até o terceiro trimestre de 2020, para algo em torno de R\$ 5.140,00 no mesmo período em 2021.



A entidade observa que, embora a pandemia do coronavírus possa ser considerada também um fator importante para a diminuição nos postos de trabalho, o movimento de queda no mercado de trabalho baiano é um fenômeno que vem ocorrendo simultaneamente ao início do programa de desinvestimentos da Petrobras em 2015, explica o pesquisador do Ineep Rodrigues da Costa, com base nos dados do IBGE.

Ao comparar o estoque de empregos no setor de óleo e gás na Bahia ao programa de desinvestimentos da Petrobras, é possível observar que no terceiro trimestre de 2015 o setor empregava até 37.890 pessoas. Hoje, o setor petrolífero baiano ocupa menos de 8.760 postos de trabalho na região, de acordo com as estatísticas do terceiro trimestre da Pnad 2021.

“Queda do emprego e do salário e aumento nos preços dos produtos ao consumidor são efeitos nefastos de um mesmo fenômeno, que é a política de criação de monopólios privados regionais, resultantes da venda equivocada de ativos da Petrobras”, destaca o coordenador-geral da FUP, Deyvid Bacelar.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 12/01/2022



MONEYTIMES

EMBRAER E AERNOVA ANUNCIAM PARCERIA EM PORTUGAL

Por Giovana Leal

A Embraer (EMBR3) e a Aernnova, referência internacional no fornecimento de aeroestruturas, anunciaram nesta quarta-feira (12) uma parceria estratégica para as unidades industriais Embraer Metálicas e Embraer Compósitos, localizadas no Parque Industrial Aeronáutico de Évora, em Portugal.

O acordo contempla a venda de todas as ações das referidas subsidiárias da Embraer à Aernnova, pelo valor de US\$ 172 milhões. Segundo as companhias, a transação tem como objetivo aumentar a capacidade de produção dos centros de excelência, cuja operação tem uma importância estratégica para os produtos atuais e futuros da Embraer.

Com os novos termos da parceria, a Aernnova assume a operação das fábricas industriais em Évora e ao, mesmo tempo, assegura o fornecimento para produção atual de aeronaves Embraer, aumentando a previsão de receitas de longo prazo da Aernnova.

O acordo reforça a posição da Aernnova como fornecedora de primeira linha para aeronaves de corredor único, avançando a posição da companhia nos mercados de aeronaves executivas e de defesa.

As atividades nas instalações industriais de Évora adicionarão cerca de US\$ 170 milhões em receitas para a Aernnova. A capacidade das unidades industriais em Évora também permitirá a assinatura de novos contratos, seja com a Embraer ou com outros fabricantes.

Ricardo Chocarro, CEO da Aernnova, diz que a companhia “planeja avançar ainda mais nas operações das instalações e estabelecer Évora como um modelo na fabricação de aeroestruturas, com o suporte técnico e comercial do Grupo Aernnova”.

Com esse movimento, a Embraer diz que reforça e consolida o seu compromisso com Portugal, país onde a empresa mais investe na capacidade industrial, fora do Brasil, e que possui uma localização estratégica para a sua presença na Europa.

Fonte: MoneyTimes

Data: 12/01/2022



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

AÇÃO POPULAR TENTA REVERTER B10 E RETOMAR MISTURA DE 14% DE BIODIESEL EM 2022

Objetivo é conseguir, liminarmente, impugnação da decisão do CNPE, retomando assim progressão original do mandato de biodiesel

Por Gustavo Gaudarde - 11 de janeiro de 2022 - Atualizado em 12 de janeiro de 2022 - Em Biocombustíveis, Judiciário, Política energética



Comercialização de biodiesel sem leilões supera demanda em 36% para atender ao B10 no início de 2022 (foto: Usina de biodiesel da Oleoplan)

Uma ação popular movida na Justiça Federal de Porto Alegre (RS) tenta reverter a decisão do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), de 2021, que reduziu a mistura obrigatória de biodiesel para 10%, para todo

o ano de 2022.

O objetivo é conseguir, liminarmente, a impugnação da decisão do CNPE, retomando assim a progressão original do mandato de biodiesel.

Em caso de sucesso, o efeito prático é obrigar distribuidoras a adquirir biodiesel suficiente para a mistura de 14%, a partir do 2º bimestre deste ano.

As compras para janeiro e fevereiro foram fechadas, com mandato de 10%.

A ação é assinada pelos advogados Lucas Ferreira Martins e Paulo Henrique da Costa Nagelstein, sócios do escritório Nagelstein Law & Tax, especializados em Direito Tributário e com forte atuação no mercado de biodiesel.

“Entramos com a ação popular pela nossa militância no setor. Não poderíamos ficar inertes”, afirma Lucas Martins.

Fundamento foi preço do diesel, agora questionado na Justiça

Na ação popular, os advogados afirmam que a decisão do CNPE carece de fundamentos técnicos.

Lucas Martins cita, inclusive, o fato de a decisão pelo B10 ter sido tomada antes da conclusão dos estudos do grupo técnico criado pelo próprio CNPE para definir critérios para a política de biodiesel.

“O CNPE extrapolou a margem de discricionariedade prevista na lei”, diz.



A mistura de biodiesel vem sendo reduzida pontualmente desde 2020, em razão de choques no mercado de combustível durante esses dois anos de pandemia de covid-19. Isso ocorre também em outros países.

Em um entendimento entre o governo federal e mercado, o CNPE criou em outubro de 2021 um grupo de trabalho para “em caso de necessidade, [subsidiar] a definição do teor de biodiesel adicionado ao diesel, por meio do estabelecimento de uma metodologia robusta e com critérios objetivos”, anunciou o Ministério de Minas e Energia (MME), na época.

“(…) A redução já publicada não contou com a análise do grupo de estudos formado com este objetivo, muito menos foram divulgadas as razões e estudos técnicos que fundamentaram a decisão”, argumentam os autores da ação.

No entendimento dos autores, a redução da mistura nem sequer poderia ter sido tomada de forma permanente, para todo o ano de 2022.

Martins critica também o fato de a decisão ter sido tomada antes da entrada em vigor do novo modelo de comercialização, tendo em vista a falta de resultados empíricos que o fim dos leilões regulados pela ANP terá no mercado.

“O reajuste de 8% do diesel da Petrobras é o fato comprobatório que a redução é inócua”, afirma Martins, sobre o anúncio feito pela companhia nesta terça (11).

É uma crítica comum do setor: o mercado de diesel é deficitário e, ao reduzir a mistura de biodiesel, o governo promoveria importações de diesel, enquanto condiciona a política de descarbonização ao valor de um produto (o óleo vegetal), sem garantia de resultado, pelo fato de não controlar a cotação do petróleo.

Para o setor, a decisão representa também uma frustração de expectativas de investimentos e dos compromissos ambientais anunciados pelo Brasil internacionalmente, inclusive na COP26.

“Em relação à moralidade administrativa, há enorme prejuízo àqueles que justamente obedeceram às orientações da própria Administração para expandir a produção de biodiesel — através de investimentos para criação de usinas e fábricas que necessitam de demanda para sua solvência”, diz a petição.

A redução para 10% foi, no fim das contas, um meio-termo. O Ministério da Economia, de onde partiu a proposta, defendeu o B6.

Há “robustas razões de fundamentação e justificativa da medida administrativa, sob a ótica econômica e técnica” para justificar a redução para 6%, “de modo a buscar conciliação com os demais objetivos de política pública”, dizem os documentos que subsidiaram a decisão.

Segundo projeções da equipe econômica, a retomada para 13% e 14%, como previsto originalmente, elevaria os preços finais médios do diesel em 2,2% durante 2022, em relação à mistura de 10%.

Fontes do governo ouvidas pela epbr acrescentam que, no fim, as projeções da Economia foram conservadoras. Outras estimativas indicavam um impacto maior nos preços finais do diesel B.

Não há consenso Outro subsídio da ação popular é o parecer da GO Associados, consultoria do economista e ex-presidente do CADE, Gesner Oliveira.

No documento, a conclusão é que o efeito macroeconômico da redução da mistura é negativo. A íntegra da petição foi disponibilizada aos assinantes do político epbr, serviço premium de informação da agência epbr.



“Os resultados e evidências apresentados neste parecer indicam que não só o percentual mínimo obrigatório de 13% do biodiesel no óleo diesel deveria ser mantido como é importante incentivar a produção e o uso deste biocombustível no país”, diz o parecer, elaborado em abril de 2021.

“A economia, o meio ambiente, a saúde pública e a sociedade como um todo só têm a ganhar com a evolução do patamar mínimo de B13 para B15, prevista para o ano de 2023, nos termos da Resolução CNPE nº 16/2018”, conclui.

B10 é um pleito das transportadoras

Ao anunciar a decisão, o MME justifica o recuo na política de biodiesel para proteger os interesses do consumidor “quanto ao preço, qualidade e oferta dos produtos”.

Segundo a pasta, a decisão concilia “medidas para a contenção do preço do diesel com a manutenção da Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), conferindo previsibilidade, transparência, segurança jurídica e regulatória ao setor”.

O B10 atende a um pleito de transportadoras e do mercado varejista de combustíveis. Em julho do ano passado, entidades do mercado de combustível lançaram uma nova campanha pela redução.

Nota foi assinada por IBP e Brasilcom (distribuidoras), Abicom (importadores), Fecombustíveis (varejo), Anfavea (indústria automobilística), além da Confederação Nacional do Transporte (CNT).

A CNT chegou a propor que a mistura fosse zerada em resposta à inflação.

A redução, inicialmente pontual, da mistura pelo governo federal começou em 2020. Na época, a primeira ocorrência foi a interrupção de um leilão de B12, por iniciativa do MME, que terminou com a redução da mistura para 10%.

De lá para cá, o setor acabou desistindo da judicialização e tentou, via negociação e articulação política, preservar o mandato, até o momento, sem sucesso.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 12/01/2022*

ANP APROVA MAIS NOVE EMPRESAS NA OFERTA PERMANENTE

Aprovadas têm até 2 de fevereiro para apresentar novas declarações dos setores de interesse acompanhadas de garantias de oferta

Por epbr - 12 de janeiro de 2022 - Em Comece seu Dia, Newsletter

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

em jogo

A ANP aprovou a inscrição de nove novas empresas na oferta permanente de áreas, que está com o edital para seu terceiro ciclo aberto. A autorização foi publicada nesta quarta (12/1), no Diário Oficial da União (DOU). As empresas têm até 2 de fevereiro para apresentação de novas declarações dos setores de interesse acompanhadas de garantias de oferta por licitantes inscritas.

Veja as novas empresas inscritas, conforme antecipado nessa terça (11) pelo político epbr:

- Apoema Consultores em Óleo e Gás Ltda
- Beam Earth Limited
- Blueshift Geração e Comercialização de Energia Ltda
- Federal Energia S/A



- Pindorama Energia Exploração e Produção Ltda
- Petrogal Brasil S/A
- Petronas Petróleo Brasil Ltda
- Seacrest Exploração e Produção de Petróleo Ltda
- Storengy SAS

— O cronograma da ANP prevê a divulgação dos setores que serão ofertados no terceiro ciclo em 16 de fevereiro. O leilão está previsto para acontecer em 14 de abril.

— Com as novas empresas, a oferta permanente passa a contar com 78 inscritos. Veja a lista.

Ação tenta retomar mistura de 14% de biodiesel em 2022 Uma ação popular na Justiça Federal de Porto Alegre (RS) tenta reverter a decisão do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), de 2021, que reduziu a mistura obrigatória de biodiesel no óleo diesel fóssil para 10%, para todo o ano de 2022. O objetivo é conseguir a impugnação da decisão do CNPE, retomando assim a progressão original do mandato de biodiesel.

— Em caso de sucesso, o efeito prático é obrigar distribuidoras a adquirir biodiesel suficiente para a mistura de 14% a partir do 2º bimestre deste ano. As compras para janeiro e fevereiro foram fechadas com mandato de 10%.

— A ação é assinada pelos advogados Lucas Ferreira Martins e Paulo Henrique da Costa Nagelstein, sócios do escritório Nagelstein Law & Tax, especializados em Direito Tributário e com forte atuação no mercado de biodiesel.

— Na ação, os advogados afirmam que a decisão do CNPE carece de fundamentos técnicos. Martins cita o fato de a decisão ter sido tomada antes da conclusão dos estudos do grupo técnico criado pelo próprio CNPE para definir critérios para a política de biodiesel.

Petrobras promove primeiro aumento dos combustíveis em 2022 Após 77 dias sem alterar os preços do óleo diesel nas refinarias, a Petrobras vai reajustar o combustível em 8,1% nesta quarta (12). O litro do diesel sobe de R\$ 3,34 para R\$ 3,61, alta de 27 centavos. Já a gasolina vai ficar 4,9% mais cara nas refinarias da Petrobras, com aumento de 15 centavos por litro, de R\$ 3,09 para R\$ 3,24.

— “Esses ajustes são importantes para garantir que o mercado siga sendo suprido em bases econômicas e sem riscos de desabastecimento pelos diferentes atores responsáveis pelo atendimento às diversas regiões brasileiras: distribuidores, importadores e outros produtores, além da Petrobras”, diz a empresa.

— A Petrobras havia reduzido os preços da gasolina em dez centavos (-3%) em 15 de dezembro. Os preços do diesel estão inalterados desde 26 de outubro de 2021.

— Em dezembro, a Acelen acompanhou e reduziu os preços da gasolina entregue pela Refinaria de Mataripe, na Bahia. A empresa foi criada pelo fundo Mubadala para assumir a operação da antiga Refinaria Landulpho Alves (RLAM), comprada da Petrobras. Até ontem, segundo a publicação obrigatória de preços, os preços vigentes em Mataripe são os mesmos de 1º de janeiro de 2022, de R\$ 3,297 pelo litro da gasolina A e de R\$ 3,423 para o diesel S500 e R\$ 3,458 para o S10.

— No sábado (8/1), o presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna afirmou que a companhia “não pode fazer política pública” e reforçou em entrevista a O Estado de S. Paulo que preço dos combustíveis é regulado pelo mercado.



E os combustíveis foram o grande vilão do IPCA de 2021, que fechou a 10,06%, o maior nível para um ano desde 2015, quando foi de 10,67%. Em dezembro, a inflação foi de 0,73%, abaixo da taxa de 0,95% registrada em novembro.

— O resultado da inflação de 2021 foi influenciado principalmente pelo grupo de transportes, que apresentou a maior variação (21,03%) e o maior impacto (4,19 pontos percentuais) no acumulado do ano. De acordo com o gerente do IPCA, Pedro Kislánov, a categoria foi afetada principalmente pelos combustíveis.

— “Com os sucessivos reajustes nas bombas, a gasolina acumulou alta de 47,49% em 2021. Já o etanol subiu 62,23% e foi influenciado também pela produção de açúcar”, explicou Kislánov. UOL

Produção de óleo e gás em regime de partilha foi recorde em novembro A produção de petróleo e gás natural em regime de partilha atingiu, em novembro de 2021, o patamar mais alto da série histórica, desde 2017, com média diária de 447 mil barris de petróleo e de 1,309 milhão de m³ de gás natural. As informações são do Boletim Mensal de Partilha de Produção, divulgado nessa terça (11/1), pela Pré-Sal Petróleo (PPSA).

— Em novembro, o crescimento de 26% em óleo e 200% em gás em relação ao mês anterior está ligado especificamente à retomada da operação da plataforma P-76, no campo de Búzios, que passou por manutenção programada em outubro.

— Do total de 447 mil bpd, 435 mil bpd vieram de Búzios, 7 mil bpd do Entorno de Sapinhoá e 5 mil bpd de Tartaruga Verde Sudoeste. A Área de Desenvolvimento de Mero (Libra) não teve produção devido ao encerramento do primeiro Sistema de Produção Antecipada 1 (SPA-1) e mudança de locação do FPSO Pioneiro de Libra para início do SPA-2.

— A média diária do total do excedente em óleo da União em novembro foi de 10,4 mil bpd, sendo 6,1 mil bpd de Búzios e 4,3 mil bpd do Entorno de Sapinhoá.

— Quanto ao gás natural, do total de 1,309 milhão de m³/dia, 1,115 milhão de m³/dia foram de Búzios, 158 mil m³/dia do Entorno de Sapinhoá e 36 mil m³/dia de Tartaruga Verde Sudoeste. A média diária do total do excedente em gás natural foi de 120 mil m³/dia.

— Desde 2017, a produção acumulada em regime de partilha de produção é de 95,6 milhões de barris de petróleo e 343 milhões de m³ de gás natural. Do total, 11,2 milhões de barris de petróleo e 98,4 milhões de m³ de gás natural são referentes à parcela da União.

A produção média da 3R Petroleum em dezembro de 2021 foi de 7.851 barris de óleo equivalente por dia (boepd), volume 0,6% maior que o registrado em novembro. No quarto trimestre, a produção média foi de 7.560 boepd — o maior volume trimestral de 2021.

— A 3R é operadora dos Polos Macau, Areia Branca e Rio Ventura e detém participação de 35% no Polo Pescada, este último operado pela Petrobras.

TBG abre consulta para balanceamento e uso de gás em seu sistema A TBG (Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil S.A.) abre nesta quarta (12/1) consulta ao mercado para aquisição e venda de gás natural de terceiros, visando ações de balanceamento, e para aquisição de gás para uso em seu sistema de transporte (GUS). O período de recebimento das propostas de compra ou venda vai até 17/2.

— O balanceamento mantém o equilíbrio das injeções e das retiradas de gás necessário para o bom funcionamento da rede da TBG, podendo ser necessário adquirir ou vender gás natural para sua realização. Já o GUS é a quantidade de gás necessária para operar a rede de transporte, incluindo o gás combustível utilizado nos equipamentos da transportadora.

— Os contratos terão vigência até 31 de dezembro de 2022 e requerem garantia de injeção e retirada de gás no sistema sempre que for acionado pela TBG. Para balanceamento podem participar comercializadores, distribuidoras de gás e consumidores livres. No GUS, podem participar produtores, comercializadores e importadores de gás natural ou GNL.

Petróleo sobe mais de 3% Os contratos futuros de petróleo fecharam em alta nessa terça (11/1), com as perspectivas de a demanda ser menos afetada pelas restrições para conter a variante Ômicron do coronavírus. Além disso, investidores seguem observando limitações para a produção, como a situação política na Líbia.

— O Brent para março subiu 3,52% (US\$ 2,85), a US\$ 83,72 o barril, e o WTI para fevereiro fechou em alta de 3,82% (US\$ 2,99), a US\$ 81,22 o barril. Estadão

Eletrobras adia privatização para o segundo trimestre A Eletrobras informou que pretende protocolar no segundo trimestre deste ano o pedido de registro da oferta pública de ações ordinárias e American Depositary Receipts (ADRs) da companhia, na Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e a U.S. Securities and Exchange Commission (SEC), respectivamente.

— É parte do processo de privatização da empresa. “Os termos e condições da Oferta, incluindo as quantidades de ações ordinárias e de ADR que serão ofertadas e a indicativa de preço, ainda não foram determinados”, diz a Eletrobras, em comunicado ao mercado.

— Na semana passada, o Tribunal de Contas da União (TCU) disse ser “otimista” o prazo dado pelo BNDES para a privatização da estatal. O banco esperava que o processo fosse realizado no fim de março.

— O processo de privatização da Eletrobras ainda está sob análise do TCU. Na última sessão da corte em 2021, o ministro Vital do Rêgo pediu vistas, adiando a decisão. Se cumprir todo o prazo, a análise do TCU será feita apenas no final de março.

Brasil tem a segunda tarifa de energia mais cara do mundo O Brasil é o segundo país com a tarifa de energia mais cara do mundo, segundo análise da Agência Internacional de Energia (IEA) baseada em números de 2018. Segundo o UOL, o bolso do brasileiro só não dói mais do que o do alemão, que lidera o levantamento.

— Para Roberto D’Araujo, diretor do Instituto Ilumina, que discute o setor elétrico brasileiro, o país pode chegar ao topo do ranking, caso o sistema atual se mantenha. “Não dá para entender por que o Brasil, um país continental, todo ensolarado, tem 2,5% de usinas solares”, critica.

— Uma das principais causas para essa alta tarifa energética é a presença de termelétricas, que representam 24,66% da matriz elétrica brasileira. Na avaliação de D’Araujo, o poder público não age para diminuir essa dependência e investir em usinas fotovoltaicas ou eólicas. Essa última representa 11,48% da produção energética brasileira.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 12/01/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

MESMO COM CHUVAS, GOVERNO NÃO PLANEJA ACABAR COM BANDEIRA TARIFÁRIA DA CRISE HÍDRICA, DIZ MINISTRO

Tarifa de Escassez Hídrica deve ficar em vigor até abril

Por Manoel Ventura



O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque
Foto: Divulgação / Minas e Energia/16-06-2021

BRASÍLIA — O governo não planeja antecipar o fim da vigência da bandeira tarifária da Escassez Hídrica, que cobra um adicional de R\$ 14,20 a cada 100 quilowatts-hora (kWh) consumidores. A informação foi confirmada ao GLOBO pelo ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque.

Criada em agosto do ano passado por conta da pior crise hídrica em mais de 90 anos, a taxa extra vai vigorar até abril, mesmo diante das fortes chuvas registradas em diversas regiões do país no início deste ano.

— Essa bandeira é para pagar o custo da geração de energia excepcional em 2021 — disse o ministro.

A bandeira foi estabelecida pelo governo como forma de cobrir os custos da geração de energia por termelétricas a gás natural, óleo diesel, carvão mineral e biomassa.

Essas usinas garantiram o fornecimento de energia no país no momento crítico, em que os reservatórios das hidrelétricas do Sudeste e do Centro-Oeste ficaram em níveis historicamente baixo. O governo acionou todo o parque térmico disponível no país no segundo semestre do ano passado.

Apesar de garantir o fornecimento de energia, as termelétricas têm custos mais altos. Para evitar um colapso financeiro no sistema elétrico, o governo criou a taxa extra e deve manter essa bandeira até abril.

A bandeira cobre os custos do sistema no ano passado e não neste ano, no início do período úmido.

De acordo com dados da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), o balanço entre os gastos com termelétricas e o arrecadado com as bandeiras acumula um rombo de R\$ 12,3 bilhões até novembro. Essa conta é transferida para os consumidores por meio das tarifas.

A Aneel previa um reajuste médio de 20% nas contas neste ano, por conta dos custos da crise hídrica em 2021. Para evitar esse “tarifaço”, o governo prepara um empréstimo de cerca de R\$ 15 bilhões para o setor, por meio das distribuidoras de energia e embutido nas contas de luz. Esse financiamento alivia as contas de luz agora, mas precisará ser pago no futuro, com juros.

O nível dos reservatórios de Sudeste e Centro-Oeste — regiões consideradas a “caixa d’água” do setor — caíram para 16% em setembro. Com as chuvas nas últimas semanas, deve fechar janeiro a casa de 40%, maior que o registrado no mesmo período do ano passado (23%).

Em outubro do ano passado, o presidente Jair Bolsonaro chegou a prometer acabar com a bandeira tarifária, depois de um alívio dado pelas chuvas. Ele não tocou mais no assunto depois que técnicos do governo explicaram a ele que essa medida poderia gerar um aumento nas contas em 2022.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 12/01/2022

CASTRO SE REÚNE COM BOLSONARO SOBRE SANTOS DUMONT E PEDE MUDANÇAS EM CONCESSÃO: 'SE AUMENTAR MUITO, ACABA O GALEÃO'

Governador esteve no Palácio do Planalto e conversou com o presidente
Por Dimitrius Dantas



Cláudio Castro vai pedir ajuda a Bolsonaro sobre o Santos Dumont
Foto: Leo Martins / Agência O Globo

BRASÍLIA — O governador do Rio de Janeiro, Cláudio Castro (PL) se reuniu com o presidente Jair Bolsonaro nesta quarta-feira para tratar sobre mudanças na concessão do aeroporto Santos Dumont. Em conversa no Palácio do Planalto, Castro expôs seu temor com o que enxerga como possível "canibalização" de outro aeroporto do

Rio, o Galeão.

Entre os pedidos feitos por Castro está a retirada de dois aeroportos de Minas Gerais da concessão. Na visão do governo do Rio, a inclusão desses aeroportos pode impactar o crescimento do Santos Dumont e, conseqüentemente, criar uma competição entre ele e o Galeão.

— A questão toda é não criar uma canibalização entre o Santos Dumont e o Galeão. O Galeão é um ativo importantíssimo, é nosso aeroporto internacional, e hoje está vazio. E isso também se deve, tem a questão de segurança, mas se deve também ao aumento do Santos Dumont, o que faz com que esses aeroportos sejam rivais — afirmou Castro.

Segundo a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), o Galeão foi o aeroporto que mais perdeu passageiros na região Sudeste.

Na manhã da última sexta-feira, o prefeito do Rio, Eduardo Paes, fez críticas em uma rede social ao modelo de licitação do terminal. Crítico do modelo elaborado pelo governo, que, segundo analistas, poderia reduzir o número de voos no Galeão, Paes questionou o fato de o edital prever a concessão do terminal localizado no Centro do Rio em bloco, junto com aeroportos de Minas Gerais.

Especialistas avaliam que ampliar a capacidade do Santos Dumont afetará a economia da cidade, pois reduzirá a atração de voos internacionais, diminuirá a conectividade (o Santos Dumont não pode absorver integralmente a demanda, transferindo voos a outros estados) e afetará a indústria, que usa o aeroporto internacional para transporte de carga.

— Tem que ter um equilíbrio entre os dois para que um não prejudique o outro. Se aumentar muito o Santos Dumont aí vai acabar com o Galeão de vez, é uma demanda que todo o Rio tem hoje — afirmou.

De acordo com Castro, uma das possibilidades de mudança na concessão seria a exclusão de dois aeroportos em Minas Gerais. Para o governador, o Rio defende que a concessão não seja feita até que o diálogo seja concluído. Castro também conversou com o presidente e o ministro da Economia, Paulo Guedes, sobre a entrada do Rio no regime de recuperação fiscal.

— É um processo de negociação de discussão, eles têm uma ideia, a gente tem outra e a gente vai conversando. O Rio vai defendendo seus interesses e o governo federal defendendo seus



interesses, vai cada um lutando, mas o diálogo tem que estar 100% aberto. Não se pode conceder nada enquanto enquanto não se exaurir o diálogo — afirmou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 12/01/2022

EMBRAER VENDE FÁBRICAS EM PORTUGAL, QUE CONTINUARÃO A FORNECER COMPONENTES PARA SEUS AVIÕES

Fabricante brasileira de aviões anunciou acordo de US\$ 172 milhões para que espanhola Aernnova assuma as unidades de Évora, que poderão fornecer para empresas

O Globo

RIO - A Embraer anunciou nesta quarta-feira que fechou a venda de suas unidades industriais em Évora, em Portugal, para a fabricante espanhola de estruturas para aviação Aernnova por US\$ 172 milhões, cerca de R\$ 950 bilhões.

O negócio contempla a transferência de 100% das ações de duas subsidiárias da fabricante brasileira de aviões em Portugal: Embraer Metálicas e Embraer Compósitos. Ambas têm fábricas instaladas no Parque Industrial Aeronáutico da cidade portuguesa, que empregam cerca de 500 pessoas.

A Aernnova assume o controle das fábricas, mas vai manter o fornecimento de componentes para a fabricação de aviões da Embraer, cujas encomendas estão estimadas de US\$ 170 milhões anuais. A nova dona também poderá firmar novos contratos para fabricar elementos para outras empresas do ramo aeronáutico.

Segundo comunicado da companhia, o acordo tem como objetivo viabilizar o aumento da capacidade de produção das unidades, que fabricam aeroestruturas metálicas e componentes com a aplicação de tecnologias avançadas.

As fábricas portuguesas são responsáveis, por exemplo, pela fabricação de asas e estabilizadores verticais de modelos de jatos executivos Praetor 500 e Praetor 600, das duas famílias de jatos comerciais da Embraer e ainda do avião militar KC-390 Millennium.

Francisco Gomes Neto, presidente da Embraer, afirmou no comunicado que o acordo é parte da estratégia da empresa de “otimização de ativos, que visa maximizar o uso de nossas unidades e melhorar a rentabilidade da companhia”. Ele também ressaltou que o acordo permitirá a ampliação do uso da capacidade das fábricas com a diversificação de clientes.

Já para Ricardo Chocarro, CEO da Aernnova, o acordo representa mais um passo na estratégia de internacionalização da empresa, com foco no desenho e produção de estruturas para a indústria de aviões.

“Planejamos avançar ainda mais nas operações das instalações e estabelecer Évora como um modelo na fabricação de aeroestruturas, com o suporte técnico e comercial do Grupo Aernnova — que tem um compromisso duradouro no desenvolvimento de uma indústria aeronáutica mais sustentável e digital”, afirmou o executivo.

A Embraer informou que a conclusão do negócio está sujeita a um conjunto de condições a sempre cumpridas pelas duas partes ainda no primeiro trimestre de 2022.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 12/01/2022

AVANÇO DA ÔMICRON AFASTA TRABALHADORES DE CANTEIROS DE OBRAS, PLATAFORMAS DE PETRÓLEO E AGÊNCIAS BANCÁRIAS

Construção civil registra até 30% de funcionários afastados por Covid-19, aponta CBIC.
Petroleiros suspeitos voltam à terra para testes

Por **Julia Noia**



No setor de construção civil, empresas registram afastamento de até 30% dos funcionários
Foto: Domingos Peixoto/Agência O Globo

Rio - O avanço da variante Ômicron do novo coronavírus e da influenza começa a afetar setores econômicos intensivos em mão de obra, como a construção civil e o

setor bancário.

Em alguns canteiros de obras já registram afastamento de até 30% dos funcionários pelas doenças, de acordo com balanço preliminar feito pela Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC).

Nas estimativas do presidente da CBIC, José Carlos Martins, as empresas do setor devem contabilizar cerca de 15% dos trabalhadores contaminados. Apesar do alto número, ele destaca que ainda não há efeitos significativos para o setor:

— Neste momento, não justificaria remontar uma equipe, treinar, preparar e contratar, para logo em seguida (os funcionários afastados) retornarem. Não seria justo nem prático — explica o presidente da CBIC.

Petroleiros com sintomas desembarcam para testes

Entre os petroleiros, o avanço dos casos de Covid-19 saltou de sete para 15 confirmados nas plataformas em operação na costa, entre 29 de dezembro e 5 de janeiro.

O levantamento é da Federação Única dos Petroleiros (FUP), com base nos últimos dados obtidos junto à Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Luiz Roberto Cunha: IPCA mostra 'inflação muito ruim, com impacto sobre consumidor e sociedade acima do número', diz professor da PUC

Acompanhamento da FUP junto a sindicatos associados até esta terça registrou 17 casos positivos de petroleiros que desembarcaram para fazer o isolamento, e 30 casos suspeitos, apenas em plataformas na Bacia de Campos, no Norte do Estado do Rio de Janeiro.

— As plataformas estão operando com redução de pessoal, e todos ali são essenciais para as atividades. Se colocamos um funcionário em isolamento, sem reposição, o trabalho como um todo fica prejudicado e pode até parar a plataforma — afirma Tadeu Porto, diretor da FUP.

Agências bancárias sem pessoal suficiente para funcionar

Agências bancárias também tiveram que ser fechadas por surtos de Covid-19 entre os bancários.

Levantamento do Sindicato dos Bancários de São Paulo, que contempla São Paulo, Osasco e outras 18 cidades da Região Metropolitana, mostra que, desde a última sexta, 150 agências foram fechadas por falta de pessoal suficiente, devido a casos confirmados entre os funcionários.



Em Santa Catarina, o fechamento de agências afeta 9 municípios e segmento de bancários enfrenta o maior número de contaminados desde o começo da pandemia. Na avaliação inicial, feita por Armando Machado, presidente da Federação dos Bancários de Santa Catarina, agências estão com cerca de 20% a 25% afastados por Covid-19.

— Todas que fecharam são agências com grande movimento. Mas em nenhum momento desde o começo da Covid-19 vimos essa quantidade de contaminações. As infecções da semana passada para cá cresceram em nível astronômico — conta Machado.

Esse também foi o caso da agência do Bradesco em Rocha Miranda, na Zona Norte do Rio, em que clientes foram surpreendidos com as portas fechadas, conforme registrou a reportagem do GLOBO.

Segundo o banco, as atividades foram suspensas devido a casos de Covid-19 entre funcionários. No entanto, não informou quando deve voltar a operar.

Efeito em cascata segue nos aeroportos

Entre as companhias aéreas, o últimos dias têm sido de dificuldades em parte da operação. A Latam registrou o cancelamento de 44 voos domésticos e internacionais por causa da Covid-19 na quarta-feira.

Entre os dias 9 e 16 de janeiro, a companhia soma 183 cancelamentos, o que, segundo a Latam, representa 1% do total de voos programados para janeiro no Brasil.

A GOL Linhas Aéreas informou que, até o momento, não houve cancelamento de voos em decorrência da Covid-19.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 12/01/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

NÍVEL DE ÁGUA DOS RESERVATÓRIOS MELHORA, MAS AINDA NÃO ALIVIA CONTA DE LUZ

Volume de chuva desde outubro afasta o País do quadro da maior crise hídrica em 91 anos, mas ainda é cedo para assumir postura de 'tranquilidade'; comitê avalia hoje situação

Por Marlla Sabino, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - As chuvas registradas em diversas regiões desde meados de outubro já refletem no nível de armazenamento dos principais reservatórios do País, mas ainda é cedo para assumir uma postura de "tranquilidade" para o setor elétrico, dizem especialistas ouvidos pelo Estadão/Broadcast. Já para os consumidores, a melhora não deve ser perceptível nos próximos meses, pois não resultará em um alívio imediato nas contas de luz. A previsão é que as tarifas vão continuar pesando no bolso dos brasileiros.

Em 2021, o País vivenciou a pior escassez nos últimos 91 anos. A situação mais grave foi no subsistema das regiões Sudeste e Centro-Oeste, considerado a "caixa d'água" do setor elétrico. Em janeiro do ano passado, o nível dos reservatórios era de 23,36% da capacidade total, e chegou a cair para 16,75% em setembro. Agora, pelos dados mais recentes do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), a projeção é que cheguem ao fim de janeiro com 40% de capacidade.



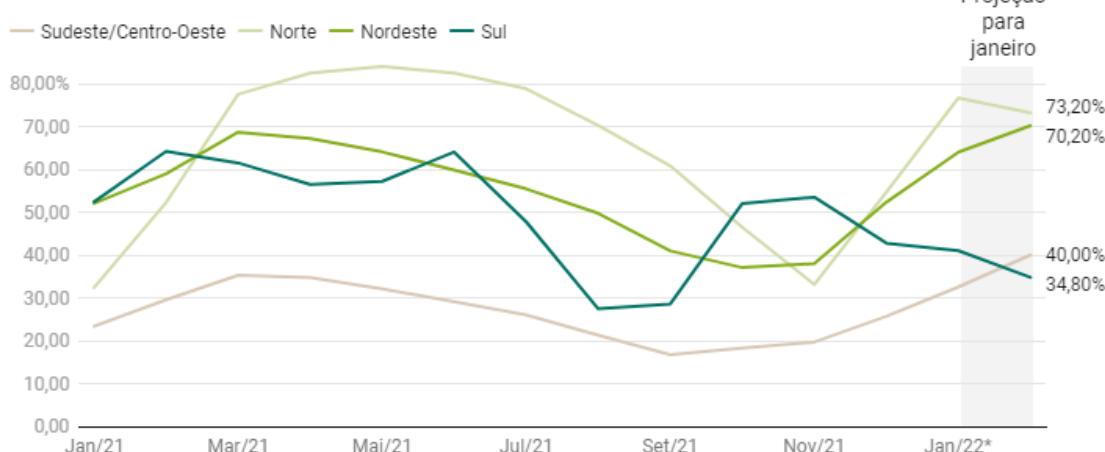
Represa de Ilha Solteira, em SP: nível dos reservatórios das regiões Sudeste e Centro-Oeste caiu para 16,75% em setembro. Foto: Douglas Cossi/Ilha de Notícias/Estadão - 16/9/2021

A previsão também é positiva para outras regiões. A expectativa é que no fim deste mês os reservatórios atinjam 73,2% de capacidade no Norte e 70,2% no Nordeste. Já no Sul, as projeções indicam um nível menor do que o registrado nos últimos meses (veja ao lado).

“Os reservatórios estão subindo, como sabemos está chovendo em várias regiões do País. Mas temos que esperar o final do período úmido, março ou abril, para termos essa tranquilidade. Por hora, podemos dizer que os reservatórios estão se recuperando bem”, avalia o diretor-geral do ONS, Luiz Carlos Ciocchi.

Reservatórios

Evolução do nível dos reservatórios nos últimos meses



*Atualizado até 10 janeiro

Gráfico: Estadão • Fonte: ONS • Obter dados • Criado com Datawrapper

Apagão fora do mapa

Na mesma linha, o chefe do centro de análise e previsão do tempo do Instituto Nacional de Meteorologia (Inmet), Francisco Diniz, avalia que é cedo para uma análise, mas que os reservatórios tiveram uma boa recuperação. Ele explica que deve haver uma estiagem nos próximos dias em regiões onde há reservatórios que atendem o setor elétrico, mas que não se prolongará por muito tempo, e as chuvas devem voltar a acontecer no fim de janeiro e se intensificar ao longo do próximo mês. “Creio que vai ter um favorecimento melhor para frente para as regiões que têm reservatórios”, afirmou.

O professor do Instituto de Economia da UFRJ e coordenador do Grupo de Estudos do Setor Elétrico (Gesel), Nivalde de Castro, afirma que a situação é melhor do que no ano passado, e, considerando o cenário atual, não há risco de desequilíbrio entre oferta e demanda de energia. Contribui para isso, segundo ele, as chuvas, a ampliação da capacidade instalada de geração de energia, com o início da operação de novos projetos, que vão injetar mais energia para atender os consumidores, e o nível fraco da atividade econômica.

“A oferta de energia cresceu. Em questão de armazenamento, pois está chovendo, e pela ampliação da capacidade instalada do sistema, com novas plantas, principalmente eólica e solar.

Por outro lado, a demanda não vai crescer, por conta da crise econômica. Do ponto de vista do equilíbrio, o risco de apagão saiu do mapa. O problema agora é o custo”, afirma. “Está chovendo bastante, essas tragédias que aconteceram no País indicam isso, e essa chuva é tão volumosa que é suficiente para atender a demanda e sobra água nos reservatórios.”

As condições de atendimento do sistema elétrico serão analisadas nesta quarta-feira, 12, pelo Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE), colegiado presidido pelo ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque. Na última reunião, em dezembro, o grupo manteve algumas medidas excepcionais para garantir o atendimento da população em 2022. Contudo, optou por limitar a geração de energia por térmicas e a importação de energia a 15 mil megawatts médios (MW médios) ao longo de dezembro. A decisão, segundo o governo, prioriza o acionamento de usinas mais baratas.

Em relação aos próximos meses, o comitê já sinalizou projeções de melhorias para os armazenamentos de água até maio de 2022 e o pleno atendimento de energia sem o uso da "reserva operativa", ou seja, das usinas térmicas acionadas, mas sem injetar energia na rede. "Projeta-se que o armazenamento do subsistema Sudeste/Centro-Oeste em maio de 2022 estará em cerca de 55,9% - ou 12,9 pontos percentuais acima do nível verificado em 31 de maio de 2021, considerando a repetição do cenário crítico de chuvas verificado no período chuvoso de 2020/2021".

Veja a situação dos reservatórios no País:

- 16,75% era, em setembro passado, o percentual de água armazenada em relação à capacidade total dos reservatórios
- 23,36% era o nível de um ano atrás, em janeiro de 2021
- 40% é quanto o ONS projeta que os reservatórios cheguem ao final de janeiro de 2022
- 73,2% é a expectativa para o Norte, pouco acima do Nordeste (70,2%)

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 12/01/2022

BC ESTREIA AUTONOMIA FALHANDO NA MISSÃO PRIMORDIAL DE CONTROLAR A ALTA DOS PREÇOS; LEIA A ANÁLISE

Roberto Campos Neto agora precisa explicar ao ministro da Economia, Paulo Guedes, os motivos da falha no cumprimento da missão primordial do órgão

Por Eduardo Rodrigues e Thaís Barcellos, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Atropelado pelos choques de preços que equivocadamente imaginou que seriam apenas temporários, o Banco Central estreou sua autonomia legal precisando justificar publicamente por que a inflação de 2021 teve o maior estouro da meta em quase duas décadas.

Por isso, Roberto Campos Neto agora precisa explicar ao ministro da Economia, Paulo Guedes, os motivos da falha no cumprimento da missão primordial do órgão.



Roberto Campos Neto, presidente do BC (à frente), e Paulo Guedes, ministro da Economia; autoridade monetária ficou muito atrás da curva na tentativa de conter os efeitos da escalada da inflação Foto: Ueslei Marcelino/Reuters

Por mais que argumente fatores imponderáveis como a crise hídrica e o aumento internacional do preço do petróleo, o resultado do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) mostra que a



autoridade monetária ficou muito atrás da curva na tentativa de conter os efeitos da escalada da inflação. O índice oficial encerrou 2021 em 10,06%, muito acima do limite máximo da meta de 5,25% e ainda mais distante do alvo de 3,75% para o ano passado.

O “estouro” da meta foi de 4,81 pontos percentuais em 2021, o maior desvio desde 2002, quando o IPCA chegou a 12,53% e ultrapassou em 7,03 p.p. o teto da meta que era de 5,5%. Na última vez que a inflação superou os dois dígitos, em 2015, o IPCA de 10,67% representou um estouro de 4,17 p.p. em relação ao teto da meta.

Uma das primeiras respostas da autoridade monetária à pandemia de covid-19 foi uma forte redução na taxa básica de juros. A Selic começou 2020 em 4,50% ao ano e já havia caído para o piso histórico de 2,00% em agosto, em um movimento aplaudido pelo mercado na crise. Parte dos analistas inclusive acreditava que o BC poderia ser ainda mais audacioso na queda dos juros.

Mas, passado o auge da crise econômica da primeira onda da pandemia, o BC relutou em enxergar a subida da inflação como uma ameaça mais duradoura. Assim como outros bancos centrais e a maior parte do mercado, a equipe de Campos Neto acreditava que a pressão sobre o consumo de bens seria temporária e contava com o reaquecimento do setor de serviços para que o conjunto de preços da economia se reequilibrasse.

Os resultados mensais do IPCA, porém, começaram a surpreender para cima já em setembro de 2020. Mas, a despeito dos primeiros sinais de alta mais disseminada nos preços de alimentos, o Comitê de Política Monetária (Copom) abriu 2021 mantendo a Selic em 2,00% e só a partir de março iniciou uma gradual recomposição dos juros, para 2,75%. Até junho do ano passado, aliás, as comunicações do colegiado ainda traziam a avaliação de que os choques inflacionários eram apenas temporários.

Para piorar, os preços dos combustíveis no mercado internacional não paravam de subir e o Brasil ainda entrou em uma das piores secas da história, com um impacto significativo nas contas de luz. Sem ter atacado com eficiência o primeiro choque quando pôde, o BC agora tinha três problemas na mesa para enfrentar.

Quando a autoridade monetária deu por si, nem mesmo o mercado acreditava mais no cumprimento da meta no ano passado. A saída foi dar um “cavalo de pau” na política monetária e acelerar a alta de juros em um ritmo não visto nos últimos 20 anos. Em agosto e setembro, foram duas altas de 1 p.p., que passaram movimentos de 1,5 p.p. nas reuniões de outubro e dezembro.

A Selic fechou o ano em 9,25%, acumulado uma alta de 7,25 p.p. em 2021, mas o remédio amargo veio tarde demais, uma vez que os efeitos da alta dos juros sobre a economia têm uma defasagem de pelo menos seis meses. Com a inflação perdida no passado, o BC luta agora para não perder o alvo também em 2022.

Dessa vez, o centro da meta é de 3,50% e a margem de cumprimento vai até 5%. O próprio Campos Neto já disse mais de uma vez que fará o que for preciso para não perder o objetivo deste ano e o Copom não colocou limites para a alta dos juros.

Já no começo de fevereiro, a expectativa é de que a Selic chegue a 10,75%. O mercado acredita que os juros baterão na casa de 11,75% em 2022, mas mesmo assim ainda aposta que o IPCA irá estourar a meta novamente, ainda que por muito pouco. No último relatório Focus, a estimativa dos analistas ouvidos semanalmente pelo BC era de um IPCA de 5,03% neste ano.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 12/01/2022

VALOR ECONÔMICO (SP)

ELETOBRAS, CORREIOS, PORTO DE SANTOS – E O PT

Algumas privatizações já estão nos trilhos e devem ser concluídas ao longo deste ano

Privatizações estaduais

Estatais vendidas e valores envolvidos (em R\$ milhões)

Empresa	Valor de venda	Assunção de dívidas	Capex	Capital mobilizado	
Sulgás (RS)	928	--	Não informado	928	No prelo
CEEE-T (RS)	2.670	--	4.316	6.986	CEEE-G (RS)
CEEE-D (RS)	0,1	3.400	12.193	15.930	IPO Corsan (RS)
CEA (AP)	0,05	1.200	2.338	3.538	ESGás (ES)
CEB (DF)	2.515	--	5.015	7.530	
Total	6.113	4.600	23.862	34.575	

Fonte: BNDES

O governo Jair Bolsonaro ainda tem a expectativa de privatizar três grandes estatais: Eletrobras, Correios e Santos Port Authority (novo nome da antiga Companhia Docas do Estado de São Paulo). Faltam somente 11 meses de mandato e dois dos três processos não poderão mais ser completados. Mesmo se o Senado aprovar até março ou abril a nova lei dos serviços postais, o que parece improvável diante da resistência de vários partidos, seria possível apenas fazer o leilão dos Correios até o fim de 2022. A assinatura do contrato, que formaliza efetivamente a transferência do ativo para o novo controlador, ficaria para 2023. No caso de Santos, escorregões no calendário planejado pelo Ministério da Infraestrutura tornam até o leilão neste ano uma meta desafiadora. Firmar contrato está fora de cogitação e vai necessariamente para o ano que vem. A Eletrobras é a única com o cronograma folgado – sua capitalização, diluindo a fatia acionária da União, deve ocorrer no primeiro semestre.

Entra, portanto, um novo fator na equação privatista do governo Bolsonaro: Lula, que lidera todas as pesquisas com boa margem, completaria os processos dos Correios e do porto de Santos? De volta ao Palácio do Planalto, em 2023, assinaria contratos com quem tiver vencido leilões realizados apenas algumas semanas antes por seu antecessor? A resposta ouvida pela coluna em círculos importantes do PT: tudo indica que não. Ninguém quer falar por Lula, todos ressaltam que ele próprio é quem tomaria as decisões sensíveis de eventual novo governo petista, mas pessoas influentes no partido defendem que esses processos sejam interrompidos ou, no mínimo, bruscamente freados.

Eventual governo Lula pretende não assinar contratos

A intenção, diz uma fonte, é avaliar cuidadosamente todas as privatizações – e levantar, inclusive, qual é a viabilidade jurídica de reversão no caso de vendas consideradas “lesivas” aos interesses nacionais. Um exemplo é a própria Eletrobras: haveria a possibilidade de fazer um aporte do Tesouro Nacional e, assim, recuperar o controle acionário da União na empresa?

As concessões de aeroportos e de rodovias, no entanto, são consideradas bem-vindas pelo PT. Pode haver divergências de modelagem, aqui e acolá, mas não ressalvas maiores. Ou seja,



nenhuma resistência em ceder para o setor privado terminais como Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ), as últimas duas joias da Infraero. Nessa área, petistas avaliam que o grande tabu foi quebrado por Dilma Rousseff ao desestatizar os primeiros aeroportos do país.

Quanto às autoridades portuárias, um ponto de inflexão será a venda da Codesa (ES), que administra os portos de Vitória e Barra do Riacho. O leilão está previsto para março.

A venda da Codesa sempre foi pensada nos governos Temer e Bolsonaro como espécie de teste, aprendizado, para algo maior: a privatização da SPA (ex- Codesp).

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, e sua equipe vinham prometendo a abertura de consulta pública sobre Santos em outubro. Escorregou para novembro, depois dezembro, agora ficou para 20 de janeiro. Calculam-se mais ou menos os seguintes prazos: 45 dias de consulta pública, 30 dias para processar as contribuições e mandar os estudos ao Tribunal de Contas da União (TCU), 90 dias de análise pelo órgão de controle, 30 dias para fazer os ajustes às determinações do tribunal, 60 dias entre lançar o edital definitivo e concretizar o leilão. Por essa conta, e sem atrasos (que acontecem quase inevitavelmente em processos tão complexos), estaríamos em meados de outubro para ter o martelo batido na B3. Se houver imprevistos pelo caminho, nem leilão daria para fazer. Contrato, mesmo, ficaria só para 2023.

Um técnico do governo que está à frente das privatizações diz duvidar, apesar do discurso político, que o PT seria incapaz de não firmar esses contratos. Em Santos, a privatização prevê R\$ 16 bilhões de investimentos em aprofundamento do canal, dragagem de manutenção, obras viárias e construção de um túnel para o Guarujá. Nos Correios, que parecem ter sua venda mais complicada, serão mais de R\$ 2 bilhões anuais em investimentos pelo novo dono.

Nas palavras desse técnico, é dinheiro demais, que mobiliza usuários e empresários em geral contra a eventual decisão de paralisar processos tão adiantados – caso pelo menos os leilões já tenham ocorrido.

Novo papel

Algumas outras privatizações, como a da própria Codesa e a da CBTU em Belo Horizonte, estão nos trilhos e devem ser concluídas em 2022. A elas se somam ativos da Petrobras, como gasodutos, refinarias e a BR Distribuidora. Não é pouca coisa, mas faltaram as estatais mais simbólicas para quem só falava, na última campanha eleitoral, em trilhões de reais.

Digna de nota é a atuação do BNDES. Nos anos PT, foi um dos principais bancos de fomento do planeta, liberando mais recursos do que o alemão KfW e o coreano KDB. Em menos de uma década, mudou sua vocação e tornou-se um dos campeões mundiais em estruturação de projetos, o que inclui concessões e privatizações.

Além do saneamento, com sua primeira grande onda de capital privado, chama atenção o apoio do BNDES à venda de empresas estaduais. Somando os valores de compra, assunção de dívidas e investimentos obrigatórios, chega-se à marca de R\$ 34,5 bilhões em capital mobilizado (como mostra o gráfico acima).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 12/01/2022

ALTA DE LOCKDOWNS FECHA PORTOS E EMPRESAS NA CHINA

Empresas como Samsung Electronics, Volkswagen e uma fornecedora da Nike e da Adidas já sentem os efeitos dos lockdowns na produção

Por Stella Yifan Xie, Yang Jie e Dan Strumpf — Dow Jones Newswires, de Hong Kong



Com a disseminação da covid-19 pela China, grandes empresas estão fechando fábricas, portos estão lotados e falta mão de obra, com as autoridades impondo lockdowns nas cidades e ordenando testes em massa em uma escala que não se via há quase dois anos.

A perspectiva de seguidas paralisações na segunda maior economia do mundo, que tem uma estratégia de tolerância zero no combate à pandemia, está intensificando os temores de que essas rupturas irão afetar a economia mundial. Empresas como Samsung Electronics, Volkswagen e uma fornecedora da Nike e da Adidas já sentem os efeitos na produção.

Desde o fim de dezembro, as autoridades tomaram medidas para combater surtos em várias cidades chinesas, como Tianjin no leste do país, Xi'an na região central, e o centro de tecnologia de Shenzhen, no sul. Ningbo-Zhoushan, que fica ao sul de Tianjin e é o terceiro terminal de contêineres mais movimentado do mundo, pode ver uma piora nos atrasos acumulados por causa das restrições a operações de transporte e armazenagem de cargas impostas após mais de duas dúzias de casos de covid-19 confirmados nos arredores.

As autoridades chinesas têm usado a mesma estratégia que foi bem-sucedida em reduzir os surtos iniciais da pandemia e causou paradas intermitentes nas cadeias de produção e fornecimento.

Economistas alertam que desta vez as consequências podem ser mais graves, em razão da natureza altamente contagiosa da variante ômicron, detectada em algumas áreas da China. A cepa atinge o país no momento em que Pequim tenta conter surtos prévios a Olímpia de Inverno, com início marcado para 4 de fevereiro.

“O risco da ômicron é o de que podemos dar um grande passo para trás em termos de gargalos nas cadeias de fornecimento”, disse Frederic Neumann, chefe de Pesquisa de Economia Asiática do HSBC. “Desta vez a situação pode ser ainda mais desafiadora do que no ano passado, dado o papel cada vez mais significativo da China no fornecimento mundial.”

Vários economistas disseram que a China pode intensificar a política de confinamento e alguns veem o risco um lockdown nacional, algo que não ocorre desde abril de 2020. Ontem, o Goldman Sachs rebaixou a previsão de crescimento da China em 2022 para 4,3%, de 4,8%, citando os recentes fatos relacionados à covid-19.

A Toyota informou que as operações em sua fábrica em Tianjin foram paralisadas ontem e anteontem porque testes em massa foram impostos para toda a cidade. Cerca de 14 milhões de moradores de Tianjin, um centro industrial que responde por 1,7% das exportações chinesas, tiveram de fazer o teste após a detecção de dois casos de ômicron.

O executivo-chefe da Volkswagen na China, Stephan Wöllenstein, também informou ontem o fechamento de uma fábrica da empresa na cidade. A montadora já tinha fechado uma fábrica em Ningbo, após um breve surto.

“Temos monitorado cuidadosamente o que ocorre lá porque a ômicron tem o potencial de alterar significativamente o cenário na China em comparação com 2020 e 2021”, afirmou Guillaume Faury, executivo-chefe da Airbus na segunda-feira. Ele disse que até agora não houve interrupções de fornecimento no país, nem mesmo em Tianjin, onde a empresa opera uma linha de montagem final de aeronaves, como o A320.

Desde o início da pandemia, consumidores e varejistas ocidentais tornaram-se mais dependentes da China para produtos que vão de bicicletas a notebooks, e o superávit comercial da China deve atingir um recorde em 2021, em termos de valor. Segundo Neumann, o risco é que “nos próximos meses soframos a ‘maior de todas as rupturas na cadeia de fornecimento’: uma paralisação das fábricas da Ásia pela ômicron”.



Dois dos maiores fabricantes de chips do mundo passam por problemas em Xi'an, onde o governo local impôs rígidas restrições sanitárias a partir de 23 de dezembro.

A Samsung tem tido dificuldades para conseguir funcionários porque as restrições impostas na cidade impedem que os moradores saiam de casa, segundo fontes a par do assunto. Elas disseram que isso pode causar um ligeiro declínio da produção no curto prazo.

A americana Micron Technology informou no fim do ano que o lockdown em Xi'an tinha reduzido a força de trabalho em sua fábrica local, prejudicando a produção de seus chips de memória DRAM.

Em Ningbo, o Shenzhou International Group, fornecedor de marcas esportivas mundiais como Nike, Adidas e Uniqlo, da Fast Retailing, relatou que algumas unidades de produção foram fechadas em 3 de janeiro, após dez casos no distrito de Beilun. Segundo a empresa, parte das operações foi retomada na segunda-feira.

Funcionários da Foxconn, fornecedora da Apple, e da Huawei estavam entre os trabalhadores que tiveram de fazer testes de covid-19 no sul de Shenzhen.

Executivos e analistas do setor temem que paralisações adicionais possam afetar fabricantes e portos da China à medida que novos surtos aconteçam.

Nesta semana toda a população de mais de 5 milhões da cidade de Anyang, região central da China, entrou em lockdown após a confirmação de mais de 80 casos locais, inclusive dois da ômicron. Em Zhengzhou, capital da província de Henan, onde muitos dos iPhones do mundo são montados pela Foxconn, o governo local ordenou a testagem de todos os moradores.

Economistas avaliam que se a variante ômicron se espalhar pela Ásia de forma mais ampla depois de varrer os EUA e a Europa, isso pode aumentar a inflação e até levar bancos centrais como o americano Federal Reserve a acelerarem o aperto da política monetária.

Na China, crescem os riscos econômicos de manter as restrições rígidas relacionadas à covid-19.

Um atraso de uma semana no comércio essencial no porto de Ningbo, cerca de 1.100 km ao sul de Tianjin, pode afetar operações estimadas em US\$ 4 bilhões, incluindo a exportação de US\$ 236 milhões em placas de circuitos integrados e de US\$ 125 milhões em roupas, segundo estudo do Russell Group, empresa de consultoria sobre cadeias de fornecimento. Um terminal de contêineres no porto de Ningbo foi fechado por duas semanas em agosto, depois que um único caso foi detectado.

Em Nantong, cidade na província de Jiangsu, no leste da China, Mei Wenlong, proprietário de uma fábrica de equipamentos elétricos, disse que as paralisações relativas à ômicron podem começar a afetar para seus fornecedores nas próximas semanas. "Não há muito que você possa fazer. Vamos aprender a lidar com a situação quando isso acontecer", disse Mei. (Colaborou Yoko Kubota)

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 12/01/2022

FRETE MARÍTIMO SE MANTÉM EM NÍVEL RECORDE

As rotas mais afetadas pelas altas são as de importação da Ásia e exportação para os EUA; desde janeiro de 2020, a alta acumulada é de 397%, segundo a CNI

Por Taís Hirata — De São Paulo

O preço dos fretes marítimos no Brasil e no mundo segue em seu pico histórico, dois anos após o início da pandemia, e tem impacto direto na inflação. As rotas mais afetadas pelas altas são as de importação da Ásia e exportação para os EUA. O valor médio do frete de um contêiner para a

China encerrou 2021 a US\$ 9.700, 62% mais caro que em dezembro do ano anterior. Desde janeiro de 2020, a alta acumulada é de 397%, segundo a CNI.

O frete cobrado para a costa leste da América do Norte encerrou o ano em US\$ 9.300 por contêiner, mais de cinco vezes o preço de um ano antes. Para a Europa, a alta também é acentuada. Os aumentos resultam da desorganização das cadeias globais de suprimento, provocada pela pandemia. Especialistas acham, porém, que, como os preços no curto prazo chegaram ao pico, dificilmente subirão mais. A variante ômicron do covid, todavia, é fator de incerteza.

Fonte: Valor Econômico - SP
 Data: 12/01/2022

FRETE SE APROXIMA DE PICO, MAS PANDEMIA GERA INCERTEZA

Rotas China-Brasil e Brasil-EUA seguem com preço recorde e não há previsão de queda no curto prazo

Por Taís Hirata — De São Paulo

Maiores impactos

Fretes de curto prazo seguem altos em meio a caos logístico

■ Exportação Brasil-América do Norte (Contêineres 20 pés)
 - Preço médio, em US\$, do mercado 'spot'



Variação nov 21 / jan 20

Brasil - Costa Leste da América do Norte	477%
Brasil - Golfo dos Estados Unidos	476%

■ Importações Ásia-Brasil (Contêiner Dry 20 pés)
 - Preço médio, em US\$, do mercado 'spot'



Variação nov 21 / jan 20
 397%

US\$ 5.794,42

foi o frete na rota Ásia-Brasil, em novembro de 2021, considerando todo o mercado (spot e contratos de longo prazo), o que representa uma alta anual de 171,36%, segundo a Logcomex

Fonte: Elaboração CNI com dados da Solve Shipping

de US\$ 9.700 por contêiner. Trata-se de uma alta de 62% em relação ao mesmo mês do ano anterior e um aumento acumulado de 397%, desde janeiro de 2020, segundo levantamento da CNI (Confederação Nacional da Indústria).

Avanço da ômicron preocupa, em especial na China, onde as medidas de restrição são mais drásticas

Passados dois anos de pandemia, os fretes no transporte marítimo de carga seguem em patamar recorde. Por um lado, executivos e analistas do setor avaliam que os preços no mercado de curto prazo estão próximos de seu pico. Por outro, a persistência da crise sanitária ainda gera incertezas e dificulta previsões.

Hoje, no Brasil, as rotas mais afetadas pela alta de preços são a de importação vinda da Ásia e de exportação para os Estados Unidos. Nos últimos dois meses, os trajetos para a Europa também têm apresentado crescimento acentuado. O impacto, porém, é generalizado, já que a crise é fruto de uma desordem global no comércio marítimo.

Desde 2020, o transporte de cargas vive uma "tempestade perfeita": equipes desfalcadas devido à infecção pelo vírus, fechamento e congestionamento de portos, gargalos no escoamento interno da carga. Tudo isso em meio a uma disparada na demanda por bens de consumo – em muitos países, fomentada por estímulos governamentais. Esse descompasso tem levado a uma escassez de contêineres e de navios, atrasos nas viagens e um avanço inédito dos preços.

Na rota de importação China-Brasil, o frete começou a escalar no segundo semestre de 2020, mas foi no ano passado que chegou a seu patamar recorde, na ordem de US\$ 10 mil por contêiner de 20 pés. Em dezembro de 2021, o preço médio foi



Nas rotas de exportação para os EUA, a alta de preços se acelerou no segundo semestre de 2021. O frete no trajeto até a Costa Leste da América do Norte encerrou 2021 em US\$ 9.300 por contêiner de 20 pés, mais de cinco vezes o preço de um ano atrás. Na rota até o Golfo dos Estados Unidos, o valor encerrou o ano em US\$ 7.700, contra US\$ 1.400 em 2020, aponta a CNI.

Estes valores se referem ao mercado de curto prazo, e não incluem preços de contratos bilaterais (firmados entre empresas de navegação e clientes). Neste tipo de acordo, as companhias que precisam transportar seus produtos conseguem mais estabilidade e proteção contra a oscilação de preços. Por isso, se considerado todo o mercado (e não apenas o de curto prazo), os preços caem de forma significativa. Por exemplo, na rota de importação Ásia-Brasil, o frete médio foi de US\$ 5.794 por contêiner de 20 pés, em novembro de 2021, segundo cálculo da Logcomex.

<as rotas de exportação para os EUA, a alta de preços se acelerou no segundo semestre de 2021. O frete no trajeto até a Costa Leste da América do Norte encerrou 2021 em US\$ 9.300 por contêiner de 20 pés, mais de cinco vezes o preço de um ano atrás. Na rota até o Golfo dos Estados Unidos, o valor encerrou o ano em US\$ 7.700, contra US\$ 1.400 em 2020, aponta a CNI.

Para Luigi Ferrini, vice-presidente sênior da empresa de navegação Hapag-Lloyd, a avaliação é que o mercado “spot” (de curto prazo) já atingiu os preços máximos. “Tanto em importação quanto em exportação, chegamos ao teto”, afirma. Neste momento, quem está sentindo as altas são os grupos que estão renovando seus contratos anuais com os armadores, diz. As renegociações têm incorporado a alta de preços registrada em 2021.

Já na avaliação de Andrew Lorimer, presidente da consultoria Datamar, ainda há espaço para algumas elevações de preço. “Pode piorar um pouco. Os principais motores da crise hoje são a oferta chinesa e a demanda norte-americana. E os problemas nesses casos devem persistir. Na China, temos visto paradas por conta da variante ômicron. E nos EUA, ainda há gargalos logísticos, um enorme congestionamento nos portos”, afirma.

As indústrias já começam a vislumbrar uma acomodação dos fretes, mas em patamar considerado alto, afirma Matheus de Castro, especialista em infraestrutura da CNI. “É desafiador fazer uma perspectiva de retomada da normalidade, pelo comportamento da pandemia. Mas começamos a ver uma estabilização em algumas rotas, ainda que com valores cinco, seis vezes mais altos.”

A queda no consumo brasileiro, paradoxalmente, tem contribuído para essa acomodação, ao menos no lado da importação, por ajudar a equiparar a relação entre oferta e demanda, segundo Rafael Dantas, diretor comercial da empresa de logística Asia Shipping. “O pico já passou. Acreditamos que, neste ano, o volume de importações vai desacelerar. Isso já está acontecendo, dezembro não foi tão aquecido quanto em 2020. Com isso, para nós, a situação está próxima do normal”, afirma.

Ele também destaca, porém, as incertezas trazidas pela nova onda da pandemia – principalmente na China, onde as medidas de isolamento são mais drásticas.

Para Rafael Gehrke, da Logcomex, será possível ter uma visão mais clara sobre a possível estabilização dos preços a partir do segundo trimestre, quando terão passado os efeitos do Ano Novo chinês, no início de fevereiro – feriado que tem um impacto grande na movimentação de carga, com aumento das viagens antes e depois da data, em que as atividades no país ficam paradas.

“A partir do segundo trimestre, outros fatores também poderão estar mais desenhados, como a reação da demanda interna no Brasil ou um possível aumento de juros nos EUA, que pode frear um pouco o consumo”, diz.

Para os analistas, é difícil prever em qual patamar os fretes se estabilizarão uma vez que o cenário se acalmar. Na visão de Castro, da CNI, é difícil imaginar que os preços voltarão ao nível da última década. Para Ferrini, da Hapag Lloyd, a expectativa é que haverá uma regularização em valores intermediários, entre os atuais e os anteriores à pandemia, considerados muito baixos.

Apesar da dificuldade de projeção, Lorimer, da Datamar, considera os preços atuais insustentáveis. “Boa parte da inflação do último ano tem a ver com o custo do transporte, que impacta toda a cadeia. Muitos produtos, como os de menor valor, não se sustentem com um frete tão alto.”

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 12/01/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

O QUE ESPERAR DO SHIPPING EM 2022?!

Por Robert Grantham OPINIÃO 12 Janeiro 2022



Recentemente, um dos mais respeitados veículos da mídia especializada em transporte marítimo realizou um seminário intitulado “Lloyd’s List: Outlook 2022 and beyond”, no qual um seleto grupo de painelistas discutiu temas levantados por uma enquete promovida pelo portal britânico, junto aos seus leitores, a respeito dos fatores que poderiam impactar o setor nos próximos meses e anos.

Entre os temas relacionados ao curto prazo, as perspectivas para o fim da atual crise internacional do “supply chain” naturalmente

ganharam destaque, sendo que:

- 11,7% dos pesquisados acreditam em uma melhora após o próximo ano novo chinês;
- 23,9% responderam que a melhora só deve acontecer após a “peak season” de 2022;
- 55,9% “cravaram” que isso não ocorrerá antes de 2023;
- 8,5% afirmaram que não veriam o fim da crise em seu tempo de vida.

A percepção da maioria dos entrevistados, endossada pelos especialistas presentes no evento, é, portanto, que essa crise ainda se arrastará por 2022 e, inclusive, as notícias mais recentes corroboram essa percepção a medida que novos fechamentos de portos são anunciados na China, os longos congestionamentos nos portos dos EUA agora se estendem para além da Costa Oeste e importantes terminais do Mediterrâneo também reportam filas de navios (<https://splash247.com/port-klang-and-piraeus-join-ningbo-and-la-at-the-top-of-the-congestion-charts/>).

Para 38,4% dos entrevistados, as rupturas nas cadeias logísticas afetarão as perspectivas dos mercados de transporte nos próximos dois anos. Afora as dificuldades em terra, com terminais cheios, falta de pessoal, falta de caminhões, trens, armazéns etc, uma parcela expressiva da frota mundial de navios porta-contêineres continua retida em congestionamentos, e com contêineres a bordo, o que tem reduzido sensivelmente a capacidade global do transporte marítimo.



Outros 30,5% responderam que a redução da atividade econômica da China poderá afetar o transporte marítimo, enquanto 21,3% temem por maior inflação e apenas 9,8% se preocupam com novas ondas da pandemia.

Já no que se refere ao longo prazo: “O que os leitores percebiam como o maior risco para a indústria do shipping nos próximos cinco anos?”:

- 45,3% das respostas indicavam ser a incerteza regulatória;

Um bom exemplo dessas incertezas são as controversas metas de descarbonização dos navios, os novos combustíveis e, sobretudo, os prazos. Enquanto a IMO ainda tem como meta até 2050 reduzir as emissões de carbono em 50% – em relação a 2008, tanto na COP 26 como na última reunião da própria IMO foi sugerido que a meta fosse reduzida a zero até 2050, o que não foi aceito. Também na COP 26 saiu uma resolução para implantação de corredores verdes em certas rotas, tema que também não foi adiante na última reunião da IMO. Nesse panorama confuso, como o armador vai encomendar seus novos navios, lembrando que a vida útil de um navio é de 25-30 anos?

No que diz respeito ao combustível que moverá esses novos navios, apenas três armadores optaram por LNG: ZIM, CMA CGM e Hapag Lloyd. Os demais armadores seguem apostando mais nos “scrubbers”, que os permite queimar o óleo mais barato HSFO, sob o argumento de que os verdadeiros combustíveis verdes como metanol, amônia e biocombustíveis ainda estão majoritariamente em fase de testes. Um passo à frente está a Maersk, que encomendou oito navios de 16.000 TEUs movidos a metanol.

- Outros 30,2% das respostas demonstraram preocupação com um possível excesso de oferta de capacidade a partir de 2023 e 2024, quando os novos navios recém-encomendados forem sendo entregues;

Apesar das mencionadas incertezas quanto à descarbonização, as encomendas de novos navios não puderam esperar, seja para responder ao crescimento médio da demanda ou para renovação da frota, e os pedidos em carteira somam 695 navios com capacidade equivalente a 5,7 milhões de TEUs, que representam cerca de 23,2% da frota mundial.

As entregas realizadas em 2021 foram de aproximadamente 121mil TEUs; em 2022 serão pouco mais de 1 milhão de TEUs e de 4,5 milhões de TEUs a partir de 2023, sendo que os navios na faixa de 12 mil a 16,9 mil TEUs representam 52,36% das encomendas e os navios com mais de 17 mil TEUs representam 22,07% da carteira.

Muito relevante para o mercado brasileiro é que as encomendas na faixa de 8 mil a 11,9 mil TEUs, que são os navios predominantes nos tráfegos de/para o Brasil, representam atualmente apenas 3,3% dos pedidos. Isso significa que é necessário acendermos a luz de urgência e focarmos na preparação dos portos para receber os tão falados navios de 366m e acima de 12 mil TEUs de capacidade, ou corremos o risco de passarmos a ser atendidos por “hub ports” do Caribe e Mediterrâneo.

Baseado nas perspectivas para os curto, médio e longo prazo, um dos panelistas, Michael Parker, Chairman de Shipping e Logística do Citigroup, concluiu que: “A Covid trouxe uma grande visibilidade ao transporte marítimo e os próximos cinco anos serão o melhor tempo no shipping, com sua contribuição para a contenção das mudanças climáticas”.

Embora tanto os temas levantados pela enquete quanto as percepções dos especialistas tenham dado dimensão às grandes preocupações do setor, ousamos acrescentar outros fatos relevantes que impactarão o setor nos próximos meses, mas que não foram mencionados na pesquisa:

1. A política de tolerância zero da China com a Covid, que pode levar a novos lockdowns e fechamentos de portos (Beijing's unwavering zero-Covid policy rattles supply chains);
2. Digitalização: e-quote, e-Booking, e-BL, e-tracking, Smart Port etc.;
3. As novas políticas comerciais de alguns armadores, com limitações de contratos com agentes de carga, estabelecimento de quantidade mínima de carga – MQC aos donos de carga (podendo culminar em pagamento de “frete morto” ou “tarifas spot”) e, sobretudo, maior pressão na venda de soluções integradas (porta-a-porta);
4. Dificuldade dos armadores em movimentarem seus tripulantes, com o aumento de restrições de viagem, impactando na produtividade dos navios;
5. Disputas trabalhistas entre contratantes e trabalhadores portuários na Costa Oeste dos EUA. Os operadores tentaram estender o contrato vigente, mas a proposta foi rejeitada pelo ILA (International Longshoremen's Association). Isso trás a lembrança da catastrófica negociação de 2014/15 que paralisou operações e criou um grande congestionamento ao longo da costa norte americana e, diante da atual crise logística, um movimento desses poderia piorar ainda mais a situação, com reflexos para o mundo todo;

Enfim, ainda que a Covid-19 tenha inquestionavelmente catalisado as transformações do setor (tendo em vista que levou a logística mundial a um “overdemand”) a análise de todos esses temas juntos nos mostra a dimensão, e alguma direção, das mudanças estruturais pela qual o shipping está passando.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/01/2022

MAERSK ACELERA METAS PARA ZERAR EMISSÕES DE CARBONO ATÉ 2040

Da Redação NAVEGAÇÃO 12 Janeiro 2022



Além da nova data prevista para zerar as emissões de carbono, o grupo estabeleceu metas significativas para 2030

A A.P. Moller - Maersk anunciou nesta quarta-feira (12) novas metas sustentáveis que devem alinhar a empresa com os critérios da iniciativa Science Based Targets - SBTi (Metas Baseadas na Ciência, em tradução livre) para limitar o aquecimento global a 1,5 °C.

As metas incluem um compromisso social de ação imediata de modo a gerar impacto ainda nesta década, firmando um compromisso de fornecer cadeias de suprimentos “net zero” – ou seja, capazes de eliminar as emissões de carbono – até 2040. Isso vai além dos esforços anteriores para reduzir as emissões relacionadas à frota oceânica, pois abrange agora todas as emissões diretas e indiretas em todo o negócio da Maersk.

“Como fornecedor global de serviços logísticos de ponta a ponta em todos os modais, é um imperativo estratégico para a Maersk estender o objetivo de zerar a emissão de carbono em todos os negócios. A ciência é clara e devemos agir agora para obter progressos significativos nesta década. Essas metas marcam nosso compromisso com a sociedade e com os clientes que exigem cadeias de suprimentos neutras em carbono”, diz Soren Skou, CEO da A.P. Moller - Maersk.

Objetivos e ações para 2030

Metas tangíveis de curto prazo para 2030 foram definidas para garantir um progresso significativo na redução das emissões diretas da Maersk já nesta década. Isso inclui uma redução de 50% nas emissões por contêiner transportado na frota da Maersk Ocean e uma redução de 70% nas emissões absolutas de terminais totalmente controlados. Dependendo do crescimento do negócio oceânico, isso levará a reduções absolutas de emissões entre 35% e 50% em relação à linha de base de 2020.

Conforme recomendado pela SBTi, ao longo da década o grupo dinamarquês irá além das metas alinhadas a 1,5 °C e investirá na construção de um portfólio de soluções climáticas naturais que resultarão em uma redução aproximada de cinco milhões de toneladas de CO por ano até 2030.

Para maximizar o progresso em direção a cadeias de suprimentos net zero em 2040, foram estabelecidas metas para 2030 que visam a variedade de ofertas de produtos verdes, junto às soluções como o Emissions Dashboard da Maersk e o ECO Delivery. As ações buscam reforçar a Maersk como um fornecedor líder do setor de soluções de cadeia de suprimentos verdes e abrangem negócios marítimos, aéreos, de logística de contrato (armazéns e depósitos) e da cadeia de frio. Esses produtos utilizarão tecnologias e soluções verdes para garantir que eles forneçam reduções reais de emissões na cadeia de suprimentos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/01/2022

WILHELMSSEN ASSUME PARTICIPAÇÃO MAJORITÁRIA NA AHRENKIEL TANKERS PARA FORTALECER SUA POSIÇÃO NO MERCADO DE NAVIOS-TANQUE

Da Redação NAVEGAÇÃO 12 Janeiro 2022



A Wilhelmsen Ship Management fortaleceu sua posição no mercado de navios-tanque com um acordo recém-assinado para adquirir participação majoritária na Ahrenkiel Tankers, com sede em Hamburgo.

Com isso, a Wilhelmsen assumirá a gestão de cinco navios-tanque. Com o acordo, a empresa ficará com 80% das cotas da Ahrenkiel Tankers. Os 20% restantes ficam com os proprietários existentes, a MPC Capital Group.

Este é o primeiro passo da Wilhelmsen após sua decisão de reentrar no segmento de navios-tanque, após a ausência de uma década.

A companhia saiu do mercado de navios-tanque em 2009 com a venda de sua antiga subsidiária International Tanker Management (ITM), mas reverteu essa decisão há dois diante de um regime regulatório aprimorado favorável para navios-tanque.

Os navios-tanque da Ahrenkiel serão renomeados como Barber Ship Management, que agora atuará como o novo braço de gerenciamento especializado da Wilhelmsen para o segmento de navios-tanque.

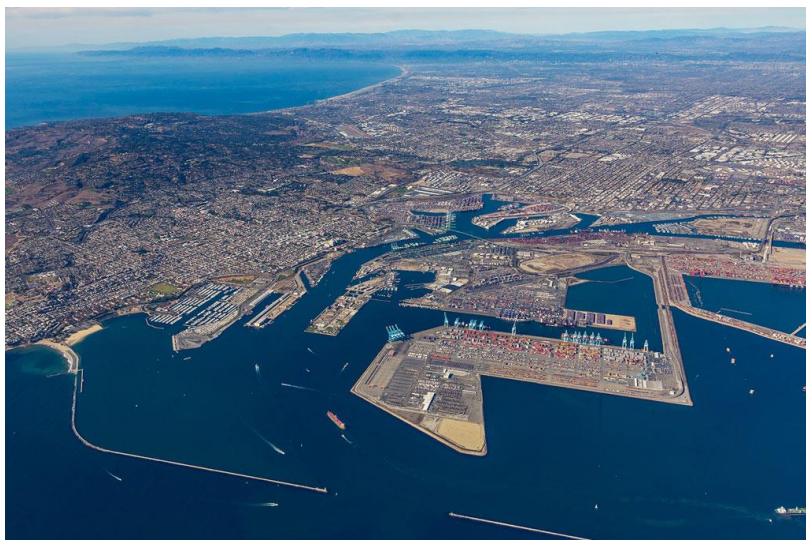
A Wilhelmsen Ship Management foi originalmente chamada de Barber Ship Management Ltd quando foi incorporada pela primeira vez em Hong Kong em 1975.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/01/2022

ESTADOS UNIDOS E REINO UNIDO TÊM PIOR DESEMPENHO EM TEMPO DE PERMANÊNCIA DE CONTÊINERES

Da Redação NAVEGAÇÃO 12 Janeiro 2022



Porto de Los Angeles

Os contêineres estão entrando e saindo da China em velocidades recordes, à medida que os armadores conseguem ampliar a capacidade de transporte. Mas o congestionamento dos portos na Europa e nos EUA continua a retardar o retorno dos contêineres à Ásia e impede a normalização do abastecimento global.

De acordo com um relatório conjunto realizado pela Container xChange, empresa de tecnologia e logística, e a Fraunhofer – CML,

uma das principais organizações de pesquisa aplicada do mundo, à medida que a corrida dos embarques disparou no ano passado, o tempo médio médio gasto em contêineres nos depósitos chineses caíram para cinco dias, abaixo dos 61 dias em 2020.

Além da China, Vietnã, Cingapura, Tailândia e Indonésia também registraram tempos médios médios baixos, de nove, 11, 16 e 19 dias, respectivamente.

“Uma vez que os contêineres chegam à Ásia, eles estão sendo redistribuídos em velocidades recordes. No entanto, a incompatibilidade entre oferta e demanda em muitos portos de origem, inclusive na China, significa que é difícil para os importadores dos EUA e da Europa manterem disponibilidade”, comentou Johannes Schlingmeier, cofundador e CEO da Container xChange.

Por outro lado, o congestionamento severo em muitos portos de destino fez com que os tempos de permanência dos contêineres nos depósitos atingissem níveis quase recorde em 2021.

Os países com pior desempenho em termos do tempo médio médio de permanência dos contêineres em depósitos em 2021 foram os EUA e o Reino Unido, que sofreram tempos médios de permanência de 50 e 51 dias, respectivamente. Os próximos piores desempenhos foram África do Sul (47 dias), Emirados Árabes Unidos (40 dias), Paquistão (31 dias) e Alemanha (25 dias).

Os resultados do tempo de permanência em depósitos estão entre uma série de resultados contidos no estudo anual Container xChange/Fraunhofer – CML 'C-Timing', realizado para fornecer previsões sobre o transporte de contêineres, com apoio do Ministério da Educação e Pesquisa da Alemanha.

O estudo descobriu que nos EUA, o segundo pior desempenho em termos de tempo médio médio de hospedagem dos contêineres, os números variaram muito de acordo com o porto. Em todo o país, os tempos médios de permanência foram de 50 dias no ano passado (2021), abaixo dos 66 dias em 2020. Nova York registrou 61 dias de tempo ocioso de contêineres nos depósitos, seguido por Houston (59 dias) e Savannah (56 dias). Os portos de Los Angeles A e Long Beach, em média, registraram de 40 a 42 dias de ociosidade dos contêineres.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/01/2022

MAERSK ESPERA QUE ATRASOS NAS CARGAS PERSISTAM

Da Redação *NAVEGAÇÃO* 11 Janeiro 2022



A Maersk alertou na terça-feira seus clientes que ainda está lutando para transportar mercadorias ao redor do mundo, já que o alívio do congestionamento está demorando mais do que a empresa dinamarquesa esperava.

A pandemia provocou escassez de navios porta-contêineres e congestionamentos nos portos em um momento de gastos muito altos do consumidor, o que significa que centenas de navios porta-contêineres estão ociosos fora dos portos.

“Infelizmente, 2022 não começou como esperávamos”, disse a Maersk em um comunicado publicado em sua página na web.

“A pandemia ainda está forte e, infelizmente, estamos vendo novos surtos afetando nossa capacidade de movimentar sua carga”, disse, acrescentando que espera que as restrições continuem “por algum tempo”.

Os maiores tempos de espera para os navios porta-contêineres descarregarem ou pegarem cargas ocorreram na costa oeste dos EUA. No porto de Long Beach, em Los Angeles, atualmente está entre 38 e 45 dias, disse a Maersk.

No entanto, a empresa observou que houve uma flexibilização recente no norte da Europa, onde se esperava que o Porto de Antuérpia, na Bélgica, reduzisse a espera para cerca de dois dias nesta semana, em relação aos 10 dias da semana anterior.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 12/01/2022

CORREDOR LESTE DE EXPORTAÇÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ REGISTRA ALTA DE 56% NA PRODUTIVIDADE

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 11 Janeiro 2022



O volume de grãos embarcados no Corredor Leste de Exportação do Porto de Paranaguá (Corex) em dezembro de 2021 foi quase 56% maior em comparação com o mesmo período do ano anterior. No último mês de 2021 foram 1.039.992 toneladas de soja, farelo e milho exportados pelo complexo ante 667.082 toneladas dos produtos no mesmo mês do ano anterior.

Segundo o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, além do desempenho dos terminais que operam pelo complexo, reconhecido pela produtividade e capacidade operacional, os principais fatores que influenciam no movimento são as condições climáticas, os preços internacionais e o comportamento do mercado (oferta x demanda). “Esse comportamento fica evidente quando analisamos os volumes, principalmente de soja e milho, ao compararmos os dois meses de dezembro, de 2020 com 2021”, afirma Garcia.

Em dezembro de 2020, não houve embarque de soja em grão pelo Corredor Leste. Naquele mês, pelo complexo, foram exportadas 254.130 toneladas de farelo de soja e 412.952 toneladas de milho.

Já no último mês de dezembro, foram carregadas 586.233 toneladas de soja; 390.371 toneladas de farelo; e 63.388 toneladas de milho. Este último produto teve queda na produção, em 2021, devido à estiagem que castigou as lavouras.

OPERAÇÃO - Os três berços do Corex (212, 213 e 214) receberam um total de 19 navios, em dezembro do ano passado. No mesmo mês, em 2020, foram apenas 12 atracações.

Em dezembro passado, o berço mais produtivo do complexo foi o 213, onde 9 navios atracaram nos 31 dias, movimentando um total de 573.260 toneladas de cargas. Pelo berço 212 foram exportadas 129.501 toneladas de granéis sólidos; e, pelo 213, outras 337.230 toneladas.

No último mês de 2021, das 1.039.992 toneladas embarcadas pelo Corex, cerca de 17,66% saíram pelos silos públicos (um vertical e quatro horizontais) – 183.631 toneladas. 82,34% foram embarcados pelos outros dez terminais que operam no complexo.

MODAIS – Na participação por modais no descarregamento de granéis no Corex, a maior parte foi por caminhões. Em dezembro de 2021, 21.125 veículos passaram pelo Pátio de Triagem antes de descarregar os granéis nos terminais do Corredor Leste. No mesmo mês, em 2020, foram 10.504 caminhões. De vagões, foram 6.576 descarregados em dezembro de 2021, ante 6.540 vagões no mesmo mês em 2020.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/01/2022

PRO TRILHOS CHEGA A 21 CONTRATOS ASSINADOS PARA CRIAÇÃO DE NOVAS FERROVIAS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11 Janeiro 2022



Lançado em setembro de 2021 para permitir a ampliação da malha ferroviária nacional com empreendimentos privados, o programa federal Pro Trilhos inicia 2022 com 21 contratos de autorização para construção e operação de ferrovias assinados. A formalização entre a União e empresas que pleitearam a criação de ferrovias próprias pelo novo modelo saiu no Diário Oficial da União (DOU).

Somados, esses empreendimentos agregam 6.839,69 quilômetros de novos trilhos à malha ferroviária do país,

especialmente às redes férreas dos estados de São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo, Paraná, Santa Catarina, Maranhão, Bahia, Pernambuco, Piauí, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Goiás, além do Distrito Federal. A projeção de investimentos nos trechos autorizados é de R\$ 102,3 bilhões.

Agora, são 12 o total de empresas que já contam com a devida autorização do Governo Federal para atuarem no setor, implantando e operando com recursos próprios estradas de ferro e terminais ferroviários em 13 unidades da Federação.

A outorga por autorização é um procedimento mais célere e desburocratizado do que o modelo tradicional de concessão. Prova da agilidade do novo regime é que as primeiras propostas contempladas com autorizações foram protocoladas junto ao MInfra no mês de setembro.

Ainda assim, de lá para cá, os 21 projetos autorizados passaram por um trâmite criterioso. Ele incluiu conferência de documentação e do detalhamento da proposta pela equipe da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres (SNTT), análise na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) da convergência do projeto com a malha ferroviária implantada (concedida ou outorgada) e avaliação da conformidade do empreendimento com as políticas públicas do setor e nacional de transportes, novamente na SNTT.

Mais pedidos

Até o momento, o MInfra recebeu 76 requerimentos para construção e operação de ferrovias pelo regime de autorização, perfazendo 19 mil quilômetros de novas ferrovias privadas, cruzando 16 Unidades da Federação, e investimentos que ultrapassam R\$ 224 bilhões. A expectativa é de que sejam criados 2,6 milhões de postos de trabalho diretos e indiretos, além da diminuição do custo de transporte, da emissão de CO² e a modernização da malha ferroviária nacional.

Criado pela Medida Provisória 1.065/2021, o Marco Legal das Ferrovias teve a apreciação concluída pelo Congresso Nacional no último dia 14 de dezembro e foi sancionado pelo presidente da República dez dias depois. O novo arcabouço legal simplifica o fardo regulatório para investimentos no setor ao abrir a possibilidade de empresas desenvolverem segmentos próprios, com recursos 100% privados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/01/2022

VLI INVESTE NA CAPACITAÇÃO DE PILOTOS DE DRONES PARA MONITORAMENTO PORTUÁRIO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11 Janeiro 2022



Com o objetivo de garantir mais segurança, reduzir o tempo da operação portuária e aumentar a produtividade, por intermédio da Escola de Pilotos, a VLI vem investindo na capacitação de pilotos de drones, pequenas aeronaves pilotadas por controles remoto que passaram a operar no Terminal Portuário de São Luís (TPSL).

A ideia nasceu em 2019, foi implantada no ano seguinte e mostra bons resultados desde então, otimizando o carregamento dos navios na capital maranhense. Os drones atuam no monitoramento da

operação, por meio de rota previamente programada pelos operadores, como equipamentos auxiliares para ações preventivas e na leitura de calado.

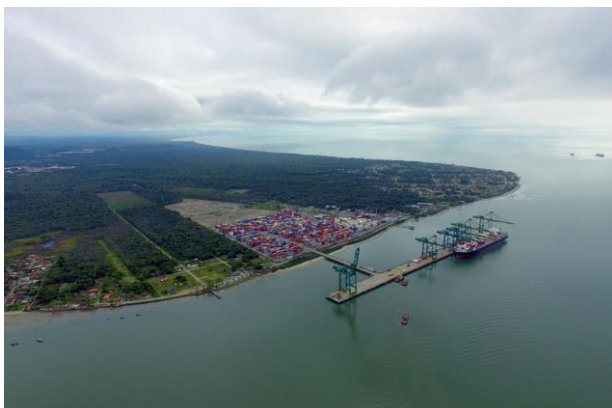
A Escola de Pilotos da VLI faz parte do projeto de Arqueação Digital. A oficina de pilotagem tem dois momentos de aprendizados. O primeiro teórico, em que são abordados a legislação vigente para a utilização de drones, além do registro como piloto junto aos órgãos competentes, o controle destes equipamentos e a familiarização com o sistema e comandos da aeronaves. Já o segundo momento é de prática, quando são utilizados os dois modelos de drones para monitoramento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/01/2022

PORTO ITAPOÁ CRESCE 13% EM 2021 COMO REFLEXO DA RETOMADA DA ECONOMIA E AMPLIAÇÃO DOS SERVIÇOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11 Janeiro 2022



Ao completar 10 anos de operação em 2021, o Porto Itapoá se consolidou como o quinto maior porto do Brasil em movimentação de contêineres. O desempenho geral do terminal no ano passado foi 13,1% acima do resultado de 2020, com 498 mil contêineres movimentados. Destaques para as importações que registraram um aumento de 23,2% em comparação ao ano anterior e de 17,5% na movimentação de cargas de transbordo. As exportações e a cabotagem representaram um crescimento de 6,9% e de 5% respectivamente.

Esses resultados positivos são reflexo da retomada da economia global após a crise causada pela Covid-19 e no incremento dos serviços do terminal como o Double Call para a linha de longo curso ASAS do armador Maersk– Hamburg Süd. O serviço com saída direta (sem transbordo) nas rotações de importação e exportação para os principais portos da Ásia garante o melhor transit time da linha Ásia entre os portos da região Sul do Brasil.

A inclusão do Porto Itapoá no serviço ASAS, também na rota de exportação, se transformou em mais uma alternativa para escoar os grandes volumes de cargas refrigeradas de proteínas animais provenientes do agronegócio dos estados da região Sul, especialmente do Oeste catarinense, além de exportadores das cadeias de celulose e de madeira.

“A infraestrutura de logística tem sido um impulsionador da economia que, mesmo com as consequências da pandemia, contribuiu de forma significativa para dar condições à retomada do poder econômico brasileiro. O Porto Itapoá vem acompanhando essa performance positiva como um importante elo nesta cadeia de abastecimento do Brasil com os mercados internacionais e na cabotagem entre portos de outros estados”, afirma o presidente do Porto Itapoá, Cássio José Schreiner.

Além de atender a agroindústria de Santa Catarina – incluindo as cadeias de proteínas animal e madeira – a movimentação de cargas de empresas do Estado inclui automóveis e autopeças, motores elétricos, setor metalmecânico e a indústria da linha branca. Esses segmentos representam cerca de 50% do volume movimentado pelo Porto. Os demais 50% de cargas movimentadas em Itapoá são de empresas de outros estados como São Paulo, Mato Grosso do Sul, Rio de Janeiro e Espírito Santo, que buscam a eficiência do Terminal catarinense como alternativa logística.

As restrições impostas pela pandemia afetaram não apenas a mobilidade das pessoas nas cidades. O cenário da navegação mundial também foi diretamente impactado, gerando consequências vivenciadas até hoje em diversas cadeias de suprimentos. Os ajustes promovidos nesse ambiente, incluindo mudanças de escalas e adequações de serviços marítimos, fizeram com que uma das principais linhas que operavam em Itapoá, o SAEC – serviço entre Europa e América do Sul – deixasse o Terminal em 2021. Essa saída refletiu de forma significativa no volume do porto e, caso mantivesse sua frequência normal, elevaria ainda mais os números, de maneira especial as importações.

Para os próximos anos as previsões e projeções dos cenários nacional e internacional, levando em conta a participação do Terminal na logística brasileira, demandou que a empresa avançasse em seu plano de ampliação.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 003/2022
Página 43 de 43
Data: 12/01/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Em 2021 o Terminal deu início a um projeto de captação de recursos no mercado financeiro para viabilizar um acréscimo de capacidade de sua estrutura de 1,2 milhão de TEUs para 1,6 milhão de TEUs, o que deve ser uma das maiores capacidades operacionais entre os portos de contêineres do país.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/01/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006