

# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 014/2022  
Data: 03/02/2022**



### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
INTERVENÇÃO ARTÍSTICA EM ESCULTURA DA PONTA DA PRAIA CELEBRA ANIVERSÁRIO DO PORTO DE SANTOS .....	4
ESPECIALISTAS CELEBRAM E FAZEM ALERTA SOBRE DESESTATIZAÇÃO E NOVA POLIGONAL DO PORTO DE SANTOS .....	5
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>6</b>
SETOR PORTUÁRIO PRIVADO FECHA 2021 COM INVESTIMENTOS DE MAIS DE R\$ 1,6 BI .....	6
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NOS TUPs CRESCE APROXIMADAMENTE 5% EM 2021 .....	7
FISCALIZAÇÃO E SOLUÇÕES DE ENGENHARIA PODERIAM EVITAR ACIDENTE EM OBRA DO METRÔ .....	8
COMO APOSTAR DE FORMA SEGURA NO BRASIL .....	10
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>11</b>
ROTTERDÃ É O PORTO EUROPEU QUE MAIS POLUI.....	11
SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA 1,2 BILHÃO DE TONELADAS DE CARGAS EM 2021 .....	12
PORTOS ESPANHÓIS RECUPERAM METADE DAS PERDAS.....	13
ENTRA EM VIGOR ACORDO DE TRANSPARÊNCIA COMERCIAL ENTRE EUA E BRASIL .....	14
SANTOS BRASIL VAI INVESTIR R\$ 500 MILHÕES NO TECON SANTOS ATÉ 2023 .....	15
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF</b> .....	<b>15</b>
TARCÍSIO: MODERNIZAÇÃO E PROFISSIONALIZAÇÃO RESULTOU EM NÚMERO RECORDE NO PORTO DE SANTOS .....	15
MINISTRO GARANTE RECURSOS PARA RODOVIAS EM SANTA CATARINA: "VAMOS BOTAR A MÁQUINA NA PISTA" .....	16
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>17</b>
PORTOS DO PARANÁ REGISTRAM RECORDE NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM JANEIRO .....	17
DECRETO PRESIDENCIAL AUTORIZA AUMENTO DE CAPITAL DO BANCO DA AMAZÔNIA .....	18
TRÊS TERMINAIS DE PETRÓLEO NA EUROPA SOFREM CIBERATAQUE .....	18
<b>MONEYTIMES</b> .....	<b>19</b>
ANVISA PODERÁ FAZER INSPEÇÃO REMOTA EM PORTOS, AEROPORTOS E FRONTEIRAS .....	19
PRODUÇÃO DE GÁS NATURAL CRESCE 5% EM 2021 E BATE RECORDE, DIZ ANP .....	20
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>21</b>
O DESAFIO DA DESCARBONIZAÇÃO DA MATRIZ ENERGÉTICA MUNDIAL, POR EMÍLIO MATSUMURA E MARINA AZEVEDO.....	21
TCU CALCULA QUE GOVERNO ERROU EM VALOR DA PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS, DIZ JORNAL .....	23
EVENTO REÚNE GOVERNO E MERCADO PARA DISCUTIR A AGENDA DE ABERTURA DO MERCADO DE GÁS NATURAL NO BRASIL .....	24
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>27</b>
SANTOS DUMONT: 'SE NÃO TIVER EDITAL QUE PROTEJA O RIO, NÃO ENTREM NA LICITAÇÃO', DIZ PAES, EM RECALDO A INVESTIDORES .....	27
PEC DOS COMBUSTÍVEIS, QUE ZERA IMPOSTO SOBRE GASOLINA, DIESEL E GÁS EM 2022 E 2023, É APRESENTADA POR DEPUTADO.....	29
A EMPRESÁRIOS, SECRETÁRIO-GERAL AFIRMA QUE POSSÍVEL ENTRADA DO BRASIL NA OCDE SERÁ POSITIVA AO ORGANISMO INTERNACIONAL .....	31
PROVA DE VIDA PRESENCIAL BEIRAVA DESRESPEITO, DIZ PRESIDENTE DO INSS.....	34
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>36</b>
POR QUE OS COMBUSTÍVEIS PRECISAM SEGUIR OS PREÇOS DE MERCADO? COM A PALAVRA, O PRESIDENTE DA PETROBRAS ..	36
GOVERNO BOLSONARO QUER REPASSAR A ESTADOS ATRIBUIÇÕES FEDERAIS DE LICENCIAMENTO DE OBRAS .....	38
PETROBRAS PRECISA PRATICAR PREÇOS DE MERCADO, DIZ SILVA E LUNA.....	39
ANASTASIA TOMA POSSE NO TCU PREGANDO A SEGURANÇA JURÍDICA NA CORTE .....	41
ERIVALDO GOMES, DA ECONOMIA, PARTICIPA DE LIVE SOBRE PROCESSO DE ENTRADA DO BRASIL NA OCDE.....	42
COM MELHORA NOS RESERVATÓRIOS, GOVERNO IMPÕE MAIS RESTRIÇÕES PARA GERAÇÃO DE USINAS TÉRMICAS.....	42
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>44</b>
MOVIMENTO CRESCE E PORTOS DO PAÍSTÊM AUMENTO DE 4,8% NA CARGA EM 2021 .....	44
BNDES BUSCA REPOSICIONAMENTO COMO INSTITUIÇÃO DE FOMENTO .....	45
BNDES PREVÊ LEILÕES DE SANEAMENTO EM 2022 EM 3 ESTADOS E QUER ENTRAR NO SEGMENTO DE RESÍDUOS SÓLIDOS .....	46
PRODUÇÃO DE GÁS NATURAL CRESCE 5% EM 2021 E BATE RECORDE, APONTA ANP .....	47
BRASIL PRECISA APROVEITAR POTENCIAL E CONCLUIR LOGO ANGRA 3, DIZ ASSOCIAÇÃO NUCLEAR MUNDIAL .....	47
ENERGIA SOLAR BATE RECORDE DE GERAÇÃO NO NORDESTE, DIZ ONS .....	48



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 014/2022  
Página 3 de 57  
Data: 03/02/2022  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

<b>G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO .....</b>	<b>49</b>
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NOS PORTOS CRESCE 4,8% EM 2021 E CHEGA A 1,2 BI DE TONELADAS, DIZ ANTAQ .....	49
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>51</b>
NORSUL CONSULTA MERCADO SOBRE NAVIO COM ATÉ 88.000 DWT.....	51
‘FIM DO REPORTO NÃO GERA PEDIDOS AUTOMÁTICOS DE REEQUILÍBRIO’, AVALIA NERY .....	52
EXPEDIÇÃO ONE OCEAN CHEGA AO RIO NO DIA 23 COM VELEIRO 'STATSRAAD LEHMKUHL' .....	54
FRETES MAIS BAIXOS ANIMAM EMPRESAS DE LOGÍSTICA .....	55
PREFEITURA DE MANGARATIBA INTERDITA NOVA OBRA IRREGULAR NO TERMINAL DA VALE.....	56
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>57</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	57



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### INTERVENÇÃO ARTÍSTICA EM ESCULTURA DA PONTA DA PRAIA CELEBRA ANIVERSÁRIO DO PORTO DE SANTOS

Na data de comemoração, autoridades enfatizam importância da relação PortoCidade

Por: Ágata Luz



**Escultura está localizada na Ponta da Praia**  
**Foto: Matheus Tagé/AT**

Uma intervenção na escultura de coração da Ponta da Praia, em Santos, homenageia os 130 anos do complexo portuário santista. O monumento ganhou os dizeres 'Porto' e '130', na tarde desta quarta-feira (2), aniversário do Porto de Santos.

Durante a cerimônia de inauguração que contou com a presença de autoridades da região, o diretor-presidente da Santos Port

Authority (SPA), Fernando Biral, celebrou a relação Porto-Cidade. "As cidades brasileiras nasceram dos portos".

Descrevendo o complexo portuário como "Porto da Baixada Santista", Biral entregou placas comemorativas para simbolizar esta relação aos representantes de Cubatão, Guarujá e ao prefeito de Santos, Rogério Santos (PSDB).

O chefe do Executivo santista também enfatizou a integração, dizendo que o Governo Municipal manteve contato próximo com a administração do Porto. "Tivemos grandes desafios e superamos juntos".

Rogério ainda relatou que cidades portuárias são municípios criativos. "Porque o sistema portuário é um local de encontro. Não entram apenas pessoas e mercadorias. Entram ideias", afirma, dizendo ainda que o Porto faz parte do desenvolvimento não só de Santos, mas do País. "Se o Brasil teve resultados positivos na pandemia, foi o Porto".

Para A Tribuna, Fernando Biral revelou que novos projetos envolvendo a relação Porto-Cidade estão previstos, como a remoção de famílias na Prainha, em Guarujá, novo acesso para o Porto, novo terminal de passageiros no Valongo, patrocínios para atividades culturais e ligadas à sustentabilidade e iniciativas de cunho ambiental. Todos com investimentos milionários.

"Estamos incrementando o orçamento a cada ano. Nosso compromisso é atuar para que a atividade do Porto não interfira na qualidade de vida das pessoas", disse Biral.

Um 'apitaco' realizado por navios atracados na área de fundeio e nos terminais portuários encerrou as homenagens durante a noite de ontem, porém, o Festival Porto-Cidade segue com programação durante todo o mês.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 03/02/2022

## ESPECIALISTAS CELEBRAM E FAZEM ALERTA SOBRE DESESTATIZAÇÃO E NOVA POLIGONAL DO PORTO DE SANTOS

Com área operacional duplicada no mês passado, Porto será palco de importantes mudanças em 2022

Por: Lyne Santos



**Aprovação da nova poligonal do Porto traz à tona dúvidas e divergências sobre as vantagens da expansão Foto: Arquivo/Carlos Nogueira/AT**

Atração de novos negócios, benefício para a desestatização ou ruído e atraso no processo? A aprovação, no último dia 19 de janeiro, da nova poligonal do Porto de Santos pelo Ministério da Infraestrutura (Minfra) traz à tona dúvidas e divergências sobre as vantagens da expansão, que quase duplica a área operacional sob a administração da Santos Port Authority

(SPA).

Conforme a Portaria 66, publicada no Diário Oficial da União (DOU), a área sob supervisão da SPA salta de 8 km<sup>2</sup> para 15,5 km<sup>2</sup>, o que permitirá a implantação de novos empreendimentos. A última atualização da poligonal havia ocorrido em junho de 2020. O presidente da Autoridade Portuária, Fernando Biral, observa a nova poligonal como de extrema relevância no processo de desestatização – cuja primeira audiência pública foi marcada para o próximo dia 10, conforme anunciou ontem a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

"Para o futuro concessionário privado da SPA, é muito interessante. Se fosse para fazer a desestatização somente com os contratos atuais, a valoração do ativo seria penalizada em função de uma perspectiva menor de crescimento. Agora, colocamos nessa equação um novo fator de crescimento, muito significativo para os próximos 40 anos".

Para o economista, consultor portuário e sócio-diretor da Agência Porto, Fabrizio Pierdomênico, o fato de a Portaria 66 estar direcionada à melhoria das condições da desestatização despertará o interesse dos candidatos a futuros concessionários.

"Será concedida uma área maior, que poderá gerar novos negócios, totalmente privados. Haverá uma melhor opção de rentabilidade, com chance de ir ao mercado e escolher quem vai investir nessa área", destacou Pierdomênico, que é especialista em finanças e já integrou a diretoria da antiga Codesp.

Ele explica que os novos limites jurisdicionais do porto organizado trazem vantagens apenas se a privatização realmente sair do papel, pois a principal mudança trazida pela portaria é a retirada dos Terminais de Uso Privado (TUPs) e a incorporação de terrenos para novos arrendamentos, já que não pode haver TUP – cuja característica é o contrato de adesão – dentro da área poligonal de um porto público.

"Caso não aconteça a privatização, perdemos a oportunidade de ter a agilidade de um TUP para se ter a burocracia de um arrendamento", mencionou Pierdomênico, reiterando os benefícios da aprovação do Minfra. "Ao ter uma reserva técnica de crescimento e futura expansão, será agregado valor à SPA, pois pode permitir uma cobrança maior para o Poder Público".

### Debates

Em contrapartida, o consultor e ex-presidente da Companhia Docas de São Sebastião, Frederico Bussinger, acredita que a nova poligonal do porto santista vai trazer muita discussão. Ele mesmo

já faz diversos questionamentos, começando pela não realização de uma audiência pública para debater o tema.

"Não existe uma exigência legal, mas o governo tem praticado isso em outros locais. Por que não em Santos, o caso mais complexo? Acho que tem muito ruído, muita ponta solta, coisas a serem esclarecidas e o tempo é curto", analisou, referindo-se à privatização, que o Governo Federal pretende realizar ainda este ano.

Em artigo publicado por A Tribuna no último dia 25, Bussinger expôs que a Lei Federal 9.784/99, responsável por regular o tema, faculta à administração "abrir período de consulta pública para manifestação de terceiros" quando "a matéria do processo envolver assunto de interesse geral", sendo esse exatamente o caso.

"Aliás, mais que uma interpretação, esse foi justamente o fundamento para que o mesmo Ministério da Infraestrutura convidasse, via Portaria 1.483, de 6 de dezembro, 'os interessados a participarem do procedimento de consulta pública (...) para a adaptação da poligonal da área do Porto de Suape (PE)'. Seriam dois pesos e duas medidas?", questionou.

A atratividade ao movimento de desestatização, possivelmente gerada pela expansão da área do complexo, também foi colocada em xeque pelo consultor. "Pode ser um tiro no pé. Com o afã de aumentar a atratividade, pode, na verdade atrasar o processo".

O receio de Bussinger está ligado, por exemplo, ao Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto (PDZ), que também precisará ser renovado com base na nova poligonal. A última atualização do instrumento de modernização do Porto aconteceu há cerca de um ano e meio. "O PDZ está dentro do plano mestre. Não pode fazer licitação se não estiver de acordo com o PDZ".

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 03/02/2022*



## PORTAL PORTO GENTE

### SETOR PORTUÁRIO PRIVADO FECHA 2021 COM INVESTIMENTOS DE MAIS DE R\$ 1,6 BI

*Assessoria de Comunicação*

*Para 2022, estão em andamento 16 anúncios públicos com previsão de investimentos de R\$ 9,5 bilhões. Veto ao Reporto pode reduzir aporte de investimentos*

Números inéditos do DataPort, banco de dados da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), mostram que 2021 foi positivo para o setor portuário privado brasileiro. Ao longo do ano, a injeção de investimentos no segmento privado foi de R\$ 1,6 bilhão. Foram 14 novos contratos de adesão de novos terminais privados publicados no Diário Oficial da União, e a expectativa é que mais dois terminais, cujo processo é relativo à 2021, terão seus contratos publicados ainda em janeiro, totalizando 16 autorizações.



adesão de novos terminais privados publicados no Diário Oficial da União, e a expectativa é que mais dois terminais, cujo processo é relativo à 2021, terão seus contratos publicados ainda em janeiro, totalizando 16 autorizações.

#### **Terminais privados**

Para 2022, a perspectiva é de aumento ainda mais significativo nos

investimentos do setor portuário privado. Além dos contratos assinados, em 2021, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) publicou 16 anúncios públicos que elevam a estimativa da carteira de investimentos de 2022 para o patamar de R\$ 9,5 bilhões.

Entretanto, a decisão do presidente Jair Bolsonaro que vetou a retomada a partir de 2022 do Reporto, regime tributário que desonera investimentos em portos e ferrovias, pode gerar uma drástica retração dos investimentos previstos para os TUPs (Terminais de Uso Privado), além do risco de um grande número de pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos em andamento.

De acordo com o presidente da ATP, Murillo Barbosa, a descontinuidade do regime a partir de 2022 representará uma tributação que pode, em alguns casos, chegar a 42% na compra de equipamentos portuários. “A ATP, em conjunto com a Coalizão Empresarial Portuária, segue as tratativas para tentar a derrubada do veto presidencial para garantir esse aumento previsto dos investimentos privados no setor, especialmente, neste momento de crise que o país ainda atravessa e diante da necessidade de uma robusta retomada econômica”, analisa Murillo Barbosa.

### ARCO NORTE É DESTAQUE

Em 2021, o Arco Norte mais uma vez deu sinais de sua importância para a logística nacional com grande crescimento nos investimentos. Entre os 14 novos terminais com contratos publicados, nove pertencem a região situada acima do paralelo 16° S e que abrangem os terminais das regiões Norte e Nordeste do país.

Segundo o presidente da ATP, esse esperado aumento na atratividade de investimentos no Arco Norte, com novos terminais portuários, eleva a competitividade dos produtos brasileiros, além da geração de emprego e renda em toda a região amazônica.

“O crescente investimento em logística e infraestrutura no Arco Norte é estratégico para o país, principalmente para o melhor aproveitamento de navegação pelo Rio Amazonas, fundamental para o escoamento de grãos para exportação brasileira. Trata-se de uma ótima alternativa para o escoamento das commodities brasileiras e solução para alguns dos principais gargalos logísticos que travam o crescimento econômico do Brasil”, explica Barbosa.

*Fonte: Portal Porto Gente*

*Data: 03/02/2022*

### MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NOS TUPS CRESCE APROXIMADAMENTE 5% EM 2021

*Assessoria de Comunicação*

*Setor portuário privado comanda movimentação de cargas no Brasil, com 801 milhões de toneladas no período, o que representa 66% do total de cargas movimentadas no País.*

Os Terminais de Uso Privado (TUPs) contribuíram significativamente para a economia brasileira em 2021. O setor portuário privado apresentou crescimento de 4,98% na movimentação de cargas em 2021, quando comparado ao ano anterior. Foram 801 milhões de toneladas de carga movimentadas, contra 760 milhões em 2020. Os dados são do Anuário Estatístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), apresentado nesta quarta-feira (2/2), em Brasília.



***Terminais de Uso Privado (TUPs) de Chibatão e Super Terminais, em Manaus (AM).***



A movimentação geral de cargas do setor portuário, somados os portos públicos e privados, foi de 1,210 bilhão de toneladas em 2021. O número representou um crescimento de 4,8% em relação a 2020. Os TUPs seguem respondendo por mais de 66% do total de movimentação de cargas no país.

Entre os TUPs, o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (MA) foi a instalação que mais movimentou cargas em 2021, com 182,4 milhões de toneladas, apesar da queda de 4,7% em relação ao ano anterior. O Terminal de Tubarão (ES) ficou em segundo lugar, com 64,139 milhões de toneladas (+14,2%). Em terceiro, o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ), que movimentou 64,085 milhões de toneladas em 2021, com incremento de 6,4% em comparação com 2020.

O presidente da ATP (Associação de Terminais Portuários Privados), Murillo Barbosa, destaca os números ascendentes do setor portuário privado brasileiro e sua contribuição para a retomada econômica nacional. Segundo ele, é preciso que o Governo e o Parlamento reconheçam a importância do setor portuário privado e atendam a demandas do segmento, como a prorrogação do Reporto, vetada após aprovação da BR do Mar.

“Os dados do anuário atestam, mais uma vez, a atuação estratégica dos terminais privados e seu impacto positivo para a economia. O estímulo a mais investimentos do setor privado no país é fundamental para a ampliação dessa contribuição e um dos instrumentos principais do setor portuário é justamente o Reporto. O setor segue as tratativas no Congresso Nacional para a derrubada do veto”, explica.

### **PERFIS DE CARGA**

Ainda segundo os dados da Antaq, os perfis de carga que mais cresceram em movimentação em relação ao ano passado foram: carga geral (+11,3%), contêineres (+11%), granel líquido (+8%) e granel sólido (+1,8%). Apesar de ser um dos perfis mais afetados pela pandemia, a movimentação de contêineres registrou incremento de 11%, com 133, 1 milhões de toneladas. Com isso, a participação dos contêineres na movimentação total do setor portuário foi também de 11%.

Em relação às principais cargas movimentadas, o minério de ferro continua sendo o maior destaque em quantidade. Foram 370,4 milhões de toneladas movimentadas em 2021: um aumento de 4% em comparação com 2020. O Terminal de Ponta da Madeira (MA) foi a instalação que mais movimentou minério de ferro no Brasil. No ano passado, foram 182,3 milhões de toneladas.

A apresentação do anuário contou com a participação do diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, e diretores da agência, Adalberto Tokarski e Flávia Takafashi, além do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas e do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni. Os dados do Anuário Estatístico da Antaq podem ser encontrados também no DataPort, banco de dados da ATP (Associação de Terminais Portuários Privados), que reúne em uma única plataforma os principais dados do setor portuário nacional.

**Fonte: Portal Porto Gente**  
**Data: 03/02/2022**

### **FISCALIZAÇÃO E SOLUÇÕES DE ENGENHARIA PODERIAM EVITAR ACIDENTE EM OBRA DO METRÔ**

**Redação Portogente**

*\* Reprodução de matéria publicada no portal do Sindicato dos Engenheiros no Estado de São Paulo (Seesp)*

Ainda sem uma investigação preliminar e apuração das causas do acidente em obra da linha 6 do metrô, técnicos buscam encontrar respostas quanto à ocorrência que resultou em uma cratera na Marginal Tietê na manhã desta terça-feira (1º./2).



**Imagens aéreas mostram uma cratera que se formou na lateral da pista, com pedaços de asfalto cedendo na Marginal Tietê. Reprodução/Twitter.**

A linha 6 do metrô deve ligar Brasilândia, bairro periférico na zona noroeste da Capital, a São Joaquim, e contará com 15 estações. Objeto de parceria público-privada com histórico bastante controverso, cujas obras ficaram paralisadas desde setembro de 2016 e foram retomadas somente sob novo concessionário – o grupo espanhol Acciona – em julho de 2020, o empreendimento vem sendo realizado, contudo, sem o acompanhamento próximo da Companhia Metropolitana de São Paulo (Metrô-SP). Toda a construção, operação e implementação está a cargo da empresa estrangeira.

“É uma PPP sem essa participação. E o Metrô-SP é muito exigente, é difícil dar problema. É referência internacional”, observa o engenheiro da companhia Emiliano Stanislau Affonso Neto, diretor do Sindicato dos Engenheiros no Estado de São Paulo (Seesp), destacando ainda a expertise de seu quadro técnico.

Sem especular as causas do acidente, ele ressalta que “uma boa mobilidade é muito importante para o desenvolvimento da cidade e qualidade de vida das pessoas”. Dada sua essencialidade, continua, “em muitos locais no mundo, está a cargo de empresas públicas”.

Em 2018, diante do impasse com a paralisação das obras da linha 6 por quase dois anos então a cargo do Consórcio Move São Paulo, engenheiros e população afetada chegaram a reivindicar que o Governo do Estado assumisse a execução e operação da linha.

À época, Nestor Tupinambá, engenheiro aposentado do Metrô-SP e também diretor do Seesp, fez uma observação que agora, diante do acidente, poderia ser apresentada como crônica de um desastre anunciado: “Muitas estações previstas terão escavações muito profundas, com mais de 50 metros abaixo da terra, o que, além de encarecer o projeto, requer mão de obra muito especializada, como a dos engenheiros do Metrô.”

### Hipóteses

Sua hipótese para o acidente nesta terça é que uma regra básica não foi seguida: manter uma distância segura entre o shield (tatução) e interceptores de esgoto de aproximadamente 20 metros. “Pelos informações que tivemos, o shield passou a uma profundidade de cinco metros da galeria em direção ao seu poço de saída [na Marginal Tietê]”, explica.



Em suas primeiras declarações à imprensa, o secretário estadual dos Transportes Metropolitanos de São Paulo, Paulo José Galli, disse que o tatuzão teria passado a uma distância ainda menor: três metros de profundidade da galeria. Contudo, ele frisou que o shield não se chocou com ela e que a cratera foi resultado do rompimento do interceptor de esgoto. Tupinambá ratifica essa informação, de que não houve choque. A questão é que, para o engenheiro, o shield não seguiu uma regra básica de segurança e, portanto, sua passagem provavelmente ocasionou a ruptura. Ele enfatiza ainda que “a coletora da Sabesp era novinha, inaugurada em 2018. Não tinha como não estar no cadastro”.

Segundo atesta o geólogo Álvaro Rodrigues dos Santos, toda a região é muito estudada e conhecida geologicamente. “Pelas primeiras informações, imagino que não foi um problema relacionado a questões geológicas ou geotécnicas. Se se confirmar essa hipótese de que a passagem do tatuzão rompeu a adutora ou coletora, foi um erro primário no plano de condução da obra, beira a irresponsabilidade”, afirma.

Para Tupinambá, que atuou como engenheiro por 44 anos no Metrô-SP em projetos das linhas 3, 2, 5, além de trólebus e monotrilho, coordenando várias obras afins, soluções técnicas poderiam evitar o acidente. Além de rebaixar o shield conforme a regra básica, reforçar a galeria com injeção de cimento, tubo de aço ou estacas raiz, integrando-a à estrutura do metrô, seriam medidas de engenharia para tanto.

Garantir acompanhamento do Metrô-SP e fiscalização à obra são outras de suas recomendações para que São Paulo não mais amanheça com a surpresa de uma cratera no meio de suas vias. No caso, da Marginal Tietê, felizmente sem vítimas fatais.

*Fonte: Portal Porto Gente*  
*Data: 03/02/2022*

## COMO APOSTAR DE FORMA SEGURA NO BRASIL

*Assessoria de Comunicação*

Se você quer aprender a apostar de forma segura no Brasil, com certeza hoje é possível. Há alguns anos, as apostas no Brasil são legalizadas através das Casas Lotéricas. O antigo e famoso jogo do bicho continua ilegal.

Entretanto, cada vez mais brasileiros querem entrar no mercado de apostas, seja para se divertir ou para apenas passar o tempo enquanto estão assistindo aos jogos dos seus times. É o que mostram as publicidades de apostas online. Em vários países, online.

Mesmo quem não tem muita habilidade com apostas online, encontra facilitadores e logo pode se divertir e tentar a sua sorte. Diferente de jogar em cassino físico, que é proibido, fazer aposta online é permitido no Brasil. E o jogo através de um computador, ou até mesmo de um celular, garante versatilidade. Basta ter acesso à Internet e poderá se divertir.

Hoje a aceitação social do jogo cresceu muito, como demonstram estatísticas, inclusive em setores formadores de opinião. Por outro lado, o surgimento da Internet e dos jogos de cassino online facilitou o acesso, bem como o acesso online não tem a mesma carga de crítica associada à entrada em um edifício que, pelo simples fato de estar funcionando, o cassino é ilegal no território brasileiro.

A ausência de regulação faz com que não seja proibido acessar plataforma de cassino online estrangeiras, atuando a partir do exterior (com sua sede social, com seus servidores e infraestrutura eletrônica, demais aparatos, clima, etc.) e ao mesmo tempo diminui a ideia de transgressão associada ao jogo.

**O que é um cassino online:**

Quando o usuário brasileiro se registra em um site atuando a partir de um país estrangeiro, faz seu depósito e joga em uma máquina desse site. E a aposta é, para todos os efeitos colocada nesse país, como ocorre quando se está viajando. No cassino, são oferecidos bônus de aposta, que são analisadas e utilizadas ou não, tudo feito pela Internet.

### As plataformas de aposta

Diferente de jogar num cassino físico, no cassino online começa por analisar os bônus e promoções oferecidos. A partir da decisão de usar o valor do bônus de aposta, após análise dos termos e condições da promoção que interessam, o usuário inicia a sua participação.

É importante verificar a licença da plataforma. As licenças do setor de apostas são emitidas por órgãos reguladores, fora do Brasil. Quanto mais rígido for o teste para a licença, mais confiável será o site. Dessa forma, o usuário realiza suas apostas de forma tranquila, do conforto da sua casa. Podendo acessar jogos com temas populares brasileiros, como slots de carnaval, samba bingo e jogo do bicho online.

Assim como é fácil comprar um livro pelo site, também jogar pela Internet não tem dificuldade, como acontece com o jogo de xadrez. No cassino online tem todas as orientações para jogar e como receber o prêmio que ganhou. Esse sistema digital permite as pessoas que apreciam jogar a ter momentos de prazer, sem sair de casa.

Após acessar o cassino online de sua confiança, e que seja devidamente registrado no exterior, todas as suas perguntas e desejos para jogar serão pronta e facilmente resolvidos. Basta fazer a sua aposta. Boa sorte!

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 03/02/2022

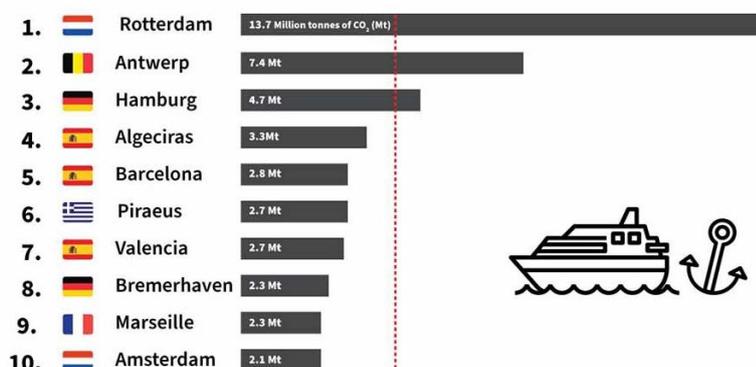


## O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

### ROTTERDÃ É O PORTO EUROPEU QUE MAIS POLUI

Informação: Transportes e Negócios (3 de fevereiro de 2022)

#### Top 10 most polluting European ports



Average coal-fired power plant

Source: Estimates by T&E based on the EU shipping MRV and Eurostat (2018)

O Porto de Roterdã emite perto de 14 milhões de toneladas/ano de CO<sub>2</sub>, o que o coloca no top 5 dos maiores poluidores industriais europeus, ao nível da central de carvão de Weisweiler, denuncia a T&E.

O estudo realizado pela ONG ambientalista, considerou, não apenas as emissões de carbono dos navios em porto, mas também as resultantes das operações de carga e descarga das mercadorias, entre outras.

No ranking elaborado sobressaem a grande (des)vantagem de Roterdã face aos outros portos e a presença de três portos espanhóis entre os dez maiores poluidores: Algeciras, Barcelona e Valência.

Comentando os resultados, a T&E lembra que os portos estão no centro do crescimento da indústria do shipping, mas que não estão a fazer o necessário para “limpar” o setor.

A eletrificação das atividades portuárias e a aposta em combustíveis verdes são duas das prioridades apontadas pela ONG, a defender que a União Europeia ajude aos investimentos com as receitas do comércio de emissões.

O estudo aborda também as emissões dos navios nos portos. E aí, de novo, Roterdã é o líder destacado dos mais poluidores.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data: 03/02/2022*

## SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA 1,2 BILHÃO DE TONELADAS DE CARGAS EM 2021

*Informação: Santaportal (3 de fevereiro de 2022 )*



*Foto por: Divulgação/SPA*

O setor portuário brasileiro, formado pelos portos públicos e terminais privados, movimentou 1,210 bilhão de toneladas em 2021. O número representou um crescimento de 4,8% em relação a 2020, de acordo com o levantamento feito pela ANTAQ e divulgado nesta terça-feira (2).

Em relação aos perfis de carga, houve crescimento na movimentação de granel sólido, de granel líquido, de contêineres e de carga geral. A movimentação de contêineres, por exemplo, registrou incremento de 11% se comparada com a de 2020. Foram 133,1 milhões de toneladas. A participação de contêineres na movimentação total do setor portuário foi também de 11%. Confira outros dados nos gráficos abaixo:

Em relação às principais cargas movimentadas, o minério de ferro continua sendo o maior destaque em quantidade. Foram 370,4 milhões de toneladas movimentadas em 2021: um aumento de 4% em comparação com 2020 (356,1 milhões de toneladas). O Terminal de Ponta da Madeira (MA) foi a instalação que mais movimentou minério de ferro no Brasil. No ano passado, foram 182,3 milhões de toneladas.

### Movimentação Futura

A ANTAQ divulgou também a expectativa de movimentação portuária para os próximos anos. Para 2022, estudos apontam que a movimentação alcançará 1,239 bilhão de toneladas, um crescimento de 2,4% em relação a 2021. Pelos próximos quatro anos, a Agência prevê a manutenção do viés de alta na movimentação portuária. Em 2026, a expectativa é que o setor portuário nacional movimente 1,402 bilhão de toneladas contra 1,360 bilhão de toneladas em 2025.

### NAVEGAÇÕES

A navegação de longo curso transportou 853,4 milhões de toneladas em 2021. O número representou crescimento de 5,4% em relação a 2020. Os estudos da ANTAQ mostram que 51% do que o Brasil exporta por esse tipo de navegação vão para China. Nas importações, os principais parceiros comerciais são os Estados Unidos (24%), China (11%), Rússia (7%) e Argentina (6%).



A navegação de cabotagem transportou 288,3 milhões de toneladas em 2021. Isso representou um crescimento de 5,6% em comparação com 2020. As principais cargas transportadas foram: petróleo (49%), derivados de petróleo (16%) e contêineres (13%). A movimentação de derivados de petróleo e de contêineres registraram alta de mais de 15% no período.

A navegação interior registrou um transporte de 65,2 milhões de toneladas, o que significou uma redução de 6,1%. As principais cargas transportadas pelos rios brasileiros foram soja e milho, que registraram queda de 0,5% e 38,7%, respectivamente. A Região Norte foi responsável por 74% da movimentação de cargas, seguida pela Região Sul (19%), Centro-Oeste (6%) e Sudeste (1%).

### Ranking das Instalações portuárias

Em relação aos portos públicos, Santos (SP) se manteve na liderança. O porto movimentou 113,3 milhões de toneladas no ano passado, um decréscimo de 0,9% em comparação com 2020. Itaguaí (RJ) apareceu na segunda posição, com 51,7 milhões de toneladas, um incremento de 11,9%. No terceiro lugar, Paranaguá (PR), que movimentou 51,6 milhões de toneladas, com um decréscimo de 0,9% em 2021 se comparado com 2020.

Em relação aos terminais de uso privado (TUPs), o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (MA) foi a instalação que mais movimentou em 2021, com 182,4 milhões de toneladas (- 4,7%). O Terminal de Tubarão (ES) ficou em segundo lugar, com 64,139 milhões de toneladas (+14,2%). Em terceiro, apareceu o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ).

A instalação movimentou 64,085 milhões de toneladas em 2021, com incremento de 6,4% em comparação com 2020.

### Movimentação por região

- **Norte:** As instalações portuárias da Região Norte movimentaram 122,5 milhões de toneladas em 2021. O número representou uma redução de 5% em relação a 2020. O destaque entre as instalações foi o terminal Terfron (PA), que movimentou ano passado 5,4 milhões de toneladas, garantindo um aumento de 51,6% em relação ao ano anterior.
- **Nordeste:** A região movimentou 330,6 milhões de toneladas no último ano. Na comparação com 2020, o Nordeste teve retração de 1%. O Terminal Portuário do Pecém (CE) foi o destaque com a movimentação de 21,9 milhões de toneladas, aumento de 37,6% no ano.
- **Centro-Oeste:** As instalações da Região Centro-Oeste movimentaram 3,9 milhões de toneladas no período e, com isso, registraram crescimento de 25% em relação a 2020. O Terminal Privado da Granel Química Ladário (MS), que teve em parte sua operação afetada pela seca do Rio Paraguai, movimentou um milhão de toneladas no ano, aumento de 171,4% no comparativo.
- **Sul:** A região registrou movimentação de 187,7 milhões de toneladas em 2021. O resultado representou uma alta de 14% na comparação com o ano anterior. O destaque foi o Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul (SC), que movimentou 18,2 milhões de toneladas. Isso significou um aumento de 68,7%.
- **Sudeste:** A Região Sudeste foi responsável por movimentar 565,5 milhões de toneladas no período. O número representou um crescimento de 8% em relação a 2020. Entre as instalações no Sudeste, o Porto de Tubarão (ES) foi o destaque. Ele movimentou 64,1 milhões de toneladas, que representou uma variação positiva de 14,2% no comparativo entre 2020 e 2021.

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

Data: 03/02/2022

## PORTOS ESPANHÓIS RECUPERAM METADE DAS PERDAS

Informação: Transportes e Negócios (3 de fevereiro de 2022)



**Os portos espanhóis movimentaram, em 2021, 532 milhões de toneladas, mais 26 milhões que em 2020, mas 20 milhões abaixo do recorde de 2019 – Foto: Transportes e Negócios**

Em termos homólogos, o resultado alcançado pelos portos espanhóis representa um crescimento de 5,3%. A Puertos del Estado destaca o recorde na movimentação de contentores, com um

total de 17,7 milhões de TEU.

Todos os segmentos de cargas progrediram face a 2020. Em termos percentuais, o melhor resultado à carga geral convencional, com um ganho de 14,8% e um total de 77,7 milhões de toneladas. Seguiram-se os granéis sólidos, com um avanço de 10,4% para 85,1 milhões de toneladas. A carga contendorizada subiu 2,4% e chegou aos 198,5 milhões de toneladas, e os granéis líquidos fizeram o mesmo e tocaram os 170,9 milhões de toneladas.

Mesmo perdendo 4,1%, Algeciras continuou líder destacado entre os portos do país vizinho., com um total de 99 milhões de toneladas. Mas Valência ficou mais perto, nos 85 milhões de toneladas, fruto de um crescimento de 5,6%. À distância, Barcelona consolidou o seu terceiro lugar, com 64,9 milhões de toneladas, a subir 11,1%.

Em todo o sistema portuário espanhol, Málaga foi o que mais cresceu – 63,9% para 4,4 milhões de toneladas – e Ceuta o que mais perdeu – 14% para 1,1 milhões de toneladas.

Nos contentores, Barcelona voltou a destacar-se, com um ganho homólogo de 19,4% e um total de 3,4 milhões de TEU. Valência cresceu 3,4% para 5,6 milhões de TEU e afastou-se mais de Algeciras, que caiu 6,1% e se ficou nos 4,8 milhões de TEU.

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

*Data: 03/02/2022*

## **ENTRA EM VIGOR ACORDO DE TRANSPARÊNCIA COMERCIAL ENTRE EUA E BRASIL**

*Informação: Revista Globo Rural (3 de fevereiro de 2022 )*



**Movimentação de contêiner no porto de Santos (SP) (Foto: REUTERS/Amanda Perobelli)**

O Protocolo sobre Regras Comerciais acertado entre Estados Unidos e Brasil entrou em vigor nesta quarta-feira (2/2), informou o Escritório do Representante Comercial americano (USTR, na sigla em inglês). Assinado em outubro de 2020, ainda sob a gestão de Donald Trump nos EUA, o documento estabelece uma série de pontos que visam agilizar os processos de comércio entre as duas maiores economias da América.

Entre os termos acordados, o dispositivo define que as duas partes devem publicar na Internet informações alfandegárias e de fronteiras, como etapas práticas para importação e exportação, além de impostos e taxas cobrados. O texto inclui também o fortalecimento da agenda anticorrupção, com obrigações de adoção de medidas de prevenção e combate ao suborno.

Prevê ainda a instituição de sanções contra atos corruptos e promove a prestação de contas de funcionários públicos, entre outros. Em comunicado, o vice-representante comercial dos EUA, Jayme White, classificou o protocolo como “um investimento de longo prazo” nas relações bilaterais. “O Protocolo é uma oportunidade para o Brasil demonstrar sua disposição e capacidade de cumprir altos padrões de governança e transparência”, afirmou.

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

Data: 03/02/2022

## SANTOS BRASIL VAI INVESTIR R\$ 500 MILHÕES NO TECON SANTOS ATÉ 2023

Informação: BoqNews (3 de fevereiro de 2022)

Roberto Teller, diretor de Operações Portuárias da Santos Brasil, fala dos investimentos e planos da empresa no Porto de Santos



<https://youtu.be/uZKkBLH1-K8>

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

Data: 03/02/2022

## TARCÍSIO: MODERNIZAÇÃO E PROFISSIONALIZAÇÃO RESULTOU EM NÚMERO RECORDE NO PORTO DE SANTOS



Ao completar 130 anos de fundação, desafio da autoridade portuária é garantir investimentos para atender a demanda da produção brasileira. Caminho é a desestatização, disse o ministro

***Maior terminal da América do Sul, porto de Santos foi inaugurado em 1892 - Crédito: Ricardo Botelho/MInfra***

Os números positivos do último ano no Porto de Santos são resultado da modernização e da profissionalização da administração portuária realizada pelo Governo Federal a partir de 2019,

por meio do Ministério da Infraestrutura. Maior terminal da América do Sul, o porto encerrou 2021 com 147,0 milhões de toneladas de cargas movimentadas, superando o número registrado no ano anterior, e registrando um superávit de R\$ 400 milhões no orçamento.

“Houve um processo de modernização desde o início da gestão, de profissionalização do porto que hoje responde sozinho por 28% da corrente de comércio brasileiro em valores (US\$). Um porto que dava prejuízo teve lucro e movimentação recorde ano passado, é extraordinário”, destacou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, em entrevista para a rádio Jornal Litoral, de Santos (SP), nesta quarta-feira (2).

Apesar dos bons resultados, o porto completa 130 anos de atividade necessitando de mais investimentos para continuar crescendo e atendendo o mercado exportador brasileiro. O caminho, segundo o ministro da Infraestrutura, é a desestatização da autoridade portuária e a concessão do terminal à iniciativa privada. O projeto está em fase de consulta pública pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

### Calendário

Pelo calendário aprovado pela Antaq, será possível enviar contribuições até 16 de março. Ainda haverá uma audiência pública presencial, em data a ser marcada futuramente, para discutir a desestatização da autoridade portuária. “Eu não tenho dúvidas de que teremos um engrandecimento da mão de obra, porque estamos prevendo um investimento de R\$ 16 bilhões com a desestatização. É emprego na veia, para todo o município e o estado de São Paulo”, disse.

Após receber as contribuições, caberá ao Governo Federal elaborar o edital de licitação e encaminhá-lo para análise do Tribunal de Contas da União. A expectativa é que o leilão ocorra no fim de 2022, com a assinatura de contrato ocorrendo no primeiro trimestre de 2023. Quem vencer o leilão vai administrar o porto por 35 anos.

Assessoria Especial de Comunicação

Ministério da Infraestrutura

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 03/02/2022

## MINISTRO GARANTE RECURSOS PARA RODOVIAS EM SANTA CATARINA: "VAMOS BOTAR A MÁQUINA NA PISTA"

Em reunião com o Fórum Parlamentar Catarinense, Tarcísio Freitas destacou que o estado possui a maior destinação de recursos federais para manutenção e ampliação de estradas como a BR-470 e a BR-163



**Tarcísio Freitas se reuniu com parlamentares de Santa Catarina para discutir obras no estado - Crédito: Ricardo Botelho/MInfra**

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, afirmou nesta quinta-feira (3) que Santa Catarina é a unidade da Federação com o maior volume de recursos da União previstos para manutenção e ampliação de rodovias federais. No total, entre verbas do Governo Federal e estaduais, são R\$ 831 milhões para dar ritmo às obras necessárias para aprimorar

a infraestrutura de transportes catarinense.

Em reunião com o Fórum Parlamentar Catarinense, Tarcísio destacou que a atual gestão recebeu a BR-470, rodovia importante para o escoamento da produção industrial do Vale do Itajaí e do Alto Vale catarinense, sem nenhum trecho duplicado. De lá para cá, mesmo com as restrições orçamentárias dos últimos anos, foi possível duplicar a capacidade da rodovia por 50 quilômetros.



Aos parlamentares, o ministro disse que fará uma cobrança intensa e permanente aos envolvidos para que o cronograma de entregas seja cumprido. “Vamos botar a máquina na pista. Então vou chamar as empresas, se não for suficiente, vou punir as empresas, se não fosse suficiente vou substituir essa empresa porque assim tem que dar resposta porque dinheiro tem”, ressaltou.

### Entregas

Para os meses de fevereiro e março, o ministro anunciou a entrega de 14 obras feitas em quatro rodovias federais. Na BR-163, a liberação no lote 2 de 7 quilômetros de recuperação de pavimento e de vias laterais construídas, além de rotatórias no município de São José do Cedro. Na BR-280 o desbloqueio de 3,7 quilômetros de duplicação e do contorno de Jaraguá do Sul. Já na BR-282, 1,2 quilômetro de terceira faixa.

A BR-470 tem o maior número de obras com entregas previstas para os próximos dois meses. Serão 6 quilômetros de duplicações em três lotes, mais de 54 quilômetros de trechos recuperados e restaurados em três trechos e a liberação dos viadutos de acesso às cidades de Gaspar e Indaial.

*Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF*

*Data: 03/02/2022*

# ISTOÉ Dinheiro

## ISTOÉ - DINHEIRO

### PORTOS DO PARANÁ REGISTRAM RECORDE NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM JANEIRO

São Paulo, 3 – Os portos do Paraná apresentaram em janeiro deste ano recorde na movimentação de cargas. Foram 4,15 milhões de toneladas de cargas, somando exportação e importação, volume 15% maior em comparação com os quase 3,6 milhões de toneladas de igual mês de 2021.

O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, disse em nota que “este foi o melhor primeiro mês que já tivemos em movimentação. É a primeira vez que passamos de 4 milhões de toneladas logo no primeiro mês”. O recorde anterior para o mês de janeiro havia sido registrado em 2016: 3,76 milhões toneladas.

“O novo recorde histórico foi puxado, principalmente, pelo aumento nas exportações, tendo a soja como principal produto”, destacou Garcia. O volume de soja exportado, explicou, é inesperado para o mês e segue o ritmo que já vinha desde o fim do ano passado. “Em janeiro do ano passado quase não foi embarco soja por aqui. Neste ano, porém, foram 714.870 toneladas”, comentou.

Segundo os operadores do segmento, o volume no Porto de Paranaguá seria remanescente da safra passada, que os produtores agora precisam vender para abrir espaço para a nova safra.

Do volume exportado em janeiro, foram quase 2,19 milhões de toneladas de cargas – 25% a mais que as 1,74 milhão de toneladas registradas em janeiro de 2021. Além da soja, os produtos mais embarcados no último mês pelos portos de Paranaguá e Antonina foram o farelo de soja (345.310 toneladas); açúcar (224.009 toneladas); milho (218.358 toneladas); e frango (176.425 toneladas).

No sentido inverso, o volume de carga importada pelos terminais paranaenses somou 1,8 milhão de toneladas – 7% a mais que as 1,68 milhão de toneladas importadas em janeiro do ano passado. Os produtos descarregados em maior volume nos portos de Paranaguá e Antonina foram os fertilizantes: 903.300 toneladas nos últimos 31 dias – quase 17% maior que as 772.838 toneladas desembarcadas em janeiro de 2021.

Além dos adubos, os produtos mais descarregados no mês de janeiro foram os derivados de petróleo (410.834 toneladas); álcool (70.412 toneladas); e malte e cevada (69.090 toneladas).

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 03/02/2022

### DECRETO PRESIDENCIAL AUTORIZA AUMENTO DE CAPITAL DO BANCO DA AMAZÔNIA

O presidente da República, Jair Bolsonaro, autorizou o aumento de capital social do Banco da Amazônia S.A (Basa) no valor de até R\$ 1 bilhão, a ser transferido pela União. A decisão consta de decreto publicado no Diário Oficial da União (DOU).

O ato autoriza a União a subscrever novas ações ordinárias nominativas e escriturais, sem valor nominal, na proporção de sua participação no capital social da empresa, após a aprovação do aumento de capital social pela assembleia geral de acionistas. Também dá aval à União para subscrever ações, na proporção de participação dos acionistas minoritários, na hipótese de estes não exercerem o seu direito de preferência no prazo estabelecido pela assembleia geral de acionistas, que não poderá ser inferior a 30 dias.

De acordo com a Secretaria-Geral da Presidência, a autorização para a União subscrever ações no capital social do Basa “decorre da necessidade de assegurar o enquadramento da instituição financeira federal nas regras do Acordo de Basileia, tendo em vista a determinação do Tribunal de Contas da União (TCU) para que o Banco devolva à União os valores recebidos por meio de emissão de títulos públicos referentes à celebração de Instrumento Elegível ao Capital Principal (IECP)”.

Pelo decreto, o valor de até R\$ 1 bilhão deverá ser atualizado pela taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia (Selic) no momento da subscrição.

“Ressalta-se que a autorização não acarretará impacto no resultado primário do Governo Federal”, diz a Secretaria-Geral.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 03/02/2022

### TRÊS TERMINAIS DE PETRÓLEO NA EUROPA SOFREM CIBERATAQUE



**(Arquivo) Porto de Antuérpia, na cidade vizinha belga de Doel, em 7 de janeiro de 2022 - AFP/Arquivos**

Terminais de petróleo em instalações portuárias na Bélgica, Holanda e Alemanha foram alvo de um ataque cibernético generalizado, que já levou à abertura de investigações judiciais – confirmaram fontes locais nesta quinta-feira (3).

Na Bélgica, a Procuradoria da Antuérpia confirmou uma investigação do ciberataque contra o terminal petrolífero de seu porto, o segundo maior da Europa depois do de Roterdã.

O porto fluvial belga de Ghent e as plataformas de Antuérpia-Zeebrugge (empresas portuárias fundidas) também foram afetadas, disseram as mesmas fontes.

Jelle Vreeman, executivo da empresa especializada Riverlake, disse que “houve um ataque cibernético em vários terminais. Vários deles enfrentam dificuldades operacionais”.

Segundo o especialista, os programas operacionais desses terminais foram invadidos “e não conseguem processar o descarregamento dos navios. Basicamente, o sistema operacional deles não está funcionando”.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 03/02/2022

### MONEYTIMES

#### MONEYTIMES

## ANVISA PODERÁ FAZER INSPEÇÃO REMOTA EM PORTOS, AEROPORTOS E FRONTEIRAS



**A medida abrangerá: todos os bens e produtos importados sujeitos à vigilância sanitária, podendo substituir a inspeção presencial, a critério da autoridade sanitária (Imagem: REUTERS/Ueslei Marcelino)**

A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) autorizou a adoção de “inspeções físicas remotas” de cargas importadas sujeitas à vigilância sanitária em portos, aeroportos e fronteiras. A

Resolução da Diretoria Colegiada (RDC), que prevê as inspeções remotas, foi aprovada durante a primeira reunião ordinária da diretoria colegiada de 2022.

Segundo a agência, a medida abrangerá “todos os bens e produtos importados sujeitos à vigilância sanitária, podendo substituir a inspeção presencial, a critério da autoridade sanitária, em todas as modalidades de importação”.

Dessa forma, as fiscalizações poderão ser feitas tanto presencialmente, nos postos instalados em portos e aeroportos, como de forma remota, com a ajuda de videoconferências ou demais sistemas específicos para a finalidade.

A expectativa é de que, com a possibilidade de fiscalizações remotas, as inspeções ocorram com mais agilidade e segurança, uma vez que, conforme lembrado por integrantes do colegiado, elas vão ao encontro da necessidade de distanciamento social, em decorrência da pandemia.

#### Inovação

Segundo a presidente substituta da Anvisa, Meiruze Sousa Freitas, a medida aprovada representa uma inovação, mas sua implementação precisa ser articulada com outras áreas e contar, também, com a colaboração de equipes técnicas adequadas.

“Certamente a inspeção remota da atuação sanitária não supera a necessidade de servidor, mas pode otimizar as ações. Com a ajuda de ferramentas como as de TI [tecnologia da informação], poderemos, inclusive, implementar ações para melhor controle laboratorial, porque, a partir da ferramenta que aprimora inspeções remotas, teremos a possibilidade de recolhimento de amostras”, argumentou Meiruze durante a reunião no dia 1º de fevereiro.

Ela, no entanto, ressaltou a importância de essa inovação ser “articulada com as ações da casa no sentido de aprimoramento do pós-mercado [acompanhamento do produto quando já está à disposição do consumidor]. Para isso, precisamos também de equipe técnica adequada”, disse ela ao cogitar a realização de concurso público para compensar a limitação de pessoal da Anvisa.

“A tecnologia deverá permitir o agendamento da inspeção, o acesso via internet, a transmissão de imagens em tempo real, a captura de imagens, o download dos arquivos resultantes da inspeção e, por fim, a gravação e posterior acesso ao material gravado”, detalhou a Anvisa.

“As condições em que irá ocorrer a inspeção remota não devem comprometer o estado e a conservação dos produtos, e devem proporcionar adequada visualização dos itens inspecionados e também da rotulagem, bem como a compreensão da voz e da fala de todos os envolvidos na atividade. Além disso, devem permitir a verificação das condições ambientais do local”, informou a Anvisa.

A Anvisa tem feito inspeções remotas de cargas desde junho de 2021, mas apenas em caráter experimental, por meio de um projeto-piloto. Cerca de 40 inspeções foram feitas dessa forma.

**Fonte: MoneyTimes**

**Data: 03/02/2022**

### PRODUÇÃO DE GÁS NATURAL CRESCE 5% EM 2021 E BATE RECORDE, DIZ ANP



**Já a produção de petróleo teve queda de 1,18% em relação a 2020 (Imagem: Unsplash/ Bernard Hermant)**

O Brasil produziu um volume recorde de gás natural em 2021, com aumento de 5% sobre a produção de 2020, informou hoje (3), no Rio de Janeiro, a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Já a produção de petróleo teve queda de 1,18% em relação a 2020.

O total de gás natural produzido nos poços do país por dia no ano passado chegou a uma média de 134 milhões de metros cúbicos. Em 2020, a produtividade média foi de 127 milhões de metros cúbicos por dia (MMm<sup>3</sup>/d). No caso do petróleo, a produção caiu de 2,940 milhões de barris por dia em 2020, indo para 2,905 milhões de barris por dia em 2021.

Os dados fazem parte do Boletim Mensal da Produção de Petróleo e Gás Natural da ANP de dezembro de 2021, divulgado nesta quinta-feira. Quando considerado somente o último mês do ano passado, a produção de petróleo teve queda de 0,5% ante novembro, enquanto a de gás natural recuou 3,2%. Já na comparação de dezembro de 2021 com dezembro de 2020, ambas cresceram 4,1%.

O boletim da agência reguladora informou, ainda, que os campos operados pela Petrobras (PETR4) foram responsáveis por 93% da produção nacional de óleo e gás em dezembro.

#### Pré-sal

Outro dado destacado é que os 133 poços em atividade no pré-sal foram responsáveis por 73,8% de todo o óleo e gás produzidos no Brasil. Nesses poços, o crescimento da produção no mês de dezembro, em relação a 2020, chegou a 11,5%, enquanto ante novembro de 2021, houve queda de 0,2%.

O aproveitamento do gás natural extraído dos poços em dezembro foi de 97,5%, segundo a ANP. Foram disponibilizados ao mercado 54,4 MMm<sup>3</sup>/dia, enquanto a queima de gás foi de 3,3 MMm<sup>3</sup>/d. O montante queimado foi 12,12% menor se comparado ao mês anterior e 9,2% maior frente ao mesmo mês em 2020.

A ANP destacou que o campo de Tupi, no pré-sal da Bacia de Santos, foi o maior produtor de petróleo e gás natural do país, enquanto a plataforma Petrobras 70, no campo de Búzios, foi a instalação com a maior produção de petróleo, e o navio plataforma FPSO Cidade de Itaguaí, no campo de Tupi, foi a com maior produção de gás natural.

Os campos marítimos produziram em dezembro 97% do petróleo e 84,4% do gás natural do país.

Fonte: MoneyTimes

Data: 03/02/2022



### AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

#### O DESAFIO DA DESCARBONIZAÇÃO DA MATRIZ ENERGÉTICA MUNDIAL, POR EMÍLIO MATSUMURA E MARINA AZEVEDO

Segundo a Climate Watch, cerca de 67% das emissões globais de GEE estão atreladas a combustíveis fósseis e processos industriais

Por Emílio Matsumura 3 de fevereiro de 2022 Em A transição explicada, Transição energética



**Ações de descarbonização de planos nacionais não conseguirão levar a uma completa eliminação das fontes fósseis, indicam estudos (foto: Shyjo Shutter)**

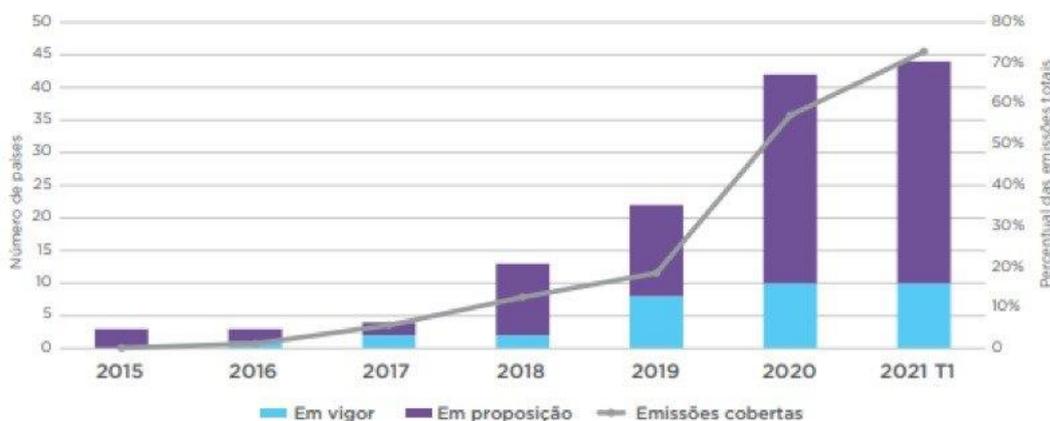
As emissões antrópicas de gases de efeito estufa (GEE) estão relacionadas aos impactos cada vez mais frequentes e intensos de fenômenos ligados às mudanças climáticas, como eventos extremos e alterações em regimes de chuvas.

De acordo com os dados da Climate Watch, cerca de 67% das emissões mundiais de GEE está atrelada ao uso de combustíveis fósseis e processos industriais. Dessa forma, a chamada descarbonização, que consiste na redução da dependência dos combustíveis fósseis emissores de GEE na matriz energética mundial em favor de fontes menos emissoras (notadamente as renováveis como solar e eólica), tem tido e terá um papel chave na transição energética.

Por sua centralidade no processo, é muito comum a descarbonização ser compreendida como a própria transição energética, o que é uma análise limitante, como apontado em artigo anterior.

Um dos grandes desafios da descarbonização é que esse processo precisa acontecer em um espaço de 30 anos para conseguirmos limitar as emissões de GEE em conformidade com as metas do Acordo de Paris. A depender da ambição escolhida, sua velocidade e intensidade serão maior ou menor.

Historicamente, processos de alteração de perfil da matriz energética levam mais de 50 anos. Assim, para acelerar essa transição, vários países assumiram o compromisso de eliminar suas emissões líquidas de carbono até 2050, e lançaram planos nacionais sinalizando estratégias para alcançar esse objetivo.



Fonte: IEA, 2021. Todos os direitos reservados.<sup>3</sup>

### **Compromissos NET-ZERO anunciados por países (Fonte: IEA, 2021)**

Contudo, é importante ressaltar que as ações de descarbonização indicadas nos planos nacionais não conseguirão levar a uma completa eliminação das fontes fósseis, que ainda terão uma participação importante na economia global segundo os estudos.

As principais medidas apontadas nas estratégias dos países em seus planos de descarbonização passam pela eletrificação de diversos usos finais, como por exemplo a substituição da frota de veículos com motores a combustão por veículos elétricos.

Para atender essas novas demandas criadas principalmente pela indústria e pelo setor de transportes, o setor elétrico terá que aumentar sua participação na matriz energética. Sua expansão deve ser pautada em fontes renováveis e tecnologias de armazenamento.

Já nos processos e setores difíceis de eletrificar, as apostas estão concentradas em tecnologias incipientes, como o hidrogênio renovável e os biocombustíveis avançados (ex. SAF – Combustíveis Sustentáveis de Aviação, na sigla em inglês), ou ainda em sistemas de captura e armazenamento de carbono (CCS, na sigla em inglês) e aumento da eficiência energética.

Não existe solução única na estratégia de descarbonização dos diversos setores, mas sim uma combinação de tecnologias, que deve ser apoiada por políticas oportunas, eficazes e precisas.

Já sob a perspectiva financeira, novas linhas de ativos vêm sendo criadas para dar suporte a projetos ligados à redução das emissões, à preservação do meio ambiente e a questões climáticas (fundos vinculados aos green, climate e nature bonds).

Os fundos representam uma forma de incentivar os investidores na direção da mitigação das mudanças climáticas e de aumentar a arrecadação de recursos que viabilizem o desenvolvimento de projetos alinhados com os objetivos do Acordo de Paris. Outras linhas de fundos de financiamento apresentam critérios que vetam a participação de projetos com alto impacto ambiental.

Dessa forma, a descarbonização da matriz energética mundial pode representar grandes oportunidades de negócios, em particular para o Brasil. Se, por exemplo, os consumidores começarem a enxergar valor nos produtos originados a partir de fontes renováveis, o país pode ampliar sua participação nos mercados mundiais ofertando esses produtos com custos menores que seus concorrentes.

A base dessa competitividade internacional do Brasil é sua alta disponibilidade e variedade de recursos naturais com custos de exploração e transformação relativamente baixos. A diversificação do portfólio energético permite ainda ganhos de sinergia significativos: a título de



exemplo, no setor elétrico, a forte matriz hidrelétrica nacional e a extensa rede de transmissão viabilizam a expansão de fontes renováveis variáveis, como a eólica e a solar fotovoltaica.

A dimensão continental do país nos permite adicionalmente nos beneficiar da sazonalidade complementar entre as fontes eólica, biomassa e hídrica, e que seja feito o uso compartilhado do sistema de transmissão.

Essas características fazem com que o Brasil esteja mais preparado para lidar com as fontes de caráter intermitente, o que ainda representa um grande obstáculo para os demais países, e coloca o país à frente no mercado internacional de “produtos renováveis”.

Os maiores riscos hoje para a agenda de descarbonização estão associados ainda a uma falta de compreensão dos agentes sobre as oportunidades a ela associadas; à postergação das ações para uma transição energética (quanto maior a espera, mais complexa e mais custosa essa transição se torna); e aos diversos lobbies que atuam no sentido de promover o uso das fontes fósseis quando existem outras opções mais competitivas e de menor emissão.

Um exemplo recente é a aprovação do Projeto de Lei 712/2019, que garante a contratação de térmicas a carvão mineral em Santa Catarina até 2040.

Por fim, a descarbonização representa uma oportunidade para o Brasil se posicionar como um provedor de soluções de baixo carbono para outras regiões. O país tem tudo para se transformar em uma potência descarbonizadora global, oferecendo uma contribuição de menor custo e com escala suficiente para aumentar os esforços globais para redução dos GEE associados à transformação e ao uso da energia no mundo.

Emílio Matsumura é diretor-executivo do Instituto E+ Transição Energética e professor do IBMEC/RJ. Marina Azevedo é consultora técnica do Instituto E+ Transição Energética.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias  
Data: 03/02/2022*

## **TCU CALCULA QUE GOVERNO ERROU EM VALOR DA PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS, DIZ JORNAL**

Corte de contas pode determinar correção bilionária no valor das outorgas calculadas pelo governo para a privatização

*Por epbr - 3 de fevereiro de 2022 - Em Comece seu Dia, Política energética, Setor elétrico*

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

O Tribunal de Contas da União (TCU) pode apontar a necessidade de uma correção bilionária no valor das outorgas calculadas pelo governo federal para a privatização da Eletrobras. As informações são do Valor Econômico.

– Em dezembro, um pedido de vistas do ministro Vital do Rêgo adiou a decisão do TCU sobre o aval para liquidação do controle da União na estatal. O relator, ministro Aroldo Cedraz, já havia apontado problemas no cálculo das outorgas, definidas pelo governo inicialmente em R\$ 23,2 bilhões.

– Esse é o valor a ser pago pela empresa à União na capitalização, para ter direito aos novos contratos das usinas hidrelétricas, com o aumento do valor da energia, compensado pelos aportes na CDE.

– O TCU, contudo, não paralisou a privatização. Optou por não impor uma medida cautelar e autorizar o governo a continuar os trabalhos, com o objetivo de privatizar a empresa neste primeiro semestre. O caso deve voltar ao plenário do TCU entre fevereiro e março.

– Em dezembro, o governo já promoveu uma mudança da modelagem, em uma tentativa de antecipar uma decisão do TCU. Com base na atualização dos valores da nova concessão, foi definida uma faixa de valor para as emissões de R\$ 22 bilhões a R\$ 26,6 bilhões.

– O governo Bolsonaro conta também com a capitalização para conter o custo da energia este ano. Prevê um aporte de R\$ 29,8 bilhões na Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), com R\$ 5 bilhões já em 2022, a partir da capitalização.

O governo decidiu impor limites para o acionamento de usinas termoeletricas, se valendo da recuperação do reservatório das usinas hidrelétricas.

– O despacho adicional termoeletrico, em que podem ser acionadas usinas mais caras para garantir o suprimento, fica agora limitado a 10.000 MW médios, de térmicas com até R\$ 600/MWh de Custo Variável Unitário (CVU).

– A decisão foi tomada após os reservatórios hidrelétricos atingirem 49,4% ao final de janeiro, 5,1 p.p. acima do previsto pelo CMSE. Em geral, o governo federal tem mantido uma estratégia de recuperação dos reservatórios, para evitar nova crise no período seco de 2022.

As indústrias químicas e de produtos alimentícios lideraram a expansão do consumo de energia em dezembro de 2021, mês tipicamente de recuo no consumo industrial, pela sazonalidade do mercado.

– De acordo com a Resenha Mensal da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), o consumo total de energia no mês totalizou 43 mil GWh, alta de 2% em relação a 2020 e o maior para o mês em toda a série histórica.

Gás e nuclear com carimbo verde. A Comissão Europeia apresentou nesta quarta (2/2) o documento final para incluir projetos de gás natural e energia nuclear na taxonomia de financiamento sustentável da União Europeia (UE). Países membros opositores à proposta acusam a medida de greenwashing.

A Volkswagen do Brasil captou R\$ 500 milhões por meio de títulos de dívida sustentável, ou Sustainable-Linked Loan. A operação, realizada com o Bradesco, tem um prazo de três anos e está atrelada a compromissos de diversidade de gênero e redução das emissões de CO2.

– Até 2024, a Volks assumiu a meta de aumentar de 14% para 26% a participação de mulheres em cargos executivos, e de 9% para 25% o número de gerentes e gerentes-executivas do gênero feminino.

Postos da Vibra terão recarga para carro elétrico. A Vibra Energia, antiga BR Distribuidora, pretende inaugurar o primeiro ponto de recarga elétrica em um posto de gasolina da companhia até o fim de junho. Valor

**Fonte: Agência EPBR de Notícias**

**Data: 03/02/2022**

## **EVENTO REÚNE GOVERNO E MERCADO PARA DISCUTIR A AGENDA DE ABERTURA DO MERCADO DE GÁS NATURAL NO BRASIL**

Terceira edição da epbr gas week começa na segunda-feira, 7 de fevereiro

**Por epbr - 2 de fevereiro de 2022 - Em Mercado de gás**



A terceira edição da epbr gas week começa na próxima segunda-feira (7/2) discutindo a agenda política e regulatória para o setor de gás natural em 2022.

Nosso painel de abertura vai reunir representantes da indústria de gás natural para discutir ações necessárias para garantir a ampliação da oferta de molécula, com pluralidade de fornecedores, no ano que começa.

Participam da discussão o superintendente de Infraestrutura e Movimentação (SIM) da ANP, Hélio da Cunha Bisaggio, a conselheira de Cadeias de Valor da Equinor no Brasil, Cláudia Brun, o diretor de Gás Natural da 3R Petroleum, Hugo Repsold, o CEO da PetroRecôncavo, Marcelo Magalhães, o gerente de Comercialização de Gás Natural da Repsol Sinopec Brasil, Andrés Sannazzaro, e o secretário-executivo da Abpip, Anabal Santos Jr.

Todos os encontros da epbr gas week serão transmitidos ao vivo nos canais da epbr.

A forma mais fácil de acompanhar todas as transmissões é com a inscrição em nosso canal do YouTube: <https://bit.ly/3tPKAkK>

## Veja a programação completa da epbr gas week 2022

### **7/2, às 9h00 | AGENDA PARA O GÁS NATURAL EM 2022**

Representantes da indústria de gás natural trazem a sua visão para a agenda do setor e o que é preciso para garantir a ampliação da oferta de molécula e concorrência a partir de 2022.

#### **Convidados:**

- Hélio da Cunha Bisaggio | ANP (confirmado)
- Cláudia Brun | Equinor (confirmada)
- Andrés Sannazzaro | Repsol Sinopec (confirmado)
- Hugo Repsold | 3R Petroleum (confirmado)
- Marcelo Magalhães | PetroRecôncavo (confirmado)
- Anabal Santos Jr | Abpip (confirmado)

**AO VIVO:** <https://www.youtube.com/watch?v=IC2fvw8HH-0>

### **7/2, às 18h00 | NOVAS LEGISLAÇÕES ESTADUAIS E ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS**

Representantes de governos estaduais e do governo federal em um debate sobre o desenvolvimento das legislações estaduais para o mercado de gás natural no Brasil.

#### **Convidados:**

- Rafael Bastos | MME
- Marcos Penido | Secretário de Infraestrutura e Meio Ambiente de São Paulo (Confirmado)
- Marcelo Menezes | Superintendente Executivo na Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico do Estado de Sergipe (Confirmado)
- Vinícius Farah | Secretário de Desenvolvimento Econômico do Rio de Janeiro
- Tyago Hoffmann | Secretário de Desenvolvimento Econômico do Espírito Santo.

**AO VIVO:** <https://www.youtube.com/watch?v=78-D5OckawE>

### **8/2, às 9h00 | NOVOS SUPRIDORES, NOVAS FONTES**

Como as distribuidoras e novos fornecedores enxergam a busca por novos fornecedores de gás em 2022 depois de as chamadas públicas terem aberto o mercado em alguns estados no Nordeste. A presença do GNL e do biometano e seus impactos no mercado cativo.



### Convidados:

- João Vitor Moreira | PetroRecôncavo (Confirmado)
- Larissa Dantas | Potigás (Confirmada)
- Jeremy Dawson | NFE

**AO VIVO:** <https://www.youtube.com/watch?v=YmC0YflwAUA>

### **8/2, às 18h00 | ACESSO ÀS INFRAESTRUTURAS ESSENCIAIS DE GÁS NATURAL**

O que falta para termos livre acesso não discriminatório às infraestruturas essenciais, com transparência na formação dos preços para garantir a abertura do mercado proposta pelo Novo Mercado de Gás e materializada com os desinvestimentos da Petrobras.

### Convidados:

- Helio Bisaggio | ANP (Confirmado)
- Aldo Cores Junior | Departamento de Gás do MME (Confirmado)
- Felipe Neiva Mundim | Cade (Confirmado)
- Alexandre Carlos Leite de Figueiredo | Secretário Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura de Petróleo e Gás Natural (SeinfraPetróleo) Tribunal de Contas da União

**AO VIVO:** [https://www.youtube.com/watch?v=NeeoJd84\\_Mg](https://www.youtube.com/watch?v=NeeoJd84_Mg)

### **9/2, às 9h | MERCADO LIVRE NA VISÃO DOS CONSUMIDORES**

O que falta, na visão do consumidor de gás natural, para que o mercado livre destrave e possibilite a substituição de combustíveis mais poluentes na produção industrial brasileira.

### Convidados:

- Adrianno Lorenzon | Abrace (Confirmado)
- Pedro Teixeira | Ternium (Confirmado)
- Representante Hydro

**AO VIVO:** <https://www.youtube.com/watch?v=Xf9cJglr7ho>

### **9/2, às 18h | OS PRIMEIROS PASSOS DA ABERTURA DO MERCADO DE GÁS**

Como os primeiros movimentos de abertura, com novos fornecedores, carregadores e consumidores, ajuda a moldar o futuro do mercado de gás natural. Seus atores mostram como o início da jornada para o mercado mais plural pode trazer benefícios para todo Brasil.

### Convidados:

- Ovídio Quintana | TAG (Confirmado)
- Daniel Elias | Galp
- Luiz Felipe Coutinho | Origem Energia

**AO VIVO:** <https://www.youtube.com/watch?v=TYHQixGFURg>

### **10/2, às 11h00 | OS MERCADOS LIVRES DE GÁS NATURAL NOS ESTADOS BRASILEIROS**

Perseu Menezes, da consultoria EloGroup, faz uma atualização do estudo que monitora as regras locais dos mercados livres de gás nos estados.

**AO VIVO:** <https://www.youtube.com/watch?v=IDJ1Wol-C0g>

A gas week é um evento 100% digital produzido pela agência epbr, com o objetivo de reunir todos os elos da indústria de gás natural, além de formadores de política pública. Todas as transmissões são gratuitas, graças aos patrocinadores que apoiam esta iniciativa.

Esta edição de fevereiro de 2022, conta com o apoio de ABPIP, Eneva, PetroRecôncavo, Repsol Sinopec Brasil, TAG – Transportadora Associada de Gás e 3R Petroleum.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 03/02/2022



## JORNAL O GLOBO – RJ

### SANTOS DUMONT: 'SE NÃO TIVER EDITAL QUE PROTEJA O RIO, NÃO ENTREM NA LICITAÇÃO', DIZ PAES, EM RECADO A INVESTIDORES

Prefeito vai discutir com o TCU modelo de concessão proposto pelo governo federal, que ele avalia como prejudicial ao Galeão e à economia da cidade e do Estado do Rio

Por *Raphaella Ribas*



***O prefeito do Rio de Janeiro, Eduardo Paes, critica modelo de licitação do Santos Dumont Foto: Fábio Rossi / Agência O Globo***

RIO - Enquanto não estiver garantida uma restrição ao número de voos no Santos Dumont, a Prefeitura do Rio vai manter uma representação no Tribunal de Contas da União contra o edital de leilão do aeroporto.

O objetivo é evitar o esvaziamento do Galeão, o aeroporto internacional da cidade, que tem papel relevante não só no turismo, como na conectividade (ligações diretas de voos com outros destinos) e no abastecimento da indústria com o transporte de cargas.

O prefeito afirma que já tem audiência virtual marcada com o ministro Walton Rodrigues hoje para discutir o assunto. Ele não descarta a via judicial para evitar maior expansão do terminal no



Centro do Rio e diz que se os interesses da cidade não forem protegidos nas regras do leilão, o investidor que arrematar o aeroporto “não terá vida fácil”.

Confira a seguir os principais trechos da entrevista do prefeito ao GLOBO.

***Avião na pista do Aeroporto Santos Dumont, no Centro do Rio Foto: Marcelo Régua/22-8-2019 / Agência O Globo***

**O governo federal decidiu leiloar o Santos Dumont em separado. A prefeitura vai manter a representação no Tribunal de Contas da União (TCU) contra o edital?**



Primeiro, essa decisão a gente tem que comemorar. Ela mostra o quanto tivemos ouvidos surdos durante pelo menos um ano por parte do Ministério da Infraestrutura.

Sempre tivemos como resposta um completo desprezo pelas afirmações, comentários ou questões que levantávamos. Esse movimento do governo federal é para ser aplaudido. Recuar não é problema, não é vergonha. É demonstração de que se está aberto ao diálogo.

Quero agradecer ao governo federal e ao ministro Tarcísio (de Freitas, da Infraestrutura) por ter, mesmo tardiamente, mostrado capacidade de diálogo. Já havia esse sinal com a criação do grupo de trabalho. Quero crer, e as atitudes do governo federal agora demonstram que não é uma coisa deliberada para destruir o Galeão e sim viabilizar o Galeão.

Era muito mais uma visão equivocada do que se pretende para Galeão e Santos Dumont. Agora, a questão de fundo é que, com as nossas características, momento econômico e até a geografia do Rio, tem que pensar o conjunto.

O Galeão tem importância estratégica e econômica para a cidade. Deve ser priorizado. O Santos Dumont é charmosinho, tem lindo visual. É muito fofo, mas não pode ser o que norteia as decisões.

### **O Rio vai à Justiça se não houver restrição ao aumento de voos?**

A prefeitura vai manter a representação junto ao TCU, esperando que as coisas possam ser resolvidas em um fórum de discussão que não precise de ação judicial, embargo ambiental, de medidas ao TCU. Mas fica a mensagem clara de que iremos ao limite do limite para impedir esse crime contra o Rio.

### **E qual seria o limite?**

O limite do limite é um recado muito claro aos (investidores) privados que, se não tiver um edital que proteja os interesses do Rio de Janeiro, o recado que deixo é que não entrem nessa concessão e nessa licitação porque a vida deles não vai ser fácil com a Prefeitura do Rio. Tenho certeza de que a Câmara de Vereadores, a Assembleia Legislativa e o governo do estado também não darão vida fácil.

Dar vida fácil a qualquer (concessionário) privado que defenda um modelo que não atenda os interesses do Rio seria entregar os interesses da cidade. O limite é esse... de eu dizer um absurdo aqui. Olha, dou um jeito de tornar o acesso do Santos Dumont um inferno de quem quiser ir para lá.

Claro que estou falando aqui de forma figurada, mas é um pouco isso. Recorrer às ferramentas possíveis e imagináveis: ambiental, trânsito, sob o ponto de vista legal, institucional.

Sigo o diálogo, mas tendo em vista a experiência do último ano, é a forma que a gente encontra para fazer valer os interesses do Rio. Agora, acreditando que esse grupo de trabalho vai chegar a um consenso.

### **O senhor já disse em rede social que a licitação parecia ter sido dirigida antes da decisão de leiloar o Santos Dumont isoladamente. Por quê?**

Porque na hora que bota na conta esses aeroportos de Minas Gerais, prejudica o Galeão e favorece Confins (MG). Não estou acusando ninguém. É uma suposição. Mas a própria manifestação e desejo de Guarulhos, Confins e Brasília de participar do grupo de trabalho...



Eles sabiam que ia prejudicar o Galeão. Não quero condenar o privado porque está ali defendendo o interesse dele. Mas é uma prova de que o governo não pode defender interesses privados.

### **Vender o aeroporto isoladamente vai aumentar o interesse do investidor?**

A Prefeitura do Rio é mais do que amigável ao investimento privado, a PPPs (parcerias público-privadas), concessões. A prefeitura já fez várias na minha administração. Desde que as regras estejam bem estabelecidas, claras, para que não se prejudique o Galeão, acho ótimo.

### **O senhor vai participar do grupo de trabalho que revisa as regras da licitação?**

Prefiro que seja conduzido pelo secretário (de Desenvolvimento Econômico), Chicão Bulhões, mas se necessário for, participarei.

### **Se o modelo original da licitação for mantido, qual o impacto para o Rio?**

O grande prejuízo que a gente já observa, além dos diretos, é a diminuição do número de turistas. As pessoas deixam de vir pela dificuldade de voos. E o terminal de cargas tem papel fundamental, está acoplado aos interesses dos voos internacionais para o Rio. Fora o hub (centro de distribuição de voos) doméstico, que é necessário para atrair voos internacionais.

Tem impacto direto na economia, nos produtos e na negociação do terminal de cargas e e turistas. E, lamento informar, o Rio continua sendo o principal local para recepção de turistas estrangeiros.

### **O senhor fez uma série de críticas ao modelo. Vê motivação política para favorecer outros estados no edital do governo federal?**

Falei objetivamente. Acho legítimo, maravilhoso ele (Tarcísio de Freitas) concorrer ao governo de São Paulo. Mas ele não pode usar o cargo de ministro da Infraestrutura, posição na qual tem que atender interesses de todo o Brasil, para fazer sua campanha.

É uma das suspeitas que levantei. Respeito, admiro o trabalho, mas não use a função para defender uma unidade da federação que, por acaso, ele quer ser candidato a governador.

### **Como tem sido a interlocução com o governo federal?**

Esse governo Bolsonaro é muito ideológico e partidário. Ou você é capacho ou é meio maltratado. Mas estou confortável na minha posição de maltratado. A mim não tem problema.

Só não maltrate a minha cidade. A gente tem que ser republicano nessas horas. Tem de tratar bem todos os níveis de governo, independentemente da posição eleitoral.

### **O Galeão já sente algum impacto desse debate?**

Há um excesso de voos no Santos Dumont que prejudica o Galeão. A gente precisa começar a discutir como melhorar.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 03/02/2022*

## **PEC DOS COMBUSTÍVEIS, QUE ZERA IMPOSTO SOBRE GASOLINA, DIESEL E GÁS EM 2022 E 2023, É APRESENTADA POR DEPUTADO**

Proposta conta com apoio do governo e contraria equipe econômica  
*Por Manoel Ventura e Dimitrius Dantas*



BRASÍLIA — O deputado federal Christino Áureo (PP-RJ) apresentou nesta quinta-feira Proposta de Emenda à Constituição (PEC) permitindo que a União, estados e municípios reduzam parcialmente ou até zerem os impostos sobre óleo diesel, gasolina e o gás de cozinha em 2022 e 2023 sem precisar compensar a queda de arrecadação com o aumento de outros tributos ou com corte de despesas. O Ministério da Economia calcula um impacto de R\$ 54 bilhões.

A proposta servirá como base para o presidente Jair Bolsonaro zerar os impostos federais sobre os combustíveis, de acordo com membros do Palácio do Planalto. Além disso, com a autorização para governadores baixarem o ICMS sobre esses produtos, a medida servirá como foco de pressão sobre os estados.

O texto é mais amplo do que a ideia que vinha sendo defendida pelo ministro da Economia, Paulo Guedes. Ele defende zerar apenas os tributos federais sobre o diesel e sem PEC, por meio de um projeto de lei (que permite vetos e tem uma tramitação mais simples).

Caso o governo zere os impostos federais (Cide e PIS/Cofins) sobre a gasolina e o diesel, o impacto seria de R\$ 54 bilhões. É esse impacto que a equipe econômica quer evitar, ao defender que seja reduzido apenas o imposto federal sobre o óleo diesel (cujo impacto seria de cerca de R\$ 20 bilhões).

A redução dos impostos também é uma estratégia do governo para tentar conter a inflação, que se tornou uma das principais dores de cabeça para Bolsonaro em 2022, ano eleitoral. No ano passado, a alta de preços superou 10%, puxada pelos combustíveis e pela energia elétrica, entre outros fatores.

Somando Cide e o PIS/Cofins, o imposto federal sobre a gasolina é de R\$ 0,69 por litro. Sobre o diesel, o valor é de R\$ 0,33.

Desde que a ideia da PEC foi revelada pelo GLOBO, a proposta sofreu diversas modificações. Inicialmente, a ideia também permitiria reduzir os impostos sobre a energia elétrica e criava um fundo para reduzir os preços.

Tanto a redução de impostos sobre a energia quanto o fundo não entraram na proposta, a pedido da equipe econômica.

Por outro lado, o texto de Áureo — que recebeu a bênção do Palácio do Planalto —, permite reduzir os impostos para a gasolina, aumentando o impacto da medida.

A PEC também permite a redução de impostos de "caráter extrafiscal". São exemplos desses impostos o IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados), o IOF (Imposto sobre Operações Financeiras), e o Imposto sobre Exportação (IE). Para esses impostos, porém, já não é necessária a compensação, por se tratarem de tributos regulatórios.

Auxiliares de Guedes vinham dizendo que uma redução generalizada de impostos teria mais impactos negativos que positivos. A tendência é fazer o dólar subir, com pressão sobre os preços.

Além disso, a alta do barril de petróleo e de outras variáveis pode consumir rapidamente a economia criada com a redução dos impostos.

Integrantes da equipe econômica lembram que o governo gastou bilhões para subsidiar o diesel durante o governo Michel Temer, mas que a medida teve pouca efetividade.

Ontem, Bolsonaro disse que irá zerar os impostos assim que o Congresso aprovar a medida:



— Nessa semana parlamentares vão apresentar uma proposta que permite que o governo federal e estaduais possam diminuir ou zerar os impostos em cima de combustíveis, eletricidade e gás. No caso do gás, já zerei o imposto. Se nós pudermos zerar também o diesel será uma grande ajuda para todos. Se diminuir o valor do frete que é impactado pelo preço do diesel todo mundo é beneficiado na ponta da linha com a diminuição da inflação.

### **Atropelo na LRF**

Para reduzir o imposto sobre os combustíveis, a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) exige uma compensação (seja por aumento de receita ou corte de despesa), porque se trata de um benefício a um setor específico. Para driblar essa exigência, o governo passou a negociar uma proposta com parlamentares que permite a redução do tributo sem necessidade de compensação.

A PEC apresentada nesta quinta-feira atropela a LRF e diz que a redução dos tributos só terá que respeitar as exigências de apresentar a estimativa do impacto orçamentário e financeiro das medidas adotadas, estar de acordo com as metas anuais de resultado fiscal e constar das leis orçamentárias.

O governo está autorizado a fechar 2022 com um rombo de R\$ 170 bilhões, mas a previsão é inferior, de um déficit de R\$ 80 bilhões. Essa diferença poderia, em tese, ser usada para reduzir impostos.

Por conta do teto de gastos, qualquer excesso de arrecadação não pode ser transferido para aumento de despesas. A arrecadação federal subiu mais de 20% em termos reais no ano passado, fazendo despertar o apetite dos políticos por mais gastos ou por corte de impostos.

Inicialmente, a ideia do Executivo era que o senador Alexandre Silveira (PSD-MG) protocolasse a PEC no Senado, caso aceitasse assumir a liderança do governo. Mas Silveira acabou não aceitando o posto por questões do seu partido e pela proximidade dele com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG).

A PEC terá um longo processo de tramitação na Câmara. Precisarão ser aprovada pela Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Câmara e votada por uma comissão especial num prazo entre 11 e 40 sessões de plenário. No plenário, são duas votações com o apoio de 308 dos 513 deputados.

No Senado, é necessário o apoio de 49 dos 81 senadores.

Para tramitar oficialmente na Câmara, a proposta ainda precisa do apoio de 171 deputados (o que ocorrerá com a assinatura dos deputados por meio de um aplicativo de celular). Após isso, o texto precisa ser aprovado.

Meta: Ações do Facebook desabam, e empresa perde mais de US\$ 200 bi em valor de mercado, a maior baixa da história da Bolsa

A justificativa da PEC é que a redução dos tributos poderá ocorrer de forma excepcional sem compensação “em decorrência das consequências sociais e econômicas da pandemia”.

O governo decidiu não apresentar a PEC por entender que a redução dos impostos pode ser vista como um benefício, o que é vedado pela lei em ano eleitoral.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 03/02/2022*

**A EMPRESÁRIOS, SECRETÁRIO-GERAL AFIRMA QUE POSSÍVEL ENTRADA DO BRASIL NA OCDE SERÁ POSITIVA AO ORGANISMO INTERNACIONAL**

Mathias Cormann se reuniu nesta quinta-feira com representantes do setor privado de cerca de cem países, incluindo 30 empresas brasileiras  
*Por Eliane Oliveira*



À direita, o secretário-geral da OCDE, Mathias Cormann, ao lado do secretário de Estado americano, Antony Blinken. Foto: IAN LANGSDON / AFP

BRASÍLIA — Em reunião nesta quinta-feira com empresários e dirigentes de câmaras internacionais de comércio (ICCs) de cerca de cem países, o secretário-geral da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), o australiano Mathias Cormann, disse que vê como positivo o possível ingresso do Brasil como membro do organismo internacional. Segundo relato da diretora-executiva da ICC brasileira, Gabriella Dorlhiac, Cormann afirmou que a medida é boa não apenas para o Brasil, “que é um país importante”, mas também para a OCDE.

As empresas brasileiras têm grande interesse no ingresso do Brasil na OCDE. Isso daria uma espécie de ‘selo de qualidade’ ao país, que concorre a uma vaga com Argentina, Peru, Bulgária, Croácia e Romênia. Para o setor produtivo brasileiro, entre as vantagens de entrar para o chamado “clubes dos ricos”, uma das principais é o aumento do volume de investimentos estrangeiros.

— Mathias Cormann falou, de forma geral, sobre os desafios da economia global. Um deles é a pandemia da Covid-19. Do lado brasileiro, havia muita curiosidade e expectativa de que ele fosse falar algo específico sobre Brasil, os próximos passos e a visão estratégica da organização — disse Gabriella Dorlhiac.

A OCDE convidou o Brasil e os demais candidatos, há cerca de duas semanas, a iniciarem as negociações para o processo de adesão, o que pode levar de dois a cinco anos, em média. O tema mobiliza não apenas empresas, mas também o governo.

### **Celeridade e imposto global**

Na última quarta-feira, o assunto voltou a ser discutido em uma conversa entre o ministro da Economia, Paulo Guedes, e a secretária de Estado do Tesouro dos Estados Unidos, Janet Yellen. O objetivo de Guedes é fazer com que o Brasil entre na OCDE de forma mais célere.

Conforme O GLOBO antecipou na época, como resultado de uma reunião entre Guedes e Yellen, em outubro do ano passado, o Brasil se aliou aos países desenvolvidos e concordou com uma taxa menor do que defendiam as nações em desenvolvimento, no acordo global que vai permitir o aumento da tributação das multinacionais. Em contrapartida, os americanos disseram que apoiariam mais abertamente a candidatura brasileira.

### **Meio ambiente, sistema tributário e economia fechada**

Fontes do governo e especialistas ouvidos pelo GLOBO avaliam que o Brasil está mais adiantado que os outros cinco candidatos na disputa por uma vaga na OCDE, por ter cumprido cerca de 90% requisitos exigidos para entrar na organização.

Porém, além da preservação da biodiversidade e da redução do desmatamento da floresta amazônica, o país terá de mudar o complexo sistema tributário e abrir seu mercado ao comércio internacional, entre outras tarefas consideradas mais complexas, para atingir seu objetivo.

Autor da carta enviada à OCDE em maio de 2017, em que pediu a adesão do Brasil ao "clube dos ricos", o ex-secretário de Assuntos Internacionais do Ministério da Fazenda, Marcelo Estevão, disse que é preciso acabar com os empecilhos que impedem o país de crescer mais.

Estevão, que hoje é diretor global de Macroeconomia do Banco Mundial, citou o sistema tributário brasileiro, "em que o Brasil coleta muito, mas coleta mal", e a economia ainda bastante fechada para o comércio mundial, "o que é ruim para a produtividade e o consumidor brasileiro".

— A receita de impostos no Brasil em relação ao PIB é maior do que em outros países, mas existe uma grande confusão tributária. Além disso, embora não seja algo absolutamente necessário para entrar na OCDE, uma abertura comercial é fundamental para o desenvolvimento de qualquer país — disse Estevão.

Carlos Primo Braga, da Fundação Dom Cabral, destacou que é preciso simplificar os tributos sobre o consumo e o ICMS — em que há diferentes alíquotas cobradas pelos estados. Ele também mencionou a tributação descoordenada no comércio transfronteiriço.

— Há discrepâncias em várias áreas entre as práticas brasileiras e as diretrizes da OCDE, como o tratamento de pagamentos por transferência de tecnologia, mas é no campo político que percepções, diferenças de política comercial e alianças estratégicas vão influenciar o processo de adesão — disse Braga, lembrando que o Brasil chegou a ser considerado um vilão na questão ambiental.

De forma geral, a avaliação é que o processo de negociação será longo para todos os países, podendo levar até sete anos. Mas os benefícios serão gratificantes. Se for autorizado a entrar na organização como membro, o Brasil participará diretamente da elaboração de regras e padrões internacionais para diferentes áreas de atividade econômica e ainda poderá usar as diretrizes da OCDE como referência para a implementação de reformas.

E, com esse 'selo de qualidade', vai atrair mais investimentos estrangeiros.

— Hoje, existem grandes fundos de pensão que possuem regras internas de que só podem investir em países que estão na OCDE — disse o cientista político Oliver Stuenkel, professor de relações internacionais da Fundação Getúlio Vargas.

Fernando Ribeiro, um dos autores de um estudo divulgado pelo Ipea no mês passado, em que destaca que o Produto Interno Bruto (PIB) per capita brasileiro vai subir com o ingresso na OCDE, disse que as economias se beneficiam, mas os países devem adotar outras medidas que vão além dos compromissos assumidos.

O trabalho do Ipea afirma, entre outras coisas, que a economia brasileira trará indicadores positivos, tal como aconteceu com o Chile que, após entrar na organização, em 2010, que passou a crescer a taxas maiores que a média na América Latina.

— Primeiro, para obter o máximo benefício da adesão os países devem adotar outras medidas, como melhorar a educação, por exemplo, que vão além dos compromissos com a OCDE. Segundo, o tempo entre a adoção de novas políticas e a obtenção dos benefícios varia muito. Alguns efeitos só são sentidos no longo prazo, outros já ocorrem enquanto o país está se preparando para a adesão. Por isso a análise de "antes e depois" feita no estudo não capta perfeitamente os efeitos — afirmou Ribeiro.

### PROVA DE VIDA PRESENCIAL BEIRAVA DESRESPEITO, DIZ PRESIDENTE DO INSS

José Carlos Oliveira afirma que a partir de agora pagamento de benefício só será cancelado se governo tiver certeza que pessoa faleceu

Por **Daniel Gullino**



**O presidente do INSS, José Carlos Oliveira, durante cerimônia que anunciou mudança nas regras da prova de vida Foto: Carolina Antunes/Presidência/02-02-2022**

BRASÍLIA — Um dia após anunciar as novas regras da prova de vida, o presidente do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), José Carlos Oliveira, afirmou ao GLOBO que a exigência de realizar a medida presencialmente "beira o desrespeito". Oliveira afirmou que, no novo modelo, os pagamentos de benefícios só serão cortados se o governo tiver certeza que a pessoa faleceu.

Ele também disse que os cruzamentos de dados que serão utilizadas para saber se os beneficiários seguem vivos serão feitos respeitando a privacidade e apostou que o número de fraudes vai cair, e não aumentar.

#### **Como será a transição para o novo modelo da prova de vida? Quem faz aniversário em fevereiro precisa fazer algo?**

Todas as pessoas que teriam seu benefício suspenso ou bloqueado em fevereiro, nós cancelamos o bloqueio. Os pagamentos estarão no banco normalmente. Suspendemos também a necessidade de fazer a prova de vida até o dia 31 de dezembro de 2022, que é o período que a gente vai utilizar para readequar nossos sistemas e fazer inversão do ônus da prova de vida, tirando isso dos ombros dos cidadãos e passando para o INSS.

#### **Por que essa medida só foi tomada agora?**

O ministro Onyx Lorenzoni recebeu a encomenda do Presidente da República para a gente facilitar a vida do cidadão ao máximo. Estou aqui à frente do INSS há três meses, sou servidor de carreira de 37 anos. Existiam alguns dogmas que a gente vai, a partir de agora, vencê-los e realmente facilitar a vida do cidadão.

#### **Havia desprestígio com os mais idosos, já que a malha fina da Receita, por exemplo, já adora este modelo há tempos?**

Sinceramente, eu por exemplo, sempre pensei no cidadão. Eu sempre coloquei no lugar do cidadão talvez por isso eu tenha facilidade de saber o que é necessário ser feito para melhorar a vida do cidadão. É um absurdo que a gente leve o cidadão, principalmente os que têm acima de uma certa idade.

Estamos falando de cerca de 5 milhões de brasileiros que recebem algum benefício nosso e tem acima de 80 anos. Realmente, é um absurdo. Beira o desrespeito obrigá-los a sair de casa. Por isso, a determinação foi clara. A partir de agora, cidadão nenhum sairá da sua residência para fazer prova de vida.

#### **Os beneficiários terão alguma forma de saber se a prova de vida está em dia?**



A comunicação não é tão fácil. Para a gente não complicar ainda mais, a gente só vai tratar do cidadão que a gente no final, depois de todos os batimentos feitos, a gente não conseguiu localizar nenhum movimento daquele cidadão, aí sim a gente vai comunicar que vai precisar de outra metodologia para fazer a prova de vida. Mas acho que a sinalização principal é o pagamento na conta, no dia do pagamento.

### **Se o beneficiário não for localizado por nenhum meio, o benefício pode ser cortado? Como isso vai funcionar?**

Só será cancelado o pagamento se de fato o INSS constatar que aquela pessoa faleceu. Do contrário, não. O INSS vai buscar um meio para fazer a prova de vida.

### **Pode haver algum gargalo na busca ativa das pessoas sobre as quais não se tem dados?**

Essas pessoas que estão em lugares que são de difícil acesso, que não é tão fácil a gente localizar, a gente tem um ponto de interseção com eles que é o banco, o órgão pagador. Ontem eu tive a visita do presidente da Febraban, doutor Isaac (Sidney), e já falei da necessidade da parceria entre os bancos, os agentes pagadores e o INSS.

### **Como será a integração das bases de dados que serão utilizadas?**

Já temos o cruzamento de algumas bases de dados, mas não todas necessárias para a gente poder varrer toda a estrutura do Estado. Mas temos um ano para fazer. Claro que não vamos esperar. Começamos isso ontem mesmo. Ontem mesmo tive uma reunião com o presidente da Dataprev, doutor (Gustavo) Canuto.

Registrato: Já sabe se tem dinheiro 'esquecido' em banco para receber? Entenda o sistema do BC em 5 pontos

### **Existe risco na consulta de bases de dados? Será feita de acordo com a Lei Geral de Proteção de Dados?**

Temos toda a preocupação com a LGPD. Certamente a gente não vai invadir nenhum outro dado que não a simples movimentação do cidadão. Não é o que ele fez (vamos analisar), é como fez e onde fez.

À medida que as pessoas ficam idosas, geralmente deixam de realizar várias atividades que serão utilizadas como forma de consulta, como renovação de CNH e votar na eleição. Isso não pode fazer com que a consulta seja, na prática, pouco efetiva?

Na verdade, a gente só relacionou algumas, mas a gente deixou aberto. Porque outras opções aparecerão à medida em que a gente começar a fazer o cruzamento dos dados. Por exemplo, a gente falou da vacinação. A gente sabe que parte dos brasileiros se vacina contra a gripe anualmente.

O brasileiro passa por um médico no SUS, ele pega remédio na farmácia popular. Ele faz alguma transação em alguma loja de departamento, por exemplo. Com certeza essa ação não será inócua, não. Ela será produtiva. Vamos encontrar boas partes dos brasileiros com algum tipo de movimentação. E também vamos nos valer de bases privadas. Faremos acordos de cooperação.

### **É possível garantir que não haverá fraudes?**

O INSS sempre perseguiu aquelas que fraudam o INSS. E a gente vai continuar fazendo isso. A gente tem convicção que o brasileiro, via de regra, é idôneo, é de boa-fé. Então vamos continuar fazendo o trabalho. E penso que não vai aumentar o número de fraudes, não. A tendência é diminuir.

### Quem preferir ir ao banco presencialmente fazer a prova de vida ainda terá essa opção?

Um dos pilares da minha gestão é restabelecer atendimento presencial nas agências que temos no Brasil inteiro. Mas, com relação à prova de vida, de fato não há necessidade. É claro que se um segurado ou outro for lá, seria descabido o INSS mandar esse cidadão embora. Mas não é aconselhável.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/02/2022

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

### POR QUE OS COMBUSTÍVEIS PRECISAM SEGUIR OS PREÇOS DE MERCADO? COM A PALAVRA, O PRESIDENTE DA PETROBRAS

De acordo com Silva e Luna, os recursos que a Petrobras paga em tributos e dividendos são capazes de gerar empregos, e essa é a melhor forma de dar retorno à sociedade

Da redação



**General Joaquim Silva e Luna, presidente da Petrobras - Imagem: Isac Nóbrega/PR**

O presidente da Petrobras, general Joaquim Silva e Luna, afirmou nesta quarta-feira, em evento do Credit Suisse, que a estatal precisa praticar preços de mercado e se comportar como uma empresa privada.

Isso porque não consegue atender todo o mercado de combustíveis brasileiro com suas refinarias, que operam com ociosidade de cerca de 20%.

Segundo ele, apesar de evitar passar imediatamente a volatilidade dos preços dos derivados de petróleo no mercado internacional, é necessário fazer reajustes quando observada uma mudança estrutural nos preços, não apenas para evitar prejuízos, mas para dar oportunidade a outros agentes do setor.

"Não conseguimos atender ao mercado todo, temos que ter paridade com a importação. O abastecimento do mercado tem que ser uma oportunidade para todos", disse Luna em evento do Credit Suisse.

Segundo a Associação Brasileira de Importadores de Combustíveis (Abicom), a defasagem da gasolina e do diesel já atinge 10% em alguns portos brasileiros.

O preço dos combustíveis, com inúmeras críticas à Petrobras, têm sido uma bandeira do presidente da República, Jair Bolsonaro, que pretende zerar os impostos federais do diesel para amenizar o valor nos postos para os caminhoneiros, seus apoiadores na última eleição presidencial.

"A Petrobras tem responsabilidade social, mas não pode fazer política pública", afirmou Luna ao ser perguntado sobre os elevados preços dos combustíveis.

O diretor Financeiro e de Relações com o Mercado da Petrobras, Rodrigo Alves, afirmou que nos últimos cinco anos a estatal pagou mais de R\$ 1 trilhão em tributos e que esta seria a melhor forma de retorno para a sociedade.



Segundo ele, todo o retorno da empresa vai para tributos, dividendos e investimentos. "Não temos interesse em reter recursos", disse Alves, também durante evento do Credit Suisse.

De acordo com Silva e Luna, os recursos que a Petrobras paga em tributos e dividendos são capazes de gerar empregos, e essa é a melhor forma de dar retorno à sociedade.

Ele ainda afirmou que, apesar de estatal, a companhia não pode simplesmente reduzir o preço dos combustíveis e ter prejuízo, como já ocorreu no passado.

Silva e Luna destacou que em 2021 a Petrobras pagou R\$ 220 bilhões em tributos e R\$ 27 bilhões em dividendos só para a União. "Uma Petrobras saudável e forte para a sociedade gera um valor muito grande", ressaltou.

### Refinarias

Já vencido o prazo para a venda das oito refinarias da Petrobras (dezembro de 2021), a estatal tem mantido negociações com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) para prosseguir com os planos de venda, informaram os principais executivos da companhia no evento do Credit Suisse.

A única unidade vendida foi a refinaria da Bahia, ex-Rlam e hoje Refinaria de Mataripe, controlada pela Acelen, empresa do fundo de investimento Mubadala.

Segundo Silva e Luna, algumas refinarias deixaram de ser vendidas porque não receberam propostas adequadas, inferiores ao valor de referência, sendo que a de Pernambuco (Rnest) nem proposta recebeu.

De acordo com Rodrigo Alves, a empresa "está caminhando para o closing da Reman e da Six também", referindo-se às refinarias Isaac Sabbá (Reman), no Amazonas, e SIX no Paraná.

"O nosso interesse é relançar o processo (de venda) das que não foram bem sucedidas, temos duas negociações em andamento que são a Lubnor (CE) e a Regap (MG), e relançar Repar (PR) e Refap (RS), e na Rnest teve feedback importante que era o risco de conclusão da obra", disse Alves, ressaltando que a Petrobras vai iniciar as obras da Rnest enquanto negocia a venda.

### Fontes alternativas

O petróleo é uma fonte energética que ainda vai durar bastante tempo no mundo, mas a Petrobras está se preparando para a transição energética e estuda nove fontes alternativas, entre elas a energia nuclear, mas de olho também em solar, nuclear e hidrogênio, disse o presidente da Petrobras no evento do Credit Suisse.

A empresa criou um comitê de pesquisa para descobrir quais seriam as melhores sinergias para a Petrobras no futuro.

Segundo Silva e Luna, na área de energia nuclear, poderiam ser analisadas a construção de pequenos reatores (Small Modular Reactor), uma nova tecnologia que vem despertando o interesse do mundo inteiro, pela redução de custos e possibilidade de instalação perto do centro de consumo.

Mas, segundo ele, no momento o foco é reduzir os custos e as emissões do petróleo, o que vai garantir o prolongamento do consumo do combustível fóssil.

"Precisamos ter capacidade de produzir petróleo com o menor índice de carbono possível a um preço bastante resiliente, de modo que ele possa, com a redução dos incentivos, ser competitivo nessa área", explicou o executivo.

Segundo Rodrigo Alves, a empresa tem uma estratégia robusta e um portfólio competitivo para enfrentar a transição energética.

"O fato da gente ter conseguido adequar a nossa estrutura de capital nos dá conforto de trabalhar na transição energética com decisões mais conscientes, mais racionais e obviamente que gerem valor, que gerem retorno", afirmou Alves, considerando que a Petrobras está muito bem posicionada no cenário da transição.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 03/02/2022*

## GOVERNO BOLSONARO QUER REPASSAR A ESTADOS ATRIBUIÇÕES FEDERAIS DE LICENCIAMENTO DE OBRAS

Medida retira da União e do Ibama a tarefa de liberar o licenciamento de portos, hidrovias, rodovias, ferrovias e usinas térmicas; gestores ambientais criticam e falam em tentativa de fragilizar as fiscalizações em ano eleitoral

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

BRASÍLIA - A 11 meses do fim de seu mandato, o governo Bolsonaro prepara um decreto presidencial que prevê mudanças profundas no processo de licenciamento ambiental de obras de infraestrutura em todo o País, retirando diversas atribuições que hoje são da União e do Ibama, para repassar essas ações aos Estados.

O Estadão teve acesso à minuta desse decreto, um texto que tem sido debatido pela cúpula do governo e que já recebeu colaborações dos ministérios da Economia, Meio Ambiente, Minas e Energia e Infraestrutura, além do próprio Ibama.

Uma das mudanças mais drásticas prevê que o licenciamento ambiental de portos e de hidrovias passe a ser feito por seus Estados e não mais pelo Ibama. Outras obras que deixariam de ser atribuição de licenciamento federal são os acessos rodoviários de estradas, travessias urbanas e contornos rodoviários, além de ramais ferroviários e qualquer outra estrutura relacionada às ferrovias, como a construção de terminais de carga.



***Governo acredita que mudança deixaria o Ibama livre para se dedicar a empreendimentos de maior complexidade ambiental. Foto: Sérgio Moraes/Ascom/AGU***

Na área de energia, usinas térmicas também passariam a ser atribuição de licenciamento estadual. O mesmo processo passaria a ser adotado em empreendimentos para exploração do chamado gás "não convencional", envolvendo atividades de perfuração de poços, fraturamento hidráulico e sistemas de produção e escoamento.

Já nos casos de rodovias e ferrovias federais existentes, o texto estabelece ainda que novas obras relacionadas a essas estruturas teriam o licenciamento iniciado em Estados e municípios, mas que estes processos seriam incorporados pelo governo federal quando essas obras fossem concluídas. O texto estabelece ainda um prazo limite de até 90 dias para os entes locais liberarem suas licenças de operação. Se o prazo for descumprido, caberia ao governo federal emitir a licença.

A reportagem questionou os ministérios envolvidos sobre as motivações de cada uma das mudanças propostas e em que fase de maturação está o decreto, assunto que já foi tema de

diversas reuniões realizadas pela Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos do Ministério da Economia. Todos declaram que não vão se manifestar sobre o assunto, porque o texto final ainda não foi fechado e não há data marcada para sua publicação.

Nos bastidores, o governo defende a tese de que as mudanças permitiram que o Ibama e sua área de licenciamento ambiental, que costumava ser pressionada por um grande volume de obras, poderia se dedicar a empreendimentos de grande porte e de maior complexidade ambiental. A justificativa é de que todos os projetos repassados aos Estados e também a municípios são "intervenções isoladas" e que possuem "impacto localizado".

### **Esvaziamento**

Na gestão ambiental, porém, o entendimento é de que se trata de mais uma medida do governo Bolsonaro para fragilizar as fiscalizações ambientais no País, esvaziando atividades que sempre foram realizadas pelo Ibama. A transferência de licenciamentos aos Estados poderia gerar ainda uma "disputa" regional por empreendimentos, com flexibilização de regras para atrair mais investimentos. O controle ambiental também poderia sair fragilizado, uma vez que projetos de infraestrutura poderiam ter tratamentos diferentes, conforme a região em que fossem realizados.

Em termos administrativos, o que o governo pretende é alterar o decreto atualmente em vigor, publicado em 2015 e que regulamenta a Lei Complementar 140/2011, a qual estabelece qual é o papel da União no licenciamento ambiental.

"Considero bastante questionável alterar o decreto atual no meio de um ano com eleições. Reduzir atribuições do Ibama nesse sentido significa delegar licenças importantes para a esfera estadual. Mesmo sem essas modificações, há áreas atualmente que, na minha opinião, deveriam ter o poder do Ibama reforçado, e não reduzido, a exemplo das licenças dos grandes empreendimentos minerários", diz Suely Araújo, ex-presidente do órgão ambiental e especialista sênior em políticas públicas do Observatório do Clima.

Pelas informações obtidas até agora, diz Araújo, o governo Bolsonaro deixa claro seu plano de ampliar o repasse de projetos aos Estados. "Há necessidade de transparência nesse processo. Quem está demandando essas modificações? O que justifica essa proposta? Nada disso fica claro, o que preocupa bastante."

### **Entenda o que o governo pretende mudar na área de licenciamento ambiental:**

- O governo quer publicar um decreto para repassar o licenciamento de diversos tipos de empreendimentos para Estados e municípios.
- O texto já foi discutido por membros de diversos ministérios, mas ainda não tem uma versão final.
- Pela proposta, obras de portos e hidrovias, além de projetos ligados a ferrovias e rodovias federais teriam seus licenciamentos encaminhados a cada Estado do País.
- O governo defende a tese de que a medida permitiria que o Ibama se voltasse a empreendimentos mais estratégicos e que os Estados têm capacidade de executar o trabalho de forma independente.
- Ambientalistas alertam que a fragmentação pode fragilizar ainda mais o Ibama, causar disputa local por empreendimentos e enfraquecer as regras de licenciamento.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 03/02/2022*

### **PETROBRAS PRECISA PRATICAR PREÇOS DE MERCADO, DIZ SILVA E LUNA**

Presidente da estatal destacou que a Petrobras pagou R\$ 220 bilhões em tributos e R\$ 27 bilhões em dividendos só para a União em 2021

*Por Denise Luna, O Estado de S.Paulo*

RIO - O presidente da Petrobras, general Joaquim Silva e Luna, afirmou nesta quarta-feira, dia 3, que a estatal precisa praticar preços de mercado e se comportar como uma empresa privada, até porque não consegue atender todo o mercado brasileiro de combustíveis com suas refinarias, que operam com ociosidade de cerca de 20%. Segundo ele, apesar de evitar passar imediatamente a volatilidade dos preços dos derivados de petróleo no mercado internacional, é necessário fazer reajustes quando observada uma mudança estrutural nos preços, não apenas para evitar prejuízos, mas para dar oportunidade a outros agentes do setor.

"Não conseguimos atender ao mercado todo, temos que ter paridade com a importação. O abastecimento do mercado tem que ser uma oportunidade para todos", disse Luna em evento do Credit Suisse. Segundo a Associação Brasileira de Importadores de Combustíveis (Abicom), a defasagem da gasolina e do diesel já atinge 10% em alguns portos brasileiros.

O preço dos combustíveis, com inúmeras críticas à Petrobras, tem sido uma bandeira do presidente da República, Jair Bolsonaro, que pretende zerar os impostos federais do diesel para amenizar o valor nos postos para os caminhoneiros, seus apoiadores na última eleição presidencial.

"A Petrobras tem responsabilidade social, mas não pode fazer política pública", afirmou Luna ao ser questionado sobre os elevados preços dos combustíveis.

O diretor Financeiro e de Relações com o Mercado da Petrobras, Rodrigo Alves, afirmou que nos últimos cinco anos a estatal pagou mais de R\$ 1 trilhão em tributos e que esta seria a melhor forma de retorno para a sociedade. Segundo ele, todo o retorno da empresa vai para tributos, dividendos e investimentos.

"Não temos interesse em reter recursos", disse Alves, também durante evento do Credit Suisse.

De acordo com Silva e Luna, os recursos que a Petrobras paga em tributos e dividendos são capazes de gerar empregos, e essa é a melhor forma de dar retorno à sociedade. Ele afirmou que, apesar de estatal, a companhia não pode simplesmente reduzir o preço dos combustíveis e ter prejuízo, como já ocorreu no passado.

Silva e Luna destacou que em 2021 a Petrobras pagou R\$ 220 bilhões em tributos e R\$ 27 bilhões em dividendos só para a União. "Uma Petrobras saudável e forte para a sociedade gera um valor muito grande", ressaltou.

### **Fontes energéticas**

O petróleo é uma fonte energética que ainda vai durar bastante tempo no mundo, mas a Petrobras está se preparando para a transição energética e estuda nove fontes alternativas, entre elas a energia nuclear, mas de olho também em solar, nuclear e hidrogênio, disse Silva e Luna. A empresa criou um comitê de pesquisa para descobrir quais seriam as melhores sinergias para a Petrobras no futuro.

Segundo Silva e Luna, na área de energia nuclear, poderiam ser analisadas a construção de pequenos reatores (Small Modular Reactor), uma nova tecnologia que vem despertando o interesse pela redução de custos e pela possibilidade de instalação perto do centro de consumo.

Mas, segundo ele, o foco no momento é reduzir os custos e as emissões do petróleo, o que garantiria o prolongamento do consumo do combustível fóssil.

"Precisamos ter capacidade de produzir petróleo com o menor índice de carbono possível a um preço bastante resiliente, de modo que ele possa, com a redução dos incentivos, ser competitivo nessa área", disse o executivo.

### **Refinarias**

A Petrobras tem mantido negociações com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) para prosseguir com os planos de venda de oito de suas refinarias. O prazo inicialmente acordado expirou em dezembro de 2021.

A única unidade vendida foi a refinaria da Bahia, ex-Rlam e hoje Refinaria de Mataripe, controlada pela Acelen, empresa do fundo de investimento Mubadala.

Segundo Silva e Luna, algumas refinarias não foram vendidas por falta de propostas adequadas, inferiores ao valor de referência - a de Pernambuco (Rnest) sequer recebeu proposta.

De acordo Rodrigo Alves, a empresa "está caminhando para o closing da Reman e da Six também", referindo-se às refinarias Isaac Sabbá (Reman), no Amazonas, e Six, no Paraná.

"O nosso interesse é relançar o processo (de venda) das que não foram bem sucedidas, temos duas negociações em andamento que são a Lubnor (CE) e a Regap (MG), e relançar Repar (PR) e Refap (RS), e na Rnest teve feedback importante que era o risco de conclusão da obra", disse Alves, ressaltando que a Petrobras vai iniciar as obras da Rnest enquanto negocia a venda.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 03/02/2022*

## ANASTASIA TOMA POSSE NO TCU PREGANDO A SEGURANÇA JURÍDICA NA CORTE

Novo membro do órgão foi o autor do projeto no Senado que resultou na nova Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro

*Por Guilherme Pimenta, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - O Tribunal de Contas da União (TCU) deu posse nesta quinta-feira, 3, ao ministro Antonio Anastasia, que chega à Corte para ocupar uma das três cadeiras de indicação do Senado. Em seu discurso de posse, o novo ministro disse que vai prezar pela segurança jurídica no órgão.



**Antonio Anastasia tomou posse no TCU; novo ministro disse que vai prezar pela segurança jurídica no órgão** Foto: André Dusek/Estadão/Divulgação

A atuação de Anastasia no TCU é aguardada tanto pelo mercado quanto pelo governo, tendo em vista seu histórico em Gestão Pública e Direito Administrativo. Assim, quem acompanha a Corte de Contas de perto diz que ele chega com status de "protagonista" ao Tribunal. Ele substituirá o ministro Raimundo Carreiro, que se aposentou e será embaixador do Brasil em Portugal.

Anastasia foi o autor do projeto de lei no Senado que resultou na nova Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, que tem forte impacto no julgamento de gestores por parte dos tribunais de contas. A intenção do texto é aumentar a segurança jurídica na interpretação e aplicação do Direito Público, principalmente em relação aos gestores.

No discurso, Anastasia disse que a nova legislação "estimula um ambiente de prosperidade econômica" necessária, tanto para o mundo empresarial, em relação aos investimentos no País, quanto para a administração pública, na hora de tomar decisões envolvendo o uso de recursos públicos.

"A lei permitiu ao gestor público não ter o receio do apagão das canetas, para que ele possa decidir com altivez e prosperidade. Aquele que age com correção, sem dolo e sem má-fé não tem motivo de temer e decidir em prol da comunidade e do serviço público", afirmou o novo ministro

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/02/2022

## ERIVALDO GOMES, DA ECONOMIA, PARTICIPA DE LIVE SOBRE PROCESSO DE ENTRADA DO BRASIL NA OCDE

País fez a solicitação para fazer parte da entidade em abril de 2017, ainda no governo de Michel Temer, e desde então vem adequando seus procedimentos aos modelos da instituição  
Por Redação, O Estado de S.Paulo



O Broadcast Live desta quinta-feira, 3, entrevista o secretário de Assuntos Econômicos do Ministério da Economia, Erivaldo Gomes. Ele falará sobre o processo de entrada do Brasil na Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), organismo multilateral que tem sede em Paris, já foi chamado de "clube dos ricos" e é uma referência de padrões regulatórios para todo o mundo.

**Erivaldo Gomes, secretário de Assuntos Econômicos do Ministério da Economia; ele fala sobre o Brasil e a OCDE Foto: Edu**

**Andrade/ Ministério da Economia**

O Brasil fez a solicitação para fazer parte da entidade em abril de 2017, ainda no governo de Michel Temer, e desde então vem adequando seus procedimentos aos modelos da instituição. A abertura do processo foi decidida pelo conselho de ministros da OCDE na terça-feira da semana passada, 25, e outros cinco países também vão iniciar os trâmites - Argentina, Peru, Croácia, Romênia e Bulgária. De todos os candidatos, o Brasil é o mais adiantado, já que aderiu a 104 dos 251 instrumentos da Organização.



Gomes também conversará sobre outros assuntos econômicos internacionais de interesse do Brasil, como Mercosul, instituições financeiras multilaterais e extinção da Libor, entre outros.

As repórteres Célia Froufe e Lorena Rodrigues conduzem a conversa.

**Para assistir, acesse os canais da Agência Estado no Youtube, no LinkedIn e no terminal Broadcast.**

**Para assistir** → <https://youtu.be/7TqEYVjBk9k>

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/02/2022

## COM MELHORA NOS RESERVATÓRIOS, GOVERNO IMPÕE MAIS RESTRIÇÕES PARA GERAÇÃO DE USINAS TÉRMICAS

Apenas termelétricas com valor de até R\$ 600 por megawatt-hora serão utilizadas; comitê também reduziu a quantidade de energia que poderá ser contratada das usinas

Por Marlla Sabino, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Com a melhora nos reservatórios, o governo decidiu impor novos limites na geração de termelétricas e na importação de energia. Ao longo do ano passado, todas as usinas, até mesmo as mais caras, foram usadas para atender a demanda e evitar falhas no fornecimento de energia. De acordo com o Ministério de Minas e Energia, as mudanças na política de operação do setor devem se traduzir na redução dos custos percebidos pelos consumidores, que enfrentaram sucessivos aumentos na conta de luz nos últimos meses.

As mudanças foram definidas em reunião do Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE) nesta quarta-feira, 2. O colegiado é vinculado ao Ministério de Minas e Energia (MME) e presidido pelo ministro Bento Albuquerque.



***Termelétrica de Nova Piratininga; governo reduziu a quantidade de energia que poderá ser contratada das usinas. Foto: Valeria Gonçalvez/Estadão - 3/4/2006***

A partir de agora, só poderão ser contratadas termelétricas com Custo Variável Unitário (CVU) de até R\$ 600 por megawatt-hora (MWh). Em janeiro o governo já havia reduzido o valor das térmicas que poderiam ser acionadas até R\$ 1.000/MWh. O CVU corresponde ao custo da operação das usinas térmicas quando são chamadas para gerar energia. O cenário é bem distante do que foi visto em 2021, quando usinas com CVU superior a R\$ 2.000/MWh foram ligadas para garantir o abastecimento.

O CMSE também voltou a reduzir a quantidade de energia que poderá ser contratada de térmicas e importada de países vizinhos. A partir de agora, o montante não poderá ultrapassar 10 mil megawatts médios (MWMédios). Em dezembro, a geração de energia por esta fonte e a importação de países vizinhos já haviam sido restritas a 15 mil megawatts médios .

“Diante dos resultados apresentados, considerando a continuidade da recuperação dos armazenamentos de relevantes reservatórios de usinas hidrelétricas, o atendimento aos usos múltiplos da água e as incertezas intrínsecas associadas à evolução da estação chuvosa em 2022, o CMSE manifestou-se pela redução da intensidade das medidas excepcionais para o atendimento à carga e a garantia do atendimento em 2022, cuja aplicação continuará a ser reavaliada periodicamente, em reuniões técnicas”, esclareceu a pasta em nota divulgada após a reunião.

Durante a reunião, o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) informou que em janeiro houve uma melhora na quantidade de água que chega aos reservatórios, principalmente nas regiões Norte, Nordeste e Sudeste - considerada a “caixa d’água” do sistema elétrico. De acordo com os dados, a carga do Sistema Interligado Nacional (SIN) apresentou uma variação de 2,1% em relação ao mês anterior e uma queda de 0,7% se comparada a janeiro de 2021.

“Nesse contexto e com o plano de recuperação dos reservatórios das usinas hidrelétricas, o volume do reservatório equivalente do SIN atingiu 49,4% ao final do mês de janeiro, 5,1 p.p. acima do previsto na reunião do CMSE de janeiro”, informou a pasta citando o reservatório de Furnas, localizado em Minas Gerais. Segundo o governo, a melhora nas condições permitiu o pleno uso da água para outras atividades além da geração de energia elétrica, como o turismo.

Além disso, foi indicada uma melhora na perspectiva de Energia Natural Afluyente (ENA), que representa a quantidade de água recebida pelas usinas hidrelétricas que pode ser transformada em energia. “Para fevereiro de 2022, há a expectativa de um acréscimo de 4,5% na carga de

energia elétrica em relação a janeiro de 2022. Já o armazenamento do SIN ao final de fevereiro deve se situar entre 55,2% e 60,6%, acima dos 38,3% verificados ao final de fevereiro de 2021.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/02/2022



## VALOR ECONÔMICO (SP)

### MOVIMENTO CRESCE E PORTOS DO PAÍSTÊM AUMENTO DE 4,8% NA CARGA EM 2021

Terminais privados registram movimento ligeiramente maior, com crescimento de 4,98%

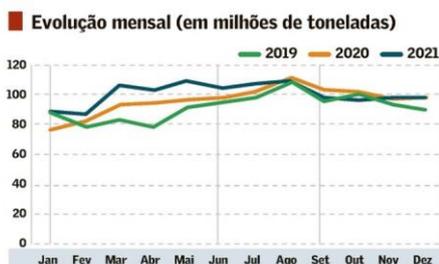
Por Rafael Bitencourt — De Brasília

#### Movimentação de cargas

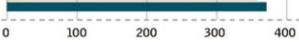
Setor portuário expande fluxo de transporte em 2021

■ 1,21 bilhões de toneladas passaram pelos portos brasileiros em 2021

■ 48% foi o crescimento frente a 2020



■ Principais cargas (em milhões de toneladas/Varição entre 2020x2021)

Produto	Volumes	Var. 20/21
Açúcar		-8,1% ↘
Carvão Mineral		37,4% ↗
Milho		-35,6% ↘
Bauxita		-3,3% ↘
Fertilizantes		16,2% ↗
Derivados de Petróleo		11,5% ↗
Soja		5,1% ↗
Contêineres		11,0% ↗
Petróleo		5,1% ↗
Minério de Ferro		4,0% ↗

Fonte: Antaq

Os portos brasileiros movimentaram 1,21 bilhão de toneladas de cargas em 2021, segundo balanço divulgado ontem pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Os embarques nos portos públicos e nos terminais privados registraram crescimento de 4,8% no ano passado, em relação a 2020.

“São números muito positivos que mostram o sucesso do programa de arrendamento e do BR do Mar, programa que envolve todo o potencial do nosso setor com a cabotagem e que pode ser alavancado ainda mais”, disse o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery.

Para 2022, a Antaq projeta a movimentação de 1,239 bilhão de toneladas, com expansão de 2,4% sobre 2021. Para 2026, a expectativa da agência é que o setor portuário nacional movimente 1,402 bilhão de toneladas contra 1,360 bilhão de toneladas em 2025.

Na sede da Antaq, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, comemorou o crescimento da movimentação de cargas nos portos. “Quando setor produtivo precisou de uma resposta, o setor portuário deu essa resposta”, disse, ao criticar a onda de pessimismo em relação à economia brasileira.

Um dos segmentos de carga de maior expansão em 2021 foi o de contêineres, que contou com o incremento de 11,3% no ano passado, alcançado 60,1 milhões de toneladas. A movimentação de contêineres representa 11% de todo o volume de cargas movimentadas nos portos brasileiros.

A carga de granéis sólidos, que tem participação de 58%, aumentou 1,8% em 2021 em relação a 2020. Ao todo, o setor movimentou 703,6 milhões de toneladas.

Uma das frustrações do setor foi com a quebra na safra de milho no ano passado. A escassez de chuvas entre 2020 e 2021 atrasou o plantio na lavoura, o que levou queda de 35,6% no volume

transportado em relação a 2020. O setor movimentou nos portos 31,1 milhões de tornadas em 2021.

Os embarques de minério de ferro também decepcionaram, especialmente pela queda de 2,6% na movimentação no segundo semestre. Mesmo assim o segmento fechou o ano passado com aumento de 4% na movimentação nos portos.

Já a carga de granéis líquidos alcançou 313,7 milhões de toneladas. Isso representou a expansão de 8% frente a 2020. Carga geral solta teve alta de 11% na movimentação no ano passado, alcançando 60,1 milhões de toneladas - essa categoria tem participação de 5% na movimentação de todos os portos brasileiros.

O minério de ferro movimentou 370,4 milhões de toneladas em 2021, com alta de 4% em relação a 2020. Esse produto responde pelo maior volume de carga movimentada nos portos brasileiros.

Os estudos da Antaq mostram que 51% do que o Brasil exporta pela navegação de longo curso vai para China. Nas importações, os principais parceiros comerciais são os Estados Unidos (24%), a China (11%), a Rússia (7%) e a Argentina (6%).

No ano passado, o setor portuário privado, que atua por meio dos os Terminais de Uso Privado (TUPs), apresentou crescimento de 4,98% na movimentação de cargas. Superou a média do setor, que inclui os portos públicos organizados. Ao todo, foram 801 milhões de toneladas de carga movimentadas no ano passado pelos TUPs, contra 760 milhões em 2020.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 03/02/2022*

## **BNDES BUSCA REPOSICIONAMENTO COMO INSTITUIÇÃO DE FOMENTO**

Instituição seguirá com a estratégia de redução da carteira de participações

*Por Juliana Schincariol e Alessandra Saraiva — Do Rio*



**Montezano: BNDES seguirá com estratégia de redução da carteira de participações — Foto: Ana Branco/Agência O Globo**

Enquanto busca um reposicionamento como instituição de fomento, à semelhança de pares internacionais, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) seguirá com a estratégia de redução da carteira de participações. Segundo o presidente da instituição, Gustavo Montezano, a ideia é que o banco não repita a postura do passado, quando atuou como uma “máquina de empréstimos”.

Desde o início da gestão do economista, já foram vendidos cerca de R\$ 80 bilhões em títulos como debêntures da Vale e ações da Petrobras. Atualmente, a carteira do banco de fomento é avaliada entre R\$ 70 bilhões e R\$ 75 bilhões, o que representa aproximadamente 70% do patrimônio do BNDES - de R\$ 110 bilhões após o pagamento de dividendos.

“São posições especulativas, como Petrobras, JBS e Eletrobras. Não podemos gerenciar um banco que depende da Petrobras para ter capital disponível”, afirmou Montezano, ao participar do evento Latin America Investment Conference (LAIC), promovido pelo Credit Suisse.



Novas vendas serão feitas de forma prudente e dependem de “janelas do mercado”, que são afetadas em ano eleitoral, caso de 2022. “Vamos fazer [vendas] o máximo possível até o fim [do ano]. Espero que a próxima gestão do BNDES, seja de qual linha for, continue com essa agenda, para o bem do banco e do Brasil”, afirmou.

A busca por um novo banco de fomento não ocorre apenas no Brasil. Há um movimento de reposicionamento global de instituições. Essas organizações em sua maioria surgiram após a Segunda Guerra Mundial, com missão de ajudar a reconstruir os países. “Esses bancos vão retomar agora protagonismo mas de forma diferente do que foi no passado”, afirmou.

Indicado pelo governo Bolsonaro, Montezano disse que se manterá no cargo até o fim do ano e afirma esperar que o banco pode fazer muito mais pela sociedade. “Independente do vento político para frente, espero que o banco possa continuar a ser tratado com carinho e maximizado.”

Na crise do coronavírus, o banco foi seletivo no apoio a grandes empresas e deu ênfase para as menores, algo que deve continuar, na visão de Montezano. O papel de financiador do banco de fomento não impede que atue como estruturador de projetos, acrescentou.

A agenda de projetos de infraestrutura do BNDES inclui a concessão de agentes administradores de portos. No dia 25 de março está marcado o leilão da Codesa, em Vitória (ES), e no fim do ano deve ser realizado o do porto de Santos e São Sebastião. “Toda a agenda de saneamento está andando e temos uma agenda ampla de rodovias, de um volume mandatado de 12 mil a 14 mil quilômetros”, afirmou o presidente do banco de fomento. “O grande gargalo são os agentes operadores. O trabalho dos banqueiros no setor produtivo é montar agentes que possam atuar no mercado”, acrescentou.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 03/02/2022**

## **BNDES PREVÊ LEILÕES DE SANEAMENTO EM 2022 EM 3 ESTADOS E QUER ENTRAR NO SEGMENTO DE RESÍDUOS SÓLIDOS**

Previsão é fazer novos leilões no Rio Grande do Sul, no Ceará e mais um bloco regional em Alagoas, afirma diretor de Infraestrutura, Concessões e PPPs do banco de fomento

**Por Taís Hirata, Valor — São Paulo**

O BNDES planeja inaugurar, neste ano, um novo ciclo de projetos de saneamento, afirmou Fábio Abrahão, diretor de Infraestrutura, Concessões e PPPs do banco de fomento, em evento do Credit Suisse. Em 2022, a previsão é fazer novos leilões no Rio Grande do Sul, no Ceará e mais um bloco regional em Alagoas, disse ele.

No Rio Grande do Sul, há o projeto municipal de Porto Alegre, que tem sido bastante esperado pelo mercado. No Ceará, o plano é fazer uma Parceria Público Privada (PPP) de grande porte, na ordem de R\$ 6 bilhões a R\$ 7 bilhões de investimentos. Além disso, o governo de Alagoas planeja fazer mais uma concessão, além dos três outros blocos já licitados no Estado. O banco também tem acompanhado o processo de abertura de capital da Corsan (Companhia Riograndense de Saneamento).

A previsão é realizar essas licitações neste ano, porém, isso poderá mudar a depender da capacidade do mercado de absorver os projetos, segundo Abrahão.

Para 2023, o BNDES planeja os projetos de concessão na Paraíba, em Sergipe, em Rondônia, e, eventualmente, no Acre.

“Passamos pelo primeiro ciclo de leilões, finalizado agora em dezembro [com o leilão da Cedae]. Agora, entramos em um segundo ciclo, que deverá se alongar por 2022, 2023, 2024. Nesse segundo ciclo, temos diferentes estágios de maturidade”, afirmou.

Além dos diversos leilões de água e esgoto, o BNDES planeja entrar no segmento de resíduos sólidos, afirmou Abrahão. “Até 2021, resíduos sólidos estava fora da carteira. Tomamos a decisão de inserir nas prioridades do banco.”

“A dinâmica é muito similar. Dá para gerar escala, subindo para o nível estadual. Nossa ideia é não só voltar a esses Estados onde as companhias não atingirem os requisitos mínimos [econômico-financeiros exigidos pelo novo marco], mas também pensar em alternativas. Podemos aproveitar saneamento e resíduos sólidos, não necessariamente no mesmo leilão, mas aproveitar para expandir o projeto”, afirmou.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 03/02/2022*

## PRODUÇÃO DE GÁS NATURAL CRESCE 5% EM 2021 E BATE RECORDE, APONTA ANP

Segundo a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, a produção de petróleo teve queda de 1,18% em relação a 2020

*Por Agência Brasil — Rio*



— Foto: Agência Petrobras

O Brasil produziu um volume recorde de gás natural em 2021, com aumento de 5% sobre a produção de 2020, informou nesta quinta-feira (3), no Rio de Janeiro, a ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis). Já a produção de petróleo teve queda de 1,18% em relação a 2020.

O total de gás natural produzido nos poços do país por dia no ano passado chegou a uma média de 134 milhões de metros cúbicos. Em 2020, a produtividade média foi de 127 milhões de metros cúbicos por dia (MMm<sup>3</sup>/d). No caso do petróleo, a produção caiu de 2,940 milhões de barris por dia, em 2020, para 2,905 milhões de barris por dia, em 2021.

Os dados fazem parte do Boletim Mensal da Produção de Petróleo e Gás Natural da ANP de dezembro de 2021, divulgado nesta quinta-feira.

Quando considerado somente o último mês do ano passado, a produção de petróleo teve queda de 0,5% ante novembro, enquanto a de gás natural recuou 3,2%. Já na comparação de dezembro de 2021 com dezembro de 2020, ambas cresceram 4,1%.

O boletim da agência reguladora informou ainda que os campos operados pela Petrobras foram responsáveis por 93% da produção nacional de óleo e gás em dezembro

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 03/02/2022*

## BRASIL PRECISA APROVEITAR POTENCIAL E CONCLUIR LOGO ANGRA 3, DIZ ASSOCIAÇÃO NUCLEAR MUNDIAL

*Por Robson Rodrigues, Valor — São Paulo*

CEO da Associação Nuclear Mundial, Sama Bilbao y Leon disse, durante o Credit Suisse 2022 Latin American Investment Conference, que o Brasil precisa terminar a usina Nuclear Angra 3 o mais rápido possível sob o risco de perder sua capacidade de construir essas estruturas.

Segundo a executiva, o Brasil é conhecido no mundo pela qualidade da indústria nuclear, e a conclusão da planta é um passo fundamental para que um programa brasileiro possa ajudar no desenvolvimento da indústria nacional.



**Concluir Angra 3 significa revisar ou rever capacidades e será fundamental para pensar na construção da quarta usina, diz Sama Bilbao y Leon — Foto: Eletrobras/Divulgação**

“Essa situação pode levar a uma certa erosão das capacidades internas e do know how que o Brasil tinha em relação à construção de usinas nucleares. (...) Concluir Angra 3 significa revisar ou rever essas capacidades e será fundamental para pensar

na construção da quarta usina nuclear”, disse.

Para Leon, a energia nuclear tem papel para descarbonizar e atingir os objetivos do Painel Intergovernamental de Mudanças Climáticas (IPCC, na sigla em inglês), e o Brasil precisa ter um plano de implementação mais claro para dar confiabilidade e visão de longo prazo aos investidores, bem como para a indústria nuclear.

“Apoio a operação de longo prazo de Angra 1 e 2, pois será importante ter energia zero carbono por muitas décadas e também do ponto de vista da estabilidade e continuidade da indústria nuclear brasileira e das cadeias de suprimento do Brasil”, apontou.

A agenda nuclear voltou à pauta do governo brasileiro. O Ministério de Minas e Energia (MME) e o Centro de Pesquisas de Energia Elétrica (Cepel) estudam locais para implementação de novas usinas. Recentemente, o país aumentou a capacidade de enriquecimento de urânio e terminou a instalação de um depósito especial para armazenagem dos rejeitos nucleares.

O Plano Nacional de Energia 2050 (PNE 2050) estima uma expansão de 8 a 10 Gigawatts na oferta de energia nuclear nos próximos 30 anos

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 03/02/2022**

## ENERGIA SOLAR BATE RECORDE DE GERAÇÃO NO NORDESTE, DIZ ONS

A modalidade chegou a uma geração média de 1.028 megawatts médios (MWm) na região, na quarta-feira (2), volume que representa 8,7% da demanda do subsistema Nordeste no mesmo dia  
**Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio**



— **Foto: Markus Spiske/Unsplash**

A geração de energia de fonte solar bateu recorde no Nordeste na quarta-feira (2), de acordo com o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS). A modalidade chegou a uma geração média de 1.028 megawatts médios (MWm) na região.

Segundo o ONS, o volume representa 8,7% da demanda do subsistema Nordeste no mesmo dia. O último recorde de geração média da fonte solar ocorreu em 7 de outubro de 2021, com 1.001 MW

médios.

Atualmente, a geração solar tem participação de 2,6% no Sistema Interligado Nacional (SIN). A previsão do ONS é que até dezembro de 2026 a energia solar alcance 4,9% da matriz, um aumento de 88%.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/02/2022



## G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

### MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NOS PORTOS CRESCE 4,8% EM 2021 E CHEGA A 1,2 BI DE TONELADAS, DIZ ANTAQ

Montante abrange portos públicos e privados. Resultado ficou em linha com o previsto pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários, de 1,218 bilhão de toneladas.

Por *Jéssica Sant'Ana, g1 — Brasília*



*Imagem aérea do Porto de Santos (SP) — Foto: Divulgação/SPA*

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) informou nesta quarta-feira (2) que o setor portuário brasileiro movimentou 1,21 bilhão de toneladas em 2021.

O valor representa crescimento de 4,8% em relação ao ano de 2020 e abrange os portos públicos e terminais privados.

O número divulgado nesta quarta-feira ficou em linha com o projetado pela agência, que esperava a movimentação de 1,218 bilhões de toneladas.

"É uma alegria muito grande perceber o que está acontecendo no nosso setor [portuário], que deixou de ser um gargalo e vem respondendo as demandas do setor produtivo. Cresceu em 2020, ao longo da pandemia, e cresceu também em 2021, apesar das dificuldades", destacou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

No ano passado, o mundo enfrentou falta de insumos em várias cadeias produtivas, gerando gargalos de produção

"Os portos não são mais gargalos, eles estão tendo capacidade de receber e distribuir a carga e operam com cada vez mais eficiência", afirmou o ministro.

"Com os investimentos que estão vindo, vamos ter cada vez mais um setor portuário mais eficiente", completou.

Para 2022, a Antaq prevê movimentação de 1,239 bilhão de toneladas, o que, se confirmado, representará crescimento de 2,4% em relação a 2021.

#### BR do Mar

Durante a apresentação dos dados, o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, destacou a aprovação do BR do Mar, projeto de incentivo à cabotagem (transporte entre portos do mesmo país).



"Os números[...] são positivos e mostram o sucesso dos programas de arrendamento e agora da BR do Mar, da nossa cabotagem, que pode ser ainda mais alavancada", disse Nery.

O projeto foi aprovado no ano passado pelo Congresso e sancionado pelo presidente Jair Bolsonaro no começo deste ano.

### Tipo de cargas

Em relação às principais cargas movimentadas em 2021, o minério de ferro continua representando a quantidade. Ao todo, foram 370,4 milhões de toneladas (alta de 4% em comparação com 2020).

### Depois do minério de ferro, aparecem:

- petróleo;
- contêineres;
- soja;
- derivados de petróleo;
- fertilizantes;
- carvão mineral.

### Houve queda na movimentação de:

- milho (-35,6%);
- açúcar (-8,1%);
- bauxita (-3,3%).

### Tipos de navegação

Em relação aos tipos de navegação, a de longo curso (entre portos de diferentes países) transportou 853,4 milhões de toneladas em 2021. O número representou crescimento de 5,4% em relação a 2020.

Os dados da Antaq mostram que 51% do que o Brasil exporta por esse tipo de navegação vão para China. Nas importações, os principais parceiros comerciais são os Estados Unidos (24%), China (11%), Rússia (7%) e Argentina (6%).

Já navegação de cabotagem (entre portos do mesmo país) transportou 288,3 milhões de toneladas em 2021. Isso representou um crescimento de 5,6% em comparação com 2020.

As principais cargas transportadas por cabotagem foram: petróleo (49%), derivados de petróleo (16%) e contêineres (13%). A movimentação de derivados de petróleo e de contêineres registraram alta de mais de 15% no período.

Por fim, a navegação de interior (por meio de rios) registrou um transporte de 65,2 milhões de toneladas, o que significou uma redução de 6,1%.

As principais cargas transportadas pelos rios brasileiros foram soja e milho, que registraram queda de 0,5% e 38,7%, respectivamente. A Região Norte foi responsável por 74% da movimentação de cargas, seguida pela Região Sul (19%), Centro-Oeste (6%) e Sudeste (1%).

### Portos

Em relação aos portos públicos, Santos (SP) se manteve na liderança. O porto movimentou 113,3 milhões de toneladas no ano passado, queda de 0,9% em comparação com 2020.

O Porto de Itaguaí (RJ) apareceu na segunda posição, com 51,7 milhões de toneladas, um incremento de 11,9%. No terceiro lugar, está o porto de Paranaguá (PR), que movimentou 51,6 milhões de toneladas, com um decréscimo de 0,9% em 2021 se comparado com 2020.

Em relação aos terminais privados, o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (MA) foi a instalação que mais movimentou em 2021, com 182,4 milhões de toneladas, porém com uma queda de 4,7% em relação a 2020.

O Terminal de Tubarão (ES) ficou em segundo lugar, com 64,139 milhões de toneladas (+14,2%). Em terceiro, apareceu o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ). A instalação movimentou 64,085 milhões de toneladas em 2021, com incremento de 6,4% em comparação com o ano anterior.

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

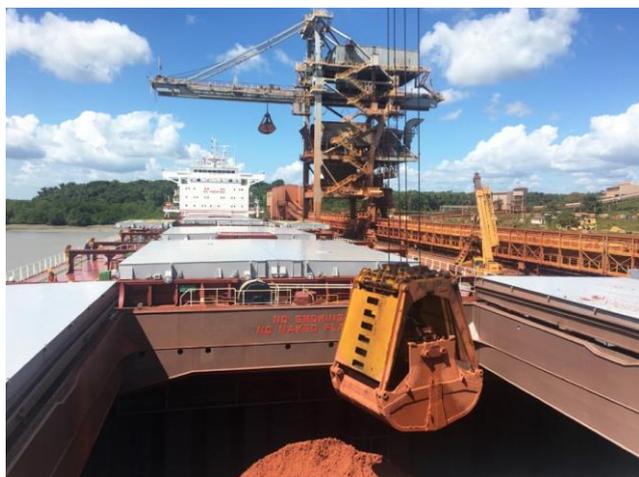
Data: 03/02/2022

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### NORSUL CONSULTA MERCADO SOBRE NAVIO COM ATÉ 88.000 DWT

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 03 Fevereiro 2022



Busca prevê possibilidade de contratação pelo período de um ano e entrega do navio no distrito de Fazendinha, em Macapá (AP). Empresa de navegação não confirma se eventual contratação de embarcação por período de um ano seria para adesão ao BR do Mar.

A Norsul consultou no mercado a disponibilidade de um navio com capacidade entre 74.000 e 88.000 DWT. A mensagem, que circulou entre brokers e agentes do setor, prevê a possibilidade de contratação pelo período de um ano e a entrega do navio no distrito de Fazendinha, em Macapá (AP). A consulta prevê

a devolução do ativo em qualquer parte do mundo após o período. Parte do mercado especula se essa contratação, caso se concretize, já seria para atender a uma hipótese de afretamento do BR do Mar, cuja lei (14.301/2022) foi sancionada no último dia 7 de janeiro e desde então aguarda a regulamentação do poder concedente.

Pelo porte e pelas especificações do navio conhecidas até o momento, a avaliação de analistas é que a embarcação será destinada ao transporte de bauxita. Procurada pela Portos e Navios, a Norsul não comentou sobre essa busca, nem respondeu aos questionamentos se uma eventual contratação dessa embarcação teria como objetivo a habilitação no programa de estímulo à cabotagem do governo federal. Em nota, a Norsul afirmou que não tem informação a respeito do tema no momento.

“A especulação no mercado é se isso já seria para atender a alguma hipótese do BR do Mar. Se não saiu a regulamentação, como [a empresa] já se antecipou a isso e tem certeza de que os requisitos da regulamentação serão interessantes?”, indagou uma fonte que prefere não ser identificada. A avaliação sobre a contratação de um navio, independentemente de ser destinado ao BR do Mar, é passível de uma série de outros fatores conjunturais e análises internas antes da decisão final pelas empresas de navegação.

#### Regulamentação

Consultado sobre a regulamentação da nova lei, o Ministério da Infraestrutura afirmou à reportagem que a legislação estabelece que a habilitação das empresas no programa se dará por

meio de uma portaria da pasta, que está em fase final de elaboração. Alguns itens, porém, serão regulamentados por decreto presidencial. Os itens mais relevantes a serem regulamentados por ato do poder executivo federal são os incisos I, IV e V do parágrafo 1º do artigo 5º da lei.

Em termos de portaria, o Minfra informou que os itens mais relevantes serão o parágrafo 3º do artigo 4º (habilitação) e o parágrafo único do artigo 1º (monitoramento e avaliação do programa). “A lei estabelece diversos outros pontos que carecem de regulamentação, como a maneira de apresentação das informações relativas às operações das empresas (inciso III do artigo 3º) e sobre as coberturas exigidas e as condições de contratação do seguro e do resseguro das operações (§4º do artigo 9º)”, informou o ministério.

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

**Data: 03/02/2022**

### **‘FIM DO REPORTO NÃO GERA PEDIDOS AUTOMÁTICOS DE REEQUILÍBRIO’, AVALIA NERY**

**Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 03 Fevereiro 2022**



***Terminais portuários veem possibilidade de derrubada de veto ao regime especial pelo Congresso como ‘bala de prata’ para reduzir risco de encarecimento de projetos no setor.***

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, disse, na última quarta-feira (2), que a possibilidade de aumento no número de pedidos de reequilíbrio a partir do fim do Reporto ainda será analisada pelas áreas técnicas e pela diretoria da agência. Nery considera prematuro falar do assunto sem a análise de circunstâncias

concretas. Numa primeira avaliação, ele não vê situação para pedidos automáticos de reequilíbrio. Ele explicou que o rito de reequilíbrio contratual inclui a análise de mérito e o processo administrativo, antes do encaminhamento ao Ministério da Infraestrutura, que fundamenta sua decisão de autorizar ou não o reequilíbrio com auxílio dos pareceres da agência.

Nery reconheceu os impactos que a não prorrogação do regime especial trazem para o setor, mas ressaltou que o Reporto sempre foi um benefício fiscal que tinha caráter temporário. “É legítimo que a parte prejudicada faça pedido de reequilíbrio. Isso não faz com que a não renovação do Reporto seja já o deferimento do pedido de reequilíbrio e que a agência tenha que fazer as contas de qual seria o tamanho desse desequilíbrio”, afirmou Nery durante coletiva de imprensa sobre os dados do estatístico aquaviário 2021 da agência, em Brasília.

Na ocasião, o secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Diogo Piloni, disse que houve esforço da pasta de infraestrutura na defesa do mecanismo de fomento para investimentos em portos e ferrovias. Ele considera que, no momento em que mais se investe em infraestrutura portuária e ferroviária nos últimos 30 anos, seria adequado manter o mecanismo de incentivo para a compra de equipamentos, modernização de terminais e para a transição dos terminais para condições de operação mais modernas e sustentáveis, inclusive com fontes de energia eficientes substituindo combustíveis fósseis.

“O Reporto seria um mecanismo importante à disposição dos setores. A decisão do governo com veto foi técnica, pautada nas previsões de lei de responsabilidade fiscal e bem fundamentada. Cabe a nós trazer boas oportunidades de investimentos para esses setores. A notícia do Reporto para nós é uma má notícia, mas ela não é definitiva. Vamos continuar nossa agenda”, afirmou Piloni.



Na última segunda-feira, o diretor-presidente da Santos Brasil, Antonio Carlos Sepúlveda, demonstrou preocupação com o veto à renovação do Reporto, que garantiria incentivos à compra de equipamentos portuários, inclusive com presença de maior grau de automação. A avaliação é que o fim do incentivo gere aumento da ordem de R\$ 600 milhões nas encomendas previstas no planejamento de expansão da empresa, o que pode levar a pedidos de reequilíbrio econômico do contrato do Tecon Santos. “Teremos que pedir reequilíbrio econômico do contrato. Imagine o impacto na cadeia logística como um todo”, comentou Sepúlveda durante evento promovido pelo Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo (Comus) da Associação Comercial de São Paulo.

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) avalia que o veto ao Reporto pode prejudicar investimentos em terminais de uso privado (TUPs) em curso e a atratividade de investidores estrangeiros para novas instalações, uma vez que os projetos ficaram mais caros. O presidente da ATP, Murillo Barbosa, disse à Portos e Navios que todos os projetos de TUPs encaminhados até hoje contemplavam o Reporto. “Os projetos já existentes, em fase de licenciamento ambiental ou em busca de recursos para sua execução, vão encarecer na parte de equipamentos, que é significativa do investimento previsto”, analisou Barbosa.

O Reporto desonera em cerca de 40% a compra de equipamentos portuários, itens bastante sensíveis no custo global do projeto. “Pode ser que, quando um novo investidor tentar fazer investimento, o projeto fique caro de tal maneira que ele não queira seguir. Vemos que o segmento poderá sofrer desinvestimento com isso”, alertou Barbosa. O setor portuário privado apresentou crescimento de 4,98% na movimentação de cargas em 2021, quando comparado ao ano anterior. Foram 801 milhões de toneladas de carga movimentadas, contra 760 milhões em 2020, segundo dados do Anuário Estatístico da Antaq.

Para Barbosa, a possibilidade de derrubada de veto no Congresso é a ‘bala de prata’ do setor empresarial para evitar o encarecimento dos projetos. Ele contou que as entidades setoriais estão fazendo um trabalho junto às lideranças e que as expectativas são grandes em torno dos parlamentares tomarem decisão que permita a volta do incentivo. O presidente da ATP lembrou que, durante a tramitação do PL da cabotagem, o benefício para compra de equipamentos foi mantido nos textos, por duas vezes na Câmara e por outra no Senado. “Sempre conseguimos manter a posição da prorrogação do Reporto. Achamos que dentro do Congresso temos uma boa chance”, afirmou.

Barbosa defendeu que o governo e o parlamento reconheçam a importância do setor portuário privado e atendam a demandas do segmento, como a prorrogação do Reporto. “Os dados do anuário [Antaq] atestam, mais uma vez, a atuação estratégica dos terminais privados e seu impacto positivo para a economia. O estímulo a mais investimentos do setor privado no país é fundamental para a ampliação dessa contribuição. E um dos instrumentos principais do setor portuário é justamente o Reporto. O setor segue as tratativas no Congresso para a derrubada do veto”, disse.

Camila Affonso, sócia da Leggio Consultoria, vê a questão do Reporto como uma das mais sensíveis após a publicação da lei 14.301/2022 (BR do Mar), no último dia 7 de janeiro. Ela lembrou que o regime isentava a compra de uma série de equipamentos importantes para os setores portuário e ferroviário, sobretudo para itens que não possuem similares com fabricação local. A consultora acredita que, apesar de se tratar de um benefício relevante para a viabilidade econômica dos investimentos, o contexto em que o governo acatou os argumentos do Ministério da Economia e vetou a prorrogação do Reporto não ocorreu de forma desorientada e pode ser considerado ‘razoável’.

Ela observa no governo uma visão de que, enquanto existe intenção de reforma tributária, decisões como a do veto à prorrogação do Reporto podem representar um posicionamento firme para não haver efeito cascata em outros setores da economia. Camila ponderou que os setores portuário e ferroviário são dois modais que trazem competitividade para a infraestrutura nacional.

“Não faz sentido entender como gasto investimentos que geram efeito no desenvolvimento da economia e aumento da atividade econômica”, comentou à Portos e Navios.

A consultora também alertou para o risco futuro dos agentes que se sentirem prejudicados e virem a solicitar reequilíbrio econômico financeiro de seus contratos. “A mudança de regra com a bola rolando assusta um pouco o investidor. Não podemos afirmar, mas existe risco de todos reavaliarem investimentos e o risco de os concessionários buscarem reequilíbrio”, analisou. Para Camila, o setor se vê preocupado diante do perfil de investimentos altos e de longo prazo. “Vemos movimentos do setor se articulando para a apreciação da Câmara no sentido de não acatar o veto. A infraestrutura não deve ser inserida como algo secundário”, acrescentou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/02/2022

## EXPEDIÇÃO ONE OCEAN CHEGA AO RIO NO DIA 23 COM VELEIRO 'STATSRAAD LEHMKUHL'

Da Redação NAVEGAÇÃO 03 Fevereiro 2022



**O veleiro norueguês "Statsraad Lehmkuhl" atracará no Pier Mauá, próximo ao Museu do Amanhã, no Rio de Janeiro, no dia 23 de fevereiro, na etapa brasileira da expedição One Ocean.**

A embarcação sediará o seminário Green Technology for Sustainable Oceans (Tecnologia Verde para Oceanos Sustentáveis), realizado pela Embaixada da Noruega no Brasil e pelo Consulado Geral no Rio de Janeiro.

A passagem do navio-escola pelo Rio de Janeiro pela expedição One Ocean terminará em 26 de fevereiro.

— A chegada ao Brasil do veleiro "Statsraad Lehmkuhl" e da expedição One Ocean, em prol de oceanos sustentáveis, está alinhada com um dos lemas da nossa cooperação bilateral: oceano azul, futuro verde — explica Odd Magne Ruud, embaixador da Noruega no Brasil.

A expedição One Ocean é uma viagem ao redor do planeta organizada pela Statsraad Lehmkuhl Foundation em parceria com o governo norueguês, universidades, cientistas e empresas.

Realizada pelo veleiro "Statsraad Lehmkuhl", de 98 metros de comprimento, a expedição partiu em agosto de 2021 da Noruega, para onde vai retornar em abril de 2023, após dar a volta ao mundo. Até essa data, terá navegado 55 mil milhas náuticas durante cerca de 19 meses e visitado 36 portos em diferentes países.

Parte da Década da Ciência Oceânica para o Desenvolvimento Sustentável (2020-2030), lançada pela Organização das Nações Unidas (ONU), a expedição norueguesa tem como principal objetivo chamar a atenção e compartilhar conhecimento sobre o papel crucial dos oceanos para um futuro sustentável numa perspectiva global.

O "Statsraad Lehmkuhl", que tem 108 anos de idade, foi reformado e equipado com tecnologia de última geração para coletar dados sobre física, química e biologia dos oceanos ao longo da viagem. Além disso, atua como uma universidade flutuante, recebendo equipes de estudantes e jovens líderes nas diferentes etapas da viagem. Também realiza conferências, seminários e outros eventos a bordo durante as paradas nos portos e disponibiliza acesso em tempo real a dados, vídeos e histórias da expedição para inspirar jovens, cientistas e cidadãos a engajar-se em prol de ações de desenvolvimento sustentável com base nos oceanos.

"A Noruega tem mais cientistas dedicados aos ambientes marinhos per capita do que qualquer outro país do mundo e é um dos maiores apoiadores da Década da Ciência Oceânica da ONU. Acreditamos que investir em pesquisa e inovação é vital para alcançar os objetivos do ODS 14, de proteger e usar o oceano e os recursos marinhos de uma forma que promova o desenvolvimento sustentável", afirma Marianne Fosland, cônsul-geral do país nórdico no Rio de Janeiro.

A programação da expedição One Ocean no Brasil inclui reuniões e eventos políticos, culturais e científicos. No dia 24 de fevereiro, o navio-escola sediará o seminário Green Technology for Sustainable Oceans, com representantes de empresas e autoridades norueguesas e brasileiras. "Estamos muito felizes por ter o "Statsraad Lehmkuhl" no Rio de Janeiro no meio desta emocionante viagem de 19 meses. O Brasil e o Rio de Janeiro são parceiros estratégicos e de longa data da Noruega em diversas áreas que perpassam o tema dos oceanos, como ciência, negócios e meio ambiente", diz Marianne Fosland.

"A Noruega está comprometida com a agenda dos oceanos e atua na liderança global do Painel de Alto Nível para a Economia Sustentável do Oceano das Nações Unidas. Tenho a convicção que a expedição One Ocean contribuirá para conscientizar e compartilhar conhecimento sobre o que consideramos ser nosso futuro comum: o oceano", conclui o embaixador Odd Magne Ruud.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 03/02/2022*

## FRETES MAIS BAIXOS ANIMAM EMPRESAS DE LOGÍSTICA

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 02 Fevereiro 2022*



Desde o fim de 2020, o mercado internacional de fretes marítimos viu a alta de preços motivada pelos surtos de Covid-19, tufões, acidentes, falta de contêineres. Com isso, o preço do transporte do contêiner de importação chegou a cerca de US\$ 12,500 no final de 2021.

No entanto, desde o início de janeiro o mercado vem observando quedas no preço que animam as empresas de logística. "A partir do começo janeiro o cenário mudou, notamos os fretes mais baixos e a facilidade de conseguir espaço em relação ao que já vimos num passado muito

próximo. Conseguimos fechar fretes na casa dos US\$ 9 mil, o que é bem abaixo dos praticados em dezembro. Outro fato que nos surpreendeu foi a rapidez com que isso mudou. Agora, estamos embarcando no tempo que os clientes precisam e repassando a baixa de preços para eles", relatou José Roberto Costa, gerente de Logística da Vendemmia Logística Integrada.

Entre os fatores que estão influenciando os fretes mais baixos, avalia Costa, está a entrada de dois novos armadores, Hyundai e EShipping. As novas operações ajudaram no escoamento de cargas que aguardavam embarque.

Para os próximos meses a previsão feita pelo executivo é sobre a corrida por embarques devido à paralisação das indústrias no feriado do Ano Novo Chinês que acontecerá na primeira semana de fevereiro. "Acreditamos que mesmo com a paralisação diante do maior feriado chinês, os preços dos fretes de importação ainda têm chances de maiores quedas", estima. Ele lembra também que historicamente é entre abril e maio que as empresas, especialmente varejistas, intensificam suas compras de abastecimento para o segundo semestre, visando o comércio aquecido de datas como dia das crianças, black friday e compras de final de ano.

Diante dessa movimentação é que os fretes voltam a subir. Esse comportamento aconteceu nos últimos anos, exceto em 2021, que foi atípico, com preços altos e falta de espaço em contêineres do começo ao fim.

Outro ponto observado é que os portos brasileiros estão batendo recordes de produção, a exemplo dos portos de Santa Catarina e Santos. "O volume de carga é muito expressivo e já é possível ver os armazéns alfandegários lotados. Chegou muita carga e ainda tá chegando após um período de demanda retraída causada pelo reflexo da pandemia", analisa Costa.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 03/02/2022*

### **PREFEITURA DE MANGARATIBA INTERDITA NOVA OBRA IRREGULAR NO TERMINAL DA VALE**

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 02 Fevereiro 2022*



A Secretaria de Meio Ambiente da Prefeitura de Mangaratiba-RJ (SMMA), com apoio do Grupamento de Proteção Ambiental da Guarda Municipal (GPA), interditou nesta semana mais uma obra irregular no terminal da Vale na Ilha Guaíba. Desta vez, a intervenção, que também não possuía autorização dos órgãos ambientais para ser executada, fazia parte da construção do novo sistema de drenagem do terminal.

A equipe de fiscalização promoveu o embargo da obra após receber uma denúncia anônima e constatar, em vistoria,

que diversas estruturas estavam sendo edificadas ou cavadas em diferentes pontos do terminal da Ilha Guaíba (TIG), que é uma área de proteção ambiental.

A licença de operação do TIG está vencida desde 2011 e uma das condições do processo de renovação é justamente a construção de um sistema de drenagem para fazer a correta destinação de resíduos de minérios, sanitários, pluviais, entre outros. Todavia, para executar reformas em sua área, a Vale deveria apresentar, obrigatoriamente, um parecer técnico emitido pelo Inea autorizando a obra.

Entre 2019 e 2022, a SMMA promoveu diversas fiscalizações no terminal da Vale. Neste período já foram realizadas três interdições totais no TIG e aplicadas mais de R\$ 55 milhões em multas ambientais à companhia. A empresa judicializou todas as sanções ambientais e administrativas imputadas contra ela.

Recentemente, em uma análise solicitada pelo Ministério Público Federal, a Secretaria de Meio Ambiente emitiu um parecer técnico de 62 páginas que evidenciam a poluição no entorno do terminal da Ilha Guaíba. Amostras coletadas e analisadas por laboratório Green Brasil, credenciado pelo Inea apontam concentração de metais pesados e outros componentes 5,6 mil vezes superior dos parâmetros internacionais aceitáveis em mexilhões e moluscos, capturados no mar de Mangaratiba e comumente consumidos pela população. A sobrecarga de metais também foi identificada em peixes, praias, efluentes, e outros.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 03/02/2022*



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 014/2022  
Página 57 de 57  
Data: 03/02/2022  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)



### MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

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

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

Fonte : InforMS  
Data : 20/04/2006