

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING

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

Edição 170/2021  
Data: 01/11/2021



### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
JUSTIÇA PROÍBE BLOQUEIOS NA ESTRADA E EM ACESSOS AO PORTO DE SANTOS DURANTE GREVE .....	4
DE QUEM É A RESPONSABILIDADE SOCIAL? .....	4
EM GREVE, CAMINHONEIROS DO PORTO DE SANTOS FARÃO PROTESTOS NA ALEMOA NA SEGUNDA-FEIRA .....	5
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>6</b>
MUDANÇA DE HORÁRIO: LEILÃO DE ÁREAS PORTUÁRIAS NO DIA 5 DE NOVEMBRO SERÁ ÀS 15H .....	6
DIRETOR DA ANTAQ E COMITIVA REALIZAM VISITAS TÉCNICAS A INSTALAÇÕES NO CORREDOR DO RIO TAPAJÓS .....	7
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>8</b>
NOSSOS EMPRESÁRIOS ABREM ESPAÇO AO BRASIL NA COP-26 .....	8
COP 26 O MARCO DE UMA NOVA ERA DA SUSTENTABILIDADE .....	9
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>10</b>
EM MEIO A CRISE LOGÍSTICA MUNDIAL, PORTO DE SANTOS TEM MOVIMENTO RECORDE DE CONTÊINERES .....	10
ENVIRONMENTAL, SOCIAL & GOVERNANCE (ESG) É PAUTA NOS NEGÓCIOS E NO SETOR PORTUÁRIO .....	11
AGRO PAULISTA CRESCE 13,1% NOS PRIMEIROS NOVE MESES DO ANO.....	12
BAHIA VAI EXPORTAR CACAU PARA OS EMIRADOS ÁRABES .....	14
PRESIDENTE DA QAIR VISITA SUAPE E CONHECE INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA PARA FUTURO PROJETO DE HIDROGÊNIO VERDE .....	15
<b>GZH - ECONOMIA</b> .....	<b>16</b>
INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA INDICAM SUPERACÃO DE VELHOS GARGALOS DE LOGÍSTICA E DISTRIBUIÇÃO NO RS ..	16
COM LICENÇA ENCAMINHADA, QUAL O NOVO DESAFIO PARA PROJETO DE US\$ 1 BI NO RS.....	19
<b>PODER 360º</b> .....	<b>20</b>
RECUPERAÇÃO FISCAL SURPREENDE, MAS GOVERNO SE “COMUNICA MAL”, DIZ MANSUETO .....	20
<b>MONEYTIMES</b> .....	<b>22</b>
CAMINHONEIROS: RODOVIAS E PONTOS LOGÍSTICOS DO PAÍS CONTINUAM SEM BLOQUEIOS .....	22
PORTARIA PROÍBE DEMISSÃO DE TRABALHADOR NÃO VACINADO CONTRA COVID-19 .....	22
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>23</b>
DIÁRIOS DA COP26: CÚPULA DE LÍDERES, G20 E NOVA (VELHA) META DO BRASIL .....	23
PETRORECÔNCAVO DEIXA NEGOCIAÇÃO PARA SUPRIMENTO DE GÁS COM A CEGÁS .....	25
COMBATER MUDANÇAS CLIMÁTICAS JÁ DEMANDA TRILHÕES DE DÓLARES, ADMITE PATRICIA ESPINOSA .....	26
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>27</b>
BOLSONARO DIZ QUE PETROBRAS PLANEJA NOVO REAJUSTE EM 20 DIAS E QUER USAR DIVIDENDOS DA ESTATAL PARA CONTER ALTA DE PREÇOS .....	27
ESTRADAS BRASILEIRAS OPERAM SEM BLOQUEIOS, DIZ MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA .....	29
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>30</b>
GREVE DOS CAMINHONEIROS: GOVERNO INFORMA QUE RODOVIAS OPERAM SEM TRANSTORNOS .....	30
MINÉRIO DE FERRO CAI COM BAIXA DEMANDA E CONTROLE DE PREÇOS NA CHINA .....	31
FIANÇA PARA GARANTIR LICITAÇÕES PÚBLICAS ESCAPA DE CONTROLE DA CGU E DOS MINISTÉRIOS.....	32
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>33</b>
BOLSONARO QUER USAR DIVIDENDOS DA PETROBRAS PARA REDUZIR PREÇO DO DIESEL .....	33
MINÉRIO DE FERRO CAI 3,6% NO PORTO CHINÊS, PARA US\$ 103,42 A TONELADA .....	34
INFRAESTRUTURA: RODOVIAS FEDERAIS NÃO TÊM PONTOS DE BLOQUEIO DE CAMINHONEIROS .....	35
AGRIBRASIL COMPRA TERMINAL PORTUÁRIO EM SC .....	36
USIMINAS VÊ MERCADO MENOS ROBUSTO EM 2022 .....	36
AGENDA DE LEILÕES DO GOVERNO CONTA COM 'RODOVIA DA MORTE' E AEROPORTOS SANTOS DUMONT E CONGONHAS .....	38
BRASIL BATE NOVO RECORDE EM IMPORTAÇÕES DE FERTILIZANTES .....	38
DIPLOMACIA GLOBAL AGE PARA IMPEDIR BARRIL DO PETRÓLEO ACIMA DE US\$ 100 .....	39
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>40</b>
AFRMM ARRECADOU R\$ 3,4 BILHÕES NO 3º TRIMESTRE, APONTA RELATÓRIO .....	40
EMPRESAS NEGAM DANOS DE OPERAÇÕES STS EM ILHA GRANDE E SEPETIBA .....	42
TRENS RESPONDEM POR 50% DA CARGA DE GRÃOS NO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL .....	45



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 170/2021  
Página 3 de 52  
Data: 01/11/2021  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

GOVERNO AFIRMA QUE BARRA DO RIACHO É ÁREA DA UNIÃO .....	45
FROTA DE APOIO MARÍTIMO FECHOU SETEMBRO EM 388 EMBARCAÇÕES .....	46
TONELAGEM CRESCE EM 2021 NO CANAL DO PANAMÁ .....	48
ENCOMENDAS DE NAVIOS DEVEM DIMINUIR EM 2022 NOS ESTALEIROS COREANOS .....	49
SAAM TOWAGE ASSINA CONTRATO COMERCIAL COM A CATERPILLAR MARINE.....	49
ARTIGO - REFLEXÕES ACERCA DA RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA DOS DESPACHANTES ADUANEIROS NA COBRANÇA DE DEMURRAGE SOB A ÓTICA DA ANTAQ .....	50
SALINEIROS PEDEM VOTAÇÃO DO BR DO MAR E SANÇÃO DE ISENÇÃO DO AFRMM .....	51
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>52</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	52



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### JUSTIÇA PROÍBE BLOQUEIOS NA ESTRADA E EM ACESSOS AO PORTO DE SANTOS DURANTE GREVE

Liminares foram concedidas devido à greve dos caminhoneiros prevista para esta segunda-feira

Por: Redação



**Caminhões no Porto: motoristas também planejam atos na região Foto: Arquivo/AT**

A Justiça Federal de Santos atendeu pedido da Autoridade Portuária de Santos (APS) e concedeu liminar proibindo bloqueios nos acessos ao Porto, por conta da greve dos caminhoneiros prevista para esta segunda-feira (1º). A multa diária, segundo a decisão da

juíza substituta Marina Sabino Coutinho, é de R\$ 10 mil. No caso das empresas, a multa sobe para R\$ 100 mil diários.

Na decisão, a juíza citou que o “bloqueio total por período prolongado do tráfego de caminhoneiros não se insere na esfera do exercício regular dos direitos à reunião e à manifestação do pensamento, tendo o condão, na verdade, de causar danos incomensuráveis às pessoas em sua esfera individual e também ao País, cuja economia depende, em larga medida, da livre circulação no transporte rodoviário e do escoamento das mercadorias e produtos de necessidade básicas que chegam pelo Porto de Santos”.

#### Estradas

Uma outra decisão, essa da 1ª Vara de Santos, também proibiu bloqueios por conta da greve. O juiz Renato Santiago Garcez acatou pedido da Ecovias e proibiu o bloqueio nas rodovias do Sistema Anchieta-Imigrantes e em suas vias de acesso.

O juiz justificou que “embora os direitos de reunião e manifestação do pensamento sejam garantidos pela Carta Magna, há de se ponderar que esta mesma Constituição e o Código de Trânsito Brasileiro exigem aviso e autorização prévios à autoridade para que tal evento se realize, de forma organizada, civilizada e garantindo a utilização eficiente da rodovia pelos demais brasileiros, não participantes da manifestação”. A multa, caso a decisão não seja respeitada, é de R\$ 100 mil.

Caminhoneiros que atuam no Porto de Santos planejam se reunir nas proximidades do viaduto da Alemoa nesta segunda-feira (1º). Ali, eles vão iniciar uma greve por tempo indeterminado, em apoio ao protesto nacional planejado pela categoria para a mesma data e que deve ocorrer em várias regiões do Brasil.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 31/10/2021

### DE QUEM É A RESPONSABILIDADE SOCIAL?

Sem o lucro, dificilmente iremos gerar empregos, oportunidades e novos investimentos

Por: Maxwell Rodrigues

Com uma agenda de privatização dos portos no Brasil, principalmente o de Santos, todos os ajustes das operações e dos negócios pelos entes privados estarão acomodados com foco naquilo que é interesse do negócio: Agilidade, excelência no atendimento e lucro.





É claro que não podemos demonizar o lucro e isso é realmente importante para o desenvolvimento. Sem o lucro, dificilmente iremos gerar empregos, oportunidades e novos investimentos. Essa equação é bem conhecida por todos os envolvidos.

Mas existe um lado dessa equação que muitos ainda não olharam e nem ao menos está sendo pensado ou planejado. De quem será a responsabilidade social pós privatização?

Vejamos: se os portos estão inseridos dentro da cidade e suas operações afetam a vida do cidadão, é preciso achar uma maneira que o setor portuário devolva para a sociedade benefícios por ali estar instalado. Diante disso, a função social portuária é importantíssima. Isso é o que chamamos de relação porto x cidade.

Com a privatização dos portos, é evidente que mais empregos serão gerados, investimentos serão feitos e teremos o foco no desenvolvimento, de acordo com aquilo que gera resultado. Isso é totalmente legítimo.

Mas e aquelas cargas que não geram resultado e lucro esperado aos que já estão instalados nos portos? E as outras operações que são movimentos sociais e ajudam no desenvolvimento regional e nacional?

Se iremos privatizar, o foco é o resultado da operação portuária, mas existem operações que são estratégicas e com função social. Por exemplo, cargas que precisam utilizar um berço público por não ser de interesse de certos operadores, mas que são importantes para a indústria nacional e regional. Outro exemplo são os cruzeiros também. Os cruzeiros no porto de Santos pós privatização irão desaparecer?

Se as demais operações de cargas são mais interessantes do que a operação de cruzeiros, podemos acompanhar o fim dessa atividade na nossa região?

Santos, por ser um grande hub de navios de cruzeiros, pode afetar a operação nacional caso toda a estrutura do nosso porto não esteja acomodada para isso pós privatização. Isso está correto?

É claro que não, pois essa atividade gera outras oportunidades para a cidade e para o País, além do lucro na operação portuária. Gera desenvolvimento e empregos em outras esferas da cadeia logística e não somente na operação portuária.

Muitos especialistas estão preocupados em como será a operação de cruzeiros pós privatização no Porto de Santos. Alguns dizem que a operação irá acabar, outros que o terminal de passageiros mudará de lugar e outros ainda nem entenderam o que está acontecendo. O certo mesmo é que a temporada 2021 / 2022 irá ajudar economicamente a região e irá gerar empregos, principalmente nesse momento tão crítico pós pandemia.

Quanto às próximas temporadas, teremos de aguardar o desfecho da privatização ou concessão do Porto de Santos para sabermos se o vencedor desse pleito irá cuidar das funções sociais do Porto de Santos ou não.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 01/11/2021*

## **EM GREVE, CAMINHONEIROS DO PORTO DE SANTOS FARÃO PROTESTOS NA ALEMOA NA SEGUNDA-FEIRA**

Categoria promete se concentrar no único acesso à Margem Direita do cais santista

*Por: Da Redação*



Os caminhoneiros que atuam no Porto de Santos planejam se reunir nas proximidades do viaduto da Alemoa, na próxima segunda-feira (1º). A categoria fará uma greve por tempo indeterminado para chamar a atenção do Governo Federal, que já recebeu uma série de reivindicações dos profissionais.

Entre elas, estão o cumprimento do piso mínimo do frete rodoviário, aposentadoria especial a partir de 25 anos de carreira e o fim da política de preço de paridade de importação da Petrobras para combustíveis. As sucessivas altas nos preços do óleo diesel também desagradam os caminhoneiros, que não concordaram com o plano do Governo Federal de oferecer um auxílio de R\$ 400,00.

Segundo o presidente do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista e Vale do Ribeira (Sindicam), Luciano Santos de Carvalho, a decisão de cruzar os braços foi formalizada nesta quinta-feira (28) em assembleia com sindicatos e cooperativas. Cerca de 2 mil associados à entidade devem aderir à greve de segunda (1ª).

“O intuito não é travar rodovias, é a conscientização de todos os caminhoneiros porque não dá mais, pelos aumentos abusivos não só para a categoria como para quem tem carro e moto”, afirmou Carvalho.

O representante da entidade explica que o viaduto da Alemoa, único acesso à Margem Direita do Porto de Santos, será o principal local de concentração da categoria. Ele salienta que a orientação é de que a manifestação seja pacífica. No fim de julho, transportadores da região interromperam as atividades durante um dia, sem impactos à operação do Porto de Santos.

Entidades como a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística (CNTTL), o Conselho Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas (CNTRC) e da Associação Brasileira de Condutores de Veículos Automotores (Abrava) também já se posicionaram contra a proposta apresentada pelo Governo Federal. E as entidades salientam que a paralisação nacional está mantida.

“Os transportadores decidiram e nós iremos amparar e prestar todo o auxílio necessário àqueles que participarem das manifestações, sempre com as portas abertas e firmes na crença de que, juntos, seremos mais fortes”, destacou o Sindicam, em comunicado.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 01/11/2021**



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## **ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS**

### **MUDANÇA DE HORÁRIO: LEILÃO DE ÁREAS PORTUÁRIAS NO DIA 5 DE NOVEMBRO SERÁ ÀS 15H**

Sessão pública acontecerá na B3 em São Paulo

A ANTAQ informa que o leilão de áreas portuárias, no dia 5 de novembro, ocorrerá a partir das 15h, na B3, na Rua XV de Novembro, nº 275, Centro - São Paulo. Nesse dia, serão leiloadas três áreas: MUC59 (Porto de Fortaleza), que se destinará à movimentação e armazenagem de granéis líquidos, especialmente combustíveis; MAC13 (Porto de Maceió), para movimentação e armazenagem de granel vegetal, especialmente açúcar; e Tersab, no Complexo Portuário de Areia Branca, no Rio Grande do Norte, que será destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente sal marinho.

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

Fone: (61) 2029-6520  
FAX: (61) 2029-6517  
E-mail: [asc@antaq.gov.br](mailto:asc@antaq.gov.br)  
Data: 01/11/2021

### DIRETOR DA ANTAQ E COMITIVA REALIZAM VISITAS TÉCNICAS A INSTALAÇÕES NO CORREDOR DO RIO TAPAJÓS

Programação aconteceu entre os dias 25 e 28 de outubro. Grupo passou por Sinop (MT), Novo Progresso (PA), Itaituba/Miritituba (PA) e Santarém (PA)



#### **Comitiva visita instalações de empresa que produz etanol de milho**

O diretor da ANTAQ, Adalberto Tokarski, e uma comitiva realizaram, entre os dias 25 e 28 de outubro, visita técnica ao Corredor do Rio Tapajós. A agenda, organizada pelo diretor, foi composta por quarenta lideranças do governo federal, iniciativa privada e servidores da Agência, entre eles o superintendente de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade, José Renato Fialho. O grupo passou por Sinop (MT), Novo Progresso (PA), Itaituba/Miritituba (PA) e Santarém (PA).

O primeiro compromisso da comitiva foi no dia 25 — uma visita às instalações da Inpasa, no município mato-grossense. A empresa foi uma das primeiras indústrias de etanol de milho brasileiras, sendo hoje a maior produtora de combustível limpo e renovável à base desse grão da América Latina. Nesse mesmo dia, houve também visitas a áreas de produção de soja.

Depois, a comitiva saiu de Sinop e partiu rumo a Novo Progresso pela BR 163. Em seguida, o destino foi Itaituba/Miritituba. O primeiro compromisso foi uma visita técnica às estruturas portuárias locais no dia 27. À noite, o diretor Adalberto Tokarski participou de um evento no qual fez uma apresentação institucional sobre a Agência.

Em 28 de outubro, a comitiva esteve em Santarém e visitou o porto público e as instalações privadas. À noite, a delegação participou de uma reunião do grupo de gestão integrada para o desenvolvimento regional sustentável.

“Foi uma agenda importante e extensa, com várias visitas técnicas. A comitiva pôde conhecer ainda mais sobre produção de combustíveis limpos e sustentáveis, além de conferir como está a situação das instalações portuárias do Pará, que é um estado fundamental para o setor, pois contribui com nossa logística e com a competitividade dos produtos nacionais no exterior”, destacou Tokarski.

Participaram da comitiva, entre outras autoridades, o presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Vander Costa, o vice-presidente da CNT, Valter Souza, o secretário-executivo adjunto da Secretaria Executiva do Ministério da Infraestrutura, Felipe Queiroz, a diretora aquaviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Karoline Lemos, o diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Guilherme Sampaio, e o empresário da navegação fluvial, Jaime Nunes.

As visitas técnicas tiveram o apoio do Movimento Pró-Logística, por meio de seu diretor-executivo Edeon Vaz, e da Companhia Docas do Pará (CDP).

**Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários**  
**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**  
Fone: (61) 2029-6520  
FAX: (61) 2029-6517  
E-mail: [asc@antaq.gov.br](mailto:asc@antaq.gov.br)  
Data: 01/11/2021

### PORTAL PORTO GENTE

#### NOSSOS EMPRESÁRIOS ABREM ESPAÇO AO BRASIL NA COP-26

Editorial Portogente

*Hidrogênio verde junta-se às nossas fontes renováveis de energia como hidrelétrica, solar e eólica.*

Acertada a iniciativa de empresários brasileiros em formar uma comitiva concorrida e propositiva para participar na COP-26. Uma manifestação incontestável de consciência de um novo tempo na forma de produzir e de buscar oportunidades. E o Brasil é o continente de melhor potencial para esse paradigma. Tema no qual a imagem do País não é muito favorável, ao ponto de o presidente Jair Bolsonaro não ter comparecido ao evento, para evitar críticas. Uma imagem contendo Logotipo



**COP26**

**Leia também: COP 26 o marco de uma nova era da sustentabilidade - Portogente**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114607-cop-26-o-marco-de-uma-nova-era-da-sustentabilidade>

Zerar o desmatamento ilegal até 2030, como propõem os brasileiros, toca o ponto fulcral da polêmica ambiental com os investidores globais e que motivou a demissão do ministro do Meio Ambiente, Ricardo Salles. Um desafio que exige mudança de cultura ambiental, econômica e social e tem no Arco Norte o papel que o pré-sal na bacia de Santos tem para o petróleo. E melhora as relações comerciais com o mundo.

**Leia também: MRS lança ferramenta para quantificar a redução de emissões de CO2 - Portogente**

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/107302-mrs-logistica-lanca-ferramenta-para-quantificar-a-reducao-de-emissoes-de-co2-que-a-ferrovia-oferece>

Informações maquiadas não terão eficácia, diante do descrédito em que o Brasil está mergulhado e bem mostrou o isolamento do presidente brasileiro ontem no G-20. Ambiente antagônico ao objetivo de aumentar os fluxos de financiamento do nosso desenvolvimento, que tem atratividade. Mesmo assim, as metas são sacadas de forma espetacular, sem demonstrar como efetivamente serão alcançadas, como se assiste em outros setores.

**Porto de Tubarão (ES) recebe primeiro navio mineraleiro do mundo com velas rotativas - Portogente**



<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/114486-porto-de-tubarao-es-recebe-primeiro-navio-mineraleiro-do-mundo-com-velas-rotativas>

Engenheiro destaca vantagens técnicas e ambientais de túnel na ligação entre Santos e Guarujá - Portogente

Certamente, essa incerteza não passará e aumenta o nosso descrédito, para o qual irão contribuir os discursos dos representantes de congressistas brasileiros da oposição, também presentes ao COP-26. Enquanto o mundo converge para uma economia verde, no Brasil, milícias digitais difundem nas redes sociais: “ser mensagem dos donos do mundo, como a ladainha da pandemia”. Adverso à ciência e às posições de quase 200 países.

**Leia também: A agenda2030 da sustentabilidade já chegou aos portos - Portogente**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114514-a-agenda2030-da-sustentabilidade-ja-chegou-aos-portos>

Ao bordar a rejeição ao presidente Jair Bolsonaro e apresentar propostas no COP-26, a iniciativa dos empresários brasileiros une esforços para cumprir a meta de aumento máximo de 1,5°C na temperatura do planeta até 2030 e para neutralizar as emissões de carbono até 2050. Isto vai gerar sustentabilidade no Brasil. Mundialmente, trata-se da vida de todos que habitam o planeta Terra.

**Leia também: A Amazônia como produto Caviar - Portogente**

<https://portogente.com.br/noticias/opiniao/113147-a-amazonia-como-produto-caviar>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 01/11/2021

## COP 26 O MARCO DE UMA NOVA ERA DA SUSTENTABILIDADE

Editorial Portogente

### *Unindo o Mundo para Enfrentar as Mudanças Climáticas.*

A Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas (COP26) é uma oportunidade marcante para o setor produtivo brasileiro recalculer a rota e retomar o alinhamento do compromisso com as questões climáticas e da sustentabilidade. O evento em Glasgow (Reino Unido), de amanhã até o dia 31 de novembro, vai se consagrar como um marco da redução das emissões e da economia verdes. Consolida a conferência de Paris.



*Dad 30OUT2021*

**Leia também: Comércio Internacional Sustentável - Portogente**

<https://www.portogente.com.br/comercio-internacional-sustentavel>

O Brasil tem papel destacado negativamente nesse cenário pelo que fez e pelo que não fez. A presença de cerca de 200 países que estarão reunidos nessa conferência inibiu a ida do presidente Jair Bolsonaro, à abertura do evento que reúne diferentes ideologias políticas.

Desmatamento é uma postura condenada nessa conferência de cúpula. Ledo engano pensar que vai conseguir financiamento sem provar o contrário. Precisa preservar o planeta.

### **Leia também: Produção e logística na economia verde - Portogente**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114346-producao-e-logistica-na-economia-verde/>

Essa união mundial para enfrentar as mudanças climáticas é fundamentada em dados científicos. É preciso reverter o aumento de emissões e isso não é uma tarefa trivial. O último relatório de Lacunas de Emissões do PNUMA mostra que apenas 7,5% conseguiram cumprir a meta das emissões para 2030, enquanto 55% não conseguiram atingir a meta de 1,5° C. Uma realidade muito aquém do necessário.

### **Leia também: "A hora de agir é agora", afirma Maersk sobre descarbonização da frota - Portogente**

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/114568-a-hora-de-agir-e-agora-afirma-maersk-sobre-descarbonizacao-da-frota>

A COP21, realizada em Paris (FRANÇA), em 2015, pela primeira vez na história, atingiu um acordo universal, o Acordo de Paris. O principal objetivo é combater o aumento da temperatura terrestre provocada pelo aquecimento global. Na prática significa impedir o aumento de 2°C na temperatura global, em relação a era pré-industrial. Uma marca audaciosa, mas imperiosa.

### **Leia também: Hidrogênio verde: o combustível do futuro - Portogente**

<https://portogente.com.br/noticias/opiniao/114510-hidrogenio-verde-o-combustivel-do-futuro>

O Brasil tem potencial invejável para se situar corretamente nesse cenário e obter resultados positivos. Tem sol, vento e água em abundância. Hidrogênio Verde (HV2) brasileiro pode ser um combustível nacional mundialmente competitivo. Assim, ter uma economia verde de fato e não por decreto.

*Fonte: Portal Porto Gente*

*Data: 30/10/2021*



## **O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP**

### **EM MEIO A CRISE LOGÍSTICA MUNDIAL, PORTO DE SANTOS TEM MOVIMENTO RECORDE DE CONTÊINERES**

*Informação: Revista Globo Rural*



***Crise logística mundial tem dificultado o transporte de contêineres (Foto: Divulgação/Revista Globo Rural)***

Maior complexo portuário da América Latina, o porto de Santos bateu recorde de movimentação de contêineres no acumulado dos nove primeiros meses de 2021, com 3,6 milhões de TEU's (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). O volume é 19,6% superior ao de janeiro a setembro do ano passado e foi registrado em meio a uma crise logística mundial, com falta de contêineres no mercado. Só no mês de setembro foram 403,1 mil TEU's, crescimento de 17% ante igual período do ano passado.

Com a paralisação de portos na América do Norte, Europa e Ásia, por conta de protocolos de segurança estabelecidos durante a pandemia de Covid-19, a circulação internacional de navios ficou comprometida e, conseqüentemente, a disponibilização de contêineres. No Porto de Santos, os terminais retroportuários têm registrado aumento no volume armazenado diante do cancelamento de embarques e atrasos nas escalas de navios.

Segundo a Santos Port Authority (SPA), que administra o porto, o “fluxo de navios reduziu em 1,6%, caracterizando a chegada a Santos de navios de maior porte com volumes maiores de carga”. Além do recorde na movimentação de contêineres, os terminais registraram crescimento no volume de fertilizantes e granéis sólidos e líquidos.

Ao todo, a movimentação acumulada de cargas no ano até setembro atingiu 112,8 milhões de toneladas no Porto de Santos, 2,5% acima do mesmo período do ano passado. As descargas somaram 32,7 milhões de toneladas, crescimento de 14,6%, e os embarques, 80,1 milhões de toneladas, redução de 1,8%.

Já no volume mensal registrado em setembro, houve queda de 2,6% na movimentação, para 11,9 milhões de toneladas. Embora as importações tenham registrado crescimento de 32,4%, com 4,0 milhões de toneladas, as exportações registraram queda de 14,2%, com 7,9 milhões de toneladas, “decorrente, principalmente, da diminuição dos embarques de açúcar.

Do total movimentado no ano, 5,8 milhões de toneladas foram de fertilizantes, avanço de 28,6% ante os nove primeiros meses de 2020. Só em setembro, foram 871.104 toneladas, crescimento de 77,1% na comparação com igual período do ano passado.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data: 01/11/2021*

## ENVIRONMENTAL, SOCIAL & GOVERNANCE (ESG) É PAUTA NOS NEGÓCIOS E NO SETOR PORTUÁRIO

*Informação: Santaportal*



**Leonardo Ribeiro, gerente de Relações Portuárias e Sindicais da ADM do Brasil e Vice-Presidente do SOPESP**

Environmental, Social & Governance (ESG) virou pauta nos negócios e no setor portuário. De acordo com o diretor de Assuntos Portuários do Sistema Santa Cecília de Comunicação, Casemiro Tércio Carvalho, é uma releitura de ‘sustentabilidade’ e aborda, em tradução literal, meio ambiente, a frente social e a governança de uma empresa.

O Porto & Negócios da próxima quinta-feira (28), às 20h, recebe o presidente da Associação Comercial de Santos (ACS), Mauro Sammarco, o gerente de Relações Portuárias e Sindicais da ADM do Brasil, Leonardo Ribeiro, e o sócio da ModalGR, Luiz Simões, para conversar sobre como as práticas têm sido aplicadas.

Na manhã de quarta-feira (27), foi lançado um programa na Associação Comercial de Santos. “A ACS está trabalhando há um tempo para se adaptar dentro das atividades nos preceitos do ESG, com políticas de sustentabilidade, reuso da água, destinação de resíduos, implantação de sistemas de energia solar. Além disso, temos a própria capacitação dos talentos, com todo trabalho de reestruturação com orçamento, planejamento, matriz de responsabilidade. Temos uma política de governança muito bem definida”, definiu Sammarco.



Dentro do trabalho, a ACS desenvolveu para os associados e sociedade em geral, a criação do Grupo Temático de Sustentabilidade, onde surgiram as discussões do que poderiam oferecer para o município. Assim surgiu a proposta do IPTU verde.

“Já foi adotado em São Vicente. Lá têm as regras do que seguir para promover a sustentabilidade. E o município ou empresa que cumprir o que foi previsto pode ter um benefício fiscal”, explicou.

Uma das associadas da ACS é a ADM, que assumiu o compromisso de repaginar a Ponta da Praia, discutindo com a sociedade a atividade portuária.

“A ADM está localizada em uma região com muitas residências. E a coexistência entre município e porto é muito intensa. O principal indicador que o que a ADM fez deu certo é que as reclamações pararam”, disse Ribeiro.

Para ele, é possível residir na região “sem problemas”, pois existe um padrão adotado pela empresa no porto. “A sistemática adotada é um case de sucesso. Todas as esteiras transportadoras são blindadas, isoladas, então o produto fica enclausurado. Os carregadores de navios têm uma sistemática moderna. A carga cai em cascata. Os armazéns são isolados. Temos o sistema de despoejamento, então o ar sai limpo. Há um sistema de filtro muito robusto, não só no próprio armazém. Os clientes olham a preocupação ambiental antes do preço”, destacou.

A ModalGR, diferentemente da ADM, lida com pessoas, não com cargas. Mas nem por isso a preocupação com ESG é menor. “Temos entregue inovações e tecnologia para os clientes, mas precisamos fazer o mesmo dentro de casa. Temos que fazer entregas para o planeta. Lançamos a campanha Vou de Bike, uma inovação no país em que disponibilizamos bikes elétricas para os colaboradores”, disse.

No site da empresa, pode ser acompanhado o quanto de CO<sup>2</sup> deixou de ser emitido pela escolha sustentável, o que é muito importante, visto que hoje, são 300 consultores e 45 estagiários trabalhando diariamente. “É um movimento que não tem mais volta, discutido no mundo inteiro. Mesmo sendo uma empresa que trabalha basicamente com pessoas, não deixamos de entregar resultados também para o mundo”, concluiu.

**Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo**  
**Data: 01/11/2021**

## **AGRO PAULISTA CRESCE 13,1% NOS PRIMEIROS NOVE MESES DO ANO**

**Informação: MAPA**



O agronegócio paulista cresceu 13,1% de janeiro a setembro de 2021 em relação ao mesmo período do ano passado. Segundo informações do Instituto de Economia Agrícola (IEA-APTA), da Secretaria de Agricultura e Abastecimento do Estado de São Paulo, o agro estadual apresentou aumento de 12,4% nas exportações, alcançando US\$ 14,36 bilhões, e crescimento de 9,9% nas importações, totalizando US\$ 3,34 bilhões.

Segundo José Alberto Angelo, Marli Dias Mascarenhas Oliveira e Carlos Nabil Ghobril, pesquisadores do IEA, as exportações paulistas nos demais setores da economia – exclusive o agronegócio – somaram US\$ 25,07 bilhões, e as importações, US\$46,83 bilhões, gerando um déficit externo desse agregado de US\$ 21,76 bilhões. Dessa forma, eles concluem que o déficit do comércio exterior paulista só não foi maior devido ao desempenho do agronegócio estadual.





As análises desses primeiros nove meses de 2021 mostram que em comparação com o mesmo período de 2020, houve importantes variações nos valores exportados dos cinco principais grupos de produtos da pauta paulista mais o café, com aumentos para os grupos dos sucos (22,4%), das carnes (21,4%), do complexo soja (15,4%), do café (12,3%), do complexo sucroalcooleiro (9,3%) e dos produtos florestais (3,8%). Os pesquisadores do Instituto, ligado à Secretaria de Agricultura e Abastecimento de SP, explicam que essas variações nas receitas do comércio exterior são derivadas da composição das oscilações de preços e de volumes exportados.

Os cinco principais grupos nas exportações do agronegócio paulista nos nove primeiros meses de 2021 foram: complexo sucroalcooleiro (US\$ 4,84 bilhões sendo que, desse total, o açúcar representou 87,7%, e o álcool, 12,3%), complexo soja (US\$ 2,17 bilhões), setor de carnes (US\$2,02 bilhões, dos quais a carne bovina respondeu por 86,6%), grupo de sucos (US\$ 1,21 bilhão, dos quais 96,3% referentes a sucos de laranja) e produtos florestais (US\$ 1,19 bilhão, com participações de 52,1% de papel e 32,9% de celulose). O grupo de café, tradicional nas exportações paulistas, aparece na oitava colocação (US\$ 496,19 milhões, dos quais 71,8% referentes ao café verde). O agregado dos cinco principais grupos representou 79,6% das vendas externas setoriais paulistas.

Em relação aos destinos das exportações do agronegócio paulista no acumulado de janeiro a setembro de 2021, a China (US\$ 3,83 bilhões, 26,7% de participação e variação positiva de 21,2% em relação ao valor do mesmo período de 2020) é o principal destino das exportações de São Paulo, seguida da União Europeia (US\$1,89 bilhão, 13,2% de participação e aumento de 8,0% sobre 2020) e dos Estados Unidos (US\$1,39 bilhão, participação de 9,7% e variação positiva de 20,8%).

Na sequência, completando os dez principais destinos em termos de participação, aparecem Nigéria (2,6%), Argélia (2,5%), Arábia Saudita (2,2%), Bangladesh, Indonésia e Coreia do Sul (com 2,1% cada) e Reino Unido (1,7%).

Os pesquisadores observaram uma diferenciação na composição das pautas dos principais parceiros comerciais do agronegócio paulista. A China importou principalmente produtos do complexo soja (40,2%), seguidos das carnes (26,1%) e do complexo sucroalcooleiro (20,4%), enquanto na pauta da União Europeia predominam os produtos do grupo de sucos (39,8%, basicamente suco de laranja), de produtos florestais (11,3%) e do café (10,8%). Já os Estados Unidos apresentam pauta mais diversificada, composta principalmente pelos grupos das carnes (22,2%) e de sucos (18,4%). Na sequência dos dez maiores importadores, da Argélia até o Reino Unido, todos têm elevada concentração de suas importações no complexo sucroalcooleiro, acima de 70% de representatividade (exceto o Reino Unido com 31,7%); na 11ª posição, aparece a Argentina que recebe 45,8% dos produtos florestais exportados.

Os principais produtos da pauta de importação do agronegócio paulista nos primeiros nove meses de 2021 foram papel (US\$256,30 milhões), trigo (US\$244,93 milhões) e salmões (US\$222,53 milhões). A figura 2 apresenta os dez principais produtos que representam 47,6% (US\$1,59 bilhão) do total importado de janeiro a setembro (US\$3,34 bilhões).

### **Emirados Árabes**

Em missão internacional em conjunto com o governador João Doria para a Expo Dubai 2020, o secretário de Agricultura e Abastecimento do Estado de São Paulo, Itamar Borges, ressaltou os dados de exportações do agro paulista para os Emirados Árabes Unidos.

De janeiro a setembro de 2021, o agro de São Paulo exportou US\$ 152.070.895 para os Emirados Árabes e importou US\$ 284.016, tendo saldo de US\$ 151.786.879.

Os principais produtos exportados pelo agro paulista para os Emirados Árabes neste ano foram: completo sucroalcooleiro (US\$ 114.747.204), carnes (US\$ 19.121.199), frutas com a inclusão de

nozes e castanhas (US\$ 3.355.926), produtos florestais (US\$ 3.046.194), café (US\$ 2.984.935) e lácteos (US\$ 2.897.426).

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

*Data: 01/11/2021*

## BAHIA VAI EXPORTAR CACAU PARA OS EMIRADOS ÁRABES

*Informação: ANBA*



*Foto: DMCC*

Dubai – Em seu último dia de agendas no exterior, o governador do estado da Bahia, Rui Costa (PT), visitou nesta quinta-feira (28) o centro de café do Dubai Multi Commodities Center (DMCC), zona franca especializada na importação e exportação de produtos agrícolas nos Emirados Árabes Unidos. Ele foi recebido pelo CEO da zona franca, Ahmed bin Sulayem, que fez um tour com o governador para que ele tenha uma ideia do que será o centro do cacau, a ser inaugurado na zona franca. Ao final da visita, Sulayem preparou cafés de diferentes tipos para o governador e sua delegação experimentarem. Na foto acima, Costa e Sulayem.

Costa conheceu a unidade de processamento de café que compra, avalia, empacota e exporta café de várias partes do mundo. A DMCC pretende iniciar um centro de cacau com processo semelhante e tem muito interesse no cacau baiano, produzido em Ilhéus, após visita de Sulayem às fazendas baianas em setembro deste ano. Na ocasião, Sulayem visitou a sede da Câmara de Comércio Árabe Brasileira em São Paulo e foi assinado um acordo de entendimento entre as entidades.

“Nós produzimos o melhor cacau do Brasil e eles estão muito interessados em começar o processamento do cacau baiano. Vamos aproveitar e mandar para eles outros produtos, como algodão, castanha de caju e o café gourmet, que também têm muito potencial e são de extrema qualidade”, disse Costa. Ele contou que há pequenas produções e cooperativas de café especial na Bahia.

Alguns empresários integraram a comitiva do governador. Entre eles, o presidente da Associação Baiana de Produtores de Algodão (Abapa), Luis Carlos Bergamashi, apresentou o algodão produzido no oeste da Bahia.

Sulayem disse que a primeira amêndoa de cacau a ser processada no futuro centro de cacau da DMCC será baiana. “Estive em Ilhéus e conheci o sistema cabruca de plantação, que é incrível. Contamos com a Bahia para essa parceria comercial com o cacau”, declarou.

O centro reúne sacas de café de diversas regiões produtoras do mundo, inclusive do Brasil, que além das sacas padrão, que contêm 60 quilogramas de café verde, Sulayem informou que é o único país que envia sacas de uma tonelada, facilitando a logística de grandes volumes. O centro abriga ainda duas empresas brasileiras de café, a Gostoso Coffee e a Três Marias Coffee, que produz café instantâneo com grãos especiais.

A missão internacional do governador da Bahia começou no dia 18 de outubro e passou pela Alemanha, Cazaquistão, República Tcheca e está sendo encerrada nos Emirados Árabes Unidos, onde chegaram na segunda-feira (25) e retornam ao Brasil nesta sexta (29). A Câmara Árabe facilitou o encontro e participaram da visita o presidente Osmar Chohfi, o secretário-geral Tamer Mansour, o chefe do escritório internacional em Dubai Rafael Solimeo, a gerente de Relações Institucionais Fernanda Baltazar e o executivo de negócios internacionais, Noury Dweidary.

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

*Data: 01/11/2021*

### **PRESIDENTE DA QAIR VISITA SUAPE E CONHECE INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA PARA FUTURO PROJETO DE HIDROGÊNIO VERDE**

**Informação: Complexo Industrial Portuário de Suape**



Empresa francesa está em negociação com o Governo de Pernambuco para instalação de uma planta de produção do insumo. Investimento pode chegar a R\$ 20 bilhões

Em mais uma etapa do processo de negociação para instalação de uma planta de produção de hidrogênio verde (H<sup>2</sup>V) em Suape, a diretoria da estatal portuária recebeu, nesta quinta-feira (28), a visita de uma comitiva da Qair, liderada pelo chairman (presidente) da empresa francesa, Louis Blanchard. O grupo, também formado pelo diretor-executivo da Qair Brasil, Jorge Borrell; e pelo diretor de Operações, Gustavo Silva; esteve em Suape para conhecer a infraestrutura portuária e algumas áreas prováveis para instalação do empreendimento.

O projeto prevê a instalação de quatro conjuntos de eletrolisadores de água em áreas localizadas no complexo, em investimentos que podem chegar a R\$ 20 bilhões nos próximos anos. A cúpula da Qair foi recepcionada pelo secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, Geraldo Julio; pelo diretor-presidente de Suape, Roberto Gusmão; e demais diretores da autarquia.

Após uma breve reunião, o grupo seguiu para a área portuária e percorreu o porto interno, em uma embarcação, para observar detalhes das operações portuárias do atracadouro pernambucano, o 4º maior em movimentação de cargas entre os portos públicos brasileiros. Após o fim da visita, os representantes da Qair retornaram para o Recife. O empreendimento, anunciado pelo governador Paulo Câmara, em julho passado, quando estiver consolidado, poderá se transformar no segundo maior da história do Estado.

O secretário de Desenvolvimento Econômico, Geraldo Julio, considerou a visita uma etapa importante para implantação da unidade de hidrogênio verde da Qair em Suape. “É um momento marcante para Pernambuco receber o chairman da empresa, que veio de fora do Brasil para visitar o porto. Ele vai estar no terreno para conhecer a área de implantação do projeto junto com a diretoria de Suape e os executivos que tomam conta da operação no país. É mais um passo que nos traz, cada dia mais, a certeza de que a gente verá esse grande empreendimento em breve. É um investimento de quase 4 bilhões de dólares em Suape, que vai gerar, também, investimentos em usinas eólicas e solares no interior de Pernambuco e, com isso, criando muitos empregos. O projeto vai virar realidade e, em pouco tempo, vamos ver essas obras serem iniciadas”, pontuou Geraldo Julio.

Com alto potencial para geração de energia sem emissão de gás carbônico, o hidrogênio verde é obtido a partir da usina de eletrólise, que separa o oxigênio e o hidrogênio da água. É chamado de verde porque a unidade que o produz funciona a partir de fontes de energia 100% renováveis. O H<sup>2</sup>V é insumo para muitas indústrias, principalmente no continente europeu, já existindo até como combustível para veículos. Também é usado para produzir amônia, um dos principais fertilizantes para o agronegócio, do qual o Brasil é um importante produtor mundial.

A planta em Pernambuco vai dispor dos processos combinados de eletrólise, bombeamento e liquefação, permitindo o envio do produto para longas distâncias, além da reforma de gás natural. “Esse projeto mostra a capacidade do Complexo de Suape e sua diversidade em abraçar empreendimentos de diversos segmentos. Estamos de olho no futuro, já que o hidrogênio verde é uma inovação mundial, tem grande potencial de investimento, sustentabilidade e desenvolvimento da economia verde”, pontuou o diretor-presidente de Suape, Roberto Gusmão, durante a visita da comitiva da Qair.

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

**Data: 01/11/2021**



## INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA INDICAM SUPERAÇÃO DE VELHOS GARGALOS DE LOGÍSTICA E DISTRIBUIÇÃO NO RS

Por terra, água e ar, limitações reduzem a competitividade e fazem a economia gaúcha deixar de incorporar o equivalente a R\$ 96 bilhões anualmente

Por **RAFAEL VIGNA**

Imagine uma economia que movimenta cerca de R\$ 450 bilhões, mas deixa de incorporar outros R\$ 96 bilhões, diluídos em custos adicionais, prejuízos e falta de competitividade. Essa é a radiografia do Rio Grande do Sul quando o assunto é distribuição e logística.

Todos os anos, de acordo com dados da Câmara Brasileira de Logística e Infraestrutura (Camaralog), o Estado joga fora o equivalente a 21,5% do Produto Interno Bruto (PIB) por conta da alta concentração do transporte em rodovias e da falta de diversificação de modais. Esse é o tamanho do custo logístico gaúcho e a raiz de um problema nacional, que, por aqui, revela características ainda mais peculiares.

Diante do cenário, Paulo Menzel, presidente da entidade, explica que a economia, seja qual for, é movida "em cima de infraestrutura". E complementa: é o sistema logístico que faz os bens e serviços caminharem melhor ou pior:

— Quando está ruim, ou há décadas atrasado, paga-se o preço por nada fazer. Produzir altos custos logísticos parece ser a nossa especialidade.

Parte desses gargalos ficam evidentes com uma rápida análise da atual matriz logística. No Brasil, as rodovias respondem por 65% do volume de cargas. No Rio Grande do Sul, onde apenas 7,4% dos 156,8 mil quilômetros é pavimentado, a dependência de estradas chega a 88%.

As discrepâncias não param aí. Com uma das maiores áreas alagadas do país, o Estado usa somente 766 quilômetros aquaviários, que representam 3% dos transportes anuais. Sobre trilhos, a história se repete. De 3,1 mil quilômetros disponíveis, só 2,1 mil estão ativos e movimentam 6% das cargas.

A composição afeta em cheio a eficiência e a competitividade. No RS, com 12% das rodovias duplicadas, são raros os trechos que comportam rodotrens, com capacidade para 74 toneladas — um terço superior aos bitrens. Para se ter uma ideia, conforme simulação do Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL), para levar uma tonelada em contêiner, por mil quilômetros, o transporte rodoviário custa seis vezes mais que o ferroviário.

Outro dado que surpreende e escancara os equívocos da matriz logística é a comparação de capacidades. Uma barcaça de 1,5 mil toneladas, por exemplo, corresponde a 56 carretas e a 15 vagões de trem.

Por isso, o coordenador do Conselho de Infraestrutura (Coinfra) da Federação das Indústrias do Estado (Fiergs), Ricardo Portella Nunes, confirma que as rodovias são adequadas às distâncias menores, mas a falta de alternativas diminui a competitividade frente aos concorrentes nacionais e importados.

O impacto, aponta, também gera reflexos nas commodities agrícolas, que percorrem médias e longas distâncias, com 30% do custo do combustível embutido no valor total do produto. Para



Nunes, a boa notícia é que, seja por água, terra ou ar, soluções para velhos gargalos logísticos começam a emergir no horizonte do Rio Grande do Sul.

### **Projeto Bússola**

*Esta reportagem integra a série que o Grupo RBS preparou para a retomada econômica com iniciativa do setor produtivo. Quatro temas fundamentais foram mapeados e serão aprofundados pelo Projeto Bússola, que tem patrocínio do Sebrae: capacitação de profissionais, distribuição e logística, sustentabilidade e novas regras sanitárias. A série será veiculada em GZH, Zero Hora, Rádio Gaúcha, no "Gaúcha +", e RBS TV, no "RBS Notícias".*

### **O que está por vir**

#### **Rodovias**

Concessão de 1.131 quilômetros de rodovias  
Investimento de R\$ 10,6 bilhões em 30 anos  
Duplicação de 73% da malha viária com pista dupla ou tripla

#### **Ferrovias**

Licitação da Malha Sul em análise  
Investimento de R\$ 10 bilhões previsto  
Modernização de 7,2 mil quilômetros entre RS, SC, PR, e SP

#### **Porto de Rio Grande e hidrovias**

Mudança de gestão de autarquia para empresa pública  
Investimentos de R\$ 9,4 bilhões no distrito industrial  
Gestão autônoma de receitas para gerar novos investimentos

#### **Aeroporto**

Ampliação da pista em 920 metros e novo terminal de cargas  
Em 2022, a estrutura permitirá voos cargueiros para novos destinos  
Mudança dará diferencial competitivo ao Estado



### **Reforço nas estradas gaúchas**

***Duplicação da RS-287 e concessão da BR-386 são apontadas com avanços na área logística - Jefferson Botega / Agência RBS***

Luiz Afonso Senna, coordenador do Plano Estadual de Logística e Transporte (Pelt) em 2019 e atual presidente da Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos

Delegados (Agergs), diz que, três anos depois do estudo que identificou gargalos e apontou soluções para o setor, algumas melhorias começam a sair do papel. O Pelt mapeou R\$ 36,8 bilhões em investimentos necessários — R\$ 25,8 bilhões somente em rodovias.

Segundo Senna, agora, há um ambiente favorável para que, com a participação privada no processo, seja possível superar barreiras. Um dos exemplos, destaca, é o pacote de concessões, lançado pelo governo do Estado, com aportes de R\$ 10,6 milhões previstos.

Entre as metas, está a duplicação de até 73% dos 1,3 mil quilômetros ofertados. Um salto, frente ao índice atual de 12% na mesma malha viária, atualmente gerida pela Empresa Gaúcha de Rodovias (EGR). O secretário de Parcerias Estratégicas, Leonardo Busatto, avalia que a manutenção privada por 30 anos garantirá fôlego para a retomada econômica no pós-pandemia.

A economista-chefe da Fecomércio, Patrícia Palermo, concorda e, por sua vez, chama a atenção para a ampliação dos investimentos públicos. Após anos penosos para as finanças, diz, em 2020

o Estado direcionou somente 1,7% da receita corrente líquida (RCL) para infraestrutura. Em 2022, os aportes devem passar para 4,3% da RCL.

— Tudo traz reflexos. E quando falamos de estradas, para o comércio, será cada vez mais importante, porque a pandemia mudou o patamar do varejo digital — comenta.

Patrícia afirma, com base em dados da Fundação Getúlio Vargas (FGV), que o faturamento digital, na média de 745 empresas, avançou de 9,2% (período anterior à pandemia) para 21,3% das receitas em junho deste ano. Foi exatamente o que aconteceu com a Lebes, por exemplo, que viu os ganhos com o segmento triplicarem no período.

Diretor de Operações e Logística da marca, José Rafael da Rocha conta que esse tipo de margem não acontece por acaso. É fruto de R\$ 1 milhão investido em tecnologias de integração da cadeia de suprimentos logísticos.

O ganho foi possível, segundo ele, porque, em 2015, a empresa unificou cinco centros de distribuição no condomínio da GLP, na RS-118, em Gravataí. A base, que distribui para todo o Estado, conta com 20 mil metros quadrados, capacidade para 30 mil posições pallets e movimentou 30 milhões de peças no ano passado.



***Lebes investiu em um centro de logística localizado em posição estratégica para reduzir tempo de entrega - André Ávila / Agencia RBS***

Com operação na região há 17 anos, Rocha percebe que nos últimos meses as empresas do setor deixaram de olhar para a logística como um "centro de custos" para enxergarem um "diferencial competitivo". É que no varejo, justifica ele, o tempo de entrega se tornou mais decisivo do que o preço do produto — uma equação que requer mais

melhorias em estradas e muita preparação nos centros de distribuição.

Para o diretor da Lebes, a duplicação da RS-118, entre Sapucaia do Sul e a freeway, depois de duas décadas de expectativas, é uma das gratas surpresas do período. A via, explica, permite rápido acesso à Região Metropolitana, facilidades para chegar ao Litoral e conexões com a Serra e o outros pontos do Interior.

— Percebe-se que os investimentos públicos cresceram e, como dependemos 100% desta infraestrutura provida pelo Estado, os impactos são positivos nos negócios — diz.

### **Desafios e expectativas**

O coordenador do Conselho de Infraestrutura (Coinfra) da Fiergs, Ricardo Portella Nunes, avalia que a pressão da dependência do transporte rodoviário lança luz para seis eixos prioritários. São eles: BR-290 a BR-101; BR-116 a BR-472; BR-116/472 a BR-285; BR-386 a BR-158; BR-386/158 a BR-392; e BR-392 a BR-293.

Por essas rotas, comenta, é possível chegar aos principais polos produtivos do Estado, áreas de insumos, regiões industriais e mercados consumidores. Ainda que o diagnóstico aponte para uma malha malconservada e excessivamente utilizada, Nunes percebe avanços recentes, dentre os quais a celeridade na duplicação de trechos da BR-116.

Ele também observa que as concessões da RS-287, da BR-290 e da BR-386 trazem garantias de melhorias contínuas de longo prazo e que a duplicação da RS-118 é uma alternativa às rodovias federais. Da mesma forma, chama a atenção para a entrega da nova ponte sobre o Guaíba — ainda que parcialmente concluída, afirma que a obra aliviou o estrangulamento com o sul do Estado.

Por outro lado, os congestionamentos diários na BR-116 sentido norte até Novo Hamburgo são considerados por Nunes um desafio. O trecho registra média de 140 mil veículos — 40% deles são de carga e transitam entre os municípios da Região Metropolitana e da Serra diariamente.

Assim como as hidrovias, a ferrovia também está cercada por expectativas. A Empresa de Planejamento e Logística (EPL), do governo federal, deverá abrir a concessão da Malha Sul, que reúne um conjunto de ferrovias com 7,2 mil quilômetros entre Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo. O projeto prevê investimentos de R\$ 10 bilhões para a modernização e ampliação dos trechos.

**Fonte: GZH – Economia**

**Data: 01/11/2021**

### COM LICENÇA ENCAMINHADA, QUAL O NOVO DESAFIO PARA PROJETO DE US\$ 1 BI NO RS

Decisão judicial determina que obras da térmica abastecida com GNL em Rio Grande precisam começar até 26 de dezembro

*Por Marta Sfredo*



**Área para instalação da operação de regaseificação já está prevista no Porto de Rio Grande  
Cobra / Reprodução**

A data marcada para a audiência pública do processo de licenciamento da UTE Rio Grande pela Fundação Estadual de Proteção Ambiental (Fepam) é meio caminho andado para tirar da prateleira das longas novelas gaúchas um investimento de US\$ 1,1 bilhão.

Mas há um novo - e possivelmente definitivo - desafio: a decisão judicial que resgatou a outorga (veja detalhes abaixo) exige início das obras até 26 de dezembro. Com a audiência marcada para 22 de dezembro, não será possível. Então, agora o desafio é convencer o Judiciário de que vale a pena esperar mais um pouquinho para tentar viabilizar um projeto estratégico para o Estado.

Interlocutores dos novos investidores — o grupo espanhol Cobra — asseguram que a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) já não teria objeções à renovação judicial da outorga. Até antes da crise energética, havia desconforto na direção da agência reguladora em relação ao processo judicial. A coluna apurou que a posição é a mesma de agosto: "depois de superar a questão ambiental, ainda há uma questão técnica regulatória a ser superada na Aneel".

A aposta dos interessados em resgatar o projeto é de que a Aneel não teria interesse em barrar a construção de uma usina com gás natural, o menos poluente dos combustíveis fósseis, que gera a chamada "energia firme" (não depende de fatores climáticos, como vento, chuva e sol), em meio a uma grande crise energética no país.

#### Quem são os espanhóis

O Cobra faz parte de um megaconglomerado espanhol, a ACS, considerada a maior construtora fora da Ásia. Tem também sob seu guarda-chuva a Cymi, parte do consórcio Chimarrão, que executa obra de transmissão de energia de R\$ 2,4 bilhões no Estado, em parceria com o fundo canadense Brookfield.

O Cobra é especializado no método BOT (build, operate and transfer), ou seja, constrói, opera por algum tempo e vende negócios industriais. No Brasil, está construindo como epecista (responsável pela obra, mas não como investidor) a térmica Marlim Azul, em Macaé (RJ), que vai



usar gás do pré-sal, para Pátria Investimentos, Grupo Shell e Mitsubishi Hitachi Power Systems (MHPS), que estão investindo R\$ 700 milhões.}

Conforme informações de mercado, o grupo espanhol poderia erguer a usina com recursos próprios, mas precisaria ter em vista um possível comprador para o futuro, que poderia ser o grupo que vencesse a privatização da Sulgás.

### A novela da UTE Rio Grande

O projeto da UTE Rio Grande nasceu em 2008, no governo Yeda Crusius. A usina tem capacidade para gerar 1.238 megawatts (MW), suficiente para abastecer cerca de 30% do consumo no Estado, com investimento de US\$ 1,1 bilhão. Teve geração futura de energia comprada em leilão público em 2014 e deveria ter começado a operar em 2019.

Prevê recebimento de gás natural liquefeito (GNL) por navios, que se acoplarão a uma unidade de regaseificação que devolveria o combustível ao estado gasoso. A transformação em líquido, por redução de temperatura e aumento da pressão, facilita o transporte, mas é necessário recuperar o estado natural para consumo.

A UTE Rio Grande travou na liberação ambiental, ante a objeção do Ministério Público Federal em Rio Grande à instalação de um terminal flutuante para descarregar e regaseificar o GNL. Com a entrada dos espanhóis, isso mudou. Agora, o terminal será em terra firme, em uma área do Porto de Rio Grande que já está reservada.

Como deveria ter começado a operar em 2019, a Aneel cassou a outorga, ou seja, a autorização para construção pelo sistema que garante a venda da energia no chamado "mercado cativo", ou seja, pelas concessionárias de distribuição de energia. Isso é importante porque significa que a geração da UTE Rio Grande teria clientes certos.

Uma decisão judicial devolveu ao projeto a autorização para construção (outorga) cassada pela Aneel no ano passado. O grupo Bolognesi se afastou definitivamente do projeto, agora a cargo do conglomerado espanhol Cobra, parte da gigante ACS.

*Fonte: GZH – Economia*  
*Data: 01/11/2021*



### PODER 360º

#### RECUPERAÇÃO FISCAL SURPREENDE, MAS GOVERNO SE “COMUNICA MAL”, DIZ MANSUETO

Economista e ex-secretário do Tesouro diz que governo transforma resultado positivo em percepção de “maior risco”

*Por HAMILTON FERRARI e MARINA BARBOSA 30.out.2021 (sábado) - 19h59*

O economista-chefe do BTG Pactual, Mansueto Almeida, encaminhou uma mensagem aos clientes do banco enaltecendo a recuperação fiscal do governo federal, Estados e municípios. Afirmou que os últimos resultados das contas públicas surpreendem, mas que o governo se “comunica mal”. Eis a íntegra do comunicado (67 KB)

Segundo o ex-secretário do Tesouro, o governo tem conseguido inverter o cenário de resultados positivos para uma percepção de “maior risco”. Mansueto foi um dos cotados para substituir o ministro Paulo Guedes (Economia). Ele deixou o Tesouro em julho de 2020.





***O secretário do Tesouro, Mansueto Almeida, em entrevista ao Poder360, no estúdio do jornal digital***

Para ele, o que está “machucando” os preços dos ativos locais é a crescente incerteza em relação às ações do governo em 2022 e o compromisso do próximo ajuste fiscal. O ministro Guedes admitiu que irá furar o teto de gastos em 2022, o que provocou uma reação negativa no mercado financeiro. As mudanças estão sendo discutidas na PEC (Proposta de Emenda à Constituição) dos precatórios.

“Infelizmente, o governo atual tem se comunicado muito mal em relação ao Orçamento de 2022 e tem conseguido transformar um cenário de recuperação fiscal surpreendente em um cenário de maior risco. O mercado aumentou o risco de um crescimento despesas obrigatórias permanentes no final deste governo com a recente mudança no teto”, disse Mansueto.

O economista afirmou que não sabe se haverá aumento permanente dos gastos, o que pode prejudicar as contas com o aumento dos juros e piorar o resultado nominal –saldo das contas ao considerar o pagamento de juros– dos próximos anos

Ele citou, no entanto, a melhora nos dados fiscais do Ministério da Economia e do Banco Central em setembro. Segundo o Tesouro, as contas do governo federal tiveram superavit de R\$ 302,6 milhões no mês, o melhor para o período desde 2012. O BC divulgou que o setor público consolidado –formado por governo, Estados, municípios e estatais– registrou saldo de R\$ 12,9 bilhões, o melhor em 11 anos.

“Os dados mostram um resultado muito melhor do que qualquer um poderia esperar há poucos meses. Os números chegam a ser surpreendentes”, disse na mensagem. Citou que, no acumulado do ano até setembro, os Estados e municípios tiveram superavit primário de 1,5% do PIB (Produto Interno Bruto), o maior para o período em 30 anos.

No mesmo período, deficit primário do governo somou R\$ 82,4 bilhões, valor R\$ 594,6 bilhões menor se comparado com o resultado de janeiro a setembro de 2020, quando o rombo somou R\$ 677 bilhões.

Considerando os gastos com juros, o economista disse que houve “forte melhora”: o deficit nominal passou de R\$ 888,5 bilhões no acumulado do ano de 2020 para R\$ 277,8 bilhões no mesmo período deste ano.

“Devemos terminar este ano com um déficit nominal de 6% do PIB, ou seja, no mesmo valor de 2019, e muito inferior aos 14% do PIB do ano passado. Esta semana, em um debate que tive com diretores da Moody’s, eles se mostraram surpresos como o Brasil voltou rapidamente para a situação fiscal pré-covid”, afirmou Mansueto.

Comparou que os Estados Unidos devem diminuir o deficit nominal de 15% do PIB em 2020 para 12% em 2021. “Uma melhora muito pequena dada a dificuldade de o governo americano de reduzir rapidamente os programas de estímulos à economia e gastos extras para lidar com a covid. O Brasil fez uma volta muito rápida”, declarou.

**Fonte: Poder 360°**  
**Data: 01/11/2021**

## MONEYTIMES

### CAMINHONEIROS: RODOVIAS E PONTOS LOGÍSTICOS DO PAÍS CONTINUAM SEM BLOQUEIOS

O Ministério da Infraestrutura informou que as rodovias federais e pontos logísticos estratégicos do País continuam sem nenhuma ocorrência de bloqueio parcial ou total. A informação foi divulgada em boletim atualizado às 17h30, o mais recente, divulgado à imprensa.

O relatório tem como base informações do Ministério da Justiça e Segurança Pública por meio da Polícia Rodoviária Federal (PRF).

Transportadores autônomos realizam paralisação nacional nesta segunda-feira pelo País. São atos pontuais às margens de rodovias e em postos de combustíveis após uma série de proibições judiciais quanto a restrições de circulação em rodovias.

Segundo o ministério, segue havendo apenas um ponto de concentração no km 276 da BR-116/RJ (na rodovia Presidente Dutra), em Barra Mansa (RJ).

“Sem bloqueio e sem abordagem a caminhoneiros que seguem viagem”, disse a pasta. Não foram registradas ocorrências em centros de distribuição de combustíveis, que seguem operando normalmente, conforme o boletim.

A pasta informou que a Polícia Militar de São Paulo tem escoltado comboios de caminhões que acessam os terminais do Porto de Santos, em virtude de supostos atos de vandalismo cometidos no início do dia no complexo.

“A operação tem como objetivo oferecer um ambiente de maior segurança nos acessos e identificar eventuais criminosos que busquem intimidar caminhoneiros que transitam na região”, afirmou a pasta, apontando que nenhuma ocorrência foi registrada nesta tarde.

**Fonte: MoneyTimes**  
**Data: 01/11/2021**

### PORTARIA PROÍBE DEMISSÃO DE TRABALHADOR NÃO VACINADO CONTRA COVID-19



***Caso o empregado seja demitido ou não contratado por não comprovar a vacinação, a portaria estabelece que o funcionário pode escolher ser reintegrado ao cargo ou receber o dobro da remuneração (Imagem: Ministério da Saúde/ Myke Sena)***

O empregado que não tiver tomado vacina contra a covid-19 não poderá ser demitido ou ser barrado em processo seletivo.

A proibição consta da Portaria 620, publicada nesta segunda-feira (1º) pelo Ministério do Trabalho e Emprego.

A medida vale tanto para empresas como para órgãos públicos.

Em vídeo, o ministro Onyx Lorenzoni disse que a portaria protege o trabalhador e afirma que a escolha de vacinar-se pertence apenas ao cidadão.



Segundo o texto, constitui “prática discriminatória a obrigatoriedade de certificado de vacinação em processos seletivos de admissão de trabalhadores, assim como a demissão por justa causa de empregado em razão da não apresentação de certificado de vacinação”.

Caso o empregado seja demitido ou não contratado por não comprovar a vacinação, a portaria estabelece que o funcionário pode escolher ser reintegrado ao cargo ou receber o dobro da remuneração referente ao período de afastamento.

As empresas também poderão realizar testagens periódicas para preservar as condições sanitárias no ambiente de trabalho.

Nessas situações, o empregado deverá apresentar o cartão de vacinação ou ser obrigado a realizar o teste.

Também está autorizado que os empregadores incentivem a vacinação, desde que não obriguem o funcionário a vacinar-se.

A posição do governo é distinta de algumas sentenças recentes da Justiça do Trabalho. Em julho, a 13ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) da 2ª Região, em São Paulo, confirmou a dispensa por justa causa de uma auxiliar de limpeza que trabalhava em um hospital infantil e se recusou a ser imunizada duas vezes.

O caso aconteceu em São Caetano do Sul, na região metropolitana da capital paulista.

*Fonte: MoneyTimes*

*Data: 01/11/2021*



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### DIÁRIOS DA COP26: CÚPULA DE LÍDERES, G20 E NOVA (VELHA) META DO BRASIL

*Por Nayara Machado - 1 de novembro de 2021 - Em Agendas da COP26, Diálogos da Transição*

*Editada por Nayara Machado  
nayara.machado@epbr.com.br*

“Devo deixar claro que, se Glasgow fracassar, a coisa toda fracassa. O Acordo de Paris terá desmoronado no primeiro acerto de contas”, assim o primeiro-ministro do Reino Unido, Boris Johnson, tentou dar o tom sobre a urgência de resultados na Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas de 2021, a COP26.

Na manhã desta segunda (1º), a reunião de líderes deu a largada nas negociações de medidas necessárias para manter o aquecimento do planeta abaixo de 2 °C em comparação com os níveis pré-industriais – e de preferência 1,5 ° C.

- **O ano de 2021 deve ficar entre os sete mais quentes da história — todos registrados desde 2014, de acordo com uma estimativa inicial da Organização Meteorológica Mundial**

Há seis anos, em Paris, 192 países assumiram compromissos para combater o aumento de temperatura. Agora, em Glasgow, os governos precisam explicar como vão (ou estão fazendo para) cumpri-los.

Mas as atualizações das Contribuições Nacionalmente Determinadas (NDCs) entregues nos meses que antecederam a COP26 deixaram a desejar.

Uma análise do think tank Carbon Tracker mostra que as atualizações das NDCs enviadas até o início de outubro cobrem 15% do necessário para limitar o aquecimento do planeta a 1,5°C.

Já a avaliação mais recente da ONU sobre os planos climáticos sugere que as emissões aumentarão 16% até 2030 — cientistas dizem que as emissões precisam cair 45% até 2030 para limitar o aquecimento em apenas 1,5 °C.

Além da pressão por mais ambições dos países, as expectativas se concentram no avanço de dois pontos que se arrastam desde Paris: regulamentar um mercado global de carbono e garantir financiamento climático para as nações mais pobres.

EUA, UE, Reino Unido, Japão, Canadá e Austrália estavam entre os principais países desenvolvidos e blocos que se comprometeram a fornecer US\$ 100 bilhões de financiamento climático aos países mais vulneráveis por ano até 2020.



Mas dados da OCDE mostram que há uma lacuna de US\$ 20 bilhões ao ano. Fechar essa lacuna será fundamental para poder avançar no corte de emissões de forma acelerada e justa.

**Sir David Attenborough fala na Cerimônia de Abertura da COP26, em Glasgow - Foto: Karwai Tang/Governo do Reino Unido**

### **Brasil reajusta meta — para meta antiga**

O ministro do Meio Ambiente, Joaquim Leite, anunciou nesta segunda (1º) novo reajuste na NDC brasileira, elevando o corte de emissões de gases de efeito estufa em 2030 de 43% para 50% em relação aos níveis de 2005.

Em vídeo transmitido no pavilhão do Brasil da COP26, o ministro não explicou qual será a base de cálculo utilizada para a atualização, mas, na avaliação de ambientalistas, ela pode reduzir à metade ou eliminar completamente a chamada pedalada climática.

- **Pedalada climática:** Em 2020, o governo de Jair Bolsonaro publicou uma atualização de NDC que resultaria na emissão adicional de 400 milhões de toneladas de CO<sub>2</sub>e em relação à meta anunciada em 2015 por Dilma Rousseff

“Em qualquer um dos casos o país falhou em aumentar ambição climática, ao contrário do que alegaram Bolsonaro e Leite em suas falas nesta manhã (tarde em Glasgow)”, alerta o Observatório do Clima em nota. E explica:

- Caso os 50% sejam aplicados sobre a base de cálculo do inventário mais recente de emissões do Brasil, o que se espera que ocorra, o governo Bolsonaro empatará com a meta proposta seis anos atrás por Dilma
- Caso seja mantida a base do inventário anterior, a “pedalada” cai de 419 milhões de toneladas de CO<sub>2</sub>e para 218 milhões, o equivalente às emissões anuais do Iraque.

Segundo a organização, se quisesse apresentar um compromisso compatível com o Acordo de Paris, a meta deveria ser de pelo menos 80% de corte de emissões.



- Amazônia já possui áreas com mais emissão do que carbono absorvido, alerta agência da ONU

### **Banho de água fria do G20**

A abertura da COP26 aconteceu um dia depois de as economias do G20 falharem em conseguir consenso sobre meta de emissões líquidas zero até 2050 — o prazo vem sendo reforçado como necessário para prevenir o aquecimento global mais extremo.

Os países do bloco são responsáveis por quase 80% das emissões globais e a expectativa era que esses grandes poluidores se antecipassem à COP26 com acordo na cúpula do G20 em Roma.

Brasil, Índia, China, Austrália, Arábia Saudita e Rússia são as nações do G20 que não conseguiram entregar planos climáticos ambiciosos antes de Glasgow.

As conversas em Roma reconheceram “a importância fundamental” de deter as emissões líquidas “por volta de meados do século”, mas não estabeleceram um cronograma para a eliminação progressiva do carvão e atenuaram as promessas de reduzir as emissões de metano.

O compromisso de eliminar gradualmente os subsídios aos combustíveis fósseis “no médio prazo” ecoou a formulação usada pelo G20 em uma cúpula em Pittsburgh já em 2009. Reuters

Segundo a Bloomberg, o ministro das Relações Exteriores da Rússia, Sergei Lavrov, acusou o G7 de tentar fazer com que todos os demais adotassem 2050 como prazo zero. “Não é muito educado usar esse processo de negociação da maneira como o G7 tentou”, disse.

A avaliação de especialistas é que isso pode ser um mau presságio para um avanço na COP26, que já enfrenta desafios com a ausência de líderes de emissores importantes, incluindo Xi Jinping da China e Vladimir Putin da Rússia.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias  
Data: 01/11/2021*

### **PETRORECÔNCAVO DEIXA NEGOCIAÇÃO PARA SUPRIMENTO DE GÁS COM A CEGÁS**

*Por epbr - 1 de novembro de 2021 - Em Mercado de gás, Petróleo e gás, Política energética*

A PetroRecôncavo anunciou nesta segunda-feira (1/11) que encerrou as negociações com a Cegás para o suprimento de gás natural a partir de 2022. É a segunda empresa, depois da Shell, a sair das negociações com a distribuidora de gás natural do estado do Ceará.

Além da Shell e PetroRecôncavo, a Compass Gas e Energia, do Grupo Cosan, também foi a vencedora da chamada pública.

Na última semana, com a saída da Shell, a Cegás já havia declarado a Petrobras vencedora da chamada pública.

#### **Outras chamadas pública**

A PetroRecôncavo, a partir da sua subsidiária Potiguar E&P, também venceu as chamadas públicas da Potigás e PBGás, que respondem pelo fornecimento de gás natural nos estados do Rio Grande do Norte e Paraíba, respectivamente.

Na Paraíba, a Shell e a Petrobras também foram vencedoras da chamada pública que prevê volume total de 230 mil m<sup>3</sup>/dia pelo período de dois anos.

A Shell vai fornecer 100 mil m<sup>3</sup>/dia em 2022, a Petroreconcavo mais 50 mil m<sup>3</sup>/dia em 2022 e 150 mil m<sup>3</sup>/dia em 2023. Já a Petrobras segue fornecendo 80 mil m<sup>3</sup>/dia, até dezembro de 2023 de uma parcela previamente contratada.

“Essa chamada conjunta realizada pelas companhias de gás de Alagoas, Bahia e Paraíba foi uma forte demonstração do amadurecimento do mercado de gás no Nordeste”, afirmou o diretor presidente da Pbgás, Jailson Galvão.

No Rio Grande do Norte, a Potiguar E&P venceu a chamada pública para fornecimento de gás natural realizada pela Potigás. A empresa arrematou contrato de dois anos para entrega de 236 mil m<sup>3</sup>/dia de gás natural a partir de janeiro de 2022.

### **Majors levam gás para Bahia**

Na última sexta, a Bahiagás anunciou que Equinor, Galp, Shell e Compass venceram a chamada pública promovida pela distribuidora para o fornecimento de gás natural a partir de 1o de janeiro de 2022. A empresa está agora negociando os contratos que serão assinados.

É a primeira chamada pública para compra de gás natural realizada por distribuidoras vencida pela Equinor e Galp, produtoras de gás no offshore brasileiro.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 01/11/2021*

## **COMBATER MUDANÇAS CLIMÁTICAS JÁ DEMANDA TRILHÕES DE DÓLARES, ADMITE PATRICIA ESPINOSA**

Alok Sharma ressaltou a necessidade de compromissos mais firmes por parte do setor privado  
*Por Juliana Ennes - 31 de outubro de 2021 - Atualizado em 1 de novembro de 2021 - Em Agendas da COP26, Clima*



**A secretária executiva da Convenção do Clima (UNFCCC) da ONU, Patricia Espinosa, na cerimônia de abertura da COP26, em Glasgow (ONU)**

Glasgow – Na abertura da COP26, a secretária executiva da Convenção do Clima (UNFCCC) da ONU, Patricia Espinosa, reconheceu que a meta de mobilizar investimentos totalizando US\$ 100 bilhões anuais para o combate a mudanças climáticas será insuficiente.

“Não é somente sobre os US\$100 bilhões. Precisamos mobilizar trilhões,” disse ela no primeiro dia da COP26, no Reino Unido. “Estamos em um ponto crucial da história”.

Espinosa defendeu a adoção de medidas rígidas para que o mundo consiga alcançar a meta de redução de emissões suficientemente para limitar o aquecimento global a 1,5°C. Caso contrário, precisaremos aceitar que a humanidade enfrenta um “futuro sombrio neste planeta”.

Em coletiva de imprensa, o presidente da COP26, Alok Sharma, ressaltou a necessidade de compromissos mais firmes por parte do setor privado para que se amplie as fontes de financiamento comprometido com o combate às mudanças climáticas.

“Estamos tentando vincular as negociações [na COP26] a compromissos de governos, mas também a compromissos do setor corporativo e de atores não-estatais. Acredito que veremos nesta COP mais compromissos de atores não estatais,” disse. Ele ressaltou também a necessidade de incluir o setor privado na luta contra o desmatamento.

**Revisão de metas: mais ambição**

Como os compromissos de países em relação à redução de emissão são voluntários, com as chamadas Contribuições Nacionalmente Determinadas (NDCs), um tema crescente para a COP26 tem sido a possibilidade de que as metas declaradas pelos governos não sejam suficientes para limitar o aquecimento global a níveis considerados aceitáveis por cientistas.

A presidência da COP26 começa a reunião já ciente da provável necessidade de fechar esta lacuna.

“Obviamente, qualquer conclusão será feita em uma base de consenso. Mas certamente ouvi em Londres e no pre-COP em Milão que há um consenso emergente de que os países podem ter que olhar novamente para as metas de emissão se não formos capazes de fechar a lacuna de ambição,” disse Sharma.

Em julho de 2021, mais de 50 ministros e representantes de alto escalão se reuniram em Londres para discutir suas expectativas para a COP26, e fornecer orientação sobre questões pendentes nas negociações. Posteriormente, ministros se reuniram em Milão para a pré-COP, a última reunião antes da conferência de Glasgow.

“Eu descreveria a COP26 como uma liderança importante no jogo público. Haverá mais COPs, mas também está claro que também é uma década importante e é por isso que precisamos que os países, as partes apresentem alguns acordos sobre como fechamos esta lacuna de ambição,” disse o presidente.



Patricia Espinosa ressaltou que uma maior ambição é necessária para que se atinja progresso em todos os elementos relacionados com mudanças climáticas.

### **Juliana Ennes**

Especial para a COP26, em Glasglow. Radicada em Nova Iorque, especializada na América Latina, ela tem focado sua cobertura nos setores de energia e meio ambiente, finanças, negócios e macroeconomia

Fonte: Agência EPBR de Notícias  
Data: 01/11/2021



## **JORNAL O GLOBO – RJ**

### **BOLSONARO DIZ QUE PETROBRAS PLANEJA NOVO REAJUSTE EM 20 DIAS E QUER USAR DIVIDENDOS DA ESTATAL PARA CONTER ALTA DE PREÇOS**

Na Itália, presidente afirma ter sido informado pela companhia "extraoficialmente" sobre o próximo aumento e voltou a defender sua privatização. Em comunicado, Petrobras diz que não há decisão tomada

Por Reuters e Agência Brasil



### **Presidente Bolsonaro diz que Petrobras fará novo reajuste de combustível Foto: Agência Petrobras**

ROMA — O presidente Jair Bolsonaro disse nesta segunda-feira que a Petrobras fará novo aumento de combustíveis em 20 dias. Ele afirmou a jornalistas, na Itália, que foi avisado pela empresa sobre a nova alta "extraoficialmente" e não deu mais



detalhes sobre isso. O presidente também disse que quer usar os dividendos pagos pela estatal para conter o avanço de preços e voltou a defender a privatização da companhia.

Em comunicado nesta segunda-feira, após as declarações do presidente, a empresa informou, em fato relevante ao mercado, que os ajustes de preços dos seus produtos são realizados no curso normal de seus negócios e seguem as suas políticas comerciais vigentes. E que não há uma decisão tomada que ainda não tenha sido divulgada ao mercado.

Bolsonaro viajou para a Itália para participar da cúpula do G-20, que terminou no domingo. Nesta segunda-feira, ele esteve em Anquillara Veneta, pequena cidade no norte da Itália, onde tem família. Ele recebeu o título de cidadão honorário concedido pela prefeitura. Depois seguiu para Pádua, cidade a 35 km de Anquillara, onde enfrentou protestos no local.

A jornalistas que acompanham sua viagem no país, Bolsonaro afirmou que lidar com a alta de preços dos combustíveis é sua prioridade no momento. Disse ainda que foi avisado pela Petrobras que a empresa fará novo reajuste de combustíveis nas refinarias em cerca de 20 dias.

O presidente acrescentou que o governo federal não tem interesse nos dividendos recebidos da Petrobras. E que tem conversado com o ministro da Economia, Paulo Guedes, para que esses recursos sejam revertidos para abater o preço do diesel.

### **Empresa nega**

No comunicado, a estatal ainda destacou que possui compromisso com a prática de preços competitivos e em equilíbrio com o mercado. A Petrobras afirma que "evita o repasse imediato das volatilidades externas e da taxa de câmbio causadas por eventos conjunturais".

"A Petrobras monitora continuamente os mercados, o que compreende, dentre outros procedimentos, a análise diária do comportamento de nossos preços relativamente às cotações internacionais. A Petrobras não antecipa decisões de reajuste e reforça que não há nenhuma decisão tomada por seu Grupo Executivo de Mercado e Preços (GEMP) que ainda não tenha sido anunciada ao mercado", disse a empresa, em nota.

A empresa ainda ressaltou que a influência do movimento do mercado internacional de petróleo e da taxa de câmbio nos preços de seus produtos é constantemente analisada pelos participantes do mercado e noticiada pela imprensa.

"Além disso, no anúncio de reajuste de preços de diesel e gasolina, realizado no dia 25/10/2021 através de comunicado à imprensa, a Petrobras informou que os ajustes refletiam parte da elevação nos patamares internacionais de preços de petróleo e da taxa de câmbio", informou a Petrobras.

### **Privatização 'ideal'**

Bolsonaro também afirmou que a privatização da Petrobras é um movimento "ideal":

— Tudo o que acontece de ruim que vem da Petrobras é minha culpa... Eu disse ao (ministro da Economia) Paulo Guedes que o ideal seria privatizar a Petrobras. Mas esse processo levaria mais de um ano.

Bolsonaro sempre foi contrário à privatização da petroleira. Mas começou a defender sua venda de forma mais enfática no mês passado, depois de tentativas infrutíferas de evitar que a companhia deixasse de reajustar os preços da gasolina e do diesel.

A alta de preços afeta sua popularidade e pressiona a inflação, que já está acima de 10% em 12 meses. A gasolina já subiu 73% no ano e o diesel, de 65,3%.



— A gente não aguenta porque o preço dos combustíveis está atrelado à inflação e falou em inflação, falou em perda do poder aquisitivo. A população não está com salário preservado ao longo dos últimos anos. Os mais pobres sofrem — disse o presidente.

### ICMS congelado

Na semana passada, a companhia divulgou lucro de mais de R\$ 31 bilhões relativo ao terceiro trimestre. Na ocasião, Bolsonaro afirmou que a empresa não pode ter um lucro tão alto e cobrou dela uma visão social.

Na Itália, o presidente atribuiu a alta nos preços dos combustíveis à corrupção de governos passados e às leis antigas. Bolsonaro defendeu o congelamento dos impostos e apontou como “vilão” do custo final na bomba o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS).

Na semana passada, o Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), do qual integram secretários de Fazenda dos estados e do Distrito Federal, aprovou o congelamento do ICMS cobrado nas vendas de combustíveis por 90 dias.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 01/11/2021*

### ESTRADAS BRASILEIRAS OPERAM SEM BLOQUEIOS, DIZ MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

Liminares obtidas pelo governo no fim de semana garantiram livre circulação nas principais rodovias do país

*Por Fernanda Trisotto e Geralda Doca*



**Protesto de caminhoneiros em outubro, no Pará Foto: Raimundo Paccó / FramePhoto / Agência O Globo / 26.10.2021**

As estradas federais brasileiras operaram sem bloqueios ao longo desta segunda-feira, após o governo obter 29 liminares no final de semana impedindo que caminhoneiros restringissem o tráfego nas rodovias. A Advocacia-Geral da União (AGU) ajuizou 36 ações judiciais para garantir a livre circulação de pessoas e cargas nas estradas federais nos estados.

Balanço do Ministério da Infraestrutura apontou que não foram registradas ocorrências significativas ao longo desta segunda-feira. O governo ajuizou as ações para evitar que manifestações de caminhoneiros provocassem bloqueios nas rodovias. Há duas semanas, uma manifestação de transportadores afetou a distribuição de combustíveis no Rio, São Paulo e Minas Gerais.

De acordo com o balanço do governo, houve registro de uma manifestação no acesso ao Porto de Santos, em São Paulo, que já foi dispersada durante a madrugada, após serem informados pela Polícia Militar da decisão da justiça.

Durante a madrugada, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) monitorou três pontos de concentração de caminhoneiros: na BR-116, no Rio de Janeiro (próximo à rodoviária de Barra Mansa), na BR-101, também no Rio de Janeiro (na região de Rio Bonito), e na BR-116 no Ceará (próximo do município de Itaitinga).

Apesar da concentração, não houve bloqueio, nem abordagem de outros caminhoneiros, que seguiram viagem normalmente.

As associações de caminhoneiros entraram com ação no Supremo Tribunal Federal (STF) para derrubar todas as decisões favoráveis ao governo de uma só vez.

No entanto, o STF manteve, na noite desta segunda-feira, a proibição de fechamento das rodovias como forma de protesto da categoria. A Advocacia Geral da União (AGU) entrou com 37 processos e obteve 30 liminares.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 01/11/2021*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### GREVE DOS CAMINHONEIROS: GOVERNO INFORMA QUE RODOVIAS OPERAM SEM TRANSTORNOS

Boletim divulgado por Ministério da Infraestrutura afirma que a PRF identifica três únicos pontos de concentração

*Por Redação, O Estado de S.Paulo*

O Ministério da Infraestrutura divulgou, pelo Whatsapp, boletim atualizado das 6h, no qual informa que não há registro de nenhuma ocorrência de bloqueio parcial ou total em rodovias federais ou pontos logísticos estratégicos nas primeiras horas da manhã desta segunda-feira, 1º, data em foi marcada uma paralisação nacional dos caminhoneiros. O relatório tem como base informações do Ministério da Justiça e Segurança Pública por meio da Polícia Rodoviária Federal (PRF).

Segundo o comunicado, a PRF identifica três únicos pontos de concentração: às margens da BR-116/RJ (Dutra), na altura da Rodoviária de Barra Mansa (RJ); às margens da BR-101/RJ, na região de Rio Bonito (RJ); e às margens da BR-116/CE, na altura do município de Itaitinga (CE). Sem bloqueio e sem abordagem a caminhoneiros que seguem viagem.



**Protesto de caminhoneiros em São Paulo, em março: nova paralisação foi marcada para esta segunda-feira, 1º de novembro. Foto: Felipe Rau/Estadão**

Há pouco, uma aglomeração em frente ao Porto de Capuaba, no Espírito Santo, foi registrada, mas já foi dispersada por agentes da PRF. Portos continuam operando dentro da normalidade. A situação no Porto de Santos está controlada e sem aglomerações no seu entorno desde as 2h.

Também não foi registrada nenhuma ocorrência em centros de distribuição de combustíveis. Movimentação normal.

Conforme o ministério, o efetivo da PRF se mantém em operação nos 26 Estados e Distrito Federal. O governo se mobilizou contra a paralisação anunciada pelos caminhoneiros e conseguiu liminares na Justiça contra o movimento. Concessionárias como a CCR Nova Dutra e a Autopista Planalto Sul, que opera os trechos da BR-116 no Paraná e em Santa Catarina, também obtiveram liminares semelhantes. São 29 liminares na Justiça contra bloqueio de rodovias, refinarias e portos contemplando 20 Estados.

As principais reivindicações dos caminhoneiros são o cumprimento do piso mínimo do frete rodoviário, mudança na política de preço da Petrobras para combustíveis e aposentadoria especial a partir de 25 anos de contribuição, entre outros.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 01/11/2021*

## MINÉRIO DE FERRO CAI COM BAIXA DEMANDA E CONTROLE DE PREÇOS NA CHINA

As usinas de aço, cimento e coque na cidade de Tangshan foram recentemente obrigadas a reduzir a produção

Por REUTERS - reutersein@estado.com



***Um pedaço de minério de ferro nas mãos de um mineiro. Foto: David Gray/ Reuters***

Os preços dos ingredientes siderúrgicos na Bolsa de Commodity de Dalian caíram nesta segunda-feira (1) devido à fraca demanda nas usinas após cortes de produção locais, enquanto os controles de preço do carvão de Pequim também pesaram nas negociações.

As usinas de aço, cimento e coque no centro siderúrgico da cidade de Tangshan foram recentemente obrigadas a reduzir a produção depois de um alerta de poluição pesada, de acordo com o governo local.

Os estoques de minério de ferro importado nos portos da China aumentaram em 2,1 milhões de toneladas, para 142,3 milhões de toneladas na semana passada, com o enfraquecimento da demanda, mostraram dados da consultoria SteelHome.

Os contratos futuros do minério de ferro de referência na bolsa de Dalian, para entrega em janeiro, fecharam em queda de 5,7%, para 619 iuanes (96,68 dólares) por tonelada.

Outras matérias-primas siderúrgicas também caíram depois que o planejador estatal disse que a situação do suprimento de carvão havia melhorado significativamente e que lançaria uma plataforma online no início de novembro para monitorar a implementação de contratos de carvão de longo prazo.

Os futuros de carvão metalúrgico de Dalian despencaram para seu limite diário de negociação na sessão da tarde, caindo 9%, para 2.165 iuanes por tonelada.

Os preços do coque fecharam em queda de 6,8% para 2.898 iuanes por tonelada.

“Recentemente afetados pelo rígido controle do governo sobre os preços do carvão, os custos despencaram e derrubaram os preços do aço”, escreveram analistas da Haitong Futures em nota.

O vergalhão de aço para construção na Bolsa de Futuros de Xangai caiu 3,9%, para 4.509 iuanes por tonelada.

Os futuros de bobinas laminadas a quente, usadas no setor de manufatura, caíram 4,2%, para 4.826 iuanes por tonelada.

Os futuros do aço inoxidável na bolsa de Xangai, para entrega em dezembro, caíram 2,0%, para 18.860 iuanes por tonelada.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 01/11/2021

## FIANÇA PARA GARANTIR LICITAÇÕES PÚBLICAS ESCAPA DE CONTROLE DA CGU E DOS MINISTÉRIOS

Ministério Público junto ao TCU pedirá investigação sobre o caso  
*Por André Shalders e Julia Affonso, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA — Contratos que podem chegar às centenas de milhões de reais recebem hoje garantias que são conferidas por um único servidor público: o responsável pela licitação ou pregão. Documentos como cartas-fiança não são supervisionados pela Controladoria-Geral da União (CGU) e, muitas vezes, nem mesmo pelo controle interno dos ministérios. Após reportagem do Estadão, que mostrou um mercado paralelo de empresas montadas para vender fianças, a CGU informou que editará uma recomendação sobre o assunto.

A Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) da Covid esbarrou no mercado paralelo de garantias ao investigar a empresa FIB Bank, que atuou nas negociações da vacina indiana Covaxin. O Estadão revelou não se tratar de caso isolado ao identificar outras oito empresas que prestam garantias em contratos do poder público, mesmo sem autorização do Banco Central (BC) e da Superintendência de Seguros Privados (Susep) para atuar. A prática fere a lei brasileira e configura fraude à licitação.

Em resposta à reportagem, publicada nesta segunda-feira, 1.º, a CGU disse que não tem dados sistematizados sobre o assunto e nem acompanha a forma como cada repartição pública lida com o tema, uma atribuição do controle interno dos ministérios. A CGU também admitiu não haver, atualmente, nenhuma orientação a ser cumprida pelos órgãos ao aceitar garantias de empresas. Foi aí que informou a decisão de editar uma recomendação sobre o assunto, como parte do Sistema de Integridade Pública do Executivo (Sipef), com um checklist mínimo a ser cumprido antes da aprovação de uma fiança bancária.

Segundo a CGU, o “roteiro” a ser seguido está descrito no Manual do Siafi (Sistema Integrado de Administração Financeira). Na realidade, porém, cada ministério ou autarquia adota um procedimento e nada é publicado em ferramentas como o Portal da Transparência ou o Siga Brasil, do Senado. Ao responder a um pedido formulado pelo Estadão por meio da Lei de Acesso à Informação (LAI), por exemplo, o Ministério da Agricultura observou que não inclui o CNPJ das empresas que prestam garantias a seus contratos no Siafi. Somente são inseridos o valor e o tipo da fiança, além da empresa fornecedora. A prática dificulta saber quem são as garantidoras.

Desde 2012, o Ministério da Agricultura aceitou pelo menos seis cartas-fianças de instituições não reguladas pelo Banco Central, entre elas o Infinite Bank S/A, o Analysisbank, a Maxximus Afiançadora e o FIB Bank. A informação consta da lista de garantias aceitas pelo ministério, obtida pela reportagem por meio da Lei de Acesso à Informação.

Cartas-fianças que se enquadram nesse modelo são chamadas no Direito de garantias fidejussórias. Segundo a advogada e mestre em Direito Administrativo Público pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), Vera Chemim, a garantia fidejussória é aquela que está atrelada à pessoa ou empresa que a prestou, e não a um bem específico.

Neste tipo de contrato, a companhia “disponibiliza todo o seu patrimônio para garantir o cumprimento da obrigação do devedor”, disse Chemim ao Estadão. Ao contrário da garantia fidejussória, a chamada “garantia real” é aquela que está vinculada a um bem específico, como um imóvel.

Nos contratos firmados pelo poder público são aplicadas a nova Lei de Licitações, de 2021, e sua antecessora, a Lei 8.666, de 1993. As duas dizem que a licitação pode, ou não, incluir a exigência



de uma garantia. Se houver esta exigência, porém, ela deve estar expressa no edital da licitação ou pregão. No caso das fianças bancárias, como as oferecidas pelas companhias citadas, elas só podem ser aceitas pelo poder público caso sejam emitidas por empresas autorizadas pelo Banco Central, como destacou Vera Chemim. "As apólices de seguro seguem na mesma direção: só serão emitidas por seguradoras inscritas na Superintendência de Seguros Privados (Susep)", afirmou a advogada.

### MP junto ao TCU fará representação

O procurador da República junto ao Tribunal de Contas da União (TCU), Lucas Furtado, disse que formulará representação para que a Corte investigue o caso. O TCU não tem competência para punir empresas na esfera penal, mas pode aplicar multas e determinar a correção de possíveis irregularidades nos contratos.

O relatório final da CPI da Covid inclui um projeto de lei complementar sobre o assunto. A ideia é disciplinar o uso do nome "bank" e impedir que instituições não reconhecidas pelo Banco Central se apresentem como se fossem bancos.

Segundo o senador Renan Calheiros (MDB-AL), que foi relator da CPI, é preciso restringir a atuação das "empresas fantasmas de garantias". "A CPI localizou e criminalizou a conduta (do FIB Bank) e apresentou um projeto para evitar essas distorções de empresas fantasmas como garantidoras de contratos com o poder público. Na próxima segunda-feira (08) vamos verificar se o projeto já foi distribuído", disse Renan ao Estadão.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 01/11/2021



### VALOR ECONÔMICO (SP)

#### BOLSONARO QUER USAR DIVIDENDOS DA PETROBRAS PARA REDUZIR PREÇO DO DIESEL

Presidente disse que o governo federal não tem interesse nos dividendos recebidos pelos lucros da petroleira e conversa com a equipe econômica para que esses recursos sejam usados para abater o preço do diesel

Por Folhapress — Roma

O presidente Jair Bolsonaro (sem partido) disse nesta segunda-feira (1º) que o governo federal não tem interesse nos dividendos recebidos pelo lucros da Petrobras e que conversa com a equipe econômica para que esses recursos sejam revertidos para abater o preço do diesel.

### Novo reajuste

Durante visita à Itália, Bolsonaro disse ainda, em entrevista a jornalistas, que recebeu informações extraoficiais de que em 20 dias a estatal promoverá um novo reajuste nos preços dos combustíveis, e alertou que isso não pode acontecer.

Na semana passada, o presidente havia defendido um "viés social" para a Petrobras e afirmou que a empresa deveria lucrar menos.

**Petrobras Posto de Gasolina Posto BR Combustível Indústria Empresas Energia Petróleo DIESEL — Foto: Divulgação/Petrobras**





Durante transmissão nas redes sociais, o mandatário voltou a declarar que uma possível privatização da petroleira entrou no radar do governo. Ele também defendeu uma mudança na política de preços, que atrela o valor dos combustíveis aos preços internacionais.

***"Porque se é uma empresa que exerce um monopólio, ela tem que ter seu viés social, no bom sentido. Ninguém quer dinheiro da Petrobras para nada; queremos que a Petrobras não seja deficitária obviamente, invista também em gás — com mais atenção em gás — e não apenas em outras áreas. Então a gente quer uma Petrobras voltada para isso, mas carecemos de mudança de legislação que passa pelo Parlamento", disse o presidente.***

Criticada por Bolsonaro, a companhia defendeu, na última sexta (29), que seu lucro retorna à sociedade, sob a forma de impostos, investimentos e dividendos para a União, seu maior acionista, que tem direito a R\$ 23,3 bilhões do total anunciado.

Na quinta (28), a Petrobras havia anunciado o pagamento de mais R\$ 31,8 bilhões em dividendos, dobrando o montante previsto para este ano, como remuneração pelo lucro acumulado de R\$ 75,1 bilhões nos nove primeiros meses de 2021. A companhia também informou, por meio de sua direção, que uma nova parcela de dividendos deve ser distribuídos no quarto trimestre.

### **Caminhoneiros descontentes**

A alta dos combustíveis é uma fonte de reclamações dos caminhoneiros, que tentam fazer nova paralisação nesta segunda. Os motoristas reivindicam a revisão da política de preços para os combustíveis, o cumprimento do piso mínimo do frete e aposentadoria especial a partir de 25 anos de contribuição.

Não houve, porém, adesão ao movimento. As estradas federais estavam livres na manhã desta segunda. Um ato em frente ao porto de Santos foi impedido pela Polícia Militar, atendendo a liminar judicial que proibiu o fechamento do acesso ao terminal.

Postos de combustível e pontos de parada de caminhoneiros não tinham protestos ou movimentos grevistas em três das principais rodovias que passam por São Paulo.

A "Folha de S.Paulo" percorreu, na manhã desta segunda (1º), a rodovia Presidente Dutra (que liga a capital paulista ao Rio de Janeiro) no trecho São Paulo-Taubaté (130km); a Dom Pedro 1º, no sentido Jacareí-Campinas (140 km); e a Fernão Dias, que liga a São Paulo a Belo Horizonte, no trecho Atibaia-SP (60 km). Em nenhuma havia protestos.

Na última semana, o preço médio da gasolina subiu 3,1% nas bombas e alguns postos já vendiam o produto por R\$ 7,889, como em Bagé (RS), de acordo com a pesquisa semanal de preços feita pela ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás e Biocombustíveis).

O preço médio do combustível no país chegou a R\$ 6,562 por litro, como reflexo de repasses do último reajuste promovido pela Petrobras, de 7%, na última terça-feira (26). Esse patamar representa um novo recorde desde que a ANP começou a compilar os preços semanais, em 2002.

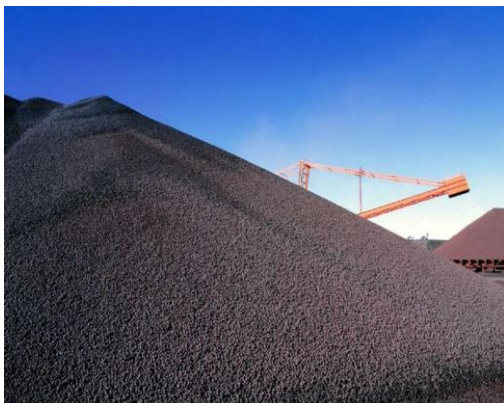
**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 01/11/2021**

### **MINÉRIO DE FERRO CAI 3,6% NO PORTO CHINÊS, PARA US\$ 103,42 A TONELADA**

O desempenho negativo foi puxado pelo aumento dos estoques nas usinas, com as restrições da produção siderúrgica impostas pelo governo chinês

**Por Ana Paula Machado, Valor — São Paulo**



**Foto : Agência Vale**

Os preços do minério de ferro aceleram a queda no primeiro dia de novembro na China. O desempenho negativo foi puxado pelo aumento dos estoques nas usinas, com as restrições da produção siderúrgica impostas pelo governo chinês.

Segundo a publicação especializada "Fastmarkets MB", o minério com 62% de teor de ferro, o produto referência no mercado mundial, foi negociado a US\$ 103,42 a tonelada no porto de Qingdao. Isso representou um recuo de 3,6% se comparado à cotação da commodity no último dia 29 de outubro, US\$ 107,28%.

Os contratos futuros do minério de ferro de referência na bolsa de Dalian, para entrega em janeiro, fecharam em queda de 5,7%, para 619 iuanes (US\$ 96,68) por tonelada.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 01/11/2021**

## INFRAESTRUTURA: RODOVIAS FEDERAIS NÃO TÊM PONTOS DE BLOQUEIO DE CAMINHONEIROS

Registros pontuais de bloqueios foram dispersados

**Por Taís Hirata e Rafael Bitencourt, Valor — São Paulo e Brasília**



**Foto : Tânia Rêgo/Agência Brasil**

O Ministério da Infraestrutura atualizou nesta tarde de segunda-feira que o país continuava sem registrar qualquer bloqueio, seja parcial ou total, em rodovias federais ou pontos logísticos estratégicos para abastecimento do país, conforme dados até 12h.

Diante da insatisfação com o aumento do preço do diesel e reivindicações não atendidas pelo governo Jair Bolsonaro, os caminhoneiros marcaram uma nova greve da categoria para esta segunda-feira, contando com o apoio de centrais sindicais.

De acordo com a pasta da Infraestrutura, resta apenas um ponto de concentração de manifestantes na BR-116/RJ (via Dutra), no município de Barra Mansa, mas sem bloqueio ou sem abordagem aos caminhoneiros que passam no local.

No comunicado, o ministério destacou que os portos e os centros de distribuição de combustíveis também seguem operando "dentro da normalidade". As informações foram levantadas junto à Polícia Rodoviária Federal (PRF), que mantém equipes mobilizadas nos 26 estados e Distrito Federal.

Amparadas por liminares concedidas pela Justiça, as forças de segurança dispersaram protestos pontuais dos caminhoneiros no começo do dia. De acordo com o Ministério, já foram expedidas 29 liminares na Justiça contra bloqueio de rodovias, refinarias e portos contemplando 20 Estados.

Durante a madrugada, representantes da categoria chegaram a se reunir em uma manifestação na entrada do Porto de Santos. As vias foram liberadas. Segundo a Pasta, após a dispersão, foram registrados "atos de vandalismo" na rodovia, e a Polícia Rodoviária teve que fazer a escolta de cerca de 25 caminhões durante a noite.



Outros pontos de concentração pelo país também já foram dispersados, como na rodovia Dutra, na altura da rodoviária de Barra Mansa (RJ), na BR-153, próximo a Goiânia (GO), na BR-116, em Itaitinga (CE) e na BR-101, em Rio Bonito (RJ).

Também houve pontos com concentração no porto de Salvador e em frente ao Porto de Capuaba (ES), mas não chegaram a bloquear o tráfego de caminhões parados.

Segundo o Ministério da Infraestrutura, os chamados “interditos proibitórios” acatados pela Justiça contemplam os principais acessos e rodovias estratégicas do país, tendo como objetivo central a garantia do pleno funcionamento logístico.

“Os interditos representam elemento de reforço para que as forças de segurança trabalhem na manutenção da ordem, uma vez que o Estado deve garantir a livre circulação de pessoas, serviços e mercadorias essenciais para o país”, esclareceu o ministério em nota. Acrescentando que “as forças de segurança estão a postos para manter a ordem e a fluidez em todo o país. O monitoramento da situação a tempo real será coordenado pelo Ministério da Justiça e Segurança Pública, por meio do Centro Integrado de Comando e Controle Nacional (CICCN)”.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 01/11/2021*

## AGRIBRASIL COMPRA TERMINAL PORTUÁRIO EM SC

Trading adquiriu o TESC, localizado no complexo de São Francisco do Sul  
*Por Fernando Lopes — De São Paulo*

A AgriBrasil, trading de capital nacional que faturou quase R\$ 750 milhões no primeiro semestre deste ano com exportações de soja e milho, informou na sexta-feira que adquiriu o Terminal Portuário Santa Catarina (TESC), localizado no complexo de São Francisco do Sul (SC).

Embora a empresa tenha estabelecido desde que foi criada, em 2016, um modelo de negócios “leve em ativos”, a aquisição de uma operação em porto já estava nos planos do fundador e CEO Frederico Humberg há algum tempo, ainda que a AgriBrasil tenha ampliado suas parcerias com operadores em Paranaguá (PR), Santos (SP) e nos portos do Arco Norte. “Os ativos portuários ficarão cada vez mais escassos no país”, disse ele ao Valor em entrevista concedida em abril.

Ligado à malha da Rumo, empresa com a qual a trading já mantém relações comerciais, o terminal catarinense poderá dar vazão a exportações de soja e milho originados nos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Goiás.

Em operação há mais de 15 anos, o TESC também permite rápido acesso aos principais centros econômicos das regiões Sul e Sudeste. Conta com três berços de atracação, sendo um deles dedicado à exportação de grãos com capacidade de até 7,5 milhões de toneladas por ano.

Com o investimento, cujo valor não foi revelado, a AgriBrasil acelera seu crescimento ainda de olho em um IPO na B3, adiado por condições de mercado consideradas adversas.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 01/11/2021*

## USIMINAS VÊ MERCADO MENOS ROBUSTO EM 2022

Siderúrgica divulgou na sexta-feira balanço com lucro líquido de R\$ 1,82 bilhão, aumento de 821% sobre terceiro trimestre de 2020

*Por Ana Paula Machado — De São Paulo*





O consumo aparente por aço no país no próximo ano pode ser menor. Segundo o presidente da Usiminas, Sérgio Leite, as estimativas para o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) indicam que a atividade econômica será menos pujante do que se esperava com taxa de juros e inflação em alta. Leite ressaltou que, segundo o Boletim Fôcus (BC), a expansão econômica em 2022 deve girar em torno de 1,4%. Para ele, a alta do PIB pode ser entre 1,5% a 2%.

“O mercado já sinaliza para um crescimento menor no ano que vem. Este ano o consumo aparente deve aumentar 25%. E o consumo de produtos siderúrgicos e crescimento econômico andam juntos. Por isso, a expectativa para 2022 é de uma evolução menor do que este ano”, afirmou.

A Usiminas vem de cinco trimestre consecutivos de alta nos resultados financeiros, puxados pela demanda do mercado doméstico. Segundo o executivo, no entanto, não há mais desbalanceamento entre oferta e demanda e com isso, nos últimos três meses do ano, pode haver uma acomodação no mercado e, com isso, volume de vendas mais baixos. “Além disso, essa demanda mais fraca é sazonal, muitas empresas param a produção. No ano passado, tivemos um último trimestre atípico”, afirmou.

De julho a setembro, segundo a Usiminas, a redução nos volumes vendidos de aço foi da ordem de 10% se comparado ao desempenho do trimestre imediatamente anterior. Mesmo assim, em razão da alta dos preços da commodity, que chegaram a ser 14% maiores na comparação trimestre a trimestre, conforme o executivo, o lucro antes juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês) apresentou um número histórico para a divisão.

“O Ebitda da siderurgia, sem a inclusão de efeitos não recorrentes, é o melhor resultado da companhia. Fechamos com um caixa consolidado de R\$ 7,3 bilhões, o que nos coloca em uma posição considerando a relação dívida líquida/Ebitda negativa”, disse o executivo. “Estamos nos consolidando para 2021 ser o melhor ano em termos de resultados desse século [da empresa].”

No terceiro trimestre, a companhia obteve um Ebitda na siderurgia de R\$ 2,1 bilhões e segundo o diretor de relações com investidores, Alberto Ono, os preços médios da tonelada do aço foram 14% superiores à cotação média do segundo trimestre. No consolidado, o Ebitda chegou a R\$ 2,51 bilhões, alta de 207% no comparativo com o mesmo período do ano passado. Em relação ao trimestre anterior, a Usiminas viu o seu Ebitda cair 50%.

Segundo Ono, na questão de custo com matérias-primas a companhia está coberta por três a quatro meses. “Embora a queda do minério de ferro deverá refletir mais forte nos custos do quarto trimestre, por outro lado aumento do carvão e do coque vai compensar isso. Temos, entre usina, portos e navio em trânsito, estoques de três a quatro meses.”

Segundo ele, a Usiminas deve sentir o impacto do aumento de preços do carvão e do coque no primeiro trimestre do próximo ano. “O efeito maior passa a ser a partir de 2022”, disse Ono.

Na sexta-feira, a Usiminas divulgou o balanço, que reportou lucro de R\$ 1,82 bilhão no terceiro trimestre deste ano. Esse desempenho foi 821% superior ao resultado obtido no mesmo período de 2020. Na comparação com o trimestre imediatamente anterior, no entanto, a companhia viu o seu resultado cair 60%.

No acumulado do ano, o lucro líquido da Usiminas atingiu R\$ 7,57 bilhões. Com esse desempenho, a companhia reverteu o prejuízo de R\$ 621 milhões apurados em 2020.

Segundo a companhia, a receita líquida alcançou R\$ 9,02 bilhões no terceiro trimestre - alta de 106% no comparativo com julho a setembro de 2020. Em relação ao segundo trimestre, o faturamento da siderúrgica recuou 6%. Nos nove meses, a Usiminas obteve um faturamento de R\$ 25,68 bilhões, aumento de 142% na comparação com o mesmo período de 2020.

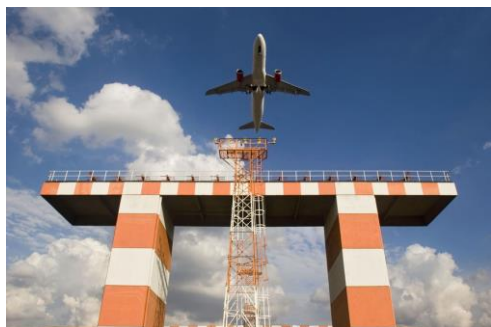
**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 01/11/2021**

## AGENDA DE LEILÕES DO GOVERNO CONTA COM 'RODOVIA DA MORTE' E AEROPORTOS SANTOS DUMONT E CONGONHAS

Para 2022, está agendado o leilão do STS 10, o novo superterminal de contêineres em Santos, que conta com interesse de pesos-pesados de infraestrutura

*Por Valor*



**Foto : Bloomberg**

A agenda de leilões de infraestrutura continua bastante extensa, mesmo após a conclusão do certame mais esperado do ano, que teve a CCR como vencedora. A concessionária será responsável pela operação da rodovia Dutra por mais 30 anos. O grupo superou a concorrente Ecorodovias ao oferecer desconto máximo de 15,31% e outorga de R\$ 1,77 bilhão.

Isso, no entanto, não significa exatamente uma derrota para a Ecorodovias. Na verdade, pode ser uma estratégia da empresa para participar de outras disputas.

Mas, afinal, o que vem por aí? Está previsto para o dia 20 de dezembro o leilão da BR-381/262, que liga Minas Gerais ao Espírito Santo. O contrato prevê investimentos de R\$ 7,3 bilhões e a duplicação integral da chamada "Rodovia da Morte".

Inicialmente, o certame seria no dia 25 de novembro, mas o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, atendeu o pedido de investidores de adiá-lo por algumas semanas para que tivessem tempo para fazer o cálculo de seus lances.

Na lista do governo, também aparecem as Rodovias do Paraná, um conjunto de seis lotes de estradas federais e estaduais que somam 3.368 km e vão requerer R\$ 43 bilhões em aportes privados.

Já no segmento de portos, o governo marcou para o dia 19 de novembro o leilão de dois terminais voltados para graneis líquidos (combustíveis) em Santos, o STS 08 e o STS 08A. Será o maior arrendamento portuário da história, com investimento de quase R\$ 1 bilhão em expansão da capacidade.

Para 2022, está agendado o leilão do STS 10, o novo superterminal de contêineres em Santos, que conta com interesse de pesos-pesados de infraestrutura.

Já no caso dos aeroportos, os leilões das "joias da coroa" -- Santos Dumont (RJ) e Congonhas (SP) -- são bastante aguardados, mesmo em meio a polêmicas. No caso do aeroporto central do Rio, o problema é que a visão do governo federal colide com os planos do Estado e da prefeitura, o que traz incerteza para os investidores.

Já em Congonhas (SP), as dúvidas ficam por conta do cenário. Ninguém sabe se o ritmo das viagens corporativas voltará -- ou quando voltará -- ao patamar pré-pandemia.

Além desses dois ativos, integram a lista de leilões do governo os aeroportos de Belém e de Macapá.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 01/11/2021**

## BRASIL BATE NOVO RECORDE EM IMPORTAÇÕES DE FERTILIZANTES

Compras somaram 29,1 milhões de toneladas até setembro, volume 20% maior que o registrado nos nove primeiros meses do ano passado

*Por Rafael Walendorff, Valor — Brasília*



### **Brasil importa a maior parte do fertilizante que consome — Foto: Divulgação**

O Brasil importou 29,1 milhões de toneladas de fertilizantes nos primeiros nove meses deste ano, um novo recorde para o período. O volume das compras foi 20% maior que o registrado no mesmo intervalo do ano passado, quando as importações somaram 24,6 milhões de toneladas.

O aumento ocorreu como reflexo da expansão das áreas de plantio de soja, milho e algodão e das chamadas compras "spot", feitas de maneira oportuna ou esporádica. As informações são do boletim logístico de outubro da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).

A estatal destacou, no entanto, que produtores e comerciantes de insumos agrícolas relataram a ocorrência de atrasos nas entregas dos adubos. Segundo esses relatos, a frota de caminhões disponível não está suportando o aumento de volume a enviado dos portos a Mato Grosso, por exemplo.

De acordo com a Conab, não há indicativo até o momento de problema de oferta de fertilizantes para esta safra, mesmo com a suspensão temporária das exportações desses produtos imposta pela China. Nos últimos dez anos, as importações brasileiras de fertilizantes chineses cresceram 606,13%, saindo de 674,9 mil toneladas, em 2012, para 4,09 milhões de toneladas, em 2021.

"O que mais preocupa neste cenário é que, segundo dados da Associação Nacional para Difusão de Adubos (Anda), o Brasil produz entre 16% e 20% do que consome. Ou seja, o país é altamente dependente do mercado externo. Como a demanda brasileira e mundial é crescente, há de se ter uma atenção especial, inclusive com a infraestrutura logística", diz o boletim da Conab.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 29/10/2021*

## **DIPLOMACIA GLOBAL AGE PARA IMPEDIR BARRIL DO PETRÓLEO ACIMA DE US\$ 100**

A portas fechadas, uma intensa campanha está em curso para convencer a Opep+ a acelerar o crescimento da produção

*Por Bloomberg — Nova Déli*

A preocupação de países com o aumento no preço do barril de petróleo levou países influentes, como Estados Unidos, Índia e Japão, a fazer pressão diplomática nas nações da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP) para manter o preço abaixo de US\$ 100. O valor, já aventado pelo presidente russo Vladimir Putin, alarmou países que dependem da importação do combustível fóssil.

Nos últimos meses, o preço do barril saltou de US\$ 50 para mais de US\$ 85, que impactou o mercado global e a alta do dólar. A portas fechadas, há uma intensa campanha para que a Opep+, cartel que tem a Rússia como um de seus membros, para aumentar a produção de petróleo e, portanto, baratear o valor do barril. O cartel se reúne virtualmente, em 4 de novembro, para rever suas políticas.

O esforço sigiloso se soma a apelos públicos, tendo em vista o cenário de inflação alta e recuperação econômica pós-pandemia. O presidente americano Joe Biden está preocupado com o aumento do preço da gasolina para o maior nível em 7 anos e há semanas vem pedindo que a Opep+ produza mais petróleo.

O Japão, quarto maior comprador de petróleo do mundo, também se juntou à campanha no final de outubro, a primeira ação do governo de Tóquio desde 2008. A Índia, o terceiro maior consumidor, também pediu aumento da produção do combustível. A China se cala em público, mas é igualmente ativa a portas fechadas, de acordo com os diplomatas.

— Estamos em uma crise energética — disse Amos Hochstein, o principal diplomata dos EUA para o setor, ecoando uma opinião amplamente defendida pelas grandes nações consumidoras de petróleo. — Os produtores precisam assegurar que os mercados de petróleo e gás estejam equilibrados.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/10/2021

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### AFRMM ARRECADOU R\$ 3,4 BILHÕES NO 3º TRIMESTRE, APONTA RELATÓRIO

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 01 Novembro 2021



#### Arquivo/Divulgação

Não houve nenhum ressarcimento às empresas brasileiras de navegação (EBNs) da parcela que lhes cabe do AFRMM nos nove primeiros meses do ano, assim como no mesmo período do ano passado.

Os valores arrecadados no Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) totalizaram R\$ 3,4 bilhões no terceiro trimestre deste ano. O montante ficou 178% acima dos R\$ 1,2 bilhão arrecadados no mesmo período de 2020. No acumulado de janeiro a setembro, o AFRMM arrecadou R\$ 8,9 bilhões, 137% a mais que os R\$ 3,7 bilhões contabilizados nos nove primeiros meses do ano passado. As informações constam no relatório trimestral do Ministério da Infraestrutura.

Arrecadação BRUTA de AFRMM	(R\$ milhões)		
	2020	2021	Variação %
1º Trimestre	1.309,3	2.655,8	102,8%
2º Trimestre	1.229,8	2.875,1	133,8%
3º Trimestre	1.223,2	3.407,7	178,6%
4º Trimestre			
<b>Acumulado no Ano</b>	<b>3.762,3</b>	<b>8.938,6</b>	<b>137,6%</b>

afrrm-3t2021-tabela-01-arrecadacao-bruta.jpg





# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 170/2021  
Página 41 de 52  
Data: 01/11/2021  
www.mercoshipping.com.br  
merco@mercoshipping.com.br

Arrecadação LÍQUIDA de AFRMM	(R\$ milhões)		
	2020	2021	Variação %
1º Trimestre	1.227,3	2.571,4	109,5%
2º Trimestre	1.111,7	2.780,3	150,1%
3º Trimestre	1.117,7	3.299,0	195,2%
4º Trimestre			
<b>Acumulado no Ano</b>	<b>3.456,7</b>	<b>8.650,6</b>	<b>150,3%</b>

*afrrm-3t2021-tabela-02-arrecadacao-liquida.jpg*

A arrecadação líquida nos nove primeiros meses do ano ficou em R\$ 8,6 bilhões, 150% superior ao período de janeiro a setembro do ano passado (R\$ 3,4 bilhões). No terceiro trimestre, a arrecadação líquida subiu 195% sobre mesmo período de 2020, passando de R\$ 1,1 bilhão para quase R\$ 3,3 bilhões.

Esses valores incluem os itens relativos à emenda constitucional 93/2016, que desvincula os 30% das receitas de contribuições sociais, impostos, taxas e multas da União até o final de 2023 (DRU), bem como a parcela que cabe ao Fundo da Marinha Mercante (FMM) referente aos fundos: Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – FNDCT (3%); do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – FDEPM (1,5%); e Naval – FN (0,4%).

Destinação AFRMM	[R\$ milhões]			
	3º Trimestre		Acumulado no ano	
	2020	2021	2020	2021
<b>AFRMM total</b>	<b>1.117,7</b>	<b>3.299,0</b>	<b>3.456,7</b>	<b>8.650,6</b>
FMM	744,1	2.196,2	2.301,2	5.758,9
DRU	335,3	989,6	1.036,9	2.595,0
FNDCT	23,5	69,3	72,6	181,7
FDEPM	11,7	34,6	36,3	90,8
FN	3,1	9,2	9,7	24,2

*afrrm-3t2021-tabela-03-destinacao-afrrm.jpg*

O quantitativo de recursos arrecadados ao FMM (receita total) nesse trimestre foi de quase R\$ 4,5 bilhões, ante R\$ 1,88 bilhão no mesmo período do ano passado (+138%). No acumulado do ano até setembro (tabela abaixo), essas fontes de recursos são da ordem de R\$ 9,9 bilhões, montante 59% superior aos R\$ 6,2 bilhões contabilizados no período de janeiro a setembro do ano passado.

Fontes de Recursos do FMM	[R\$ milhões]					
	3º Trimestre			Acumulado no Ano		
	2020	2021	Var %	2020	2021	Var %
Arrecadação AFRMM	743,9	2.195,8	195,2%	2.300,7	5.758,2	150,3
Dívida Ativa do AFRMM	0,07	0,1	42,9%	0,2	0,2	-
Encargos da Div. Ativa do AFRMM	0,1	0,2	100%	0,2	0,4	100%
<b>Total AFRMM</b>	<b>744,1</b>	<b>2.196,2</b>	<b>195,1%</b>	<b>2.301,2</b>	<b>5.758,9</b>	<b>150,3%</b>
Retorno Financiamento	885,5	2.217,0	150,4%	3.180,0	3.662,1	15,2%
Amortização	739,2	1.951,3	164%	2.715,4	3.175,3	16,9%
Juros	146,2	265,7	81,7%	464,6	486,8	4,8%
Remuneração de Dep. Bancários	252,5	80,1	-68,3%	718,8	474,7	-34%
Restituição de Convênios	-	-	-	14,0	6,7	-52,1%
<b>RECEITA TOTAL</b>	<b>1.882,1</b>	<b>4.493,3</b>	<b>138,7%</b>	<b>6.214,1</b>	<b>9.902,4</b>	<b>59,4%</b>

*afrrm-3t2021-tabela-04-fonte-recursos.jpg*

O relatório traz ainda que, de julho a setembro de 2021, foram aplicados R\$ 210,6 milhões de recursos do FMM, 15,7% acima dos R\$ 182 milhões de desembolsos no mesmo período de 2020. Do total no 3T21, R\$ 102 milhões (+33%) foram para financiamento de projetos de embarcações e não houve empréstimos para projetos de estaleiros. No acumulado do ano, os desembolsos somam R\$ 417 milhões, 25,8% de queda ante os R\$ 562 milhões registrados nos nove primeiros meses do ano passado. Não houve nenhum ressarcimento às empresas brasileiras de navegação (EBNs) da parcela que lhes cabe do AFRMM nos nove primeiros meses do ano. Esses valores correspondem às parcelas que deixaram de ser recolhidas em razão dos casos de não incidência previstas nas leis 9.432/1997 e 10.893/2004.

Aplicação de Recursos do FMM	[R\$ milhões]					
	3º Trimestre			Acumulado no Ano		
	2020	2021	Var %	2020	2021	Var %
Financ. a Projetos - Embarcações	76,6	102,2	33,4%	257,0	129,9	-49,5%
Financ. a Projetos - Estaleiros	-	-	-	-	-	-
Ressarcimento DEFOM (1)	-	-	-	-	-	-
Ressarcimento RFB	105,5	108,4	2,8%	305,6	287,3	-6,0%
<b>DESEMBOLSO TOTAL</b>	<b>182,1</b>	<b>210,6</b>	<b>15,7%</b>	<b>562,6</b>	<b>417,2</b>	<b>-25,8%</b>

*afrmm-3t2021-tabela-05-aplicacao-recursos.jpg(1)*

Ressarcimento às Empresas Brasileiras de Navegação - EBN da parcela que lhes cabe do AFRMM que deixaram de ser recolhidas em razão dos casos de não incidência de que trata o caput do art. 17 da Lei nº 9.432, conforme dispõe o art. 52-A da Lei nº 10.893, de 2004.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/11/2021

## EMPRESAS NEGAM DANOS DE OPERAÇÕES STS EM ILHA GRANDE E SEPETIBA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 01 Novembro 2021



### Double Banking em Angra (Divulgação)

Organização pede proibição desse tipo de operação no interior das baías, no Rio de Janeiro. Órgão ambiental afirma que transbordos na região ocorrem com navios atracados no píer, se diferenciando das demais formas de transferências.

A Transpetro, responsável pelo Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (TAAR-Tebig), e a administração do Porto Sudeste negam que haja quaisquer danos às

baías de Sepetiba e da Ilha Grande, no Rio de Janeiro, relacionadas a operações ship-to-ship (STS). Em outubro, o Movimento Baía Viva solicitou à Comissão Estadual de Controle Ambiental (CECA) a imediata proibição desse tipo de operação no interior das baías de Sepetiba e da Ilha Grande, abrangendo atividades de carga e descarga de óleo, combustíveis e produtos químicos. A organização vem discutido os impactos sócio-ambientais causados por empreendimentos na região.

O Baía Viva também denuncia os processos de licenciamento ambiental do Tebig e do Porto Sudeste. A organização cita um termo de ajustamento de conduta (TAC) que proíbe a prática de transferência de óleo entre embarcações nas áreas situadas no interior das baías de Sepetiba e da Ilha Grande. O Instituto Estadual do Ambiente (Inea) frisou à reportagem que, desde 2017, as operações STS não são realizadas na Baía da Ilha Grande e de Sepetiba, onde passou a ser adotada a modalidade chamada de 'transbordo a contrabordo' (double banking).



Nessa modalidade, segundo o instituto, os navios estão atracados no píer, se diferenciando das demais formas de transferências. “A modalidade adotada [double banking] apresenta ganhos logísticos, operacionais e socioambientais, evitando acidentes com embarcações pesqueiras, de carga ou de apoio marítimo, visto que as operações são realizadas em ambiente restrito no píer”, destacou o Inea.

O órgão ambiental avalia que essa alternativa pode ser considerada mais segura, uma vez que utiliza os equipamentos do píer e permite implementar diversas medidas de mitigação de acidentes com os navios atracados, reduzindo o tempo de resposta em caso de emergências. De acordo com o Inea, as atividades econômicas potencial ou efetivamente poluidoras licenciadas pelo instituto estão submetidas às condições de validade e medidas de controle ambiental de modo a evitar, mitigar ou compensar os impactos ambientais negativos diretos identificados nos estudos ambientais, bem como maximizar os impactos positivos.

Procurado pela Portos e Navios, o Porto Sudeste informou que não recebeu notificação alguma a respeito de proibição de qualquer tipo de operação na Baía de Sepetiba. Em nota, a empresa afirmou que não realiza operações com graneis líquidos, uma vez que ainda não concluiu todo o processo regulatório para essa finalidade. A assessoria do terminal também ressaltou que a licença ambiental concedida para a operação de double banking no Porto Sudeste foi emitida dentro de todos os parâmetros legais e seguindo as melhores condições de segurança e responsabilidade ambiental.

A Transpetro também informou que não foi notificada a respeito de suas operações no terminal de Angra dos Reis (Tebig). Em nota, a empresa afirmou que o processo de licenciamento do terminal e de suas atividades segue as normas vigentes e padrões técnicos de segurança e de controle ambiental, estando a instalação regularmente licenciada pelos órgãos competentes. “No exercício de suas atividades, a Transpetro reafirma seu compromisso com as regiões onde atua, realizando suas operações com respeito à segurança, ao meio ambiente e às pessoas”, salientou a empresa.

O Inea acrescentou que as operações de transbordo devem seguir os protocolos estabelecidos pelos demais órgãos de controle, visando a segurança da navegação em águas jurisdicionais brasileiras. Segundo o órgão ambiental fluminense, a licença operacional vigente foi emitida somente após a execução do plano de melhorias previsto no TAC, que consistia em uma série de aquisições, instalação de equipamentos e treinamento dos operadores, que visavam à adequação do terminal nas mais modernas técnicas operacionais.

O Inea informou que o TAC 02/2016, assinado pelo Inea e a Transpetro, ocorreu em razão do vazamento de resíduo oleoso ocorrido durante operação de rastreamento de embarcação atracada no Tebig, em março de 2015. No termo, a Transpetro se comprometeu a não realizar ship-to-ship nas áreas localizadas no interior das águas da Baía da Ilha Grande e da Baía de Sepetiba.

O Baía Viva aponta que as operações não têm sido licenciadas com o devido rigor exigido no rol de convenções internacionais e demais instrumentos normativos. Todo o processo de licenciamento, diz a organização, vem tendo como base apenas um processo de renovação de autorizações, desconsiderando possíveis mudanças operacionais das atividades, características do navio ou estabelecimento de limites para operações com base em um respaldo técnico, que considere o princípio da preservação do dano ambiental.

O Inea ressaltou que o licenciamento ambiental do Tebig foi realizado com fundamento nas normas vigentes, seguindo o rito legal do licenciamento. O instituto acrescentou que, após o cancelamento da licença de operação que permitia a realização das operações STS, a Transpetro buscou alternativas logísticas mais seguras para atender às suas obrigações como compromissária e dar continuidade ao fluxo de produção de petróleo e derivados, de forma a garantir o atendimento às cláusulas previstas no acordo extrajudicial.



Após o TAC, o instituto permitiu o funcionamento regular do Tebig, de duas unidades e sistemas com as operações de carregamento, descarregamento, abastecimento e transbordo dentro do terminal, por meio de uma autorização ambiental de funcionamento. O Inea informou que, após essa autorização e o cumprimento das obrigações previstas, iniciou um novo processo de licenciamento e que, emitido parecer técnico, foi concedida a licença de operação.

Por conta da instrução normativa 16/2013 do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), o Inea entende por operações STS a transferência de carga de petróleo e seus derivados entre embarcações localizadas em águas jurisdicionais brasileiras, podendo acontecer com as embarcações em movimento ou fundeadas, o que não ocorre nas baías da Ilha Grande e de Sepetiba, tampouco são autorizadas pelo Inea, obedecendo as cláusulas do TAC.

O Sepetiba Tecon também é um dos terminais portuários da região que tem no radar a intenção de pedir autorização para realizar operações ship-to-ship. Portos e Navios apurou que a solicitação deve ocorrer após o terminal concluir seu processo de dragagem, o que deve ocorrer em 2022. O serviço de aprofundamento do canal depende de levantamentos batimétricos e da disponibilidade de equipamentos no setor portuário brasileiro.

A Praticagem do Rio de Janeiro avalia que o impacto de operações STS sobre as comunidades vizinhas é o mesmo de manobras tradicionais de atracação de navios-tanque diretamente no porto ou terminal. “A navegação, em particular a de grandes navios em áreas restritas, é uma atividade que envolve riscos ambientais, econômicos e à vida humana. Nossa missão, como sociedade, é minimizar esses riscos tornando-os aceitáveis, já que não podemos prescindir do transporte marítimo de carga”, destacou a Praticagem-RJ. A categoria considera que, para cada situação, devem ser levadas em conta as dimensões dos navios, tipo de carga, geografia dos portos e condições ambientais, bem como os padrões operacionais de segurança específicos.

A praticagem local não tem informação de que haja algum impedimento regulatório para a execução de manobras STS no Tebig, no Porto Sudeste ou no T-OIL do Porto Açu — este último localizado no norte fluminense. A categoria ressaltou que, em função da sua expertise na condução e manobra de navios em áreas restritas e do conhecimento das características das águas em que atua, é chamada a opinar desde o início dos projetos e tem acesso à maior parte das informações que compõem os estudos técnicos.

O serviço de praticagem é solicitado pelos armadores ou seus representantes, mas só é executado com a aprovação prévia das autoridades marítima e portuária, que recebem as informações dos diversos órgãos reguladores como Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), Receita Federal, Polícia Federal, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e autoridades ambientais nos níveis federal, estadual e municipal.

A Praticagem-RJ destacou que, do ponto de vista técnico, não apenas as manobras STS, mas todas as novas operações que incluem alteração de navio de projeto, tipo de manobra, características do canal de acesso e berços de atracação são previamente submetidas à análise técnica e passam por simulações antes de serem autorizadas, com parâmetros de segurança bem definidos.

Algumas, de maior complexidade, ainda passam por um período experimental, dividido em fases que se sucedem à medida em que a fase anterior comprova o padrão de segurança requerido nas análises de risco. “Os práticos são submetidos a treinamentos específicos quando da introdução de novas operações, que se somam ao processo rotineiro de atualização e certificação. Nas atracações STS, são utilizados sempre dois práticos e um rebocador adicional, aumentando a camada de segurança desse tipo de manobra”, acrescentou a Praticagem-RJ.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 01/11/2021**



### TRENS RESPONDEM POR 50% DA CARGA DE GRÃOS NO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 31 Outubro 2021



Anualmente, cerca de 700 trens chegam ao complexo portuário catarinense, carregados de soja e milho, principalmente. As composições transportam mais de 3 milhões de toneladas, metade da exportação de cereais realizada pelo porto todos os anos. O restante chega por meio de caminhões.

A maioria dos grãos é proveniente de Santa Catarina, Paraná e Mato Grosso do Sul e alcança o porto por meio do corredor ferroviário que liga Mafra, no Planalto Norte de SC, ao Porto de São Francisco, num trajeto de 170 quilômetros.

Em Corupá, a 80 quilômetros do complexo portuário, é feito o transbordo e distribuição dos vagões que seguem para São Francisco. Como as composições circulam a 25-30 quilômetros por hora, esse percurso demora cerca de 2,5 horas.

Em média, cada trem da empresa Rumo é composto por 80 vagões, que transportam em torno de 50 toneladas cada um.

Assim, todos os anos, aproximadamente 57 mil vagões são descarregados em três locais do complexo portuário: no terminal graneleiro, administrado pelo porto, e em mais dois terminais privados, Terlogs e Bunge.

A administração do Porto é responsável pela manutenção da estrutura ferroviária no interior do complexo.

“Temos investido prioritariamente para otimizar a descarga dos trens”, explica o presidente do Porto de São Francisco do Sul, Cleverton Vieira, salientando que foram disponibilizados dois funcionários exclusivamente para a conservação do espaço.

“Essa iniciativa gera uma economia aos cofres públicos de R\$ 1 milhão por ano, já que não é necessário contratar um serviço externo”, finaliza.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 01/11/2021

### GOVERNO AFIRMA QUE BARRA DO RIACHO É ÁREA DA UNIÃO

Por Danilo Oliveira *PORTOS E LOGÍSTICA* 29 Outubro 2021



#### Arquivo/Divulgação

ATP aponta que há preocupação no setor com a definição de um modelo único para desestatização da Codesa e de Barra do Riacho, assim como seus desdobramentos nos demais processos de desestatização na sequência.

O secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Diogo Piloni, afirmou, esta semana, que Barra do Riacho, em Aracruz (ES), é uma área da União e que, em algum momento, houve a decisão de um gestor da autoridade portuária em comprometer essa área para um dos operadores privados. “Esse compromisso foi feito sem a conclusão dos trâmites necessários pela autoridade competente: a Secretaria de Patrimônio da União (SPU). Não se deve considerar que é uma área de livre disposição por parte do operador

privado. É uma área da União", disse o secretário, na última quarta-feira (27), durante o 8º Encontro ATP — Desestatização dos Portos Organizados: Uma Visão do Setor Privado.

Na ocasião, o diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, disse que a associação defende a desestatização para a melhoria da gestão da atividade portuária, mas que existe uma grande preocupação em todo o setor com a definição de um modelo único para a desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e de Barra do Riacho, bem como seus desdobramentos nos demais processos de desestatização na sequência.

Piloni destacou que a consulta pública da desestatização da Codesa contribuiu para amadurecimento da modelagem, prevendo salvaguardas contratuais para envolvimento da comunidade local, inclusive nas discussões de alterações dos planos de desenvolvimento e zoneamento (PDZs) ou alteração de poligonal do porto organizado. Ele citou que entidades como a ATP e a Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) defenderam a necessidade de players locais serem consultados previamente.

O secretário disse que muito se falou da possibilidade dos conselhos de autoridade portuária (CAPs) voltarem a ser deliberativos, mas se chegou a uma solução de que concessionário é obrigado a ouvir usuários e operadores da região do complexo portuário, sejam arrendatários ou autorizatários. Ele explicou que o concessionário será obrigado a disponibilizar mudanças de PDZ ou da poligonal para prévia manifestação do CAP.

“O concessionário é obrigado a remeter alterações propostas por usuários, CAP, autorizatários e arrendatários e chegará ao poder concedente. A decisão final de aprovar a proposta de alteração de PDZ ou editar nova linha poligonal de porto organizado permanecerá sob as mãos do poder público (Ministério da Infraestrutura)”, ressaltou Piloni.

O secretário adiantou que será criado um mecanismo de conta vinculada para Santos, por meio do qual as outorgas futuras da concessão serão alocadas em uma conta que bloqueia os recursos para utilização em determinadas finalidades, sendo a principal a aplicação de investimentos no complexo portuário. Ele acrescentou que a utilização de recursos na conta passa por motivação da comunidade portuária.

A avaliação da pasta é que esses fatores acabam gerando incentivo para o concessionário. “Ninguém terá sucesso nesse business com perfil autoritário, de não escutar ninguém. Sabemos da pressão do ambiente portuário. Sem pré-disposição do concessionário de conversar com a comunidade local, ele enfrentará obstáculos. Com todos esses mecanismos, o concessionário buscará soluções que não impactem negativamente a vida dos usuários e das pessoas que estão ao redor do porto. Ele vai buscar alinhar consensos com quem depende do porto”, avaliou Piloni.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 01/11/2021**

## FROTA DE APOIO MARÍTIMO FECHOU SETEMBRO EM 388 EMBARCAÇÕES

*Por Danilo Oliveira OFFSHORE 29 Outubro 2021*

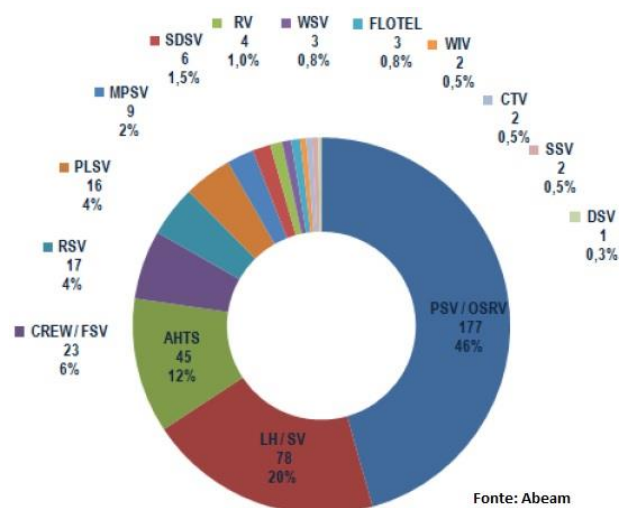


### Arquivo/Divulgação

Relatório da Abeam aponta tendência de estabilidade em relação a agosto, com 90% das embarcações de bandeira nacional. Empresa com mais embarcações no período foi a Bram Offshore/Alfanave, com 56 unidades, das quais 39 PSVs/OSRVs.

A frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras chegou ao final de setembro composta por

388 embarcações. De acordo com o relatório da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam), 351 correspondem a unidades de bandeira brasileira e 37 de bandeira estrangeira. Em relação a dezembro de 2015, quando a demanda começou a ser impactada pela retração no setor de petróleo e gás, foram desmobilizadas 169 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 96 de bandeira brasileira. Cerca de 52 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram suas bandeiras trocadas para o pavilhão nacional nesse período. A frota em setembro manteve tendência de estabilidade, com 90% de embarcações de apoio com bandeira nacional e 10% com bandeiras estrangeiras. Em agosto, o levantamento havia identificado 387 embarcações, das quais 349 de bandeira brasileira e 38 de bandeiras estrangeiras.



### 211029-frota-apoio-offshore-setembro-2021.jpg

Nem todas as unidades listadas na publicação estão em operação, pois o relatório inclui embarcações que podem ou não estar amparadas por contratos, estar no mercado spot, em manutenção ou fora de operação. O relatório não considera embarcações dos tipos lanchas, pesquisa, nem embarcações com porte inferior a 100 TPB ou BHP inferior a 1.000. Os dados foram obtidos junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), à Diretoria de Portos e Costas da Marinha (DPC), publicações especializadas e informações das empresas.

De acordo com a publicação, a frota em setembro era composta por 46% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 177 barcos. Outros 20% eram LHs (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini suprimentos), que agora correspondem a 78 barcos. Os AHTS (manuseio de âncoras) somaram 45 unidades no período, enquanto 23 barcos de apoio eram FSVs (suprimentos de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), 17 RSVs (embarcações equipadas com robôs) e 16 PLSVs (lançamento de linhas).

### Distribuição da frota por empresa (ordem decrescente)

Empresa	Status	Bandeira		Total
		Brasileira	Estrangeira	
BRAM / ALFANAWE	ABEAM	54	2	56
STARNAV	ABEAM	41		41
CBO	ABEAM	34	1	35
OCEANPACT	ABEAM	25	2	27
WSUT	ABEAM	23		23
DOF / NORSKAN	ABEAM	16	6	22
TRANSHIP	ABEAM	21		21
CAMORIM	Não Associado	16	1	17
BARU	Não Associado	12		12
ASTROMARÍTIMA	Não Associado	11		11
BRAVANTE	ABEAM	11		11
LOCAR	Não Associado	10		10

Fonte: Abeam

parte da frota da Oceanpact, das quais 25 eram de bandeira brasileira e duas estrangeiras. A Wilson Sons Ultratug, com 23 embarcações de bandeira brasileira, e a DOF/Norskan, com 22 barcos de apoio (16 brasileiras e seis estrangeiras), aparecem na sequência. Já a Tranship tinha nesse período 21 unidades em sua frota, todas de bandeira brasileira.

### 211029-frota-apoio-offshore-setembro-2021-por-empresa.jpg

A Bram Offshore/Alfanave segue como a empresa de navegação com mais embarcações, em operação ou aguardando contratação, com 56 unidades (apenas duas estrangeira), seguida pela Starnav, com 41 barcos de pavilhão nacional e pela CBO, que totalizou 35 barcos de apoio (34 com bandeira brasileira). Segundo o relatório, 27 embarcações faziam

A frota da Bram/Alfanave, segundo o relatório, conta com 39 PSVs/OSRVs, nove AHTS, dois RSVs, entre outras embarcações. A CBO é a empresa de apoio offshore que, em setembro, tinha



mais AHTS: 10 embarcações desse tipo. A Tranship foi a empresa no período com mais embarcações LH/SV: 20 unidades. Confira abaixo a quantidade e os tipos de embarcações da frota de cada empresa, entre as associadas Abeam.

**Frota de apoio marítimo de bandeira brasileira e estrangeira  
 (Associadas Abeam, em ordem decrescente)**

Grupo	PSV / OSRV	LH / SV	AHTS	RSV	PLSV	MPSV	RV	SDSV	CREW / FSV	WSV	WIV	CTV	FLOTEL	DSV	Total
BRAM / ALFANAIVE	39		9	2	2	1				3					56
STARNAV	21	17	3												41
CBO	21		10	4											35
OCEANPACT	11	2	3	3		2	4		2						27
WSUT	23														23
DOF / NORSKAN			9	5	4	3								1	22
TRANSHIP	1	20													21
BRAVANTE	11														11
TECHNIP		6			2	1									9
SIEM	4								1		2				7
UP OFFSHORE	7														7
INTL MARITIMA	5														5
MARLIN	5														5
SUBSEA7		1			4										5
FARSTAD			3	1											4
MAERSK	2		2												4
OSM						1						2	1		4
SAPURA					4										4
ASSO MARITIMA	2		1												3
BELOV ENGENHARIA								3							3
BOURBON			3												3
GALAXIA	3														3
DEEP SEA	1			1											2
FINARGE			2												2
ASGAARD	1														1
FUGRO BRASIL				1											1
HORNBECK						1									1
<b>Total</b>	<b>157</b>	<b>46</b>	<b>45</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>309</b>

Fonte: Abeam

**212910-frota-apoio-empresa-embarcacoes.jpg**

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/11/2021

## TONELAGEM CRESCE EM 2021 NO CANAL DO PANAMÁ

Da Redação NAVEGAÇÃO 29 Outubro 2021



A Autoridade do Canal do Panamá relata um ano forte, com aumentos na tonelagem dos navios que cruzaram a hidrovia no ano fiscal de 2021, que acabou de ser concluído. Refletindo a tendência das empresas de navegação, que buscam usar navios de grande porte, o número de travessias, no entanto, permaneceu estável em relação ao ano anterior.

Para o ano todo, o Canal do Panamá está relatando uma tonelagem anual recorde de 516,7 milhões de toneladas, um aumento de 8,7% em relação a 2020 e de 10% em relação a

2019.

Várias medidas foram tomadas para acomodar o movimento da indústria marítima em direção a navios maiores e ajudar o canal a alcançar um aumento na passagem de Neopanamax. O Canal do Panamá aumentou o comprimento máximo permitido para os navios que transitam nas eclusas, o que foi possível devido à experiência na operação do canal expandido. A hidrovia também passou a oferecer calado de 50 pés, o nível mais alto permitido nas eclusas de Neopanamax.

Um total de 13.342 navios usaram o canal em 2021, com transportadores de GNL e GLP liderando o crescimento em número e tonelagem total. Há um declínio de quase 7% nos navios de produtos químicos. Os cruzeiros estiveram ausentes devido à pandemia.



Temperaturas recordes no inverno e o forte crescimento da indústria de gás dos EUA ao longo do Golfo do México e da Costa Leste dos EUA ajudaram a impulsionar os 30% na tonelage e 28% no trânsito de gaseiros.

O aumento na atividade de porta-contêineres relatado em todo o mundo, no entanto, não resultou em um aumento nos trânsitos no Canal do Panamá. Foram registrados mais 2%, embora a tonelage para a categoria tenha subido quase 11% no ano.

Embora a Autoridade do Canal do Panamá destaque o bom desempenho, busca medidas para apoiar o crescimento do tráfego. Entre os esforços que devem ser aprovados nas próximas semanas estão propostas de modificações nos pedágios, notadamente quanto aos navios de cruzeiro.

Os resultados vieram no momento em que o Canal do Panamá completou 107 anos em agosto. Este ano também marcou cinco anos desde a abertura das eclusas Neopanamax.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 01/11/2021*

## ENCOMENDAS DE NAVIOS DEVEM DIMINUIR EM 2022 NOS ESTALEIROS COREANOS

*Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 29 Outubro 2021*



A construção naval sul-coreana deve receber menos encomendas de novos navios no próximo ano. Com as empresas de transporte de contêineres fazendo encomendas de forma agressiva recentemente, ao surfar as altas taxas de frete, é grande a probabilidade de diminuir seus pedidos em 2022.

A previsão é do Overseas Economic Research Institute, do Export-Import Bank of Korea, em um relatório em 24 de outubro. A entidade avalia que o investimento na construção de navios porta-contêineres em 2021 desacelerará

em 2022.

O relatório prevê que as encomendas globais para novos navios chegarão a 41,3 milhões de CGT (toneladas padrão convertidas) e US\$ 96,5 bilhões, respectivamente, até o final deste ano. O volume e o valor no próximo ano deverão cair 15,3% e 10,9%, para 35 milhões de CGT e US\$ 86 bilhões.

O relatório detalha que os fretes dispararam em 2020, levando a um forte aumento nos pedidos de navios porta-contêineres em 2021.

De janeiro a setembro de 2021, as encomendas de porta-contêineres de 12.000 TEUs ou mais ficaram em 10,75 milhões de CGT (180 embarcações), um aumento de 1.504% em relação aos 670.000 CGT (nove embarcações) em 2020.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 01/11/2021*

## SAAM TOWAGE ASSINA CONTRATO COMERCIAL COM A CATERPILLAR MARINE

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29 Outubro 2021*



Esta aliança permitirá reforçar a eficiência de sua frota de rebocadores por meio de manutenção planejada e preventiva

A SAAM Towage e a Caterpillar Marine assinaram contrato comercial de serviços globais que irá fortalecer a eficiência da frota da companhia de rebocadores. Serão utilizadas soluções digitais que irão fortalecer as manutenções planejadas e as preventivas.

O gerente técnico da SAAM, Pablo Cáceres, declarou que “esta aliança nos permite continuar a manter nosso foco em fornecer um serviço seguro, eficiente e mais gentil com o meio ambiente. Além disso, fortalece a nossa estratégia de transformação digital. Por isso, estamos felizes de termos um parceiro tão relevante, que será essencial na otimização dos nossos processos de manutenção e suporte operacional”.

O contrato inclui a revisão contínua de mais de 200 motores Cat e terá suporte de uma equipe especializada da Caterpillar. A SAAM Towage também contará com um suporte técnico por meio de serviços de administração de frotas, utilizando novas tecnologias para gerar melhorias contínuas.

O gerente de Serviços Globais da Caterpillar, Steven Tibbetts, afirmou que “estamos orgulhosos de ser uma contribuição para a sustentabilidade, o crescimento e o desempenho da SAAM Towage. Já estamos trabalhando juntos há vários anos e este contrato acrescenta uma nova oportunidade de fornecer-lhes conhecimentos que fortaleçam o desempenho operacional e administrativo”.

A SAAM Towage é uma companhia líder em nível mundial nos serviços de rebocagem e está presente no Brasil, Canadá, Chile, Colômbia, Costa Rica, Equador, Guatemala, Honduras, México, Peru, Panamá, El Salvador e Uruguai.

Possui mais de 170 rebocadores operando em 84 portos das Américas e atende cerca de 37.000 embarcações por ano, englobando mais de 100.000 operações. Entre seus serviços está a atracação e desatracação de navios; assistência, salvatagem e reboque; rebocagem de barcas e para obras civis; atenção especializada a navios em terminais offshore e posicionamento e ancoragem de plataformas de extração de petróleo e gás.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 01/11/2021*

## **ARTIGO - REFLEXÕES ACERCA DA RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA DOS DESPACHANTES ADUANEIROS NA COBRANÇA DE DEMURRAGE SOB A ÓTICA DA ANTAQ**

*Por Luciana Vaz Pacheco de Castro OPINIÃO 29 Outubro 2021*

Decisões, quaisquer que sejam, provocam reflexões. Natural que assim seja, sobretudo quando geram impacto no mercado e são proferidas por órgão de peso, como é o caso da ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários, que tem a função precípua de gerenciamento da infra-estrutura e da operação do transporte aquaviário.

Não se olvida que cabe à ANTAQ, como agência reguladora que é do setor, promover políticas públicas, além de normatizar, fiscalizar, julgar e sancionar, seguindo os princípios e diretrizes gerais claramente estabelecidos na Lei n.º 10.233, de 05 de junho de 2001.



Nessa conjectura, a recente decisão proferida pela ANTAQ no processo 50300.016021/2021-73, com base na Nota Técnica nº 47/2021/GRM/SRG, merece uma análise mais aprofundada, principalmente sob o viés legal, ao tratar da “RN 18/ANTAQ – Responsabilidade solidária dos despachantes aduaneiros na cobrança de demurrage.

**Luciana Vaz Pacheco de Castro** *Luciana Vaz Pacheco de Castro é membro da Comissão de Direito Marítimo da OAB de Santos/SP; membro da ABDM – Associação Brasileira de Direito Marítimo; membro do Comitê Executivo da WISTA BRAZIL – Women's International Shipping & Trading Association; sócia da Advocacia Pacheco de Castro Sociedade de Advogados*

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 01/11/2021

## SALINEIROS PEDEM VOTAÇÃO DO BR DO MAR E SANÇÃO DE ISENÇÃO DO AFRMM

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 28 Outubro 2021



### Arquivo/Divulgação

Fiern, com apoio de extratores locais, alega risco de perda de concorrência caso artigo do PL da cabotagem não seja sancionado. Argumento é que não incidência do adicional prevista em dispositivo, que dá isonomia concorrencial do sal brasileiro com sal proveniente do Chile, expira em janeiro de 2022.

O presidente da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária (CRA) do Senado, senador Acir Gurgacz (PDT-RO), acolheu um ofício da Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Norte (Fiern) solicitando urgência na votação e sanção do projeto de lei da cabotagem (4199/2020), especialmente em relação ao artigo 26. O dispositivo do PL trata da prorrogação da isenção do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) por mais cinco anos. O argumento é que a não incidência do AFRMM, que dá isonomia concorrencial do sal brasileiro com o sal proveniente do Chile, expira em 8 de janeiro de 2022.

“Para manter a referida isonomia, ainda que temporária, é imperioso que o PL, com a manutenção do artigo 26, seja aprovado pelo Senado e sancionado pelo presidente da República, até o dia 8 de janeiro de 2022”, justificou na carta o presidente da Fiern, Amaro Sales de Araújo. A carta, encaminhada ao presidente do Senado, senador Rodrigo Pacheco (PSD-MG), foi anexada à tramitação da matéria, nesta quinta-feira (28).

A federação alega que, sem a sanção da lei até 8 de janeiro de 2022, o sal brasileiro que é proveniente do Rio Grande do Norte, ficará numa situação insustentável, pois o concorrente, o Chile, possui isenção do equivalente ao AFRMM de modo permanente. Para a Fiern, o produtor chileno ocuparia de vez o mercado brasileiro de sal, deixando a economia salinera e o próprio estado do Rio Grande do Norte seriamente prejudicados.

A Fiern sustenta que a perda da isenção também deixaria toda a cadeia produtiva nacional (consumo humano, indústria química, indústria de alimentos, consumo da pecuária, etc.) que depende do sal escoado por via marítima, completamente dependente dos produtores estrangeiros. No artigo 26 do PL, a prorrogação da não incidência é mais ampla, na medida em que abrange todas as mercadorias transportadas pelo modal marítimo que se originam ou que se



destinam aos portos localizados no Norte e no Nordeste do país. A ação da Fiern tem apoio do Sindicato da Indústria da Extração do Sal no Estado do Rio Grande do Norte (Siesal).

Na semana passada, o diretor do departamento de navegação e hidrovias (DNHI) do Ministério da Infraestrutura, Dino Antunes, contou que o PL tramita pelas comissões do Senado ainda com grande dificuldade de andamento. "O relatório foi aprovado na CAE (Comissão de Assuntos Econômicos) do Senado, mas ainda terá que passar por outras comissões. Se não tivermos sinalização muito clara da sociedade, só veremos o BR do Mar virar realidade no ano que vem e, provavelmente, não no início do ano que vem", comentou Antunes durante a abertura do 12º Seminário Internacional de Transporte e Desenvolvimento Hidroviário Interior, promovido pela Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena). Além da CRA, o texto que institui o BR do Mar ainda está previsto para passar pelas comissões de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) e de Serviços de Infraestrutura (CI) do Senado, antes de seguir para votação em plenário e, caso aprovado, para sanção presidencial.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 01/11/2021*



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

### MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

*Fonte : InforMS*

*Data : 20/04/2006*