

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING

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

Edição 187/2021  
Data: 02/12/2021



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
INSTALAÇÃO DE TERMINAL NO PORTO DE SANTOS É TEMA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA .....	4
AUDITORES FISCAIS PLANEJAM PROTESTOS E PARALISAÇÕES NAS AÇÕES DA ALFÂNDEGA DO PORTO DE SANTOS .....	5
CONCESSÃO COM REAJUSTE DE TARIFA.....	6
MSC SEASIDE GANHA PLACA DE BOAS VINDAS DA PREFEITURA DE SANTOS .....	7
ANTT FLAGRA 330 INFRAÇÕES NO PORTO DE SANTOS .....	7
EM ESTADO DE GREVE, ESTIVADORES DO PORTO DE SANTOS AGUARDAM POR PARALISAÇÃO NACIONAL .....	8
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>9</b>
DIRETOR DA ANTAQ PARTICIPA DO 1º FÓRUM PARA O DESENVOLVIMENTO DA NAVEGAÇÃO INTERIOR EM BELÉM .....	9
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>11</b>
VALDEMAR COSTA NETO OTIMIZA O HORIZONTE PORTUÁRIO.....	11
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>12</b>
GERENTE-GERAL DE LOGÍSTICA DA ELDORADO BRASIL RECEBE TÍTULO NA CÂMARA DE SANTOS.....	12
BALANÇA COMERCIAL REGISTRA NOVOS RECORDES EM NOVEMBRO E NO ACUMULADO DO ANO .....	14
MINISTÉRIO DA ECONOMIA SIMPLIFICA PROCEDIMENTOS PARA IMPORTAÇÕES DE LINHAS DE PRODUÇÃO USADAS .....	16
<b>CORREIO BRAZILIENSE - BR</b> .....	<b>17</b>
EUA EXIGIRÃO TESTE NEGATIVO PARA COVID DE TODAS AS PESSOAS QUE ENTRAREM NO PAÍS.....	17
<b>FÓRUM BRASIL EXPORT</b> .....	<b>18</b>
CHEFE DE GABINETE DA SNTPA, RITA MUNCK ASSUME PRESIDÊNCIA DA DELEGAÇÃO LATINO-AMERICANA DA AAPA.....	18
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>18</b>
MAIORIA DOS MINISTROS VOTA PARA MANTER NOVO MARCO LEGAL DO SANEAMENTO.....	18
BOLSONARO COMEMORA APROVAÇÃO DA PEC DOS PRECATÓRIOS NO SENADO: ‘GANHA O BRASIL’ .....	19
<b>MONEYTIMES</b> .....	<b>19</b>
SETOR DO AÇO ESPERA ALTAS DISCRETAS DE VENDAS E PRODUÇÃO EM 2022, RETOMARÁ CONVERSAS COM EUA .....	19
REGRAS PARA USINAS HÍBRIDAS TORNAM EÓLICA E SOLAR MAIS COMPETITIVAS .....	21
SETOR SIDERÚRGICO ESPERA ALTAS DISCRETAS DE VENDAS E PRODUÇÃO EM 2022 .....	22
<b>ESTADO DE MINAS - MG</b> .....	<b>22</b>
AÇO BRASIL: CONSUMO APARENTE VAI CRESCER 24,3% EM 2021, PARA 26,7 MI DE TONELADAS.....	22
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>23</b>
TAG VAI TRANSPORTAR GÁS DE EQUINOR, SHELL, GALP, COMPASS, PETRORECÔNCAVO, ORIGEM E PROQUIGEL .....	23
WELLINGTON DIAS AFIRMA QUE ESTADOS PODEM DESCONGELAR ICMS SE COMBUSTÍVEL FICAR MAIS BARATO.....	27
TOTAL EREN ESTUDA PRODUZIR 800 MIL TONELADAS DE HIDROGÊNIO VERDE NO CHILE .....	29
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>30</b>
GUEDES DIZ QUE TEM MUITA ESPERANÇA DE PRIVATIZAR TODOS OS AEROPORTOS DO PAÍS .....	30
MINISTRO NUNES MARQUES INTERROMPE JULGAMENTO SOBRE DEMISSÃO DE NÃO VACINADOS .....	31
STF VALIDA MARCO LEGAL DO SANEAMENTO, QUE ABRE CAMINHO PARA ENTRADA DA INICIATIVA PRIVADA .....	32
PEC DOS PRECATÓRIOS SERÁ FATIADA E ALTERAÇÕES SÓ SERÃO VOTADAS PELA CÂMARA EM 2022 .....	33
BRASIL E ESTADOS UNIDOS FALAM EM PLANOS PARA REMOVER 'BARREIRAS NÃO TARIFÁRIAS' .....	34
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>35</b>
GUEDES DIZ QUE GOVERNO ESTÁ MELHORANDO GOVERNANÇA DE ESTATAIS PARA PRIVATIZÁ-LAS .....	35
PF INDICIA EMPRESA GREGA E CHEFES DE TRIPULAÇÃO POR VAZAMENTO DE ÓLEO NO LITORAL EM 2019.....	35
BOLSONARO REGULAMENTA VALE-GÁS A FAMÍLIAS DE BAIXA RENDA.....	37
STF DÁ SINAL VERDE PARA MANTER EM VIGOR NOVO MARCO LEGAL DO SANEAMENTO.....	38
A BILIONÁRIA RENÚNCIA FISCAL NO PARANÁ, QUE NINGUÉM SABE PARA ONDE VAI.....	39
GUEDES: AUXÍLIO BRASIL É 'POLITICAMENTE IRRESISTÍVEL' E DESCONTROLE FISCAL É 'CONVERSA FIADA'.....	41
BANCO CENTRAL AVALIA REVER O CÁLCULO DO RENDIMENTO DA POUPANÇA.....	41
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>43</b>
NOVASSANÇÕES CONTRA BELARUS DEVEM ENCARECER POTÁSSIO, DIZ STONEX .....	43
ANÁLISE: VENDA DA BRASKEM VIA OFERTA DE AÇÕES COMEÇA A ANDAR, MAS PRAZO É INCÓGNITA .....	44



MINÉRIO DE FERRO RECUA 2,8% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, PARA US\$ 101,62 POR TONELADA .....	45
NOVA VARIANTE DO CORONAVÍRUS E QUEDA NOS PREÇOS DO PETRÓLEO PODEM LIMITAR EXPORTAÇÕES EM DEZEMBRO, DIZ TENDÊNCIAS .....	45
RUMO E CONTROLADA DA HIDROVIAS DO BRASIL ASSINAM MEMORANDO PARA TRANSPORTE DE FERTILIZANTES .....	46
FT: EXXONMOBIL ANUNCIA NOVAS METAS PARA EMISSÃO DE CARBONO.....	47
<b>G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO .....</b>	<b>48</b>
ATACADOURO ATINGIDO POR NAVIO É REFORMADO E ENTREGUE NA TRAVESSIA DE BALSAS ENTRE SANTOS E GUARUJÁ, SP .....	48
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>50</b>
AGENTES VEEM ESPAÇO PARA AMADURECIMENTO E NOVOS MODELOS DE ABASTECIMENTO DE BUNKER NO BRASIL .....	50
TMSA – UM DOS MAIORES FABRICANTES MUNDIAIS DE CARREGADORES DE NAVIOS .....	53
KEPLER WEBER ANUNCIA BERNARDO NOGUEIRA PARA O CARGO DE DIRETOR COMERCIAL .....	55
TOTAL EREN PROJETA PRODUIR HIDROGÊNIO VERDE EM LARGA ESCALA NO CHILE.....	56
TERMINAIS AQUAVIÁRIOS: ANP SUBMETE MINUTA DE RESOLUÇÃO REVISADA A CONSULTA E AUDIÊNCIA PÚBLICAS .....	57
EXPORTAÇÃO DE CARGA DO URUGUAI PELO TECON RIO GRANDE CRESCE MAIS DE 200% EM 2021 .....	57
BR DO MAR: ESTALEIROS NÃO TÊM EXPECTATIVA DE NOVAS ALTERAÇÕES NA CÂMARA .....	57
FRETE AÉREO: ALTA DEMANDA DE FIM DE ANO GERA PICO NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS .....	59
MUBADALA CAPITAL ASSUME CONTROLE DA REFINARIA DE MATARIPE NA BAHIA.....	60
SIEMENS INAUGURA CENTRO DE EXCELÊNCIA DO SETOR NAVAL NA ESPANHA .....	61
PECÉM DIVERSIFICA CARGAS A PARTIR DA MOVIMENTAÇÃO DE PRODUTOS SIDERÚRGICOS .....	61
APÓS SANÇÃO, BR DO MAR AINDA SERÁ OBJETO DE REGULAMENTAÇÕES E REGULAÇÃO .....	61
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>62</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	62



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### INSTALAÇÃO DE TERMINAL NO PORTO DE SANTOS É TEMA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA

Evento será realizado pela Câmara Municipal na próxima terça-feira (7), e também terá transmissão on-line

Por: Redação



**A audiência foi proposta pela Comissão do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável Foto: Matheus Tagé/AT**

A instalação de um terminal para movimentação e armazenagem de granéis sólidos na região de Outeirinhos, no Porto de Santos, será tema de uma audiência pública, na semana que vem. O evento será realizado pela Câmara Municipal de Santos, na próxima terça-feira (7), às 10 horas, e também terá transmissão on-line.

A audiência foi proposta pela Comissão do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável da casa legislativa. Ela é composta pelos vereadores Fabrício Cardoso de Oliveira (Podemos), Francisco José Nogueira da Silva (PT) e Paulo Henrique Myasiro (PRB).

Segundo as previsões do Governo Federal, o STS53 prevê a movimentação e a armazenagem de granéis minerais e deve receber investimentos estimados em mais de R\$ 650 milhões. De acordo com o Ministério da Infraestrutura, a área é composta por dois terrenos distintos, um adjacente ao cais e outro na retroárea.

A implantação do novo terminal deverá ser feita em duas fases. A movimentação de cargas, em sua fase final, deve chegar a 5,1 milhões de toneladas ao ano.

No total, são 87.981 metros quadrados de terreno. O lote está localizado em região destinada à movimentação de granéis sólidos minerais, de acordo com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos.

Porém, há o temor de que o manuseio deste tipo de carga possa causar insegurança e prejuízos à Cidade, principalmente por conta da proximidade com áreas de grande densidade populacional. O acidente que ocorreu no porto de Beirute, no Líbano, após uma explosão, no ano passado, é visto por alguns especialistas e munícipes como uma ameaça ao cais santista.

“Primeiro, tem a questão do espaço, muito próximo da área urbana, ao lado do Terminal de Passageiros, o que também seria um problema. Além disso, vamos discutir o que esse novo terminal vai gerar de empregos para a Cidade e a região. A ideia é chamar universidades, moradores e ampliar a discussão com a Autoridade Portuária e o Ministério Público do Meio Ambiente”, destacou o vereador Francisco Nogueira.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/12/2021

### AUDITORES FISCAIS PLANEJAM PROTESTOS E PARALISAÇÕES NAS AÇÕES DA ALFÂNDEGA DO PORTO DE SANTOS

Categoria reivindica concurso público para recomposição do quadro de servidores

*Por: Redação*

Em protesto pela não realização de concurso público para a recomposição de mão de obra, os auditores fiscais da Receita Federal planejam uma série de protestos e cogitam até uma paralisação nas ações da Alfândega do Porto de Santos. No próximo dia 15, cerca de 60 servidores de todo o Brasil devem entregar os cargos como forma de manifestação.

A informação é do presidente do Sindicato Nacional dos Auditores-Fiscais da Receita Federal (Sindifisco Santos), Renato Tavares. “Uma decisão da categoria foi a realização de um dia nacional de entrega de cargos, marcado para o dia 15, como forma de demonstrar a indignação dos auditores contra a inércia da administração da Receita em relação as pautas de interesse da classe”.

Nesta data, os servidores devem colocar os cargos à disposição. Porém, só há exoneração caso as chefias de cada unidade aceitem os pedidos.

No caso de Santos, segundo Tavares, um servidor já se comprometeu a entregar o cargo na Delegacia da Receita Federal e pelo menos dois farão o mesmo na Alfândega do Porto de Santos. “Esperamos que até lá outros se comprometam a fazer para que possamos fazer uma maior pressão e partir para os outros passos”.

Entre as reivindicações, estão a necessidade de concurso público para repor as aposentadorias que comprometem a operacionalidade de todos os departamentos, em particular a fiscalização, as alfândegas e as fronteiras do País. Segundo Tavares, no Porto de Santos, já chegaram a atuar mais de 200 servidores e, hoje, há apenas 99 pessoas na função.

“A gente não sabe como o movimento vai se dar neste mês de dezembro. Provavelmente, poderá afetar a Alfândega do Porto de Santos. Se ela entrar no movimento, poderá haver um colapso, uma vez que são analisados cerca de 6 mil contêineres por dia e a demanda não para de crescer”, afirmou o presidente do Sindifisco Santos.

Tavares ainda destacou o aumento das ações de combate ao tráfico de drogas no Porto de Santos como uma prova da demanda crescente por auditorias físicas e documentais. O sindicalista também aponta que o último concurso foi realizado em 2014, enquanto outros órgãos já tiveram reposição de cargos autorizada pelo governo.

“No ano passado, só em Santos, foram arrecadados R\$ 33 bilhões. Neste ano, até junho, foram R\$ 21 bilhões. E a previsão é fechar 2021 com uma arrecadação entre R\$ 45 bilhões e R\$ 50 bilhões. Temos um acordo firmado em 2016 que não foi honrado. É muito desprestígio com a categoria”.

Outra reivindicação dos auditores é a não regulamentação do teletrabalho, e o consequente retorno presencial, segundo a categoria, de forma precoce e mal planejada. Entre as críticas, estão a inclusão de pessoas que fazem parte de grupos de risco no retorno às repartições.

#### **Apagão**

Além das dessas medidas, a mobilização da categoria ainda inclui realização de dois dias semanais de protesto, os chamados Dias de Apagão, às terças e quartas-feiras. Neste caso, as paralisação das aduanas de fronteira terrestre, o que não é o caso de Santos

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 02/12/2021*

### CONCESSÃO COM REAJUSTE DE TARIFA

Melhorias dependem de um bom edital para selecionar empresas preparadas e em condições de fazer os investimentos

Por: Redação - 02/12/21 - 09:29

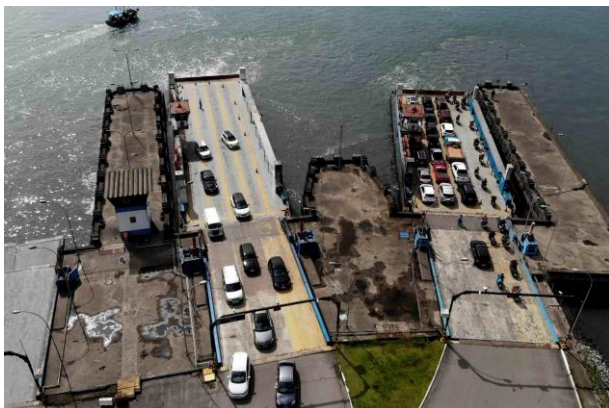


Foto: Carlos Nogueira/ AT

Conforme prevê o edital publicado na última terça-feira (30), o Governo do Estado leiloará em 30 de março, na B3, a bolsa de valores paulista, a concessão do Sistema de Travessias Litorâneas. No total, oito operações hoje a cargo do Departamento Hidroviário, órgão da Secretaria Estadual de Logística e Transportes, serão repassados à iniciativa privada. Desta forma, espera-se que os serviços prestados à população ganhem eficiência, propiciando mais rapidez, conforto e segurança aos motoristas, ciclistas e

pedestres.

O que preocupa é a afirmação do titular da pasta, João Octaviano Machado Neto, em entrevista ao repórter Maurício Martins, de que haverá aumento de tarifas para veículos (mas redução para pedestres e ciclistas). Ainda que Machado Neto alegue que os preços não são corrigidos desde 2018, essa possibilidade gera apreensão, considerando o impacto da inflação no custo de vida dos usuários, a queda da renda ou mesmo desemprego que empurra muitos trabalhadores para atividades que exijam o transporte entre as cidades da região, especialmente Santos e Guarujá. Por isso, é importante que essa recomposição prevista pelo secretário não se dê em curto espaço de tempo.

A concessão dos serviços terá um impacto acentuado na região, atingindo as travessias Santos/Guarujá, Bertioga/Guarujá e Santos/Vicente de Carvalho – diariamente elas movimentam 28 mil automóveis e 22 mil pedestres e ciclistas. As operações antes eram realizadas pela Dersa, estatal dissolvida pelo Governo Doria e substituída pelo Departamento Hidroviário. Já a companhia que vencer a disputa terá que investir R\$ 272 milhões durante os 30 anos do contrato. Entretanto, segundo o secretário, haverá mais melhorias nos primeiros seis anos da contratação, desde manutenção da infraestrutura ao aumento da capacidade das embarcações e da automatização do pagamento de entrada à agilidade nos deslocamentos.

Essas melhorias, contudo, dependem de um edital bem elaborado e com regras para selecionar as empresas mais preparadas e em condições de fazer os investimentos previstos. Na verdade, esse tipo de concessão é um desafio para o Governo do Estado, pois essa área não passou por privatizações nas últimas décadas, como no caso das rodovias e metrô. Além disso, muitas concorrências feitas em todo o País acabam fracassando por disputas judiciais ou companhias que não se mostram aptas para a tarefa.

A futura concessionária também deverá estar preparada para atender muita demanda nos fins de semana e no verão, lembrando que as filas e a demora na travessia, no caso de Santos-Guarujá, causam sérios transtornos há muitos anos. Por outro lado, é preciso resolver problemas com embarcações, com estrutura de reserva para evitar eventuais atrasos no sistema. Como há uma expectativa de reajuste de tarifas, que nos próximos meses os critérios de aumento sejam devidamente divulgados à população.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/12/2021

### MSC SEASIDE GANHA PLACA DE BOAS VINDAS DA PREFEITURA DE SANTOS

Primeira atracação do navio foi no Porto de Santos, na terça-feira (30)

Por: Redação

O navio MSC Seaside, que atracou no Brasil pela primeira vez na manhã da última terça-feira (30), no Porto de Santos, recebeu uma placa de boas vindas da Prefeitura da cidade. Segundo a administração, a homenagem é feita a cada navio de passageiros que atraca pela primeira vez em Santos.



**O comandante, Stefano Aiello, e a titular da Sector, Selley Storino Foto: Divulgação/Isabela Carrari/Prefeitura de Santos**

O comandante do transatlântico, o italiano Stefano Aiello, foi quem recebeu a placa, entregue pelas mãos da secretária de Empreendedorismo, Economia Criativa e Turismo (Sector), Selley Storino. "É uma emoção muito grande fazer parte deste recomeço em águas brasileiras. Estou muito contente de partir do Brasil. Santos é uma cidade espetacular", disse o comandante. Selley Storino

ressaltou a importância dos cruzeiros para a economia de Santos. "Receber o Seaside pela primeira vez neste momento pós pandemia é uma alegria muito grande. Nós, junto com a Secretaria de Saúde, trabalhamos muito para ter condições de receber os navios nesta temporada, que está gerando muitas oportunidades para as nossas empresas ligadas à área do turismo, desenvolvimento econômico e geração de renda para a cidade", explica.

MSC Seaside O navio de 18 andares, que tem capacidade para acomodar mais de 5 mil passageiros e 1,4 mil tripulantes, vem de Marselha, na França, e parte já nesta quarta-feira (1º) para Ilha Grande, no Rio de Janeiro. A previsão é de que o Seaside passe por Santos pelo menos quatro vezes por mês durante a temporada de cruzeiros (até abril de 2022), visto que os minicruzeiros têm duração de sete dias e Santos é o principal ponto de atracação.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 01/12/2021

### ANTT FLAGRA 330 INFRAÇÕES NO PORTO DE SANTOS

Operação Solarium fiscalizou 2.891 veículos em quatro dias

Por: Redação



**Fiscais se espalharam por vias de acesso ao Porto, como na Alemoa Foto: Divulgação/ANTT**

Uma força-tarefa que envolveu servidores da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) identificou 330 irregularidades f nas vias de acesso ao Porto de Santos. Trata-se da operação Solarium, que fiscalizou 2.891 veículos em

quatro dias.

A ação também foi realizada em outros complexos portuários do País, na semana passada. Ao todo, 9.623 veículos foram fiscalizados nos acessos a 20 instalações portuárias.



O objetivo era verificar condições relacionadas ao piso mínimo de frete, ao transporte de produtos perigosos e ao Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC).

De acordo com a ANTT, dos autos de infração lavrados em Santos, a maior parte, um total de 136, era relacionada à infrações no RNTRC. Outras 99 irregularidades tinham como origem o vale pedágio obrigatório.

O transporte de produtos perigosos foi alvo de 33 autos de infração durante a operação no Porto de Santos. Já problemas com o pagamento eletrônico foram identificados em 52 casos, enquanto em 10 situações, foram flagradas irregularidades no pagamento do piso mínimo de frete.

### **Solarium**

No total, 77 servidores públicos participaram da operação Solarium em todo o País. Destes, 25 atuaram exclusivamente nas vias de acesso ao cais santista.

Os fiscais também vistoriaram 35 postos de pesagens que a ANTT administra, aumentando a abrangência da operação.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 01/12/2021*

## **EM ESTADO DE GREVE, ESTIVADORES DO PORTO DE SANTOS AGUARDAM POR PARALISAÇÃO NACIONAL**

Motivo é a PL nº 3.771, que abre outras possibilidades para contratação de mão de obra sem vínculo com o órgão

*Por: Fernanda Balbino*

Os estivadores do Porto de Santos estão em estado de greve. A categoria deverá decidir, na próxima terça-feira (7), se vai cruzar os braços no cais santista por conta de um projeto de lei que pode abrir outras possibilidades de contratação de mão de obra portuária. Uma plenária nacional será realizada, em Brasília, para definir uma paralisação nacional.

De acordo com o presidente do Sindicato dos Estivadores de Santos e Região (Sindestiva), Bruno José dos Santos, a categoria é contra o Projeto de Lei nº 3.771/2021, de autoria do deputado federal Julio Lopes (PP-RJ).

O texto, apresentado à Câmara dos Deputados pelo parlamentar, no final do mês passado, prevê alterações na Lei nº 12.815, a Lei dos Portos. Todos os itens têm relação com o trabalho portuário.

O texto ainda não foi pautado, mas já preocupa os trabalhadores por suas propostas. “Caso, no prazo total de 60 dias, não sobrevenha trabalhador avulso interessado ou apto para a contratação com vínculo empregatício (...), o operador portuário, que desempenha suas funções dentro do porto organizado, poderá contratar trabalhadores avulsos não registrados”, diz o projeto de lei.

O parlamentar propõe ainda que as empresas portuárias possam “contratar a vínculo trabalhadores, de qualquer categoria profissional, sejam eles registrados ou não junto ao Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo)”. Também prevê que os terminais possam “requisitar mão de obra avulsa, sem incorrer na obrigação de constituir o Ogmo”.

Em sua justificativa, o deputado Julio Lopes aponta que a exclusividade de contratação através do Ogmo “merece ser ressaltada nos casos em que o operador portuário abre seleção para contratação por tempo indeterminado e não há trabalhador registrado interessado ou qualificado para a vaga”.



O parlamentar ainda considera que “nessas hipóteses, cabe a contratação de trabalhador não registrado com o objetivo de garantir a continuidade das operações e o atendimento da demanda, sendo desarrazoado obrigar que o operador fique sem a contratação ou contrate trabalhador não qualificado para a vaga”.

### Reação

As propostas não foram bem recebidas pelos estivadores de todo o País. Agora, o plano é fazer com que o parlamentar que propôs a alteração na legislação desista de dar tramitação ao projeto.

Na semana passada, o parlamentar se reuniu com representantes das federações de trabalhadores. “No final, ele deixou a entender que a gente vai ter um Natal feliz. Parece que ele vai recuar mas a gente não pode apostar as nossas fichas nisso. No dia 7, temos plenária em Brasília”, destacou Santos.

Segundo ele, a ideia é que a categoria organize paralisações escalonadas. “O plano é começar com seis horas de greve e progredir para 12 horas, 24 horas e assim por diante”.

O sindicalista destaca, ainda, que o projeto de lei foi protocolado dias depois de uma decisão unânime do Tribunal Superior do Trabalho (TST), que apontou a exclusividade de contratação de mão de obra avulsa através do Ogmio. “Esse PL veio no dia seguinte”

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 01/12/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### DIRETOR DA ANTAQ PARTICIPA DO 1º FÓRUM PARA O DESENVOLVIMENTO DA NAVEGAÇÃO INTERIOR EM BELÉM

Ao final do encontro, foi redigida a Carta da Integração Logística do Pará em Defesa da Ferrogrão. O documento será entregue ao governador do Estado, Helder Barbalho



### ***Tokarski defendeu a construção da ferrovia Ferrogrão***

Nesta quarta-feira (1º), em Belém (PA), o diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, Adalberto Tokarski, participou do 1º Fórum para o Desenvolvimento da Navegação Interior, promovido pela Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani). O encontro foi realizado no Ferry Boat “Almirante Fortuna”, do Grupo Reicon, e teve como tema principal a Ferrovia Ferrogrão e sua

importância para logística de transportes do Pará. Ao final do evento, foi elaborada a Carta da Integração Logística do Pará em Defesa da Ferrogrão, assinada pelas autoridades presentes e que será entregue ao governador do Estado, Helder Barbalho.

O evento foi aberto pelo presidente da Abani, Dodó Carvalho e pelo vice-presidente da Associação, Jose Rebelo III. Ambos enalteceram o trabalho desempenhado pelo diretor da ANTAQ, que deixará o cargo em fevereiro do próximo ano, na defesa do setor da navegação interior. O encontro também contou com a participação de diversas autoridades paraenses, entre as quais o prefeito de Itaituba, Valmir Climaco, e representantes das federações da indústria,

agricultura e comércio do estado do Pará, respectivamente, Eliana Zacca, José Maria Mendonça e Felipe Gomes Chamma.

Ao iniciar sua palestra, o diretor da ANTAQ, que também moderou os debates do evento, discorreu sobre as competências da Agência em relação à navegação interior, entre as quais as autorizações a empresas do transporte de navegação interior de passageiros interestadual, de cargas longitudinal e de travessias.

Na oportunidade, Tokarski também apresentou dados sobre a movimentação de mercadorias pelas instalações portuárias brasileiras e no chamado “Arco Amazônico”. Segundo informou, os portos do arco movimentaram 360 milhões de toneladas de cargas em 2020, representando mais de 30% da movimentação portuária brasileira. Conforme o diretor, fazem parte do Arco Amazônico nove complexos portuários, integradas por 68 instalações portuárias, sendo 29 operando na cabotagem e no longo curso e 23 exclusivamente no longo curso.

Em defesa da Ferrogrão, o diretor da ANTAQ destacou a importância da ferrovia para a logística da região e a consequente redução dos custos de transportes com a sua construção. “Ao proporcionar mais concorrência, a Ferrogrão irá potencializar a utilização da navegação fluvial pelos rios da Amazônia, barateando o frete brasileiro, principalmente de grãos”, afirmou.

Chamada tecnicamente de EF-170, a ferrovia Ferrogrão irá ligar os estados do Mato Grosso e Pará, entre os municípios de Sinop e Itaituba, e servirá para escoar a produção de grãos da região. Atualmente, há estudos para construção do trecho entre Sinop e o Porto de Miritituba, em Itaituba, na margem direita do rio Tapajós.

Tokarski também destacou o possível avanço de outra ferrovia, a Ferronorte. Conforme mencionou, caso a Ferrogrão não venha a ser construída, a Ferronorte poderá atrair parte do volume de carga atualmente escoado pelo Arco Amazônico pelo Corredor do rio Tapajós.

O diretor da ANTAQ falou ainda sobre a recente visita técnica que fez liderando uma comitiva de 40 pessoas ligadas à logística de transportes e do agronegócio ao Corredor do rio Tapajós, saindo de Sinop, no Mato Grosso, pela BR 163, chegando à Miritituba/Itaituba, no Pará, e navegando até Santarém. “A viagem mostrou o grande crescimento da infraestrutura dessa região em relação a dez anos atrás”, observou.



Na sequência, a representante da Empresa Hidrovias do Brasil, Gleize Gealh, apresentou um estudo minucioso sobre o atual cenário e destinos futuros das cargas brasileiras. Greici informou que 37% da exportação do milho e da soja do Mato Grosso foi escoada pelos terminais paraenses. Para ela, a construção da Ferrogrão manterá o Pará como protagonista na exportação de grãos do país.

***O fórum reuniu autoridades e representantes do empresariado do estado do Pará e das empresas***

### **de navegação**

**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: 01/12/2021**

### PORTAL PORTO GENTE

#### VALDEMAR COSTA NETO OTIMIZA O HORIZONTE PORTUÁRIO

Editor Portogente

*Em vez de opiniões peremptórias é melhor para a democracia contar com líderes e seguidores de índole! “persuadível” (Hirschman)*



A filiação do presidente Jair Bolsonaro ao Partido Liberal – PL, nesta terça-feira, 30, vai promover mais interlocução com as comunidades portuárias e alterar o rumo do programa de desestatização dos portos. O presidente do PL, Valdemar Costa Neto, político mediador, tem experiência como diretor do influente Porto de Santos. O ministro Tarcísio Gomes de Freitas, como candidato, desincompatibiliza-se, no dia 2/4/22, do ministério da Infraestrutura - Minfra.

**Leia também - Ministro Tarcísio candidato ao governo**

**de São Paulo - Portogente**

<https://www.portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114636-ministro-tarcisio-candidato-ao-governo-de-sao-paulo>

Valdemar, filho de ex-prefeito de Mogi das Cruzes, falecido, tem uma vida ligada à política. A bancada do seu partido é a terceira maior do congresso. O PL ao assumir a liderança do Minfra irá ampliar a negociação da modelagem dos portos, uma condição definitiva para um projeto que envolve inúmeros e complexos interesses. Assim, aumenta o entendimento e reverte a insegurança que se assiste no âmbito das comunidades portuárias.

**Leia também - Valdemar Costa Neto para dar rumo ao Porto de Santos - Portogente**

<https://www.portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114624-valdemar-da-costa-neto-para-dar-rumo-ao-porto-de-santos>

O programa em curso, tratado com amadorismo político e visão técnica insuficiente da realidade portuária, é insucesso anunciado. Daqui para frente, a nova conjuntura parece confirmar que Deus é brasileiro. Historicamente, porto eficiente é um fator essencial para a economia de um País. Além disso, o principal porto do programa de desestatização, o de Santos, é paulista, a terra do Valdemar.

**Leia também - Projeto do túnel pode ocorrer independente da desestatização do Porto de Santos - Portogente**

<https://www.portogente.com.br/cais-das-letras/114638-projeto-do-tunel-pode-ocorrer-independente-da-desestatizacao-do-porto-de-santos>

A proposta do Portogente, Santos2050 é um modelo inédito no mundo, como convém aos portos brasileiros. Cabe um debate que até agora foi evitado, sem justificativa. Diz respeito à discussão detalhada do modelo de contrato suporte, para a transferência das responsabilidades e receitas de uma estatal para o setor privado, de forma a obrigar uma política desenvolvimentista focada no futuro da sociedade. Isto chama-se inovar com visão estadista.

**Leia também - Santos2050: um projeto para mais de US\$ 25 bilhões - Portogente**

<https://www.portogente.com.br/cais-das-letras/114638-projeto-do-tunel-pode-ocorrer-independente-da-desestatizacao-do-porto-de-santos>

Uma reforma de um porto, da envergadura do Porto de Santos e que inspira a dos demais portos, exige inovação e robustas concepções, que incorporem e utilizem com eficácia as novas tecnologias que transitam e operam por terra, mar e Internet, no comércio do planeta. Muito além dos limites de uma secretaria de estado, trata-se de um projeto no qual a sociedade é protagonista.

**Leia também - Porto de Itajaí exige tratamento isonômico do Minfra - Portogente**

<https://www.portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114604-porto-de-itajai-exige-tratamento-isonomico-do-minfra>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 02/12/2021



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

### GERENTE-GERAL DE LOGÍSTICA DA ELDORADO BRASIL RECEBE TÍTULO NA CÂMARA DE SANTOS

Informação: Santa portal (2 de dezembro de 2021 )

O gerente-geral de Logística da Eldorado Brasil Celulose, Flávio Rocha Costa, foi homenageado nesta quarta-feira (1º) na Câmara Municipal de Santos, recebendo o título de 'Cidadão Emérito de Santos'. A empresa possui um terminal de celulose no Porto de Santos, e é responsável por grande parte da exportação deste material no país.



Foto por: Divulgação

A Eldorado Brasil Celulose destaca-se por ser uma das mais modernas fábricas de celulose do mundo, e possui um modelo de negócios inovador, que inclui desde a base florestal à logística.

Além do terminal no Porto de Santos, o complexo industrial e áreas de plantio estão localizados no Mato Grosso do Sul e operam em ritmo de 1,7 milhão de toneladas de celulose por ano.

Confira a entrevista exclusiva com o gerente-geral de Logística da Eldorado Brasil:

### Santaportal – Como se sentiu ao saber que será homenageado pela Câmara Municipal de Santos? Como avalia a sua contribuição para a cidade?

Flávio Rocha Costa – Receber o título de “Cidadão Emérito de Santos” é uma honra pessoal inestimável, algo pelo qual terei orgulho por toda minha vida. E divido também este título com minha família, amigos e conhecidos de maneira geral.

Acredito que o trabalho que desenvolvo junto aos mais de 80 colaboradores diretos que a Eldorado Brasil Celulose emprega em Santos, em um terminal portuário próprio, a Rishis, foi fundamental para construir uma relação sincera, duradoura e de benefícios para esta cidade.

E desde que cheguei em Santos, busquei por uma imersão na rede de negócios da cidade, visando somar e contribuir com o desenvolvimento local e também regional. Nesta ocasião, eu reafirmo que estarei disponível para somar com a sociedade santista, sendo transparente nos posicionamentos e colaborando para o crescimento coletivo.



**(Foto: Leandro Amaral)**

Santaportal – Como você avalia a produtividade da Eldorado Brasil no Porto de Santos, desde a criação do terminal em 2015?

Desde o início das operações em nosso terminal próprio, em Santos, atuamos com um forte volume de celulose todos os dias. Para se ter ideia, em média são 140 caminhões carregados com o produto chegando de Três Lagoas (MS), cotidianamente, para os portos em que atuamos.

Por ano, conseguimos movimentar cerca de um milhão de toneladas de celulose em Santos, com o empenho de mais de 80 colaboradores diretos. Desde o princípio, a Eldorado Brasil focou seus investimentos para a logística de sua celulose em Santos, cidade que tem o principal Porto da América Latina.

A estratégia do nosso negócio sempre teve um olhar para o mercado global, com a exportação de quase 90% de tudo que é produzido de celulose na fábrica da empresa em Três Lagoas, que tem capacidade para fazer mais de 1,7 milhão de toneladas de celulose por ano.

Santaportal – Quais benefícios foram gerados para a economia da região, em termos de empregos, produtividade e exportação?

A Eldorado Brasil opera seu terminal portuário próprio, a Rishis, em Santos, desde junho de 2015. De lá pra cá, a Eldorado movimentou cerca de 70 milhões de toneladas de celulose via Porto de Santos, para as principais regiões consumidoras no mundo.

Ao todo, a Eldorado Brasil emprega mais de 5 mil pessoas, entre suas operações no Brasil e seus escritórios no mundo. Especificamente em Santos, são mais de 80 pessoas trabalhando diariamente na logística de celulose.

A geração de emprego, renda e ações sociais marcam o período em que a Eldorado está atuando em Santos. E a perspectiva futura é de construirmos um novo terminal que deverá triplicar o número de colaboradores, aumentar em três vezes a capacidade de armazenamento da celulose e saltar de uma capacidade de escoamento de um milhão de toneladas de celulose por ano, para 2,5 milhões em 2023.

Santaportal – Durante a pandemia, como tem sido a produtividade da empresa? Houve alguma mudança nos números que eram esperados para 2020 e 2021?

Com a indústria de celulose posicionada entre as atividades essenciais, a companhia aplicou rígidos protocolos de biossegurança para continuar produzindo celulose mesmo durante o ápice da pandemia, graças ao empenho de um time de mais de 5 mil colaboradores. Os dados do último trimestre mostraram a ampla evolução dos resultados operacionais e financeiros da companhia, com recorde de receita líquida de R\$ 1,6 bilhão. No acumulado do ano, a Eldorado já produziu mais de 1,6 milhão de toneladas de celulose. Nossa estratégia focada na saúde das pessoas, segurança para execução das atividades e compromisso de continuar produzindo, mostrou-se acertada e coerente com as necessidades de consumo globais.



(Foto: Leandro Amaral)

**Santaportal – Como está o andamento do Projeto Vanguarda 2.0, que irá construir uma nova linha de produção de celulose no site industrial de Três Lagoas, no Mato Grosso do Sul?**

No momento ainda não temos uma definição sobre o assunto. Assim que tivermos novidades, iremos divulgar mais informações a respeito.

### **Santaportal – Quais são os planos para 2022 da empresa? Novos projetos?**

Em 2022 avançaremos com nossos projetos focados em logística. A área adquirida pela Eldorado Brasil em Santos para uso durante 25 anos, o STS14, dará lugar para um amplo, inovador e tecnológico terminal portuário para escoamento de celulose. Este é o principal projeto em andamento na empresa atualmente.

Serão aproximadamente R\$ 500 milhões de reais investidos, entre custos com outorga junto ao Governo Federal e investimentos na construção e infraestrutura. Não tenho dúvidas, que este investimento gerará boas oportunidades de emprego e desenvolvimento em Santos, além de ser um importante passo da Eldorado Brasil em seu projeto de crescimento.

Outro projeto importante que demos início este ano e que terá impacto em 2022, foi pedido ao Ministério da Infraestrutura do Governo Federal, para construção e operação de uma linha ferroviária com base no Marco Legal das Ferrovias. Com investimento previsto de R\$ 1 bilhão e 88,9 quilômetros de extensão, o projeto da ferrovia está no Mato Grosso do Sul, entre os municípios de Três Lagoas e Aparecida do Taboado. O empreendimento será destinado ao transporte de carga estimada em 1,7 milhão de toneladas de celulose por ano.

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

**Data: 02/12/2021**

### **BALANÇA COMERCIAL REGISTRA NOVOS RECORDES EM NOVEMBRO E NO ACUMULADO DO ANO**

**Informação: Informativo dos portos (2 de dezembro de 2021 )**



A balança comercial brasileira registrou novos recordes e resultados históricos no mês de novembro e no acumulado do ano, segundo dados divulgados nesta quarta-feira (1º/12) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia. As exportações no ano, por exemplo, chegaram a US\$ 256,1 bilhões –

um recorde tanto para períodos de 11 meses quanto para anos fechados. O mesmo aconteceu com o saldo comercial, que chegou a US\$ 57,2 bilhões, no maior superávit em 11 meses e em anos fechados. Já a corrente de comércio – soma das exportações e importações – foi a maior para o período de janeiro a novembro, com US\$ 455 bilhões.

Segundo a Secex, o último recorde da exportação brasileira anual foi em 2011, com US\$ 254 bilhões. “Já ultrapassamos esse valor com os resultados de janeiro a novembro”, destacou o subsecretário de Inteligência e Estatísticas de Comércio Exterior, Herlon Brandão, em coletiva de imprensa. As importações, mesmo crescendo 39,7% no acumulado do ano, ficaram em US\$



198,91 bilhões e ainda estão abaixo dos valores máximos históricos – em 2013, chegaram a US\$ 223 bilhões em 11 meses.

### **Veja os principais resultados da balança comercial.**

[https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg\\_principal\\_bc/principais\\_resultados.html](https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg_principal_bc/principais_resultados.html)

Considerando apenas o mês de novembro, porém, as importações atingiram o recorde histórico de US\$ 21,6 bilhões. Esse aquecimento foi puxado pelo aumento de 34,7% nos preços, já que o volume importado subiu apenas 4,5%. “Temos observado uma aceleração dos preços dos bens importados e um crescimento do valor importado concentrado em alguns segmentos, como combustíveis em geral, energia elétrica, adubos, fertilizantes e medicamentos”, comentou Brandão.

Ele lembrou que, junto com a compra de vacinas contra a Covid-19, o Brasil precisa atender à demanda interna por energia, adubos e fertilizantes. “Temos uma perspectiva de uma safra crescente e adubos e fertilizantes são derivados de petróleo também. Então, com o aquecimento dos preços internacionais de petróleo, esses produtos também se encontram com os preços em alta”, explicou.

Além do recorde das importações, novembro registrou o segundo maior valor das exportações para o mês, com US\$ 20,30 bilhões, e da corrente de comércio, que somou US\$ 41,90 bilhões. “Foi a segunda maior corrente de comércio da série histórica para o mês, atrás apenas da registrada em novembro de 2011, de US\$ 43 bilhões”, informou o subsecretário da Secex.

Como o total das importações no mês ficou acima dos valores exportados, a balança fechou novembro com déficit de US\$ 1,31 bilhão, no segundo saldo negativo do ano – o primeiro foi em janeiro, com US\$ 206 milhões de déficit.

### **Exportações em alta**

Nas exportações em novembro, o destaque foi o crescimento das vendas da Indústria de Transformação, que subiram 28,3% em dólares, resultado tanto do aumento nos volumes quanto dos preços. Os principais produtos exportados pelo setor no mês foram carnes de aves, veículos para transporte de mercadorias e celuloses. Também houve crescimento nas vendas de produtos siderúrgicos, incluindo ferro gusa, grânulos e pó de ferro ou aço e ferro-ligas, além de lingotes e outras formas primárias de ferro ou aço.

Herlon Brandão salientou que, na Indústria Extrativa e na Agropecuária, o volume exportado diminuiu, mas as receitas continuaram crescentes graças ao aumento dos preços dos produtos. Assim, as exportações cresceram nos três setores. O aumento foi de 16,5% na Agropecuária, que somou US\$ 3,01 bilhões; de 14,8% na Indústria Extrativa, que chegou a US\$ 4,81 bilhões; e de 28,3% na Indústria de Transformação, com US\$ 12,34 bilhões.

A América do Norte apresentou crescimento de 50,4% como destino das exportações brasileiras – não só para os Estados Unidos, mas também para Canadá e México. Para o Mercosul, as vendas subiram 24,7%, principalmente para a Argentina, com alta de 17%. Já para a União Europeia, houve crescimento de 19,8%, enquanto para a China as vendas subiram 8,8%.

### **Aumento de preços nas importações**

Do lado da importação, o crescimento mais significativo no mês foi da Indústria Extrativa (+248,3%), com destaque para a compra de petróleo bruto e gás natural, que são combustíveis usados em usinas termelétricas. Também aumentaram as compras de produtos para Agropecuária (+61,8%), com destaque para o trigo, e para a Indústria de Transformação (+43,5%), puxada por medicamentos, adubos e fertilizantes.

A alta na Indústria Extrativa reflete o aumento de 92,3% dos preços na importação do setor, já que os volumes caíram 1,5%. “É mais combustível. O Brasil importa pouco produto mineral bruto”, observou o subsecretário, acrescentando que “as cotações internacionais de petróleo têm subido e o custo da aquisição desses bens tem crescido”. Também houve aumentos nos preços de itens comprados pela Indústria de Transformação (+30,2%) e pela Agropecuária (+34,7%).

“Isso ajuda a contextualizar a trajetória da média diária da importação”, pontuou Brandão, referindo-se ao aumento da média diária das importações, puxado pela alta dos preços dos bens importados, no segundo semestre. Desde julho, o índice de preços apresentou altas mensais acima de 15%, chegando a 34,7% em novembro – o maior crescimento mensal no ano.

São aumentos que refletem um novo momento da recuperação econômica no cenário nacional e global, segundo apontou o subsecretário. Ele frisou que já houve aumento da demanda por bens agrícolas e minerais, no primeiro momento da recuperação econômica mundial, e agora chegou a vez dos bens industrializados.

Brandão notou ainda que, ao contrário do mês de novembro – em que preponderou o aumento dos preços para a alta das importações –, no acumulado do ano há um maior crescimento dos quantuns (volumes), que subiram 23,4%, sempre levando em conta a queda na demanda no ano passado devido à pandemia.

A maior parte das importações no ano é de bens intermediários, que representam 66,2% do total, com crescimento de 46,9% em relação a 2020. O maior crescimento, no entanto, foi de combustíveis e lubrificantes (+82,4%), que representam 11,6% das compras externas brasileiras.

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

**Data: 02/12/2021**

## MINISTÉRIO DA ECONOMIA SIMPLIFICA PROCEDIMENTOS PARA IMPORTAÇÕES DE LINHAS DE PRODUÇÃO USADAS

**Informação: Informativo dos portos (1 de dezembro de 2021)**

A Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia publicou a Portaria Secex nº 156, de 29 de novembro de 2021, que simplifica procedimentos para as importações de material usado e de bens sujeitos ao exame de similaridade. De acordo com dados levantados pela Secex, no período de 2016 a 2020 foram importadas 136 linhas de produção, no valor de US\$ 92,8 milhões, que geraram 4.721 empregos no país.



De 2016 a 2020 foram importadas 136 linhas de produção, no valor de US\$ 92,8 milhões, que geraram 4.721 empregos no país.

A medida possibilitará maior celeridade na análise dos pedidos apresentados à Secex de importações de linhas de produção usadas, com redução no prazo de exame de 30 para 10 dias. Também permitirá a admissão de linhas usadas sem a necessidade de acordos entre importadores e produtores nacionais, adequando os procedimentos do Brasil aos internacionais e com os ditames da

Lei de Liberdade Econômica (Lei nº 13.874/2019), o que contribuirá para redução nos prazos e nos custos envolvidos na operação de importação.

Conforme sugestão recebida na consulta pública, o importador deverá apresentar uma “Declaração de Isonomia” quando da instrução do projeto de transferência da linha de produção usada para o Brasil. A intenção é garantir a regularidade de tratamento entre os bens a serem importados e os bens nacionais no que se refere ao cumprimento de leis e regulamentos técnicos





atinentes à proteção ao meio ambiente, à eficiência energética e à segurança do trabalho. Tal procedimento encontra-se em harmonia com prática já adotada pelo Ministério da Economia, particularmente em situação similar envolvendo a análise de pedidos de redução temporária e excepcional da alíquota do Imposto de Importação para Bens de Capital (BK) e Bens de Informática e Telecomunicações (BIT) sem produção nacional equivalente, por meio de regime de Ex-tarifário.

### Consulta pública

A Secretaria de Comércio Exterior – por meio da Portaria Secex nº 47, de 17 de agosto de 2020 – submeteu à consulta pública, pelo prazo de 60 dias, contados a partir de 19 de agosto de 2020, minuta de portaria para alterar a Portaria Secex nº 23, de 14 de julho de 2011, em relação aos procedimentos para o licenciamento de importação de bens sujeitos ao exame de similaridade e de material usado.

Durante o período da consulta pública, foram recebidas 25 manifestações, de empresas dos mais variados setores da economia, entre elas produtoras de máquinas e equipamentos no Brasil, importadoras, despachantes aduaneiros e associações de classe. **Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo**  
**Data: 02/12/2021**

## CORREIO BRAZILIENSE

### CORREIO BRAZILIENSE - BR

#### **EUA EXIGIRÃO TESTE NEGATIVO PARA COVID DE TODAS AS PESSOAS QUE ENTRAREM NO PAÍS**

O governo dos Estados Unidos vai exigir, a partir da próxima semana, que todas as pessoas que chegarem ao país do exterior apresentem teste negativo para o coronavírus

O governo dos Estados Unidos vai exigir, a partir da próxima semana, que todas as pessoas que chegarem ao país do exterior apresentem teste negativo para o coronavírus de até um dia, independentemente de nacionalidade ou status de vacinação. A medida é parte de um conjunto de políticas para fortalecer o combate à variante Ômicron do coronavírus, que serão anunciadas nesta quinta-feira (2) pelo presidente americano, Joe Biden, de acordo com comunicado da Casa Branca.

Entre outras medidas, Biden aumentará a disponibilidade de doses de reforços das vacinas contra a covid-19 e iniciará uma campanha pública para incentivar as pessoas a completarem o ciclo vacinal. O governo também voltará o foco para a imunização de crianças, com objetivo de impedir que escolas tenham que ficar fechadas.

Ainda segundo a nota, o democrata informará que vai expandir o fornecimento de testes de coronavírus rápidos gratuitos aos americanos, além de entregar mais pílulas de tratamento aos hospitais.

Biden também se comprometerá em doar 200 milhões de doses adicionais de vacinas a outros países em 100 dias, além das 275 milhões já entregues até o momento. O objetivo dos EUA é somar até 1,2 bilhões de doses

**Fonte: Correio Braziliense - BR**  
**Data: 01/12/2021**



## FÓRUM BRASIL EXPORT

### CHEFE DE GABINETE DA SNTPA, RITA MUNCK ASSUME PRESIDÊNCIA DA DELEGAÇÃO LATINO-AMERICANA DA AAPA



A chefe de gabinete da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Rita de Cássia Munck, assumiu a presidência da delegação latino-americana da AAPA (American Association of Port Authorities) pelos próximos dois anos. A confirmação ocorreu durante a edição anual do congresso da Associação, que está sendo realizado em Cartagena, na Colômbia, com a participação dela, do secretário Diogo Piloni e de dirigentes de diversas

Autoridades Portuárias do continente.

Uma de suas principais missões é liderar a delegação brasileira na edição 2022 do congresso da AAPA, que será realizado em Santos. “É uma grande honra, afinal a AAPA é uma instituição muito relevante, com mais de 100 anos de existência. É também um orgulho trazer o Brasil à liderança da delegação latino-americana”, comentou.

*Fonte: Fórum Brasil Export*

*Data: 01/12/2021*

## ISTOÉ Dinheiro

### ISTOÉ - DINHEIRO

#### MAIORIA DOS MINISTROS VOTA PARA MANTER NOVO MARCO LEGAL DO SANEAMENTO

Elaborado para reverter a cobertura insatisfatória dos serviços de água tratada e esgotamento sanitário no Brasil, o novo Marco Legal do Saneamento atingiu votos suficientes para ser considerado constitucional pelo Supremo Tribunal Federal (STF). Em julgamento nesta quinta-feira, 2, seis ministros da Corte já votaram para rejeitar quatro ações que buscavam derrubar a lei, em vigor desde julho de 2020.

A ministra Cármen Lúcia foi a última a se manifestar. Quem vota agora é o ministro Dias Toffoli. Para Cármen, o novo marco legal não feriu a autonomia dos municípios, como alegaram os autores da ação que questionaram a lei no STF. “O modelo anterior levou a esse quadro dramático da falta de saneamento (...) A autonomia (municipal) não me parece ter sido tisonada”, disse a ministra.

O encaminhamento representa uma vitória para o modelo de prestação de serviços idealizado pelo Congresso e pelo governo, cujo principal pilar é permitir uma entrada mais forte de empresas privadas no fornecimento dos serviços de água e esgoto à população. Para isso, a lei determina que as prefeituras só podem contratar empresas para prestar essa atividade por meio de licitação. Até então, os municípios podiam fechar contratos diretamente com as empresas estaduais de saneamento. Com isso, as estatais passaram a dominar o setor nas últimas décadas.



O formato, no entanto, foi considerado fracassado ao deixar relevante parte da população desatendida. Hoje, 16% da população não tem fornecimento de água potável e quase metade não é atendida com rede de esgoto. Pelas metas do novo marco, até 2033, as empresas precisam garantir o atendimento de água potável a 99% da população e o de coleta e tratamento de esgoto a 90%.

Com a abertura ao setor privado, o Congresso e o governo esperam superar o déficit de investimento que marcou o saneamento no Brasil. Há cálculos que apontam a necessidade de até R\$ 750 bilhões para garantir a universalização dos serviços no País. Desde que o novo marco foi sancionado, já foram realizados cinco leilões no setor, todos considerados bem-sucedidos, com atração de R\$ 37,7 bilhões em investimentos, segundo a Associação Brasileira das Concessionárias Privadas de Serviços Públicos de Água e Esgoto (Abcon).

Para dezembro, estão previstas outras seis licitações, que prometem gerar mais R\$ 8,1 bilhões em investimentos. Eles acontecem em Dois Irmãos do Tocantins (TO), Xique-Xique (BA), Goianésia (GO), Teresópolis (RJ), em Alagoas e no Rio de Janeiro.

Segundo a Abcon, numa análise nacional, o montante a ser investido a partir dos leilões já realizados vai provocar um impacto direto e indireto na economia de mais de R\$ 66 bilhões oriundo do aumento na demanda de diversas cadeias produtivas que compõem a expansão dos serviços de água e esgoto. Além disso, o cálculo é de que os recursos gerem mais de 600 mil postos de trabalho ao longo das próximas décadas, com arrecadação tributária de cerca de R\$ 4,1 bilhões.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 02/12/2021*

## **BOLSONARO COMEMORA APROVAÇÃO DA PEC DOS PRECATÓRIOS NO SENADO: 'GANHA O BRASIL'**

O presidente da República, Jair Bolsonaro, comemorou a aprovação no Senado da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos Precatórios, que abre espaço fiscal para viabilizar o pagamento de R\$ 400 do Auxílio Brasil em 2022, ano eleitoral. "Ganha o Brasil", disse o chefe do Executivo nesta quinta-feira, durante a solenidade de lançamento do Auxílio-Gás.

Bolsonaro agradeceu aos parlamentares que votaram favoravelmente à proposta e voltou a dizer que a PEC não representa um calote no pagamento de Precatórios.

O presidente ainda fez um novo aceno a deputados e senadores ao dizer que suas opiniões e votos são invioláveis. "Isso é sagrado. Não podemos admitir que esta liberdade de expressão para defender qualquer coisa seja violada", afirmou Bolsonaro, que já viu o deputado federal Daniel Silveira (PSL-RJ), aliado do governo, ser preso por discursos antidemocráticos.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 02/12/2021*

**MONEYTIMES**

**MONEYTIMES**

**SETOR DO AÇO ESPERA ALTAS DISCRETAS DE VENDAS E PRODUÇÃO EM 2022, RETOMARÁ CONVERSAS COM EUA**

*Por Reuters*



***A expectativa para as vendas é de expansão de 2,5%, para 23,3 milhões de toneladas e a previsão para o consumo aparente (Imagem: REUTERS/Wolfgang Rattay)***

A entidade que reúne os produtores de aço bruto no Brasil informou nesta quinta-feira que espera que o volume da liga a ser produzido no país em 2022 cresça 2,2%, após uma expansão esperada para este ano de 14,7%.

A entidade Aço Brasil, que reúne siderúrgicas como Gerdau (GGBR4) e Usiminas (USIM5), estima que a produção de aço bruto no país no próximo ano seja de 36,8 milhões de toneladas.

A expectativa para as vendas é de expansão de 2,5%, para 23,3 milhões de toneladas e a previsão para o consumo aparente, que inclui as vendas internas e importações, é de alta de 1,5%, para 27 milhões de toneladas.

As projeções são consideradas positivas pela entidade, apesar da desaceleração de alguns setores da economia como o de veículos e construção civil, um dos maiores consumidores de aço do país e que tem registrado declínio de vendas nos últimos meses.

“A expectativa é que 2022 vai ser um ano muito bom”, disse o presidente do conselho diretor do Aço Brasil, Marcos Faraco, em entrevista a jornalistas. “Acreditamos que os patamares de demanda que estamos vendo agora se sustentam para 2022”, afirmou o executivo.

Na avaliação de Faraco, a desaceleração sentida agora na construção residencial poderá ser compensada pelo avanço do setor de infraestrutura que este ano foi marcado por uma série de leilões de concessão e privatização em áreas que incluíram saneamento, transportes e energia.

Por sua vez, o presidente-executivo do Aço Brasil, Marco Polo de Mello Lopes, afirmou durante a entrevista que as projeções baseiam-se na “convicção que o PIB em 2022 ficará acima de 2% (de crescimento)”.

Em outubro, a produção brasileira de aço bruto cresceu 3,1% sobre o resultado de um ano antes, mas recuou 3,5% ante o divulgado pela associação para setembro.

As vendas da liga no mês passado mostraram retração de 14,7% na comparação anual e queda de 13,2% na mensal.

Os dados de novembro serão informados em meados deste mês, afirmou a entidade. Por ora, o Aço Brasil estima que o setor deverá fechar 2021 com produção de cerca de 36 milhões de toneladas de aço bruto, alta de 14,7%, e vendas internas de 22,8 milhões de toneladas, expansão de 17%.

O consumo aparente deve avançar 24,3%, para 26,7 milhões de toneladas.

Questionado sobre o risco visto no exterior sobre a nova variante Ômicron do coronavírus, Faraco afirmou que por ora é “sinal de atenção, não de alerta”.

### **EUA**

Lopes informou ainda que o setor siderúrgico vai participar de uma retomada de negociações comerciais com os Estados Unidos a partir de janeiro, durante a ida de uma delegação brasileira a Washington.

Segundo ele, as siderúrgicas nacionais vão pedir a retirada dos produtos semiacabados, por exemplo placas que usinas norte-americanas transformam em produtos como portas de carros, do regime de quotas que limita as exportações do setor aos EUA a 3,5 milhões de toneladas por ano.

Cerca de 89% das exportações de aço do Brasil para os EUA são formadas por semiacabados. Além disso, Lopes afirmou que o outro pleito será “a retirada do redutor de 30% de nossas exportações de acabados”.

Segundo ele, caso não haja acordo nestas questões, o setor vai tentar então aumentar a quota de exportações de semiacabados para 4 milhões de toneladas por ano e melhorar a quota dos produtos acabados “e nesse caso nós voltaríamos à discussão das 290 mil toneladas que não pudemos exportar em 2020”.

*Fonte: MoneyTimes*

*Data: 02/12/2021*

## REGRAS PARA USINAS HÍBRIDAS TORNAM EÓLICA E SOLAR MAIS COMPETITIVAS



***Para cada 1 megawatt (MW) de energia eólica instalado é possível colocar até 35% de capacidade solar (Imagem: Pixabay)***

Os projetos de usinas eólica e solar vão ficar ainda mais competitivos com a nova regulamentação da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) para o funcionamento de centrais híbridas.

Embora permita a combinação de várias fontes, incluindo hidrelétricas e termoelétricas, a regra beneficia sobretudo as energias renováveis, com o aumento da produtividade.

Para cada 1 megawatt (MW) de energia eólica instalado é possível colocar até 35% de capacidade solar, segundo a desenvolvedora de projetos Casa dos Ventos.

Isso porque as duas fontes são complementares. Enquanto o pico de produção da eólica é à noite, a solar gera durante o dia.

Mas o parque eólico paga o uso do sistema de transmissão pela capacidade total. Com a regra, a inclusão de uma solar, por exemplo, poderia ocupar parte da capacidade da rede durante o período de baixa geração da eólica.

Além dos projetos novos, que já vão nascer híbridos, muitos parques em operação poderão instalar outras fontes em suas áreas. Só a Casa dos Ventos acredita que pode incrementar seus parques eólicos, de mais de 2,8 mil MW, com 650 MW de energia solar.

Outras empresas também já estão com estudos avançados para novos projetos híbridos e para adaptar plantas já existentes, como a Enel, que já tem uma usina híbrida em Pernambuco. “O modelo permite usar de forma mais eficiente a mesma conexão”, diz Roberta Bonomi, da Enel Green Power Brasil.

De acordo com a Aneel, além da complementaridade das fontes de geração e do uso mais eficiente da rede de transmissão, a vantagem das usinas híbridas está na mitigação de riscos comerciais e economia na compra de terreno para instalação dos projetos. “A medida contribui,

assim, para o crescimento da capacidade de geração com menores investimentos em expansão das redes” diz a diretora da Aneel, Elisa Bastos, em nota.

### Votorantim

Segundo a agência, antes da regulamentação, já havia sido aprovado um projeto-piloto da Votorantim, que deve entrar em operação em 2023. O empreendimento inclui o complexo eólico Ventos de São Vicente e a usina solar Sol do Piauí, num total de 68 MW.

Também há alguns programas de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) geridos pela Aneel, que inclui unidades solares em hidrelétricas como Sobradinho, Porto Primavera, Aimorés e Itumbiara.

“A partir de agora, com a regulamentação, vamos avaliar os projetos híbridos. Nem todos os 20 mil MW de energia eólica no Brasil poderão ter usinas solares, por causa do tipo de terreno, mas muitos poderão ser adaptados”, diz Elbia Gannoum, presidente da Associação Brasileira de Energia Eólica.

Fonte: MoneyTimes

Data: 02/12/2021

## SETOR SIDERÚRGICO ESPERA ALTAS DISCRETAS DE VENDAS E PRODUÇÃO EM 2022

Por Reuters



**A entidade Aço Brasil, que reúne siderúrgicas como Gerdau e Usiminas, estima que a produção de aço bruto no país no próximo ano seja de 36,8 milhões de toneladas (Imagem: Pixabay/zephylwer0)**

A entidade que reúne os produtores de aço bruto no Brasil informou nesta quinta-feira que espera que o volume da liga a ser produzido no país em 2022 cresça 2,2%, após uma expansão esperada para este ano de 14,7%.

A entidade Aço Brasil, que reúne siderúrgicas como Gerdau (GGBR4) e Usiminas (USIM5), estima que a produção de aço bruto no país no próximo ano seja de 36,8 milhões de toneladas.

A expectativa para as vendas é de expansão de 2,5%, para 23,3 milhões de toneladas e a previsão para o consumo aparente, que inclui as vendas internas e importações, é de alta de 1,5%, para 27 milhões de toneladas.

Fonte: MoneyTimes

Data: 02/12/2021

# ESTADO DE MINAS

[www.em.com.br](http://www.em.com.br)

## ESTADO DE MINAS - MG

### AÇO BRASIL: CONSUMO APARENTE VAI CRESCER 24,3% EM 2021, PARA 26,7 MI DE TONELADAS

O Instituto Aço Brasil divulgou nesta quinta-feira, 2, as suas projeções para este e o próximo ano. A estimativa para 2021 é de crescimento de 24,3% no consumo aparente em 2021, totalizando 26,7 milhões de toneladas. Este bom crescimento deve-se à retomada do mercado interno após a crise de demanda provocada pela pandemia de covid-19 no ano passado. A expectativa é de que



a produção de aço bruto cresça 14,7% neste ano (para 36,0 milhões de toneladas) e as vendas internas aumentem 17,0% (chegando a 22,8 milhões de toneladas) em relação a 2020.

Diante desses resultados, o Aço Brasil diz que o mercado interno encontra-se plenamente abastecido e que os preços das commodities - que pressionaram os preços dos produtos siderúrgicos ao longo de 2020 e em parte de 2021 - vem se estabilizando e até mesmo decrescendo para alguns insumos.

Com relação a 2022, o Instituto prevê que a produção brasileira de aço bruto terá crescimento de 2,2%, alcançando 36,8 milhões de toneladas. As vendas internas devem aumentar 2,5% na comparação com este ano, chegando a 23,3 milhões de toneladas, enquanto o consumo aparente deve crescer 1,5%, atingindo 27,0 milhões de toneladas.

Em entrevista à jornalistas, o presidente do Aço Brasil, Marco Polo de Mello Lopes, disse que o setor recuperou em 2021 a década perdida desde 2013. Segundo ele, apesar de as empresas siderúrgicas estarem produzindo para atender integralmente a demanda dos seus segmentos consumidores no mercado doméstico, o grau de utilização da capacidade instalada do setor ainda é muito baixa, em torno de 70%.

Segundo o Aço Brasil, o aumento da produção de aço objetivando atender a retomada das exportações permitiria reduzir a ociosidade hoje existente, elevando o grau de utilização da capacidade instalada do setor para níveis mais próximos ou acima de 80%, considerado mundialmente como o mais adequado para operação das empresas.

"Entretanto, para viabilizar as exportações, em um cenário internacional de guerra de mercado, é necessário recompor a competitividade dos setores exportadores, como a indústria do aço, por meio do retorno do mecanismo do Reintegra que ressarcir, parcialmente, os resíduos tributários embutidos nas exportações", diz o Aço Brasil.

Segundo o Instituto, o Reintegra não é incentivo ou benefício e sim um mecanismo para evitar a taxa das exportações dos produtos brasileiros. Segundo o Aço Brasil, nos últimos anos, houve crescente estabelecimento de medidas protecionistas por vários países e, agora, aparentemente, surgem sinais de alguma flexibilização nas restrições às importações de aço, como é o caso das negociações entre os Estados Unidos e a União Europeia.

"Neste contexto, a indústria do aço brasileira tem a expectativa de que se restabeleçam as negociações com o governo americano para revisão do sistema de quotas imposto aos produtos siderúrgicos brasileiros no âmbito da Seção 232, vigente desde 2018", diz.

*Fonte: Estado de Minas - MG*

*Data: 02/12/2021*



### AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

**TAG VAI TRANSPORTAR GÁS DE EQUINOR, SHELL, GALP, COMPASS, PETRORECONCAVO, ORIGEM E PROQUIGEL**

*Por epbr - 2 de dezembro de 2021 - Em Comece seu Dia*

**Contato da redação**  
[epbr@epbr.com.br](mailto:epbr@epbr.com.br)

### em jogo

A TAG conseguiu definir espaço na sua malha de dutos para o transporte de gás natural por Equinor, Shell, Galp, Compass, PetroRecôncavo, Origem Energia e Proquigel, da Unigel. Juntas, as empresas solicitaram acesso para transporte de 11,7 milhões de m<sup>3</sup>/dia, sendo 5,1 milhões de m<sup>3</sup>/d em capacidade de entrada e 6,5 milhões de m<sup>3</sup>/d em capacidade de saída.

- A TAG divulgou nessa quarta (1<sup>o</sup>/12) o resultado da alocação da oferta de capacidade para 2022. A expectativa da empresa é assinar os contratos em meados deste mês, de acordo com cronograma divulgado.
- Em agosto, a empresa divulgou que havia identificado a possibilidade de acesso para capacidade de transporte de até 22 milhões de m<sup>3</sup>/dia na sua malha integrada, em um cenário base, a partir de janeiro de 2022.
- Equinor, Galp, Shell e Compass, do Grupo Cosan, venceram a chamada pública promovida pela Bahiagás para o fornecimento de gás a partir de 1<sup>o</sup> de janeiro de 2022. Origem Energia já é fornecedora da distribuidora baiana.
- A Shell assinou em agosto contrato de suprimento com a Copergás para 2022 e 2023. São 750 mil m<sup>3</sup>/d a partir de janeiro de 2022 e 1 milhão de m<sup>3</sup>/d em 2023.
- PetroRecôncavo, com a Potiguar E&P, fechou contrato de dois anos para entrega de 236 mil m<sup>3</sup>/d a partir de janeiro de 2022 com a Potigás.
- A Proquigel arrendou as fábricas de fertilizantes da Petrobras na Bahia e em Segipe, em um acordo de R\$ 177 milhões com prazo de dez anos.

A TAG opera dutos nas regiões Norte, Nordeste e Sudeste, dispondo de uma capacidade firme contratada de movimentação de 74,67 milhões m<sup>3</sup>/d de gás natural.

No mercado de distribuição de gás natural, a Petrobras reduziu os reajustes propostos para suprimento a partir de 2022, a depender do prazo dos novos contratos. Segundo a Abegás, as novas propostas têm reajustes de 50% no valor da molécula.

— São negociações para contratos com vencimento em 31 de dezembro. Segundo a Petrobras, essa oferta questionada pelas distribuidoras afeta cerca de 20% da demanda nacional.

— Além do preço, outra crítica é ao ritmo da abertura do mercado de gás natural, a grande promessa da nova Lei do Gás. Entendem que ainda há barreiras para a entrada de novos ofertantes, e fechar novos contratos mais vantajosos agora, com prazos maiores, fecharia janelas para a concorrência no suprimento no curto prazo.

— “Na avaliação da Abegás, embora estabeleça condições flexíveis, a nova proposta ainda gera forte impacto para o mercado, que convive com um cenário de retomada econômica abaixo do ritmo esperado”, diz a associação.

— Quais são os termos? Para contratos de quatro anos, a partir de 1<sup>o</sup> de janeiro de 2022, o reajuste é próximo de 50% para o primeiro ano (US\$ 12/MMBtu). Na proposta original, esse mesmo prazo previa um reajuste de 100%. Para contratos curtos, de 6 a 12 meses, o gás ficaria 200% mais caro.

— As distribuidoras recorrem à intermediação do Cade para conseguir contratos de transição, com preços e prazos menores.

PDE 2031 projeta ampliação da capacidade de importação de GNL A Empresa de Pesquisa Energética (EPE) e o Ministério de Minas e Energia (MME) divulgaram nessa quarta (1<sup>o</sup>/12) o Caderno de Gás Natural do PDE 2031. As previsões de oferta de gás natural no Brasil se mantiveram relativamente estáveis em relação ao PDE 2030, mas cresceram as perspectivas sobre a capacidade de importação de GNL.





— A oferta de gás natural nacional na malha integrada deve ser de 91 milhões de m<sup>3</sup>/dia em 2031, ante os 85 milhões de m<sup>3</sup>/d projetados para 2030. A produção líquida total do país – que considera também a oferta em sistemas isolados – é de 136 milhões de m<sup>3</sup> diários, antes os 128 milhões de m<sup>3</sup>/d projetados para 2030.

— Pelo lado da demanda, a EPE projeta um volume de 133 milhões de m<sup>3</sup>/d na malha integrada em 2031, ante 123 milhões de m<sup>3</sup> diários previstos para o ano anterior. O maior crescimento se dará no segmento termelétrico – de 55 milhões de m<sup>3</sup>/d em 2030 para 64 milhões de m<sup>3</sup>/d no ano seguinte. Já a demanda dos demais segmentos se mantém estável, de 44 milhões para 45 milhões de m<sup>3</sup>/d.

— A capacidade de importação de gás deve crescer com o aumento da capacidade do terminal de GNL da Baía de Guanabara na malha integrada para 30 milhões de m<sup>3</sup>/dia já a partir de 2022, e a perspectiva da entrada em operação de pelo menos quatro novos terminais de GNL – Santos (SP), Gás Sul (SC), Suape (PE) e Barcarena (PA) – ao longo do horizonte decenal.

Vendas de diesel e gasolina sobem. Etanol cai As vendas de óleo diesel pelas distribuidoras somaram 5,6 bilhões de litros em outubro, alta de cerca de 1% ante igual mês do ano passado, quando atingiram 5,54 bilhões de litros, informou a ANP.

— O volume ficou acima dos 5,4 bilhões de litros vendidos em setembro e próximo da máxima mensal de quase sete anos de agosto, de 5,727 bilhões de litros. No ano, as vendas de diesel acumulam alta de 8,7%.

— Já vendas de gasolina atingiram 3,58 bilhões de litros, aumento na comparação anual de cerca de 200 milhões de litros. No ano, as vendas subiram mais de 10%.

— Já a comercialização de etanol pelas distribuidoras recuou 7,6% no ano, despencando mais de 30% em outubro, para 1,28 bilhão de litros.

As vendas de todos os combustíveis em outubro somaram 12,38 bilhões de litros, ante 12,45 bilhões de litros no mesmo mês de 2020. No acumulado do ano, aumentaram 7,2%. Reuters

Petrobras recebe crédito de R\$ 1,3 bi O Ministério da Economia abriu crédito suplementar de R\$ 1,3 bilhão no orçamento de 2021 para a Petrobras. O governo federal lista uma série de ações para as quais a verba deve ser destinada.

— A Portaria 14.048/2021 do ME estabelece que a maior parte dos recursos – R\$ 1,268 bilhão – deve ser destinado à implantação de infraestrutura marítima de produção na área da Cessão Onerosa da Baía de Santos.

Guedes volta a defender privatização da Petrobras O ministro da Economia, Paulo Guedes, voltou a questionar as vantagens da manutenção da Petrobras como uma empresa estatal. Ele sinalizou que o Estado deveria vender de vez a companhia antes que a era do petróleo chegue ao fim.

— “O mundo inteiro está indo em direção ao verde e ao digital. O futuro não é com a mão suja de graxa, como diz um ex-presidente aí que fala que quer a Petrobras de volta. De volta para quê, para saquear? Para quê, se o futuro é verde. Vai morrer sentado em cima desse petróleo valendo zero”, disse. UOL

— As críticas de Guedes têm endereço certo: Luiz Inácio Lula da Silva, que vem liderando as pesquisas para as eleições presidenciais de 2022. Em entrevista à Rádio Gaúcha, o ex-presidente disse que, se eleito, irá mudar a política de preços dos combustíveis adotada pela Petrobras.

— Guedes já disse que a Petrobras “irá valer zero daqui a 30 anos”. “E, se daqui a 10 ou 20 anos, o mundo inteiro migra para hidrogênio e energia nuclear, abandonando o combustível fóssil. A



Petrobras vai valer zero daqui a 30 anos. E deixamos o petróleo lá embaixo com uma placa de monopólio estatal em cima”, ironizou.

Petrobras e Eletrobras fora do Índice de Sustentabilidade da B3 A B3 retirou a Petrobras e a Eletrobras da lista de empresas que vão compor o Índice de Sustentabilidade Empresarial (ISE) da bolsa de valores em 2022, informa a coluna Radar Econômico, da Veja. O número de companhias no ISE cairá de 40, em 2021, para 33, em 2022.

— Anualmente, as empresas respondem a questionários que medem seu nível de comprometimento com as pautas de governança, gestão e meio ambiente – ESG. Neste ano, o ISE passou por uma mudança estrutural para se alinhar a bolsas externas, como o Dow Jones, o que aumentou o rigor dos critérios.

— O ISE 2022 terá AES Brasil Energia, Americanas, Bradesco, Banco do Brasil, BTG, Braskem, BRF, CCR, Cemig, Cia Brasileira de Distribuição, Cielo, Copel, Cosan, CPFL, Duratex, Ecorodovias, EDP, Fleury, Itaú Unibanco, Itausa, Klabin, Light, Lojas Renner, Movida, MRV, Natura, Raia Drogasil, Rumo, Santander, Suzano, Telefônica, Tim, Vibra e Weg.

Petróleo tem em novembro a maior queda desde março de 2020 Os contratos do primeiro mês do Brent e do WTI em novembro registraram suas maiores quedas mensais em termos percentuais desde março de 2020, com o Brent caindo 16% e o WTI 21%.

— Nessa quarta (1º/12), os contratos caíram, com as vendas se intensificando devido às preocupações de que a variante Ômicron do coronavírus poderia reduzir a demanda de petróleo à medida que a oferta global aumentasse.

— O Brent caiu 0,36 dólar, ou 0,5%, a 68,87 dólares o barril. Já o WTI fechou a sessão em queda de 0,61 dólar, ou 0,9%, a 65,57 dólares o barril, após chegar a avançar 4%. Reuters

Redução do PIB para 2022 altera carga de energia do SIN A carga de energia do Sistema Interligado Nacional (SIN) deve crescer 2,7% em 2022, para 71.373 MW médios, de acordo com projeções do Planejamento Anual da Operação Energética para o período entre 2022-2026. No horizonte dos próximos cinco anos, a expectativa é que haja um aumento médio de 3,4% por ano.

— A projeção, divulgada pela Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) e pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE), leva em consideração um crescimento de 1,3% no PIB no próximo ano – a estimativa original era de 2,3%.

— As taxas de crescimento do PIB foram revisadas para baixo por conta das taxas de juros mais pressionadas e da maior incerteza fiscal. Valor

Aneel formaliza transferência da CEA para a Equatorial A Aneel formalizou a transferência do controle societário da Companhia de Eletricidade do Amapá (CEA) do governo do estado ao Grupo Equatorial Energia. A Equatorial venceu o leilão de privatização da distribuidora de energia elétrica realizado em junho pelo BNDES.

— A Equatorial assumiu em 24 de novembro as operações da CEA, encerrando a transição da desestatização, feita com o governo do Amapá. Com a assinatura do contrato com a Aneel, o grupo passa a atender formalmente mais de 205 mil unidades consumidoras nos 16 municípios do estado. G1

— Em novembro do ano passado, um incêndio na subestação da Linhas de Macapá Transmissora de Energia (LMTE) fez com que o Amapá ficasse 22 dias sem pleno fornecimento de energia elétrica. A empresa recebeu multa de R\$ 3,6 milhões da Aneel.

— O estado ainda passou por dois novos apagões, em abril e junho deste ano.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 02/12/2021

## WELLINGTON DIAS AFIRMA QUE ESTADOS PODEM DESCONGELAR ICMS SE COMBUSTÍVEL FICAR MAIS BARATO

Volatilidade do petróleo demonstra como congelar o ICMS pode ser uma péssima ideia

Por Ana Pompeu - 2 de dezembro de 2021 - Em Combustíveis, Política energética



**Governador Wellington Dias, do Piauí: congelamento do ICMS dos combustíveis é solução temporária foto por governo do Piauí**

Minas Gerais – O governador do Piauí, presidente do Consórcio Nordeste e coordenador do Fórum Nacional de Governadores, Wellington Dias (PT), disse à epbr que o valor de referência precificado, para efeito de ICMS, é o teto.

“Se houver queda de preços, ficando abaixo do preço de referência, pelos estados, com muito prazer, reduzimos também [a base de cálculo do ICMS]”, garantiu.

Ainda não há conversas para rever a decisão de outubro. Os governadores devem aguardar as reduções para, aí sim, discutir e fazer adequações.

Depois do congelamento, houve um aumento de preços em 5 de novembro. O Comsefaz, o Comitê Nacional de Secretários da Fazenda, Finanças, Receitas ou Tributação dos Estados e Distrito Federal, segue acompanhando as oscilações.

Fato é que a medida não era uma bandeira dos governadores, que sempre defenderam que o ICMS não é a razão da alta dos preços.

O congelamento, no entanto, foi definido depois de uma conversa entre os governadores e o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD/MG).

Durante o encontro, que se deu em 21 de outubro para debater o PLP 11/2020, projeto de lei que estabelece um valor fixo para a cobrança de ICMS sobre combustíveis, o senador ouviu as demandas dos estados e o entendimento deles sobre a matéria.

Ele também pediu um gesto público de boa vontade para que as negociações pudessem prosseguir.

### **Mercado vê janela para redução de preços; cenário é incerto**

No mercado financeiro há uma aposta que, em breve, a Petrobras vai promover a primeira redução de preços dos combustíveis em meses, encerrando a sequência de altas que acompanhou a disparada do Brent e a desvalorização do real em 2021.

Se confirmada, a inflexão na trajetória dos preços vai ocorrer em um momento em que o ICMS está congelado, após uma concessão política feita pelos estados.

Em 29 de outubro, os governadores anunciaram o congelamento do ICMS sobre combustíveis por 90 dias, até janeiro de 2022.

Presos entre choques de oferta e demanda, uma pandemia e um cartel de exportadores, os preços do petróleo despencaram mais de 17% desde a entrada em vigor do congelamento.



Saiu de um patamar de US\$ 80 e hoje é negociado por menos de US\$ 70 no mercado futuro. O mercado ainda vive grandes incertezas; hoje, por exemplo, a commodity é negociada em alta.

### **Governo federal também apoia congelamento**

Congelar o ICMS, mas de forma estrutural, no longo prazo, foi também a saída encontrada pelo governo federal, por Arthur Lira (PP/AL) e seus aliados no centrão para tentar salvar o projeto de reforma do tributo estadual, que estacionou no Senado.

A ideia inicial era criar um novo imposto — deixar de cobrar o ICMS com base nos preços dos combustíveis e adotar uma alíquota fixa e única, na refinaria ou na importação. Para os estados, seria uma medida inconstitucional, em razão das garantias do pacto federativo.

O que saiu da Câmara, construído pela base governista e com apoio da oposição, foi uma gambiarra: manter a estrutura do ICMS, mas calcular a base de incidência com base em uma média móvel de 24 meses.

Na prática, poderia “baratear” o ICMS de 2022, mas com o risco de carregar a inflação deste ano para o futuro.

### **Próprios estados julgam que congelamento é ineficaz**

Para os estados, o congelamento não é medida eficaz, mas poderia, além de representar o aceno pedido por Pacheco, pressionar a Petrobras a sentar à mesa das discussões sobre o tema.

Os governadores seguem defendendo que a solução principal estaria na revisão da política de preços da empresa e também no restabelecimento do fundo de equalização dos combustíveis.

Décio Padilha, secretário de Fazenda de Pernambuco, coordenou a elaboração da proposta do Comsefaz sobre a matéria e conduz pessoalmente as discussões com o relator da proposta de emenda à Constituição (PEC) 110, que é a grande aposta deles.

Ele explica que a proposta do conselho foi incorporada pelo senador Roberto Rocha (PSDB/MA), depois de algumas rodadas de negociações e tem consenso entre governadores, prefeitos e vários setores da economia.

*“Houve essa reunião, antes da COP26, do Pacheco com governadores. E nessa ocasião se debateu as verdadeiras causas deste aumento: a banda cambial, a volatilidade do dólar e a cotação internacional do barril de petróleo, da nova política de preços instituída em 2018 pela Petrobras. Não é o ICMS a causa do problema”, enfatizou Padilha.*

De acordo com a avaliação dele, sem uma mudança que vá à origem dos aumentos, nos primeiros meses de 2022 a gasolina alcança R\$ 8 nos postos.

“A gente congelou por 90 dias. Mas na reunião ficou claro para todos que o congelamento do ICMS não vai resolver em nada. Quem tem o controle é a OPEP (Organização dos Países Exportadores de Petróleo)”.

“Na reunião feita há pouco mais de um mês ficou claro que o problema não é o ICMS, mas também ficou claro que os estados precisavam mostrar algum gesto, de sacrifício, uma ação, boa vontade”, conta.

Eles, então, se juntaram uma semana depois e congelaram por 90 dias o ICMS.

“A gente fez isso para mostrar o gesto e com a expectativa de a Petrobras participar do debate. De lá para cá, não teve outra reunião. E está acabando o ano legislativo”.

O grupo de trabalho do Comsefaz sobre o tema, que reúne representantes de 14 estados, defende dois tipos de alternativas: a que consideram urgente, que seria a implantação do fundo de equalização, e as melhorias na regulação, ou seja, regras regulatórias que estimulem mais a concorrência no setor.

### **E o preço vai baixar?**

Com a conclusão da reunião da OPEP, nos próximos dias, o cenário externo tende a clarear e a Petrobras, principal formadora de preços do mercado nacional, pode decidir por corte no diesel e na gasolina.

“O potencial baixista é fruto da queda no preço do barril de petróleo internacional, sendo negociado próximo aos US\$ 70 dólares nesta quinta”, explica Guilherme Sousa, economista da Ativa Investimentos.

O efeito é parcialmente compensado pelo câmbio, que segue em alta, em boa parte pelos riscos fiscais e condições macroeconômicas negativas.

Ainda assim, os EUA tentam coordenar um aumento da oferta de óleo global, que pode ajudar a conter a inflação dos derivados, enquanto a OPEP+ sinaliza a manutenção do aumento gradual das exportações.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 02/12/2021*

## **TOTAL EREN ESTUDA PRODUZIR 800 MIL TONELADAS DE HIDROGÊNIO VERDE NO CHILE**

Empresa espera ajudar o país a alcançar suas metas na produção de hidrogênio

*Por Gabriel Chiappini - 2 de dezembro de 2021 - Em Biocombustíveis, Combustíveis, Internacional, Meio ambiente*



### **Total Eren estuda produzir 800 mil toneladas de hidrogênio verde no Chile.**

A Total Eren, sociedade entre a TotalEnergies e o grupo Eren, anunciou nesta quinta (2) o início de estudos para desenvolvimento de um projeto de hidrogênio verde (H2V) em larga escala, no Chile.

O projeto deverá produzir 800 mil toneladas de H2V a partir de 2027. A construção da planta vai ter início em 2025, com 10 GW de capacidade eólica instalada e 8 GW de eletrólise. Além de uma planta de dessalinização da água e uma planta capaz de produzir 4,4 milhões de toneladas de amônia verde para exportação.

A empresa assinou um acordo em que o Chile cederá terrenos para a construção da unidade, em Magallanes, sul do país. A região conta com uma das melhores condições de ventos onshore do mundo, além de vasto acesso ao mar, facilitando operações de comércio internacional.

“Estamos muito satisfeitos em apresentar este projeto de hidrogênio verde em grande escala, uma iniciativa pioneira que temos o orgulho de lançar oficialmente hoje em Punta Arenas, no Chile”, disse Fabienne Demol, vice-presidente executiva da Total Eren.

### **Chile como polo de produção de hidrogênio verde**

O Chile vem desenvolvendo uma estratégia ambiciosa para o hidrogênio focada na produção renovável, atraindo diversos investidores ao país, que atualmente tocam mais de 60 projetos de H2V.



O país espera produzir o hidrogênio verde mais barato do mundo em dez anos, como afirmou o ministro de Minas e Energia do Chile, Juan Carlos Jobet, em entrevista à epbr.

“Nosso objetivo é ter 5 GW de capacidade de eletrólise em desenvolvimento até 2025, produzir o hidrogênio verde mais barato do planeta até 2030 e estar entre os três maiores exportadores até 2040”, disse o ministro.

No planejamento do país, o H2V é um dos pilares do plano de neutralidade de emissões, principalmente da mineração que responde por 16% do PIB nacional.

Atualmente, o Chile é o maior produtor global de lítio e de cobre, minerais essenciais para a produção de baterias, cada vez mais importantes num cenário de transição energética — não apenas para a mobilidade, mas também para suporte à geração de energia renovável e intermitente.

“Estou ansiosa para iniciar a construção, para contribuir com o objetivo do Chile de se tornar um destino importante para investimentos em hidrogênio verde na América Latina, bem como para atender às necessidades de nossos clientes em todo o mundo”, concluiu Fabienne Demol.

### **TotalEnergies também aposta no Brasil**

A TotalEnergies é uma das principais produtoras de petróleo e gás de capital aberto do mundo, com planos de ampliação do portfólio na área de renováveis, e também está de olho no Brasil para produzir hidrogênio verde.

A companhia negocia a assinatura de um memorando de entendimento com o governo do Ceará para produção de H2V no futuro Hub de Hidrogênio no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP).

Segundo informações obtidas pela epbr, o governo cearense está finalizando as negociações com a companhia e o anúncio deverá ser feito em breve pelo governador Camilo Santana (PT). A TotalEnergies será a terceira empresa de energia francesa que integrará o Hub de H2V no Ceará, ao lado da Engie e Qair.

No Brasil, a TotalEnergies é operadora do campo de Lapa, no pré-sal da Bacia de Santos, e possui outros ativos na área exploração e produção. Além disso, expandiu a presença no país em 2018 com a compra da rede Zema de postos de combustíveis, com presença forte em Minas Gerais.

Na França, a TotalEnergies e a Engie irão construir juntas uma unidade de produção de hidrogênio verde, na região de Provence-Alpes-Côte d’Azur. A expectativa é produzir cinco toneladas de H2V por dia para atender a produção de biocombustíveis da biorrefinaria da petroleira, em La Mède, evitando 15.000 toneladas de emissões de CO2 por ano.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 02/12/2021*



### **JORNAL O GLOBO – RJ**

## **GUEDES DIZ QUE TEM MUITA ESPERANÇA DE PRIVATIZAR TODOS OS AEROPORTOS DO PAÍS**

Guedes também defendeu a privatização de estatais, como os Correios

*Por Gabriel Shinohara*



**Paulo Guedes diz que estatais estão sendo preparadas para serem privatizadas Foto: Sergio Lima / AFP**

BRASÍLIA — Em evento promovido pelo setor aeroportuário, o ministro da Economia, Paulo Guedes, disse esperar que todos os aeroportos do país estejam privatizados até o final do mandato do presidente Jair Bolsonaro.

— O ministro Tarcísio (de Freitas, da pasta da Infraestrutura) diz que quando sairmos todos os aeroportos estarão privatizados, quando acabar nosso governo. Temos muita esperança que isso aconteça — disse o ministro.

Guedes: 'Dizer que o Brasil não vai crescer é simplesmente um equívoco e conversa de maluco'

Na agenda de concessões, dois dos principais nomes são o aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, e Congonhas, em São Paulo. Eles são os mais movimentados do país e sempre foram cobiçados pela iniciativa privada.

Na mesma oportunidade, Guedes defendeu a agenda de privatizações do governo. Sobre os Correios, o ministro disse que a empresa tem que se tornar a maior de logística da América do Sul, mas precisa de dinheiro para investir.

— Tem que integrar a América Latina inteira, quem quiser entregar alguma coisa no Equador, Bolívia, Paraguai ou São Paulo e Mato Grosso, que ligue para o futuro Correios. Agora, os Correios precisam de dinheiro para investir e não tem — argumentou.

A empresa está na lista de privatizações do governo e a lei que permitiria essa venda ainda está em análise no Congresso.

O ministro ainda argumentou que o governo está transformando a governança das empresas estatais para que elas sejam privatizadas.

— Elas estão sendo preparadas, modernizadas, transformadas do ponto de vista de governança para não haver de novo Petrolão, Mensalão, "Caixão", porque a Caixa também estava nisso — afirmou.

Fonte: O Globo - RJ  
Data: 02/12/2021

## MINISTRO NUNES MARQUES INTERROMPE JULGAMENTO SOBRE DEMISSÃO DE NÃO VACINADOS

Com isso, segue válida decisão do ministro Luís Roberto Barroso que permite a medida  
Por André de Souza



**Nunes Marques, ministro do STF Foto: Fellipe Sampaio / Agência O Globo**

BRASÍLIA - O ministro Nunes Marques, do Supremo Tribunal Federal (STF), interrompeu o julgamento em que a Corte discutia se referendava ou não uma decisão liminar dada pelo ministro Luís Roberto Barroso permitindo a demissão de trabalhadores não vacinados contra a Covid-19. Com isso, continua válida a determinação de Bolsonaro.



No mês passado, Barroso suspendeu trechos da portaria do Ministério do Trabalho que proibiu demissões de não vacinados contra a doença. Ele considerou a medida inconstitucional, com a ressalva de pessoas que têm expressa contraindicação médica para receber os imunizantes, "para as quais deve-se admitir a testagem periódica".

Perguntas e respostas: O que já se sabe sobre a variante Ômicron

O julgamento estava ocorrendo no plenário virtual, em que os ministros votam pelo sistema eletrônico da Corte. Até o momento, além de Barroso, mais três ministros já haviam votado, acompanhando-o: Edson Fachin, Alexandre de Moraes, e Cármen Lúcia. Assim, dos dez ministros, quatro foram favoráveis à suspensão da portaria do Ministério do Trabalho, ou seja, pela possibilidade de demitir não vacinados.

Nunes Marques fez um "pedido de destaque", retirando o julgamento do ambiente virtual. Com isso, ele será retomado no plenário físico.

Não há data marcada ainda para isso. Barroso é o relator de quatro ações questionando a portaria do Ministério do Trabalho. Elas foram apresentadas pelos partidos Rede Sustentabilidade, PSB, PT e Novo.

Oposição: Ministro da Saúde diz que demissão de funcionários que não se vacinarem contra a Covid-19 seria medida 'drástica'

A portaria foi editada pelo Ministério do Trabalho e Previdência Social em 1º de novembro sob o argumento de evitar demissões em massa e a criação de uma "justa causa" que não está prevista na CLT.

Ao justificar a portaria, a pasta equiparou a demissão de não vacinados contra a covid-19 a práticas discriminatórias em razão de sexo, origem, raça, entre outras.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 02/12/2021*

## **STF VALIDA MARCO LEGAL DO SANEAMENTO, QUE ABRE CAMINHO PARA ENTRADA DA INICIATIVA PRIVADA**

Norma era questionada por partidos de esquerda e entidades que reúnem prestadores de serviço municipais e estaduais

*Por André de Souza*

BRASÍLIA - O Supremo Tribunal Federal (STF) rejeitou nesta quarta-feira quatro ações que questionavam o novo marco legal do saneamento básico. Entre outras coisas, a lei prevê a realização de licitações para a contratação de companhias de água e esgoto, abrindo caminho para a entrada da iniciativa privada no setor, embora sem proibir a participação das estatais.

O mais comum antes do marco legal era os municípios celebrarem contratos diretamente com as empresas estaduais de saneamento para explorar o serviço, sem passar por licitação. No julgamento, os ministros do STF lembraram que as estatais não estão impedidas de continuar à frente do serviço, mas agora terão concorrência.

Segundo os partidos políticos de esquerda e entidades que queriam invalidar a lei, há o risco de a novas regras criarem um monopólio do setor privado, elevando tarifas e prejudicando a universalização do serviço. O governo, por meio da Advocacia-Geral da União (AGU), sustenta que, na verdade, o marco legal vai permitir a universalização. O texto diz que os contratos de saneamento deverão garantir o atendimento de 99% da população com água potável e de 90%





com coleta e tratamento de esgoto até o fim de 2033. Também deverão conter metas de não interrupção do abastecimento, de redução de perdas e de melhoria dos processos de tratamento.

O STF manteve outros pontos questionados nas ações, como por exemplo a atribuição dada à Agência Nacional de Águas (ANA) para o planejamento, a gestão e a fiscalização dos serviços de saneamento. As ações também questionavam um trecho da lei que permite a aprovação de leis estaduais integrando municípios próximos com o objetivo de planejar e executar serviços de saneamento. A Corte entendeu que isso não é ingerência sobre os municípios.

O julgamento começou na semana passada, quando o presidente do STF, ministro Luiz Fux, que é o relator das ações, votou para rejeitá-las, mantendo o marco legal. Ele destacou que, segundo a Constituição, é atribuição de municípios, estados e União "promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico".

— Apesar de questões referentes ao saneamento básico serem intrinsecamente de interesse local e de competência dos entes municipais, isso não impede a atuação conjunta e integrada entre todos os entes — disse Fux ao ler seu voto na semana passada.

Na quarta-feira desta semana, o julgamento foi retomado. O primeiro a se manifestar foi Kassio Nunes Marques, que também votou para validar a lei. Ele destacou que a administração do serviço pelo poder público não é garantia de que ele será mais barato e de melhor qualidade. Citou várias experiências internacionais, com resultados diversos, mostrando que não há uma solução fácil para a questão. Ressaltou ainda que a lei não impõe o saneamento pela iniciativa privada, mas apenas permite que isso ocorra.

— É meramente especulativa a tese dos autores segundo a qual a entrega do serviço à iniciativa privada implicará a precarização dos serviços em localidades não lucrativas. Antes de tudo, não foi trazida aos autos a prova de que atualmente esse serviço é bem prestado em tais localidades. E sabemos, por vários canais de notícias, que não é — disse Nunes Marques.

Alexandre de Moraes seguiu na mesma linha. Em seguida, Fachin começou a votar, mas a sessão foi interrompida e ele terminou apenas nesta quinta-feira. Fachin foi favorável à invalidação de parte da lei que, na visão dele, feria a autonomia dos municípios, e votou para manter outros trechos. Depois deles, se manifestaram os demais ministros. Acompanharam Fux, Nunes Marques e Moraes para manter toda a lei: Gilmar Mendes, Luís Roberto Barroso, Cármen Lúcia e Dias Toffoli, totalizando oito votos. Apenas Rosa Weber e Ricardo Lewandowski seguiram Fachin.

— Esta lei procura enfrentar o velho preconceito que ainda subsiste na sociedade brasileira contra o investimento privado, contra o capital privado, mesmo para fazer coisas boas. Penso que o investimento privado em saneamento básico deve ser uma mudança de paradigma. E investimento privado com concorrência, porque precisamos enfrentar essa cultura de falso capitalismo em que existe reserva de mercado e financiamento público para tudo — disse Barroso.

Duas das quatro ações foram apresentadas por partidos de esquerda: uma pelo PDT e outra em conjunto por PCdoB, PSOL e PT. As outras duas ações são de autoria da Associação Nacional dos Serviços Municipais de Saneamento, e da Associação Brasileira das Empresas Estaduais de Saneamento.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 02/12/2021*

## **PEC DOS PRECATÓRIOS SERÁ FATIADA E ALTERAÇÕES SÓ SERÃO VOTADAS PELA CÂMARA EM 2022**

Presidente da Câmara diz que Congresso deve promulgar o que é consenso entre as duas Casas

Por Manoel Ventura



**Arthur Lira, presidente da Câmara Foto: Cristiano Mariz / Agência O Globo**

BRASÍLIA — O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), disse nesta quinta-feira que a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos Precatórios, aprovada pelo Senado, será fatiada e apenas uma parte será promulgada ainda neste ano. As alterações feitas pelo Senado deverão ser votadas apenas em 2022, afirmou Lira.

Como se trata de uma PEC, o texto não passa por sanção presidencial, diferentemente de projetos de lei e de medidas provisórias. O texto é promulgado pela cúpula do Congresso e passa a valer imediatamente, alterando a Constituição. Dessa forma, seria possível pagar o Auxílio Brasil de R\$ 400 antes do Natal e ao longo de 2022.

Em uma PEC também é possível promulgar apenas o que é consenso entre Câmara e o Senado. No caso dessa proposta, o consenso entre as duas Casas é a espinha dorsal da PEC: os trechos que limitam o pagamento de precatórios (dívidas decorrentes de decisões judiciais) e revista o teto de gastos (a regra que impede o crescimento das despesas da União acima da inflação).

— O máximo esforço possível para que o texto comum das duas Casas seja promulgado o mais rápido possível, para permitir que mais de 20 milhões recebam o Auxílio — disse Lira.

A promulgação desses dois trechos abre um espaço orçamentário de R\$ 106 bilhões em 2022, recurso com o qual o governo pretende pagar o benefício que substitui o Bolsa Família.

O presidente da Câmara explicou que, na Casa, a parte alterada pelo Senado precisará passar pela Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), por uma comissão especial e pelo plenário em duas votações. É um processo longo, conforme determina o Regimento Interno da Casa.

— É importante que todos entendam que, nem mercado, nem bolsa, nem dólar, nem juro futuro, nem empresários, nem estados e municípios, nem credores dos precatórios, muito mais ainda aqueles que precisam do auxílio podem esperar. Então é muito normal, já aconteceu diversas vezes, que textos comuns entre as duas casas, possam ser promulgados — afirmou Lira.

Como o passo a passo da tramitação de uma PEC é demorado, a votação das alterações deve ficar apenas para 2022, disse o presidente da Câmara:

— Eu não creio que nesse ano, o que não for comum, possa ser votado.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 02/12/2021**

## **BRASIL E ESTADOS UNIDOS FALAM EM PLANOS PARA REMOVER 'BARREIRAS NÃO TARIFÁRIAS'**

Os governos não informaram quais medidas pretendem tomar

**Por Natália Bosco**

BRASÍLIA — Brasil e Estados Unidos divulgaram um comunicado em conjunto para reafirmar a intenção de remover barreiras não tarifárias com o objetivo de impulsionar negócios entre os dois países.

O texto foi divulgado nesta quarta-feira e é resultado da 19ª edição do Diálogo Comercial Brasil – Estados Unidos, realizada em 22 de outubro. Os dois governos não informaram, porém, quais medidas práticas pretendem tomar.

A reunião tratou de questões prioritárias aos governos e à comunidade empresarial, distribuídas atualmente em seis grupos temáticos: Facilitação de Comércio, Boas Práticas Regulatórias, Procedimentos de Avaliação da Conformidade, Regulamentos Técnicos, Propriedade Intelectual e Economia Digital.

O evento, que existe desde 2006, é um mecanismo de cooperação bilateral entre Brasil e EUA.

Na ocasião, o secretário de Comércio Exterior do Ministério da Economia, Lucas Ferraz, foi o representante brasileiro. Já os Estados Unidos foram representados pela subsecretária de Comércio Internacional em Exercício do Departamento de Comércio (DoC), Diane Farrell.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 02/12/2021*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### **GUEDES DIZ QUE GOVERNO ESTÁ MELHORANDO GOVERNANÇA DE ESTATAIS PARA PRIVATIZÁ-LAS**

Estatais saíram de um prejuízo de R\$ 35 bilhões em 2015 para um lucro de R\$ 135 bilhões nos nove primeiros meses de 2021



**Ministro participou do evento de dez anos de concessões aeroportuárias no Brasil** Foto: Isac Nóbrega/PR

O ministro da Economia, Paulo Guedes, repetiu nesta quinta-feira que o governo está melhorando governança das empresas estatais para privatizá-las. “Não podemos hesitar mais, ter mais dúvidas. Os Correios são os Correios do Mensalão. Não é mais uma empresa de entregar carta, mas uma empresa de logística. Nossos Correios precisam virar a maior empresa de logística da América Latina. Quem quiser entregar no Equador, na Bolívia, que ligue no futuro Correio. Mas ele precisa de recursos para investir”, afirmou, em palestra no evento de dez anos de concessões aeroportuárias no Brasil.

Guedes ainda repetiu que as estatais saíram de um prejuízo de R\$ 35 bilhões em 2015 para um lucro de R\$ 135 bilhões nos nove primeiros meses de 2021.

“Ótimo, vamos gerir as estatais? Não. Estamos preparando as estatais para a privatização”, enfatizou o ministro da Economia.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 02/12/2021*

#### **PF INDICIA EMPRESA GREGA E CHEFES DE TRIPULAÇÃO POR VAZAMENTO DE ÓLEO NO LITORAL EM 2019**

Levantamento da PF aponta que gastos do governo federal nas operações de limpeza das praias e do mar brasileiro após vazamento do navio Bouboulina somaram cerca de R\$ 188 milhões

*Por André Borges, O Estado de S. Paulo*

BRASÍLIA - A Polícia Federal concluiu suas investigações a respeito do trágico crime ambiental que, em 2019, lavou o litoral brasileiro com milhares de toneladas de óleo. A investigação pede o indiciamento da empresa grega Delta Tankers, dona do navio Bouboulina, apontado como o responsável pelo vazamento. Foram indiciados ainda o comandante da embarcação, Konstantinos Panagiotakopoulos; e o chefe de máquinas do navio Bouboulina à época dos fatos, Pavlo Slyvka.

De acordo com as investigações, ambos embarcaram na Venezuela e desembarcaram apenas na Malásia, tendo permanecido na embarcação desde o carregamento do óleo até seu pretense descarregamento no porto de destino.

O levantamento da PF aponta que, se considerados apenas os gastos do governo federal em suas instituições nas operações de limpeza das praias e do mar brasileiro, foram despendidos cerca de R\$ 188 milhões. Na prática, o dano teve um custo muito maior ao País, se considerados os prejuízos diretos ao meio ambiente, além de prejuízos às comunidades locais que dependem da pesca e os danos causados ao turismo.



***Polícia Federal indica empresa e chefes da tripulação do navio Bouboulina por vazamento de óleo na costa brasileira Foto: Delta Tankers***

No fim de agosto de 2019, diversas manchas de substância oleaginosa começaram a aparecer em diversas praias da região Nordeste. O óleo cru, que brotava em diversas regiões nos meses seguintes, causou danos e prejuízos incalculáveis.

De 30 de agosto de 2019 a 19 de março de 2020, data do último relatório elaborado pelo Ibama sobre o episódio, foram recolhidas pelos menos 5 mil toneladas de resíduos em 1.009 localidades, distribuídas por 11 Estados, se estendendo por mais de 3 mil km, incluindo cerca de 55 Áreas de Proteção Marinhas.

O derramamento afetou um total de 27 espécies costeiras ameaçadas, além de ocorrer em uma área onde vivem aproximadamente 870 mil pessoas que vivem de pesca artesanal e turismo local.

O inquérito policial que acaba de ser concluído foi instaurado no dia 18 de setembro de 2019. Após análise de diversos estudos técnicos desenvolvidos pelo Ibama, Marinha, universidades e a própria PF, tudo apontou para o navio grego.

“Parece-nos óbvio existirem fortes indícios de que o NM Bouboulina, da empresa grega Delta Tankers Ltd., foi o navio envolvido com o vazamento de petróleo que gerou uma poluição marinha sem precedentes da história do Brasil”, afirma o delegado de Polícia Federal, Franco Perazzoni, no relatório.

Laudo técnico de outubro de 2019 produzido pela Universidade Federal da Bahia (UFBA) concluiu que o óleo coletado nas praias dos litorais sergipano e baiano é o mesmo tipo de petróleo que é produzido na Venezuela. Nenhum petróleo produzido no Brasil apresenta as mesmas características.

A tragédia internacional atingiu, em 04 de novembro de 2019, o Parque Nacional Marinho de Abrolhos, principal berçário das baleias jubarte no Atlântico Sul, que teve de ser fechado por sete dias.

A próxima fase depende do atendimento a pedidos de cooperação jurídica internacional elaborados pela PF e o Ministério Público Federal e que serão direcionados às autoridades da

Libéria e Ilhas Marshall, além da tradução de alguns dos documentos remetidos pelas autoridades gregas.

A reportagem ainda não obteve resposta da Delta Tankers sobre o assunto.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 02/12/2021**

## **BOLSONARO REGULAMENTA VALE-GÁS A FAMÍLIAS DE BAIXA RENDA**

Presidente também regulamentou o programa Alimenta Brasil, que prevê a compra de alimentos de produtores rurais familiares, extrativistas, pescadores artesanais, povos indígenas e outras populações tradicionais

**Por Eduardo Gayer, O Estado de S.Paulo**

BRASÍLIA - O presidente Jair Bolsonaro assinou nesta quinta-feira, 2, em solenidade no Palácio do Planalto, decretos que regulamentam dois novos programas do governo federal: o Auxílio-gás e o Alimenta Brasil.

O primeiro vai subsidiar a compra de botijões por famílias de baixa renda inscritas no Cadastro Único para Programas Sociais (CadÚnico). Os beneficiários receberão, a cada bimestre, o valor correspondente a uma parcela de, no mínimo, 50% da média do preço nacional de referência do botijão de 13 kg do gás de cozinha. O preço médio do botijão de gás de cozinha é de R\$ 102,52, segundo a última pesquisa semanal divulgada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).



**Jair Bolsonaro, presidente da República, com o vice e ministros durante a regulamentação de dois programas do governo Foto: Adriano Machado/Reuters**

De acordo com a lei do programa, o auxílio será concedido preferencialmente às famílias com mulheres vítimas de violência doméstica que estejam sob o monitoramento de medidas protetivas de urgência.

Segundo o ministro da Cidadania, João Roma, 4 milhões de famílias serão atendidas com o programa já em dezembro. A previsão oficial é de atender em 2022 até 19 milhões de famílias – 14,6 milhões de famílias que estão no CadÚnico e recebem o Bolsa Família e 4,7 milhões que são contempladas pelo BPC.

O programa terá duração de 5 anos. Assim, como o pagamento será a cada dois meses, a previsão é de que sejam pagas 30 parcelas. Nesta semana, o presidente encaminhou ao Congresso um projeto de lei que abre crédito especial no valor de R\$ 300 milhões, em favor do Ministério da Cidadania, para o pagamento do auxílio.

Já o Alimenta Brasil regulamenta a compra de alimentos de produtores rurais familiares, extrativistas, pescadores artesanais, povos indígenas e outras populações tradicionais.

A partir de 2022, o governo aumentará o limite anual que pode ser pago às famílias na aquisição de alimentos. Na compra direta, por exemplo, o valor subirá de R\$ 8 mil para R\$ 12 mil. Já a compra institucional aumentará de R\$ 20 mil para R\$ 30 mil. Para as cooperativas, houve reajuste na modalidade formação de estoque, que passou de R\$ 1,5 milhão para R\$ 2 milhões, e na compra direta, de R\$ 500 mil para R\$ 2 milhões.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 02/12/2021**



## **STF DÁ SINAL VERDE PARA MANTER EM VIGOR NOVO MARCO LEGAL DO SANEAMENTO**

Decisão representa uma vitória para o modelo de prestação de serviços idealizado pelo Congresso e governo, cujo principal pilar é permitir a entrada mais forte de empresas privadas no fornecimento dos serviços de água e esgoto

*Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - Elaborado para reverter a cobertura insatisfatória dos serviços de água tratada e esgotamento sanitário no Brasil, o novo marco legal do saneamento foi considerado constitucional pelo Supremo Tribunal Federal (STF). Em julgamento nesta quinta-feira, 01, os ministros da Corte rejeitaram, por sete votos a três, quatro ações que buscavam derrubar a lei, em vigor desde julho de 2020.

A decisão representa uma vitória para o modelo de prestação de serviços idealizado pelo Congresso e pelo governo, cujo principal pilar é permitir uma entrada mais forte de empresas privadas no fornecimento dos serviços de água e esgoto à população. Para isso, a lei determina que as prefeituras só podem contratar empresas para prestar essa atividade por meio de licitação. Até então, os municípios podiam fechar contratos diretamente com as empresas estaduais de saneamento. Com isso, as estatais passaram a dominar o setor nas últimas décadas.

O formato, no entanto, foi considerado fracassado ao deixar relevante parte da população desatendida. Hoje, 16% da população não tem fornecimento de água potável e quase metade não é atendida com rede de esgoto. Pelas metas do novo marco, até 2033, as empresas precisam garantir o atendimento de água potável a 99% da população e o de coleta e tratamento de esgoto a 90%.

Com a abertura ao setor privado, o Congresso e o governo esperam superar o déficit de investimento que marcou o saneamento no Brasil. Há cálculos que apontam a necessidade de até R\$ 750 bilhões para garantir a universalização dos serviços no País. Desde que o novo marco foi sancionado, já foram realizados cinco leilões no setor, todos considerados bem-sucedidos, com atração de R\$ 37,7 bilhões em investimentos, segundo a Associação Brasileira das Concessionárias Privadas de Serviços Públicos de Água e Esgoto (Abcon).

Para dezembro, estão previstas outras seis licitações, que prometem gerar mais R\$ 8,1 bilhões em investimentos. Eles acontecem em Dois Irmãos do Tocantins (TO), Xique-Xique (BA), Goianésia (GO), Teresópolis (RJ), em Alagoas e no Rio de Janeiro.

Segundo a Abcon, numa análise nacional, o montante a ser investido a partir dos leilões já realizados vai provocar um impacto direto e indireto na economia de mais de R\$ 66 bilhões oriundo do aumento na demanda de diversas cadeias produtivas que compõem a expansão dos serviços de água e esgoto. Além disso, o cálculo é de que os recursos gerem mais de 600 mil postos de trabalho ao longo das próximas décadas, com arrecadação tributária de cerca de R\$ 4,1 bilhões.

### **Contestação**

Relatadas pelo presidente do STF, ministro Luiz Fux, as ações que contestam o marco legal na Corte foram apresentadas pelo PDT, pelo PCdoB, pela Associação Brasileira das Empresas Estaduais de Saneamento (Aesbe) e a Associação Nacional dos Serviços Municipais de Saneamento (Assemae). Um dos primeiros a acionar o STF contra a lei foi o PDT. Para a sigla, o texto afronta a Constituição Federal e prejudica as companhias públicas estaduais de saneamento.



Um dos pontos questionados pelos partidos e pelas estatais é a obrigação imposta aos municípios para licitar os serviços de saneamento. Eles queriam que o STF permitisse o retorno dos 'contratos de programa', fechados sem licitação.

Para a maioria dos ministros da Corte, no entanto, o modelo escolhido pelo Congresso é válido e não contraria as normas constitucionais. Além disso, os integrantes da Corte destacaram que o formato de prestação de serviços concentrado nas estatais não foi eficiente para a população, vide os números de desatendimento.

Votaram para manter o marco legal integralmente os ministros Luiz Fux, Kassio Nunes Marques, Alexandre de Moraes, Gilmar Mendes, Luís Roberto Barroso, Cármen Lúcia e Dias Toffoli. Já os ministros Edson Fachin, Rosa Weber e Ricardo Lewandowski se posicionaram pela derrubada de alguns trechos da lei.

"O status quo que já vinha há muito tempo estabilizou o País em padrões muito insatisfatórios. Portanto, incentivos à concorrência mediante licitação e atração de capitais privados é mudança do paradigma adotado até aqui, com o qual estamos infelizes", afirmou o ministro Luís Roberto Barroso. "É indispensável a superação do preconceito contra a iniciativa privada", disse.

"Transcorridas quatro décadas, essa configuração empresarial continua sendo a principal forma de disponibilização dos serviços, que nós temos assistindo essa absoluta ineficiência", disse Fux na leitura de seu voto na semana passada.

Os ministros também argumentaram que a obrigatoriedade de licitação não gera danos às estatais, como foi argumentado. Eles observaram que as empresas públicas estão liberadas para participar dos leilões. Portanto, não haveria favorecimento às companhias privadas a partir do novo marco. "Não se pode demonizar o lucro dos empreendedores, nem afirmar que os serviços só podem ser adequadamente prestados pelo Estado", afirmou o ministro Kassio Nunes Marques.

O ministro Alexandre de Moraes também corroborou com a regra do marco que exige a regularização dos contratos atuais como condição para que eles possam continuar em vigor. "Não é possível que aceitemos que contratos que não estão produzindo o efeito correto se mantenham como estão", afirmou Moraes. Pela lei, os contratos em vigor que não possuírem as metas estipuladas pelo marco terão até 31 de março de 2022 para viabilizar essa inclusão.

### **Autonomia**

A posição do plenário, no entanto, não foi unânime. O ministro Edson Fachin foi o primeiro a votar contra a obrigatoriedade de licitação definida pelo marco, apesar de acompanhar o relator em outros aspectos. Para Fachin, essa exigência feita pela lei viola a autonomia municipal, uma vez que as prefeituras são as titulares dos serviços de saneamento. "Em meu modo de ver, violando a autonomia municipal, estamos curando a doença (déficit no atendimento do saneamento) matando o doente", afirmou o ministro. A posição foi acompanhada pela ministra Rosa Weber.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 02/12/2021*

### **A BILIONÁRIA RENÚNCIA FISCAL NO PARANÁ, QUE NINGUÉM SABE PARA ONDE VAI**

*Da REDAÇÃO*

#### **Requião Filho, Deputado Estadual no Paraná (ALEP)**

No Estado do Paraná, a política é digna de tragédia. Nesta semana, na Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, o porta voz do Governo desafiou a todos para que provassem a renúncia fiscal de R\$17 bilhões. Curiosamente, o líder da base que aprovou esse mesmo valor na LDO de 2022



(entre as páginas 39 e 41). Não é de hoje que venho alertando sobre projetos que passam sem a devida análise, sem o devido debate, mas sem leitura alguma é a primeira vez que vejo.

Aparecem alguns dados interessantes, afinal o governo ficaria desobrigado a destinar percentuais previstos em lei: R\$ 1,5 bilhão não seria mais destinado para a saúde. Quase R\$4 bilhões não seriam mais remetidos à educação, e R\$ 4,3 bilhões deixariam de ser repassados aos municípios paranaenses. Para piorar, não há acesso algum quanto a identidade dessas empresas beneficiadas por tamanha caridade, nem o número de empregos gerados, nem as condições salariais desses empregos. Digno de meme, o mantra do governador do Paraná e seu líder é: Confia!

O governo do Paraná usa como desculpa a pandemia para não conceder reajuste aos servidores do Estado. Esses servidores, segundo o Fórum das Entidades Sindicais, já têm uma defasagem salarial de 25,44%. Em 2020 e 2021, o reajuste foi zero, enquanto em 2022 eles anunciam um mísero aumento de 3%.

Agora, faça as contas comigo... o governo anunciou que esses 3% representam 786 milhões de reais por ano, se considerarmos a defasagem salarial dos servidores esse valor teria que ser multiplicado por mais de 8 vezes, representando 6,6 BI ao ano. Dinheiro esse que o Paraná deve aos seus servidores.

A desoneração fiscal do Paraná não tem pandemia que contenha. Em 2020, o Paraná desonerou 11 BILHÕES de reais, passando para 11,8 BI em 2021, eram perdoados 1 a cada 5 reais devidos de impostos, representando 20% do todo... agora imagine, Paraná em crise e o governador faz o que? Aumenta em mais de 40% a desoneração do estado! Chegando aos volumosos 17,4 BILHÕES de reais desonerados.

A conta não fecha mesmo no discurso de empregabilidade tão defendido pelo governo. O micro e pequeno empresário paranaense se tivesse seu imposto zerado não teria tamanha isenção como anunciado na LDO do governo Ratinho JR., porém esse empreendedor emprega 70% dos trabalhadores do estado.

Não questiono a boa desoneração, aquela que troca impostos por emprego, inclusive sou dela um grande defensor. Mas, questiono a renúncia às escusas, para poucos e sem prova da contrapartida como, onde, assistimos no Paraná.

A soma dos aumentos de desoneração de 2020 pra cá passam de 6,7 bilhões de reais, suficientes para repor todo o salário de nossos servidores. É imposto pago pelo paranaense que não está indo para educação, saúde, segurança e, sim, ajudando os amigos ocultos do rei.

Infelizmente, o Governador não abre a caixa preta e os setores agraciados, que ano a ano, ganham escondidos o dinheiro do povo paranaense. Se a LDO é aprovada, é para ser usada. Se está na LDO, é um cheque em branco conferido ao Estado, que poderá sim conferir até 17 bilhões de reais em renúncias. Ou tudo no Paraná é apenas faz de conta?

Corre à boca pequena que o Secretário de Fazenda está buscando dar mais transparência para as renúncias de receita, inclusive é o que a própria Secretaria informa para uma coluna de um jornal famoso do estado. No entanto, os números que estamos falando não são tirados da cartola, são números oficiais, publicados pelo governo, elaborados e defendidos pela Secretaria de Estado da Fazenda.

Deixo como considerações finais: como conseguir qualidade de policiamento e educação no Paraná permitindo cada vez mais a defasagem salarial e a perda de poder de compra? Afastamos a qualidade educacional e de segurança do nosso Estado em troca de algo que ninguém sabe realmente o que é, tendo o efeito de longo prazo a precarização dos nossos profissionais, entrando em um círculo vicioso de perda salarial, qualidade e mão de obra, além de desvalorizar





nossos servidores e nosso micro e pequeno empreendedor para favorecer poucos nas sombras. Essa é a diferença de uma política de gestão, para uma política de Estado.

Foto Requião Filho, Deputado Estadual no Paraná (ALEP) – Crédito: Dalie Felberg

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 02/12/2021*

### **GUEDES: AUXÍLIO BRASIL É 'POLITICAMENTE IRRESISTÍVEL' E DESCONTROLE FISCAL É 'CONVERSA FIADA'**

Ministro comemorou a aprovação pelo Senado da PEC dos Precatórios, que abre espaço no Orçamento para o benefício de R\$ 400, e disse que os gastos públicos estão sob controle

*Por Eduardo Rodrigues e Lorena Rodrigues, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse nesta quinta-feira, 2, que o programa Auxílio Brasil é "politicamente irresistível". "Um programa de renda básica é politicamente irresistível. O auxílio emergencial foi direto na veia, a maior redução de pobreza da história", afirmou, em palestra no evento para celebrar os dez anos de concessões aeroportuárias no Brasil.

Guedes comemorou a aprovação pelo Senado da PEC dos Precatórios, que abre espaço no Orçamento para o benefício de R\$ 400 no Auxílio Brasil, e disse que os gastos públicos estão sob controle. "Tem toda uma conversa fiada de que o Brasil perdeu o controle fiscal. É uma conversa fiada, uma narrativa política, fake news. As verdades fiscais estão lá registradas", afirmou.

O ministro afirmou que o atual governo pegou o País com um déficit primário de 2% do Produto Interno Bruto (PIB) e reduziu para 1% do PIB logo no primeiro ano de mandato. "Os economistas estão errando previsões sistematicamente. Previram que a dívida/PIB ia chegar a 100% e está em 80%. É um erro colossal de 20% do PIB. Tem que cobrar desses economistas. Está cheio de gente fazendo atividade política disfarçada de economista, de previsor", reclamou.

Guedes minimizou ainda as revisões de dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged), que mostraram que, em vez de geração de vagas, 2020 terminou com fechamento de postos de trabalho com carteira assinada. Em janeiro, o Ministério da Economia divulgou a criação líquida de 142.690 empregos no ano passado. Mas, após dez meses de revisões com dados entregues em atraso pelas empresas, o saldo atualizado de admissões e demissões mostra uma perda líquida de 191.502 vagas em 2020.

"É verdade, o Caged errou 100 mil. Mas estamos falando da criação de 3,5 milhões de empregos desde o fundo do poço. Da mesma forma, o IBGE também reviu suas contas. O Caged subestimou perda de emprego e IBGE superestimou o desemprego. Estamos criando empregos numa velocidade maior", completou.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 02/12/2021*

### **BANCO CENTRAL AVALIA REVER O CÁLCULO DO RENDIMENTO DA POUPANÇA**

Ideia inicial da autoridade monetária é que aplicação tenha um rendimento mais próximo das taxas usadas em financiamentos imobiliários; alta da Selic pode apressar movimento

*Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - O Banco Central estuda mudar a regra de correção da caderneta de poupança, a principal fonte para os financiamentos à casa própria e ainda hoje o investimento mais popular dos brasileiros.

A medida não é para agora, exigirá um prazo para consulta pública e uma transição longa e feita em etapas. Mas a fala do presidente do BC, Roberto Campos Neto, revelando os estudos em

andamento, durante evento do setor imobiliário, acabou colocando o tema da remuneração da poupança em debate na véspera da reunião do Comitê de Política Monetária (Copom), quando a taxa Selic, hoje em 7,75%, poderá ultrapassar 8,5%.



**Roberto Campos Neto, presidente do Banco Central; BC quer que a poupança tenha uma correção mais próxima daquela que é usada para fazer o financiamento de projetos imobiliários**  
**Foto: Adriano Machado/ Reuters**

Pela regra em vigor, se os juros passarem desse patamar, a caderneta passaria a render 0,5% ao mês mais a Taxa Referencial (hoje, zerada). Com a Selic abaixo de 8,5%, o rendimento da poupança é de 70% da taxa Selic mais a TR. Esse modelo existe desde 2012 e foi adotado na época para permitir a

redução dos juros naquele momento.

O BC quer que a poupança tenha uma correção mais próxima daquela que é usada para fazer o financiamento de projetos imobiliários. Hoje, há um descasamento de prazos e de indexadores. A caderneta, que tem uma liquidez de curto prazo (ou seja, o poupador pode a qualquer momento fazer o saque do dinheiro), é também fonte do crédito imobiliário, em geral de longo prazo, entre 20 anos e 30 anos.

Esse descasamento exige um colchão de liquidez alto (uma reserva) para fazer frente aos saques. O ponto em análise pelo BC é que se a poupança tivesse um indexador mais próximo daquele que é usado para o financiamento, esse colchão tão elevado não seria necessário, liberando mais recursos para o sistema.

O BC tem há mais de um ano um grupo de estudo dedicado a fazer uma nova fórmula da poupança que funcione melhor como captador de recursos e como repassador. Embora a mudança exija cautela e muito cuidado na implementação, poderá ser anunciada ainda em 2022, durante o governo Bolsonaro. O assunto vem sendo discutido com os bancos.

“Com a Selic em 2%, estávamos preocupados com a migração alta para a poupança. Com a taxa de juros subindo, temos preocupação com a saída de recursos da poupança”, enfatizou Campos Neto no evento, quando foi provocado por um participante que questionou os depósitos compulsórios altos da poupança e propôs a criação de uma caderneta indexada ao IPCA.

Segundo o presidente da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC), José Carlos Martins, essa mudança é uma demanda antiga do setor. “Faz anos que está em todas as propostas que da Cbic ter indexador de índice de preços e não a TR, que é manipulada pelo governo”, diz.

Para Rodrigo Sgavioli, head de Alocação e Fundos da XP, a dinâmica de relacionamento da poupança com o investidor brasileiro vem mudando e cada vez mais a aplicação vem sendo usada como um “pit stop” (parada) dos recursos para serem gastos por pouco tempo ou uma reserva de emergência. Um instrumento fácil de acessar e de resgatar, o qual o poupador opta mesmo que perca em rentabilidade.

“Ouso dizer que no ano passado a poupança foi alvo de uma captação absurda sendo que deveria ser o contrário. Minha percepção é que a poupança foi vista como um lugar seguro quando todo mundo ficou com medo da pandemia num momento de aversão a risco”, avalia.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 02/12/2021**

## VALOR ECONÔMICO (SP)

### NOVASSANÇÕES CONTRA BELARUS DEVEM ENCARECER POTÁSSIO, DIZ STONEX

Americanos incluíram a BPC, braço comercial da Belaruskali, produtora do insumo, em lista de restrições comerciais

*Por Érica Polo, Valor — São Paulo*

O cloreto de potássio deverá sofrer novas altas de preços no curto prazo com a decisão do governo dos Estados Unidos de reforçar as sanções econômicas contra Belarus, um dos maiores fornecedores globais do nutriente, disse hoje a consultoria StoneX. Os americanos incluíram hoje (2/12) a Belarus Potash Company (BPC), braço comercial da produtora de potássio Belaruskali, à "lista negra", divulgada em agosto.

Até agora, os EUA tinham interrompido as relações comerciais no setor de fertilizantes apenas com a Belaruskali, estatal que produz o nutriente, e com os negócios em que ela detivesse pelo menos 50% de participação. Como a companhia produtora detém 47% das ações da BPC, seu braço comercial havia ficado fora das restrições.

"O governo americano acaba de anunciar a inclusão da BPC, empresa que faz as exportações de cloreto de potássio produzido na Bielorrússia, às sanções econômicas contra o país do Leste Europeu. [...] a notícia é claramente 'altista' e pressionará ainda mais os preços internacionais", diz nota da StoneX enviada a clientes. Segundo Marcelo Mello, diretor de fertilizantes da StoneX, a medida contra a BPC passará a valer em abril de 2022, mas as sanções contra a Belaruskali são válidas já a partir da próxima quarta-feira, dia 8.

A primeira rodada de embargos americanos e europeus ao país foi anunciada em meados deste ano e acentuou o aumento dos preços internacionais do nutriente, que já estava em alta - Belarus ficou proibido de utilizar alguns portos da comunidade europeia, o que aumentou o preço com a oferta do insumo. Desde janeiro, o potássio subiu 231% e alcançou US\$ 810 a tonelada (preço no porto, no Brasil) na última semana de novembro.



**O presidente de Belarus, Alexander Lukashenko — Foto: Sergei Shelega/BelTA Pool Photo via AP**

O Brasil não sancionou Belarus, mas um ponto preocupante para os importadores de potássio é o reflexo dos embargos às operações de pagamentos feitas por meio de bancos americanos, por exemplo. Mesmo as instituições financeiras que não tenham origem nos EUA, mas mantenham escritórios lá, podem ser alcançadas pelas regras, diz a advogada Vera Kanas, sócia responsável pela área de comércio internacional do TozziniFreire Advogados.

"Como tecnicamente a BPC estava fora das sanções, havia uma chance de argumentar que as remessas não estavam em desacordo com os embargos. Contudo, agora a BPC passará de fato a estar envolvida", comenta Mello, da StoneX.

Segundo a agência Reuters, a nova rodada de sanções visa a aumentar a pressão sobre o governo do presidente Alexandr Lukashenko, acusado de fraudar a eleição presidencial do ano passado para permanecer no poder, ordenando repressão massiva à oposição.

Um grupo de países formado por EUA, Canadá, Grã-Bretanha e União Europeia fez uma declaração conjunta para que o governo de Belarus reverta decisões como a de incentivar a migração irregular através de suas fronteiras com o bloco europeu, que criou novas tensões.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 02/12/2021*

### **ANÁLISE: VENDA DA BRASKEM VIA OFERTA DE AÇÕES COMEÇA A ANDAR, MAS PRAZO É INCÓGNITA**

Ao preço do papel preferencial classe A no fechamento de ontem, a operação poderia movimentar cerca de R\$ 4,2 bilhões, considerando-se apenas a venda da posição da controladora

*Por Stella Fontes, Valor — São Paulo*

Num aceno importante a seus credores, a Novonor (ex-Odebrecht) formalizou ontem à Braskem a intenção de realizar uma oferta subsequente de ações (follow-on) para vender a fatia de 22,92% que detém no capital preferencial da petroquímica brasileira. Ao preço do papel preferencial classe A no fechamento de ontem, a operação poderia movimentar cerca de R\$ 4,2 bilhões, considerando-se apenas a venda da posição da controladora. Não há certeza, no entanto, se a oferta irá acontecer ainda em 2021.

Segunda maior acionista da Braskem, a Petrobras é dona de 21,93% das preferenciais e também deve se desfazer dos papéis em bolsa, ao moldes do que fez com a antiga BR Distribuidora (hoje Vibra Energia). As sócias vinham tentando acertar um cronograma para a operação, que vai ocorrer em mais de uma etapa para evitar pressão sobre os preços da ação.

Não está claro, no entanto, se o follow-on será consumado em 2021 ou se concretizará no primeiro trimestre. Por causa da deterioração recente das condições de mercado, tudo indica que nenhuma operação deve sair do papel ainda neste ano, especialmente após a forte desvalorização das ações da companhia — a própria administração admitiu que a cotação em bolsa, muito descontada, andava em níveis de “Black Friday”.

De qualquer maneira, a Novonor sinalizou de forma concreta aos credores, dentro do prazo acordado no plano de recuperação judicial homologado em julho do ano passado, que está buscando uma porta de saída da petroquímica. E, pela primeira vez, admitiu à controlada que uma operação em bolsa estava na mesa.

Até então, a informação formal mais recente era a de que o Morgan Stanley estava buscando um ou mais compradores para a Braskem, em um processo que não trouxe o resultado esperado — houve propostas, mas nenhuma considerada atrativa pelos controladores.

Em setembro, conforme noticiou o Valor, a Novonor já estava discutindo alternativas com Bradesco, Itaú Unibanco, Santander, Banco do Brasil e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Para o grupo privado, a opção mais eficiente para monetizar a fatia era o follow-on. Naquele momento, o grupo considerava factível uma oferta secundária das ações preferenciais ainda em 2021. O prazo inicial para a venda das ações era dezembro de 2021, prorrogável até 2023, se os bancos que têm cerca de R\$ 14 bilhões a receber da Novonor concordassem com essa extensão.

Jose Mauro Carneiro da Cunha, diretor presidente do conglomerado da Novonor e Hector Nunez, presidente do conselho da Novonor — Foto: Ana Paula Paiva/Valor



Além dos 38,32% do capital da Braskem, a Novonor detém 50,1% das ações ordinárias da companhia, que também devem ser vendidas no mercado após migração da Braskem para o Novo Mercado.

Considerando-se os prazos inerentes ao processo, a migração pode ser consumada no primeiro trimestre de 2022, viabilizando uma oferta secundária dos papéis ordinários ainda no primeiro semestre — antes, portanto, do início do período eleitoral, que tradicionalmente fecha a “janela de mercado”.

Em teleconferência com analistas no início de novembro, o vice-presidente de finanças, suprimentos e relações institucionais da Braskem, Pedro Freitas, lembrou que a petroquímica vem promovendo avanços em governança corporativa, como a instalação do Comitê de Conformidade e Auditoria, em linha com as exigências das regras americanas e do Novo Mercado no Brasil.

Contudo, o executivo disse também que não havia trabalhos efetivos naquele momento com vistas à migração para o segmento mais elevado de governança da B3.

“No passado, a Braskem estudou a migração para o Novo Mercado e sabemos que é processo que demora entre dois e três meses”, acrescentou.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 02/12/2021*

### **MINÉRIO DE FERRO RECUA 2,8% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, PARA US\$ 101,62 POR TONELADA**

Principal matéria-prima do aço passou a exibir desvalorização acumulada de 0,8% em dezembro e em 2021, a perda atinge 36,7%

*Por Stella Fontes, Valor — São Paulo*

Notícias de uma nova rodada de restrições à produção de aço na China voltaram a pesar sobre os preços do minério de ferro, que devolveram os ganhos registrados na véspera no mercado à vista. O desempenho no mercado futuro também foi negativo, a despeito da valorização dos contratos de produtos siderúrgicos.

Segundo a publicação especializada Fastmarkets MB, o minério com pureza de 62% de ferro encerrou nesta quinta-feira (02) com queda de 2,8% no porto de Qingdao, para US\$ 101,62 por tonelada.

Com isso, em dezembro, a principal matéria-prima do aço passou a exibir desvalorização acumulada de 0,8%. Em 2021, a perda é de 36,7%.

Na Bolsa de Commodity de Dalian (DCE), os contratos mais negociados de minério para maio fecharam a sessão diurna em queda de 3,1%, para 609 yuan por tonelada.

Conforme a Fastmarkets, participantes de mercado indicaram que os novos cortes na produção de aço atingem a província de Tangshan, importante polo siderúrgico chinês.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 02/12/2021*

### **NOVA VARIANTE DO CORONAVÍRUS E QUEDA NOS PREÇOS DO PETRÓLEO PODEM LIMITAR EXPORTAÇÕES EM DEZEMBRO, DIZ TENDÊNCIAS**

*Por Marta Watanabe, Valor — São Paulo*

Após o déficit de US\$ 1,3 bilhão na balança comercial divulgado nesta quarta-feira (1º) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex), a expectativa é que os saldos voltem em dezembro para o campo positivo. Em linha, entre outros fatores, com a sazonalidade menos favorável às importações e com a esperada retomada gradual dos embarques de carne bovina para a China,

aponta a economista Yasmin Riveli, da Tendências, em boletim. A variante ômicron do coronavírus e a queda mais recente de preços de petróleo, porém, podem limitar as receitas de exportação em dezembro, diz ela.

O resultado da balança de novembro veio um pouco pior do que o esperado pela Tendências, que estimava déficit de US\$ 1,2 bilhão em novembro. A consultoria revisou recentemente a projeção de superávit comercial em 2021 para US\$ 59,3 bilhões, de US\$ 66,4 bilhões esperados anteriormente.

Para a Tendências, ômicron e queda mais recente de preços de petróleo podem limitar as receitas de exportação em dezembro — Foto: Silvia Costanti/Valor

Em novembro, diz Yasmin, na nota, o resultado das exportações ficou abaixo do ritmo de crescimento observado nos últimos meses. Apesar de manutenção de alta das receitas com óleos brutos de petróleo e soja, indica, houve queda das exportações de carne bovina em razão da suspensão das compras adotada pela China até meados de novembro.

No fim do mês, porém, lembra Yasmin, o país asiático anunciou a liberação da compra de lotes de carne que já tinham certificação sanitária antes do embargo. Por outro lado, a queda dos preços do petróleo, acompanhando a liberação das reservas emergenciais dos Estados Unidos e outros países, e a elevação das incertezas globais diante do surgimento da variante Ômicron devem limitar altas mais expressivas das receitas de exportação.

Yasmin também destaca, do lado das importações, alta de 53,1% em novembro, com desempenho impulsionado por adubos e fertilizantes, óleos combustíveis de petróleo e medicamentos. No curto prazo, aponta o boletim, as importações devem seguir impulsionadas pelas compras externas de adubos e fertilizantes químicos, em linha com o avanço do plantio das novas safras de soja e milho, além dos combustíveis, com a gradual volta da mobilidade interna.

Por outro lado, a sazonalidade negativa de dezembro, o recente recuo dos preços do petróleo, o menor ímpeto da atividade interna e o câmbio desvalorizado surgem como limitantes.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 01/12/2021*

## RUMO E CONTROLADA DA HIDROVIAS DO BRASIL ASSINAM MEMORANDO PARA TRANSPORTE DE FERTILIZANTES

A operação estabelece um volume anual de 500 mil toneladas do produtos

*Por Flávyá Pereira, Valor — São Paulo*



**Rumo, empresa de logística da Cosan — Foto: Reprodução**

A Rumo e a HB Santos, controlada da Hidrovias do Brasil, assinaram um memorando de entendimento vinculante para implementar soluções de transporte à clientes de fertilizantes, no qual a operação estabelece um volume anual de 500 mil toneladas do produtos.

A operação irá terminal portuário operado pela HB Santos e o transporte ferroviário operado pela Rumo, além de ser feita no formato “take or pay”.

Em comunicado emitido pelas companhias, elas ressaltam que a parceria comercial poderá diversificar ainda mais os serviços da operação no porto de Santos.

O memorando tem validade de três meses contados a partir de hoje e poderá ser prorrogado após acordo entre a Rumo e a HB Santos.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 01/12/2021*

### FT: EXXONMOBIL ANUNCIA NOVAS METAS PARA EMISSÃO DE CARBONO

As novas metas estão limitadas às emissões resultantes de suas operações, e não da queima pelos consumidores dos combustíveis que ela vende

*Por Justin Jacobs — Financial Times, de Houston*



*Exxon — Foto: LM Otero/AP*

A ExxonMobil ampliou suas metas de redução da quantidade de dióxido de carbono liberado com cada barril de petróleo que ela produz, aplicando-as em todas as suas operações, mas evitou os cortes mais profundos nas emissões endossados por companhias de petróleo concorrentes da Europa.

A gigante de energia dos Estados Unidos disse que almeja reduzir a intensidade dos gases de efeito estufa que produz em 20% a 30% até 2030. A meta

anterior da Exxon era uma redução de intensidade de 15% a 20% até 2025 para suas operações de produção de petróleo e gás que, segundo ela, foi alcançada neste ano.

A atualização das emissões e dos planos de investimentos, anunciada nesta quarta-feira, é a primeira desde que a Exxon perdeu assentos no conselho de administração em uma batalha por procuração com o Engine No 1, um fundo hedge ativista que afirmava que a companhia estava mal preparada para um futuro com baixas emissões de carbono.

A intensidade do carbono é uma medida das emissões por unidade de produção. Ativistas criticaram a Exxon por usar esse parâmetro, em vez das emissões absolutas, porque ele permite que as emissões totais aumentem se a produção de combustíveis fósseis aumentar. No entanto, a Exxon disse que seus planos atualizados levarão a emissões “no âmbito da corporação” 20% menores até 2030.

As novas metas da Exxon estão limitadas às emissões resultantes de suas operações, e não da queima pelos consumidores dos combustíveis que ela vende. Concorrentes europeias da Exxon, como a BP e a Royal Dutch Shell, disseram que cortarão a produção de petróleo e gás com o tempo, para atender as metas de emissões que englobam a queima de combustíveis.

A Exxon, baseada no Texas, pretende aplicar US\$ 15 bilhões cumulativamente nos esforços de redução das emissões até 2027, ou cerca de US\$ 2,5 bilhões por ano. Os investimentos totais planejados pela companhia estão entre US\$ 20 bilhões e US\$ 25 bilhões por ano até 2027, bem acima do orçamento deste ano, afetado pela pandemia, de US\$ 16 bilhões.

A Chevron, maior concorrente da Exxon nos EUA, disse em setembro que aplicaria US\$ 10 bilhões em empreendimentos de baixas emissões de carbono até o fim de 2028. As duas companhias prometeram uma parcela muito menor dos gastos totais com energia mais limpa do que suas concorrentes europeias.

Os gastos de capital que a Exxon pretende fazer ainda estão muito abaixo do total anual de US\$ 35 bilhões que a companhia havia planejado antes que a pandemia derrubasse a demanda mundial por petróleo. O fundo Engine No 1 afirmou em sua campanha por procuração, no começo

deste ano, que a administração estava gastando demais, colocando em risco o valorizado dividendo da Exxon.

A companhia registrou um aumento dos lucros este ano, graças em parte aos maiores preços do petróleo e do gás natural. Darren Woods, presidente executivo da Exxon, disse que a “perspectiva financeira melhorada” da companhia apoia mais investimentos em “projetos de alto retorno a uma lista crescente de oportunidades de negócios de baixa emissão financeiramente vantajosas”.

Grande parte dos gastos futuros da Exxon vai se concentrar em novos projetos na Guiana, onde a companhia descobriu grandes reservas de petróleo no litoral desse país sul-americano, e na bacia Permiana no Texas e Novo México, o maior campo de petróleo dos EUA.

A companhia disse que os planos permitirão dobrar seus lucros até 2027, comparado aos US\$ 14,3 bilhões de 2019.

Os gastos de US\$ 15 bilhões com a redução das emissões de carbono serão divididos entre os esforços para cortar as emissões das operações próprias, em grande parte através da redução dos vazamentos de metano e queima de gás, e na nova captura e armazenamento de carbono, e projetos de hidrogênio e biocombustíveis.

A companhia esboçou neste ano uma série de possíveis projetos de biocombustíveis e captura de carbono, como a construção de um enorme centro de captura e armazenamento de carbono em Houston, avaliado em US\$ 100 bilhões, mas muitos desses projetos necessitarão de subsídios pesados ou que se chegue a um preço sobre as emissões de carbono.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 01/12/2021*



## G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

### ATRACADOURO ATINGIDO POR NAVIO É REFORMADO E ENTREGUE NA TRAVESSIA DE BALSAS ENTRE SANTOS E GUARUJÁ, SP

Secretário João Octaviano Machado Neto fez a inauguração da obra nesta quarta-feira (1º). Ele também falou sobre edital de concessão das Travessias Litorâneas.

*Por Brenda Bento, g1 Santos*



**Secretário estadual de Logística e Transportes entregou primeira etapa de obras na travessia Guarujá/Santos nesta quarta-feira (1º) — Foto: Luciana Moledas/g1**

O secretário estadual de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto participou, na manhã desta quarta-feira (1º), da entrega de um atracadouro na travessia entre Santos e Guarujá, no litoral de São Paulo. A estrutura foi danificada após um acidente envolvendo um navio de carga em 20 de junho. O secretário também falou sobre o edital de concessão das Travessias Litorâneas, que já foi

publicado.



O novo atracadouro é misto e destinado ao embarque e desembarque de pedestres, bicicletas e veículos. Ele proporcionará ganho na logística operacional e mais segurança aos usuários, já que ciclistas e pedestres terão espaço exclusivo para a travessia.

Segundo a pasta, a nova estação funcionará das 5h às 23h30. Já nos horários de maior movimentação, duas embarcações serão destinadas somente para pedestres e ciclistas. Outro atracadouro misto será reformado e deve ser entregue até o final de janeiro de 2022.



**Primeira operação da balsa foi realizada após entrega da obra nesta quarta-feira (1º) em Guarujá, no litoral de São Paulo. — Foto: Luciana Moledas/g1**

### Recuperação do atracadouro

Um navio de carga colidiu e destruiu uma gaveta de atracação de veículos, uma balsa e o píer de acesso de pedestres e ciclistas da travessia entre Santos e Guarujá, no litoral de São Paulo. O acidente ocorreu no dia 20 de junho. Segundo o Departamento Hidroviário, a travessia ficou paralisada por cerca de 1h20 devido ao acidente. Ninguém ficou ferido.

Segundo o secretário, a entrega do atracadouro faz parte da primeira etapa da obra. Com isso, a operação da travessia de balsas irá melhorar muito.

"Temos uma recuperação da operação aqui e, ainda em janeiro, a recuperação da outra gaveta que foi abalroada. Mas, a ideia é que ao longo do mês de janeiro a gente tenha uma recuperação da capacidade de operação, voltando aos patamares que tivemos no verão passado".

As obras estão sendo realizadas sem recursos públicos e foram contratadas pela empresa responsável pelo navio, que danificou as plataformas de embarque em junho deste ano.

"[Custou] 32 milhões, integralmente aplicado nessas obras. Tanto nessa recuperação quanto na recuperação que vai começar agora da terceira gaveta. Venho acompanhando por vídeos e relatórios técnicos. A empresa operadora do navio se responsabilizou integralmente por essa reforma. Está ótima, nova, moderna e vamos liberar a partir de agora a operação da primeira balsa".

Além disso, a balsa FB-24, que passa por reforma completa, com capacidade para transportar 62 carros e 248 pedestres, será entregue a tempo de reforçar a Operação Verão + Seguro 2021/22. Segundo o secretário, ela deve ser liberada entre o final de janeiro e começo de fevereiro.



**Balsa durante travessia Guarujá/Santos após entrega da primeira etapa de obras nesta quarta-feira (1º) — Foto: Luciana Moledas/g1**

### Concessão das Travessias

Além da entrega ao atracadouro, o secretário fez o anúncio do edital para a concorrência internacional da concessão do Sistema de Travessias Litorâneas com investimentos previstos de R\$ 272 milhões ao longo dos 30 anos de contrato foi publicado na terça-feira (30), no Diário Oficial do Estado.

"Então, estamos nos preparando para que no ano que vem tenhamos uma concessão privada das travessias, que já estão boas e vão melhorar".

De acordo com a pasta, ao dar espaço para a iniciativa privada, o governo do Estado de São Paulo pretende modernizar, ampliar e melhorar o serviço das travessias para a população.

O leilão deve acontecer em 30 de março de 2022, na sede da B3, na capital paulista. "É um investimento de R\$ 272 milhões para fazer melhorias de toda a parte dos atracadouros, flutuantes, das gavetas em todas as travessias desde Cananeia até São Sebastião".

### Mudança tarifária

Durante a coletiva de imprensa, Neto explicou a questão da tarifa da travessia litorânea. "Haverá uma redução de tarifa para pedestres e para ciclistas. Um conceito social para aquelas pessoas que dependem [do transporte] para trabalhar. Nos veículos haverá uma correção da tarifa pela inflação e indicadores que teremos durante o privado."

"Agora, o privado vai ter que investir bastante na recuperação, manter o nível de recuperação das embarcações, trazer embarcações novas e fazer com que a gente tenha uma operação cada vez mais tranquila e segura para os usuários", finalizou.

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

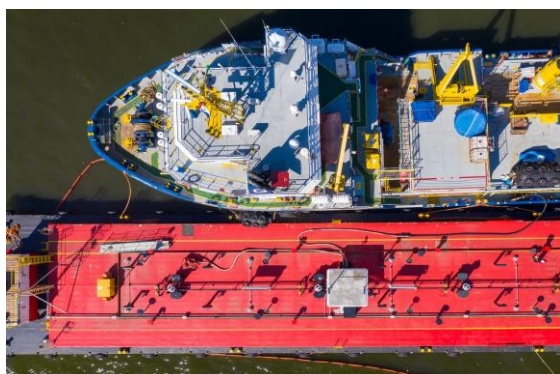
Data: 01/12/2021

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### AGENTES VEEM ESPAÇO PARA AMADURECIMENTO E NOVOS MODELOS DE ABASTECIMENTO DE BUNKER NO BRASIL

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 02 Dezembro 2021



#### Arquivo/Divulgação Bunker One

Empresas citam vantagens de implementação do modelo 'Ex-Wharf', adotado em hubs mundiais, para comercialização e fornecimento de combustíveis marítimos em portos nacionais.

Analistas e armadores avaliam que seria importante se o mercado de bunker brasileiro pudesse alcançar as facilidades existentes em outros portos internacionais, em busca de uma maior eficiência operacional com redução de custos. A análise feita por especialistas é que existe espaço para desenvolvimento do mercado nacional e atração de novos players, o que passa por mais segurança jurídica para novos investimentos. Eles destacam que em portos como Roterdã, Cingapura e Houston é comum empresas oferecerem entre as alternativas de fornecimento o modelo de comercialização 'Ex-Wharf', em que o produto, após ser vendido pelo fornecedor para os revendedores, é entregue nas barcas desses players, que então passam a ofertar o combustível aos armadores.

Alguns armadores alegam, de forma reservada, que a Petrobras costuma ter menos flexibilidade com os clientes quando um navio chega fora do dia agendado para o abastecimento, mesmo que por diferença de minutos ou algumas horas ao contratado. O entendimento de analistas desse mercado é que mais players comercializando dão mais alternativas ao armador, que passa a ter maior poder de barganha maior como comprador. Eles acreditam que, caso fosse adotado o 'Ex-Wharf', grandes distribuidores teriam interesse em alugar barcas e passar a comprar da Petrobras direto no terminal marítimo. A estratégia das tradings de compra 'hedgeada', por sua vez, permitiria que elas oferecessem preços melhores.

No Brasil, as embarcações são abastecidas por óleo combustível (bunker) ou por óleo diesel marítimo. O primeiro, de coloração escura, é um dos últimos produtos obtidos no processo de refino. De característica residual, ele é utilizado nos motores de combustão principal de navios, responsáveis pela propulsão dessas embarcações. Já o óleo diesel marítimo, de coloração clara, é utilizado nos motores de embarcações menores. No passado, era muito utilizado nos motores de combustão auxiliares (MCA) de navios para geração de energia a bordo. Com a modernização da frota mundial, a maioria dos navios é capaz de gerar energia em seus motores auxiliares utilizando óleo combustível marítimo em substituição ao óleo diesel, uma vez que o segundo possui custo superior ao primeiro.

A Petrobras é a principal produtora dos dois tipos de combustíveis marítimos e tem a exclusividade da distribuição. A empresa carrega as barcaças nos terminais da Transpetro, sua subsidiária, e entrega os produtos diretamente aos navios, independentemente da venda ter sido efetuada para o armador ou revendedor. A venda do do combustível marítimo de caráter residual ocorre através de um departamento próprio de comercialização de bunker, onde a Petrobras vende os produtos aos armadores diretamente, ou através de revendedores, responsabilizando-se pela entrega. O produto é entregue diretamente às embarcações, através de uma frota de barcaças ou pequenos navios-tanque terceirizados, sem passar pelas instalações do revendedor, quando este é o comprador. Esta modalidade de entrega é conhecida como 'delivered' — quando o produto é entregue diretamente na embarcação para consumo próprio.

A exemplo do que ocorre com outros derivados, como gasolina e diesel rodoviário, a Petrobras, através de outro departamento comercial, vende o óleo diesel marítimo para distribuidoras, através de cotas pré-aprovadas por modais previamente estabelecidos de acordo com os pólos de comercialização. Esta transferência pode ser feita, por exemplo, através de caminhões-tanque ou por meio de transferência entre tanques. A partir daí, as empresas distribuidoras homologadas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) se encarregam de distribuir o diesel marítimo através de logística própria de entrega.

O mercado internacional de bunker, além de praticar a modalidade "delivered", adota o modelo de comercialização "Ex-Wharf", onde o produto após ser vendido para revendedores é entregue nas barcaças desses players, os quais então passarão também a ofertar o combustível aos armadores. Nesse caso, o produtor tem a opção de vender diretamente ao armador, cuidando da entrega através de sua frota de barcaças — próprias ou alugadas — ou para revendedores que farão a venda final.

Jorge Lourenço, da JL Maritime Consulting, acredita que o modelo beneficia armadores, uma vez que lhes faculta a escolha do melhor fornecedor, gerando reduções de custos na compra do combustível e beneficia a economia local, fomentando aumento de emprego, pois permite a entrada de novos players no mercado. Ele explicou que muitos desses players possuem presença global em inúmeros portos do mundo, sendo considerados pelos armadores, fornecedores fiéis onde estiverem fisicamente estabelecidos.

Lourenço disse que, mesmo o produto tendo a mesma origem, é possível aumentar a competitividade no setor. O consultor acredita que, como a compra por parte do revendedor é feita para entrega futura, a própria volatilidade do mercado, quando apresenta alta da cotação do petróleo, e conseqüentemente do bunker, cria a possibilidade de que outros players reduzam suas margens, gerando um ambiente competitivo ao mercado. Outra estratégia de mercado usada por compradores de produto para venda futura é a proteção através da operação de 'hedge', permitindo ao comprador oferecer um preço mais competitivo em função do ganho nas operações de derivativos, especialmente em situações de queda da cotação do petróleo.

"Esse modelo beneficia armadores, uma vez que lhes faculta a escolha do melhor fornecedor, gerando reduções de custos na compra do combustível e beneficia a economia local, fomentando aumento de emprego, pois permite a entrada de novos players no mercado", observa. Lourenço acrescentou que muitos desses players possuem presença global em inúmeros portos do mundo,

sendo considerados pelos armadores, fornecedores fiéis onde estiverem fisicamente estabelecidos.

Para o presidente da Bunker One, Flávio Ribeiro, o crescimento do mercado brasileiro passa por haver segurança jurídica para que empresas sérias entrem num segmento de alto risco e complexidade. Ele ressaltou que o propósito do estabelecimento do negócio é a perenidade com crescimento sustentável. “O mercado no Brasil tem uma complexidade que muito pouca gente se lança no risco de uma operação como essa, pois nem consegue entender a dinâmica do mercado. Um cenário com mercado mais estruturado é bom para todo mundo”, disse Ribeiro, que também preside a Associação Brasileira de Abastecimento de Bunker (Abrabunker), criada em 2019.

A Bunker One atua como fornecedora de diesel marítimo, comprando o produto de distribuidoras, fazendo sua logística e abastecendo embarcações. A estrutura global do grupo dinamarquês movimenta entre 12% e 15% do comércio de bunker (VLFSO e diesel marítimo), dependendo do segmento de atuação. “Temos posição de liderança, mesmo nos mercados onde operamos com alto grau de competitividade. Somos contrários a barreiras de entrada, queremos criar um mercado que exista para poder crescer”. disse Ribeiro

Atualmente, Cingapura e Roterdã representam os dois maiores mercados de bunker do mundo. Ambos adotam o modelo de venda "Ex-Wharf". Em 2020, Cingapura comercializou aproximadamente 50 milhões de toneladas de bunker, de acordo com a autoridade portuária e marítima local (Maritime and Port Authority of Singapore – MPA).

Para Lourenço, da JL Maritime Consulting, a possibilidade de comprar o combustível a preço mais competitivo e de desenvolver relacionamento comercial com empresas distribuidoras distintas, que possam ser mais flexíveis, como na concessão do crédito ou no relacionamento pós-venda, em caso de falhas operacionais ou de qualidade, trariam ganhos significativos aos armadores nacionais. Ele entende que o armador nacional de cabotagem seria um dos grandes beneficiados caso esse modelo viesse a ser adotado, uma vez que o crescimento da cabotagem esbarra em inúmeros entraves estruturais.

Os armadores de cabotagem reivindicam essa alternativa para o mercado brasileiro, desde que o óleo oferecido tenha uma procedência de qualidade ISO garantida por um fornecedor confiável. Na visão da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), o modelo 'Ex-Wharf' poderia ampliar a flexibilidade de abastecimento no Brasil, sobretudo em casos de atraso na entrega ou quando o navio sofre algum atraso na chegada ao porto. Por exemplo, em Vitória (ES), onde não há mais fornecimento e é uma área estratégica para os armadores.

O principal benefício para as empresas brasileiras de navegação (EBNs) que operam na cabotagem em caso de adoção desse modelo seria não precisar pagar custos extras com atracação, rebocadores, praticagem, entre outros itens, para entrar num porto para abastecer. A Abac também acredita que a chegada de novos players no mercado brasileiro de refino pode influenciar a oferta do modelo 'Ex-Wharf' para a distribuição de combustíveis marítimos no país, a partir do aumento da concorrência, se com a qualidade e origem do óleo fornecido.

A avaliação das EBNs é que a Petrobras provavelmente não teria prejuízo, uma vez que continuaria a vender seus produtos a 'revendedores' interessados em vender para os armadores. Caso a Petrobras adotasse o 'Ex-Wharf', grandes distribuidores de combustíveis marítimos teriam interesse em alugar barcas e passar a comprar da companhia direto no terminal marítimo, dependendo da logística de cada lugar para o fornecimento do óleo.

Lourenço, da JL Maritime Consulting, considera que a adoção desse modelo não traria prejuízos à Petrobras pois, uma vez que a venda "Ex-Wharf" fosse realizada, a empresa não reduziria suas vendas, substituindo apenas parte da comercialização 'delivered' por 'Ex-Wharf', beneficiando-se também da inexistência do custo do transporte marítimo contratado para entrega do produto.



O diretor da Minerva Bunkering — braço de bunker da Mercuria Energy Trading, Álvaro Azevedo, observa que o modelo 'Ex-Wharf' é utilizado em mercados desenvolvidos, com algumas dezenas de fornecedores, como Cingapura, Roterdã e Houston. Ele reforçou que nesse modelo o produtor minimiza o risco de crédito, vendendo para distribuidoras e trabalhando com garantias, de forma a aumentar o potencial de venda do mercado e a fortalecer o lado do cliente, que terá mais possibilidades. No Brasil, existem clientes que preferem comprar de uma distribuidora que da Petrobras para ter um serviço diferenciado. Para Azevedo, mais empresas participando aumenta a transparência, a competitividade e a sofisticação do mercado.

Recentemente, a Petrobras vendeu a Refinaria Landulpho Alves (RLAM), para o fundo árabe Mubadala. Há informações de que, com a venda da refinaria, a Petrobras interromperá a venda de bunker a partir de Salvador. O mercado ventila a possibilidade de o Mubadala passe a comercializar o bunker na modalidade de entrega 'Ex-Wharf, de modo a seguir a prática internacional. Azevedo, da Minerva, vê um grande potencial não explorado que tende a mudar a partir da venda das refinarias, porém não da noite para o dia. Ele lembrou que, por conta do abastecimento de óleo combustível ter sido monopólio por muito tempo, não foram criados terminais para bunker fora do sistema Petrobras-Transpetro.

Azevedo acrescentou que a venda de refinarias da Petrobras gradativamente pode diversificar o mercado estagnado há mais de 10 anos em aproximadamente cinco milhões de toneladas — volume cativo fornecido para navios de longo curso e cabotagem. Azevedo ponderou que nos portos do Sudeste, Rio de Janeiro e Santos, a Petrobras continuará com monopólio. “As coisas vão mudar por conta da venda de refinarias. Para o mercado de bunker é uma excelente notícia, mas deveria ter ocorrido há muito tempo. Não são todos navios que chegam aqui e pegam bunker”, analisou.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 02/12/2021*

## **TMSA – UM DOS MAIORES FABRICANTES MUNDIAIS DE CARREGADORES DE NAVIOS**

*Da Redação EMPRESAS E NEGÓCIOS 02 Dezembro 2021*

Carregadores de navios TMSA são equipamentos amplamente utilizados no mercado de terminais portuários para exportação de graneis sólidos, e reconhecidos por sua robustez, durabilidade, confiabilidade e elevado índice de disponibilidade operacional. Os equipamentos são projetados e dimensionados de acordo com as mais modernas normas nacionais e internacionais, através da utilização de recursos computacionais, como softwares de cálculo e simulação, além de toda expertise de profissionais adquiridas por décadas de experiência em desenvolvimento de produtos. No Brasil e no mundo, a TMSA se destaca pela qualidade e tecnologia 100% brasileira. A TMSA completou em abril deste ano 55 anos de atuação no mercado de movimentação de graneis sólidos, sempre entregando confiabilidade, respeitando às expectativas de seus clientes, muitos deles parceiros já de longa data.

Sempre com um olhar atento para o futuro e as exigências de cada mercado e segmento, a TMSA busca desenvolver novos produtos através da melhoria contínua, sempre preocupada em antever às demandas e exigências de forma global. A TMSA vem trabalhando incessantemente no desenvolvimento de equipamentos ambientalmente responsáveis, com redução na emissão de particulados e consumo energético. Dentro deste importante contexto, a TMSA está presente nos mais diversos e importantes terminais portuários, através de uma linha completa de carregadores de navios podendo ser configurados em estacionários ou móveis, com lanças inclináveis, telescópicas ou giratórias, com alcance efetivo em todas as partes do porão. A TMSA conta ainda com sistema de supressão de pó que possibilita um carregamento contínuo, rápido e limpo, reduzindo significativamente a perda de produto durante o carregamento e principalmente o aumentando da capacidade de armazenamento, uma vez que reduz significativamente os vazios do produtos. Capacidades de carga de acordo com a necessidade do cliente.



### Destaque:

- Transportadores de correia completamente enclausurados;
- Tripper e chutes de transferência entre transportadores, com design e sistemas de vedações privilegiadas;
- Operação com grãos, produtos hidroscópicos, minério de ferro e minerais em geral;
- Sistemas de despoeiramento para controle ambiental;

- Soluções Digitais, o uso de soluções digitais para

otimizar processos industriais é uma realidade na TMSA. Por meio de um conjunto de tecnologias e ferramentas inteligentes como Digital Twin, IoT, Telemetria e Automação seu negócio agora conta com benefícios que proporcionam maior eficiência e disponibilidade.

- Presente nos principais portos brasileiros como em Santos, Paranaguá, Rio Grande e Barcarena;
- Projeto flexível, turn key;



### Vantagens do carregador de torre fixa:

- Montagem em torre de concreto ou metálica;
- Tempo mínimo de parada para a troca de porões - o posicionamento de um pênsil e? executado enquanto o outro ainda está em operação;
- Não requer píer em concreto armado com vigamentos e trilhos para translação - custo com fundações e? muito menor;
- Dispensa tripper móvel e galeria aberta ou transportador com cobertura de correia;
- Requer menor potência (KW) para operar;
- Modular - de 1 a 4 torres, que podem ser

implantadas em várias etapas, reduzindo o investimento inicial;

- Menos partes móveis - menor custo de operação e manutenção.

### Vantagens do carregador de torre móvel:

- Ideal para instalação em píer existente;
- Maior flexibilidade no carregamento dos diversos porões do navio.



### Atenuador de pó e ruído para carga de navios/barcaças:

- Substancial redução na emissão de pó durante o carregamento de quaisquer granéis sólidos, resultando em operação facilitada, maior visibilidade da altura e distribuição do produto, mais seguranc?a e redução na mão de obra de limpeza;
- Atende às exigências e normas ambientais, reduzindo as emissões de particulados;
- Ajuste automático a quaisquer fluxos de embarque;
- Pode ser adaptado a carregadores de navios já

existentes;

- Em conformidade com a NR12.

Principais soluções oferecidas: alimentadores, carregadores e descarregadores de navios, carregadores de barcaças, sistemas de controle ambiental, eletrocentros, sistemas de automação e transportadores de correia e corrente, transportando os mais diversos tipos de commodities:



A TMSA - Tecnologia em Movimentação, desenvolve soluções diferenciadas e estratégicas para atender os mais diversos segmentos como: agroindústria, energia, fertilizantes, mineração, portuário entre outros, com atuação global para o fornecimento de projetos, serviços de engenharia, fabricação e montagem de sistemas complexos tanto para equipamentos de movimentação e processamento de granéis sólidos, sistemas de aspiração e controle de emissões de particulados, até fornecimento de obras completas em regime tipo EPC (Engineering, Procurement e Construction), também conhecido

por Contratos de Empreitada Global. Contando ainda com serviços especializados pós-venda, como: contratos de manutenção, partes e peças originais; retrofit, assistência técnica especializada.

Comunicado corporativo — por TMSA

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/12/2021

## KEPLER WEBER ANUNCIA BERNARDO NOGUEIRA PARA O CARGO DE DIRETOR COMERCIAL

Da Redação



A Kepler Weber anuncia Bernardo Nogueira para o cargo de diretor comercial da companhia, posição criada para substituir a superintendência da área. Nogueira chega com a missão de comandar a estratégia de marketing e vendas a partir de agora.

“Trago comigo toda energia necessária para engajar o time e com a missão de reforçar o posicionamento de liderança da Kepler Weber no segmento de pós-colheita, bem como avançar em novos territórios de crescimento”, comenta

Nogueira.

Engenheiro agrônomo com especialização em liderança pela Fundação Dom Cabral e com mais de 20 anos de experiência no agronegócio, Nogueira passou por outras grandes empresas como SGS, Monsanto e Bayer, e dedicou os últimos dez anos a trabalhos internacionais, em países como Suíça, China e Estados Unidos. O executivo também atuou no desenvolvimento de negócios e liderança de equipes dentro de grandes corporações e acumulou experiência também no universo de tecnologia e startups.

“A Kepler Weber é uma marca que se consolidou por atuar sempre próxima aos produtores, cooperativas e empresas do setor. A experiência do Bernardo vai, sem dúvida, ampliar essa boa relação, e agregar valor para evoluirmos em todos os territórios estratégicos da cadeia de pós-colheita, consolidando o nosso reposicionamento de go to market”, ressalta Piero Abbondi, CEO da companhia.

Com a chegada de Bernardo Nogueira e a criação da diretoria comercial, Tadeu Vito deixa a superintendência da área e passa a atuar como consultor de negócios da Kepler Weber. Tadeu ocupou diferentes cargos na empresa, na qual esteve por 32 anos.

“O trabalho realizado pelo Tadeu ajudou a trazer a companhia para este patamar que estamos hoje, de líderes do segmento e prontos para crescer. Por isso, nossos agradecimentos por tanta dedicação nesses anos todos”, ressalta Abbondi.

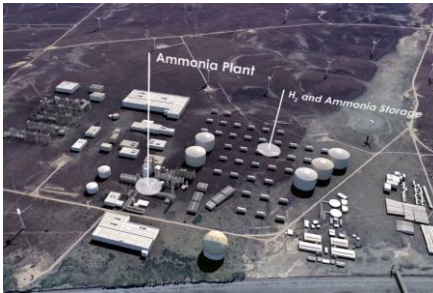
A Kepler Weber tem mais de 1,4 mil funcionários diretos e duas unidades fabris, no Rio Grande do Sul e em Mato Grosso do Sul. Com investimentos recentes na modernização das fábricas e

lançamentos de novos produtos e soluções, a companhia reforça o posicionamento como referência em pós-colheita.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 02/12/2021*

## TOTAL EREN PROJETA PRODUZIR HIDROGÊNIO VERDE EM LARGA ESCALA NO CHILE

*Da Redação ECONOMIA 02 Dezembro 2021*



### **Planta ilustrativa**

A Total Eren, um dos principais produtores independentes de energia renovável com sede em Paris, dá início a estudos para o desenvolvimento de um projeto de hidrogênio verde em grande escala denominado “H2 Magallanes”. O sistema totalizará até 10 GW de capacidade eólica instalada a ser localizado próximo à comuna de San Gregorio, na região de Magallanes, sul do Chile.

O projeto está inserido no objetivo do Chile de figurar entre os líderes globais na produção de hidrogênio verde por eletrólise, com uma meta de 25 GW até 2030.

Espera-se que o hidrogênio verde tenha um papel fundamental na economia global no futuro, pois permite armazenar e transportar energia. Por ser produzido com energias renováveis, o hidrogênio verde pode ser usado em vários campos para substituir os combustíveis que emitem CO2. Além disso, também oferece uma resposta competitiva aos múltiplos desafios enfrentados pelas energias renováveis, tais como a capacidade de despacho, armazenamento e distância entre o recurso renovável e os principais consumidores de energia.

Com um dos melhores recursos solares e eólicos do mundo, o Chile figura entre os países mais promissores para desenvolver hidrogênio verde competitivo, seja para uso local ou exportação para os mercados americano, asiático e europeu.

A Total Eren assegurou grandes terrenos na região de Magallanes que se beneficiam das melhores condições de vento onshore do mundo, bem como de acesso direto ao mar.

O Projeto H2 Magallanes consistirá em até 10 GW de capacidade eólica instalada, juntamente com até 8 GW de capacidade de eletrólise, uma planta de dessalinização, uma planta de amônia (NH3) e instalações portuárias para transportar a amônia verde para os mercados nacional e internacional. A meta consiste em realizar estudos, a fim de lançar o projeto em 2025, com o horizonte de produção de hidrogênio em 2027.

No âmbito do projeto, em 10 de novembro de 2021 a Total Eren assinou um acordo de colaboração com a Universidade de Magallanes, instituição pública de renome com grande experiência nas áreas de Engenharia e Estudos Ambientais e Sociais.

Esta parceria público-privada será centrada em três pilares principais: Estudos Ambientais e Sociais, Educação e Pesquisa e Desenvolvimento. Em particular, a Total Eren e a Universidade de Magallanes irão colaborar na elaboração do Plano de Engajamento das Partes Interessadas do projeto de acordo com as melhores práticas definidas pelo guia de padrões do Ministério de Energia do Chile.

Além do Chile, a Total Eren está trabalhando em vários projetos de hidrogênio verde de grande escala em todo o mundo.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 02/12/2021*



### TERMINAIS AQUAVIÁRIOS: ANP SUBMETE MINUTA DE RESOLUÇÃO REVISADA A CONSULTA E AUDIÊNCIA PÚBLICAS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 02 Dezembro 2021



A ANP aprovou nesta quinta-feira (2) a realização de consulta pública, seguida de audiência pública, sobre a versão revisada da minuta de resolução que propõe alterações na Portaria ANP nº 251/2000. A norma trata da regulamentação do acesso não discriminatório, por terceiros interessados, aos terminais aquaviários, existentes ou a serem construídos, para movimentação de petróleo, seus derivados e de biocombustíveis.

A iniciativa de propor uma minuta de resolução aperfeiçoada, que visa simplificar o acesso aos terminais aquaviários, deve-se à grande quantidade de contribuições, críticas e sugestões recebidas sobre a proposta anterior, submetida a consulta e audiência públicas em 2020. A ampla participação dos interessados levou a ANP a realizar workshops e reuniões individuais com os agentes econômicos, e, como resultado, a elaborar uma minuta de resolução que aperfeiçoa a versão anterior e seguirá novamente os trâmites de consulta/audiência públicas.

As novas regras propostas pela ANP buscam compatibilizar dois pilares de políticas públicas de Estado: o incentivo de atração em investimentos portuários e o desenvolvimento de um mercado competitivo no setor de combustíveis a partir do amplo acesso de terceiros a instalações portuárias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/12/2021

### EXPORTAÇÃO DE CARGA DO URUGUAI PELO TECON RIO GRANDE CRESCE MAIS DE 200% EM 2021

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 02 Dezembro 2021



A exportação de cargas pelo Porto do Rio Grande (RS) está atraindo produtores uruguaios. De janeiro a outubro deste ano, a Wilson Sons registrou crescimento de 226% de cargas vindas do Uruguai no Tecon Rio Grande, em comparação ao mesmo período de 2020. No acumulado até outubro, foram movimentadas 2.328 TEUs, o equivalente a mais de 30 mil toneladas de produtos daquele país.

Proteína animal corresponde à maior fatia das exportações.

Em julho deste ano, o terminal de contêineres do porto gaúcho também iniciou operações com madeira compensada. A carga vem principalmente do norte do Uruguai.

As primeiras remessas de proteína animal do Uruguai chegaram ao Tecon Rio Grande em janeiro de 2020. Durante esses 22 meses, o terminal recebeu 3.562 TEUs da carga para exportação, o correspondente a 45.553 toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/12/2021

### BR DO MAR: ESTALEIROS NÃO TÊM EXPECTATIVA DE NOVAS ALTERAÇÕES NA CÂMARA

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 02 Dezembro 2021



### **Estaleiro Vard Promar-PE (Arquivo/Divulgação)**

Sinaval avalia que mudanças aprovadas no Senado não trazem melhorias em relação à concepção original do programa e que foram introduzidas modificações que tornaram o texto mais prejudicial do que o aprovado pelos deputados anteriormente, desmontando gradativamente conquistas alcançadas pelo setor.

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) afirmou, nesta quinta-feira (2), que o texto do projeto de lei da cabotagem (PL 4.199/2020) aprovado há uma semana no Senado não representou uma modificação para melhor no que o governo pretendia desde a concepção do BR do Mar. O sindicato manifestou que não tem grandes expectativas de que o substitutivo aprovado pelos senadores sofra novas alterações na Câmara dos Deputados. O Sinaval destacou que, mesmo com algum debate no Senado após a retirada da urgência, a essência do projeto como pretendia pelo governo foi mantida. O sindicato alegou que, tanto na Câmara quanto no Senado, tudo ocorreu com grande celeridade, estimulada pelo governo, graças à maioria parlamentar nas duas casas do Congresso.

“Não houve no Senado o atendimento às objeções legítimas do Sinaval e de outras instituições e foram até mesmo introduzidas modificações no texto que o tornaram ainda mais prejudicial que o texto aprovado anteriormente pela Câmara dos Deputados”, afirmou em nota o presidente do Sinaval, Ariovaldo Rocha. O sindicato citou alterações na legislação do Fundo da Marinha Mercante (FMM) que autorizaram o uso dos recursos do fundo para objetivos os quais julga completamente alheios à indústria naval e à navegação brasileiras, reduzindo a receita para o financiamento aos projetos de interesse desses setores.

O Sinaval mencionou as manifestações que apresentou em favor da exclusão dos navios petroleiros e gaseiros do afretamento previsto no PL. O sindicato reafirmou que, apesar da promessa de exclusão feita aos estaleiros por representantes do governo, em nenhum momento da tramitação esse ponto foi efetivado, prevalecendo no projeto a possibilidade de importação desses navios. De acordo com o Sinaval, não foi levada em conta a capacidade dos estaleiros brasileiros nessas construções, nem a geração de empregos que a construção local poderia proporcionar.

Para o Sinaval, a ociosidade das instalações industriais continuará a ser uma circunstância triste com a qual os estaleiros terão que conviver, mesmo que essas instalações sejam comparáveis às mais modernas do mundo. “O argumento em favor da importância estratégica da indústria naval e da navegação para um país como o Brasil continuou a ser ignorado. O governo e o parlamento brasileiro não veem essa importância como veem outros países que produzem navios e defendem suas indústrias e suas frotas mercantes”, afirmou o sindicato.

O presidente do Sinaval frisou que as consequências dessa política industrial e estratégica, ou da falta de uma política com estímulos concretos, serão vitais para a indústria naval brasileira. Ele alertou para a necessidade de uma política que evite a migração para outros países de empregos que poderiam ser gerados em estaleiros e na indústria no Brasil. “Nossa percepção é que o esforço na busca pela competitividade dos estaleiros brasileiros está sendo em vão. A tecnologia absorvida e a inovação criada nessas empresas ao longo de décadas está tendo seu desenvolvimento interrompido. Conquistas do passado, como o conteúdo local dos projetos navais, o atendimento pelos brasileiros às demandas geradas no Brasil e a preservação dos mecanismos de financiamento para sustentação desse esforço de décadas, estão sendo desmontadas a cada dia”, lamentou Rocha.

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

**Data: 02/12/2021**

## FRETE AÉREO: ALTA DEMANDA DE FIM DE ANO GERA PICO NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 01 Dezembro 2021



A alta demanda por produtos e insumos originários do mercado asiático às vésperas do final de ano e o congestionamento do transporte marítimo ao redor do mundo tem gerado uma reação incomum: o crescimento acima da média do transporte aéreo como alternativa para movimentar produtos de alto valor agregado.

Com as viagens e voos internacionais ainda em fase de recuperação, há menos aviões de passageiros com capacidade de carga. Parte desta demanda é explicada pela falta de contêineres marítimos, modal mais barato do que o aéreo. Dados da Allog, empresa especializada em logística internacional, mostram que a movimentação de cargas áreas teve alta de 40% em tonelagem entre junho a setembro em comparação ao mesmo período de 2020.

A receita das companhias aéreas brasileiras com carga neste ano já supera a registrada em 2019. De acordo com dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), o volume de cargas movimentadas no comércio internacional pelos aeroportos brasileiros alcançou 625,7 mil toneladas até agosto. Em relação a 2019, o número representa alta de 13,5%.

Ao mesmo tempo, as taxas de carga aérea nas principais rotas de comércio começaram a aumentar em agosto, uma vez que a indústria enfrentou interrupções na cadeia de suprimentos devido a bloqueios na China, gargalos logísticos nos Estados Unidos, e a proximidade da alta temporada do setor. Especialistas dizem que o enorme gargalo no complexo portuário da Califórnia é o resultado de uma combinação de fatores domésticos como em outros países. Entre eles, está um aumento relacionado à pandemia na demanda por bens duráveis nos Estados Unidos, um transporte doméstico desatualizado, fechamentos de fábricas em lugares como China e Vietnã e uma escassez de estivadores qualificados na Costa Oeste Americana.

No início de outubro, os portos da Califórnia chegaram a registrar filas de 60 navios fundeados aguardando autorização para atracar, situação nunca vista antes nos terminais daquele país.

Bruna Rossi, gerente de produto aéreo da Allog, avalia que os gargalos da cadeia de abastecimento podem se intensificar a medida que as indústrias continuam a aumentar a produção devido a aproximação do final do ano. O setor também foi afetado pelos recentes bloqueios de aeroportos na China, em particular no maior centro de carga do país, Shanghai Pudong, devido ao número crescente de casos de Covid.

O efeito reflete também nos preços do frete. O valor do frete aéreo aumentou 380% na rota Miami-São Paulo e 350% na rota Shanghai-São Paulo.

Especialistas em transportes aéreos avaliam que, do ponto de vista da dinâmica do mercado, estes são tempos sem precedentes. De acordo com a Associação Internacional de Transportes Aéreos (em inglês International Air Transport Association - IATA), o valor do comércio internacional embarcado por via aérea este ano será US\$ 7,5 trilhões, 15% maior em comparação a 2019, e aumentará em mais 7,2% em 2022.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/12/2021

### MUBADALA CAPITAL ASSUME CONTROLE DA REFINARIA DE MATARIPE NA BAHIA

Da Redação OFFSHORE 01 Dezembro 2021



Refinaria será controlada pela Acelen, empresa criada pelo Mubadala Capital para a gestão, e será operada com suporte da Petrobras como prestadora de serviços durante a transição

O Mubadala Capital e a Petrobras concluíram, nesta terça-feira (30), a transferência do controle da Refinaria de Mataripe (anteriormente denominada RLAM) para a Acelen. O contrato de venda foi firmado em março deste ano, e a transferência do controle foi concluída após o cumprimento das condições precedentes

previstas.

A Acelen, empresa criada pelo Mubadala Capital para a operação, assumirá, a partir de 1º de dezembro, a gestão da Refinaria de Mataripe e seus ativos logísticos relacionados. A Acelen afirma em nota que continuará a abastecer o mercado de derivados de petróleo regional e "assume o compromisso de fomentar investimentos, gerar novas oportunidades de negócios e estimular o desenvolvimento da Bahia e do Brasil".

"Esta nova fase trará oportunidades de crescimento e mais investimentos para que a refinaria aumente a sua capacidade e diversifique a sua produção. O nosso objetivo é criar valor. É gerar uma concorrência positiva para atender o mercado local e beneficiar a sociedade", destaca Oscar Fahlgren, presidente do Mubadala Capital no Brasil.

A Acelen nasce com capacidade de processar mais de 300 mil barris de petróleo por dia, o que corresponde a 14% da capacidade total de refino do Brasil. Adicionalmente, a Acelen é responsável pela maior produção industrial da Bahia.

Contratadas pela Acelen, Petrobras e Transpetro prestarão serviços relacionados à operação da refinaria e seus ativos logísticos para garantir uma transição sem risco de rupturas.

"Nos últimos meses, a Acelen se preparou para essa transição, mapeando todos os processos operacionais e toda a cadeia de abastecimento. A empresa valoriza a experiência dos colaboradores da Petrobras, e espera contar com todo o time que está na linha de frente da operação após o fim do contrato com a Petrobras", diz Luiz de Mendonça, CEO da Acelen.

Localizada no distrito de Mataripe, em São Francisco do Conde, e inaugurada em 1950, a RLAM foi a primeira refinaria nacional, e representa um marco econômico e industrial no país. Atualmente é segunda maior do Brasil, com a maior capacidade instalada para produção de gasolina, diesel e outros derivados de petróleo das regiões Norte e Nordeste.

São 26 unidades de processamento, quatro terminais e 201 tanques de armazenamento, além de 669 quilômetros de dutos que interligam a refinaria com os terminais portuários. A unidade produz mais de 30 produtos, entre eles diesel, gasolina, querosene de aviação (QAV), asfalto, nafta petroquímica, gases petroquímicos (propano, propeno e butano), parafinas, lubrificantes, GLP e óleos combustíveis (industriais, térmicas e bunker).

A refinaria possibilitou ainda o desenvolvimento do primeiro complexo petroquímico planejado do Brasil e maior complexo industrial do Hemisfério Sul, o Polo Industrial de Camaçari, formado por mais de 90 empresas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/12/2021

### SIEMENS INAUGURA CENTRO DE EXCELÊNCIA DO SETOR NAVAL NA ESPANHA

Da Redação **INDÚSTRIA NAVAL 01 Dezembro 2021**

A Siemens inaugurou o Centro de Excelência do Setor Naval (Cesena - Center of Excellence of the Naval Sector) em Ferrol, Espanha, onde as instalações oferecem as mais recentes tecnologias para otimizar todas as fases do processo de projeto e construção de navios. O objetivo é transformar toda a cadeia de valor do setor naval, aumentando a sua competitividade.

O Cesena faz parte da rede de centros de excelência globais de construção naval que a Siemens criou em vários países, incluindo Estados Unidos, Alemanha, Índia, Austrália, China e Reino Unido. Além das atividades de formação e inovação, o Cesena sediará o programa de treinamento Marine Digital Twin, que certificará novos profissionais da indústria naval em todas as tecnologias relacionadas ao gêmeo digital, incluindo arquitetura naval, projeto estrutural, projeto elétrico, projeto mecânico, simulação, gerenciamento de PLM e IoT industrial.

"O Cesena trabalhará no desenvolvimento de soluções futuras para o setor naval da Espanha e incentivará a colaboração entre os diferentes agentes do setor: estaleiros, universidades, centros de pesquisa, associações, donos de embarcações e órgãos públicos," disse Miguel Ángel López, presidente da Siemens na Espanha.

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

Data: 01/12/2021

### PECÉM DIVERSIFICA CARGAS A PARTIR DA MOVIMENTAÇÃO DE PRODUTOS SIDERÚRGICOS

Da Redação **PORTOS E LOGÍSTICA 01 Dezembro 2021**



Com o Porto do Pecém se consolidando cada vez mais como um hub de produtos siderúrgicos, os navios responsáveis pela movimentação de bobinas e placas de aço estão trazendo outros tipos de cargas, aproveitando a frequência das rotas existentes. Recentemente, a Tecer Terminais, uma das prestadoras de serviço operacional no porto, foi responsável pelo desembarque de um cavalo mecânico que veio da China junto com produtos siderúrgicos. A operação foi realizada com o guindaste MHC.

De janeiro a outubro, o Porto do Pecém movimentou 18,10 milhões de toneladas, superando o resultado de todo o ano de 2019, o melhor resultado até então (18,1 milhões de toneladas). Entre as principais cargas movimentadas estão: minérios; combustíveis minerais; e ferro fundido.

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

Data: 01/12/2021

### APÓS SANÇÃO, BR DO MAR AINDA SERÁ OBJETO DE REGULAMENTAÇÕES E REGULAÇÃO

Por Danilo Oliveira **NAVEGAÇÃO 01 Dezembro 2021**



#### Arquivo/Divulgação

Entre os pontos a serem revisitados e discutidos pelo setor estão as normas de obtenção de outorgas e regras de circularização, considerando as novas hipóteses de afretamento previstas no texto atual aprovado pelos senadores na última semana.

Após conseguir a aprovação do projeto de lei da cabotagem (4.199/2020) no Senado na semana passada, o governo espera concluir a votação no Congresso antes do final deste ano. A expectativa é que a análise das modificações na Câmara dos Deputados, ainda sem data definida, ocorra de forma célere. O prazo para sanção presidencial



então será de 15 dias. As novas regras do BR do Mar, no entanto, ainda devem ser objeto de ampla discussão no setor ao longo de 2022 por conta da regulamentação a ser incorporada e da regulação para qual a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) terá que se debruçar nos meses seguintes.

O diretor-executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), Luis Fernando Resano, citou a necessidade de revisão da resolução normativa 5 da Antaq, que trata dos critérios técnicos e econômicos para a obtenção de outorgas para empresas de navegação. Numa primeira análise, ele observa que a agência terá que ajustar a norma pois o texto atual prevê a possibilidade de outorga para empresas sem embarcações próprias. “As mudanças levam tempo. Não é num estalar de dedos que o BR do Mar será aprovado e as regras vão mudar”, comentou Resano à Portos e Navios.

Ele acrescentou que a resolução 1/2015 da Antaq, que trata de circularização, também precisará passar por mudanças, a fim de incorporar a hipótese em que embarcações estrangeiras poderão ser autorizadas a operar na cabotagem sem necessidade de circularização. A lei prevê que embarcação afretada a tempo não pode bloquear carga e que somente navios de bandeira brasileira podem fazer esse bloqueio. Quando a empresa brasileira de navegação (EBN) circulariza porque não tem navio para determinado transporte, se outra empresa tem navio afretado a tempo pelo BR do Mar, não pode bloquear a carga, porém não precisa circularizar a carga que vai transportar.

Resano sugeriu que seria interessante que, passados alguns anos, fosse feita uma avaliação do BR do Mar sobre os resultados alcançados para verificar o tamanho da expansão da atividade e se houve aumento de players no modal. Ele acredita que as empresas já consolidadas nesse mercado atualmente vão se adaptar às mudanças e indagou se as novas regras, da forma como estão, seriam atraentes para novos players. “O BR do Mar foi feito sem AIR (análise de impacto regulatório), como é usual na agência. Agora estão fazendo o ARR (avaliação de resultado regulatório) para ver o quão efetiva foi a medida”, disse.

As EBNs cobram que ainda existem temas precisando de definição, como a não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). Em relação à quantidade a ser exigida de marítimos brasileiros e estrangeiros a bordo, Resano disse que a sociedade precisa entender os fatores que causam o custo elevado do trabalhador no Brasil. O texto atual reduziu, de dois terços para um terço, a exigência mínima de tripulação composta de brasileiros em cada nível técnico do oficialato, incluídos os graduados ou subalternos, e em cada ramo de atividade, incluídos o convés e as máquinas, de caráter contínuo. “Caro para nós não é trabalhador, são encargos sociais e tributários em cima da mão de obra”, afirmou.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 01/12/2021*



## MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

### MERCOSHIPPING 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.



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 187/2021  
Página 63 de 63  
Data: 02/12/2021  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

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