

# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 015/2022  
Data: 04/02/2022**



### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO É DEBATIDA .....	4
SEM DRAGAGEM, PORTO DE SANTOS REDUZ CALADO EM BERÇO DE ATRACAÇÃO.....	4
PORTOS BRASILEIROS DEVEM CRESCER 2,4% NESTE ANO.....	6
TRAVESSIAS DA BAIXADA SANTISTA RECEBERÃO R\$ 188 MILHÕES EM INVESTIMENTOS COM PRIVATIZAÇÃO .....	7
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>8</b>
ANTAQ APROVA PLANO GERAL DE OUTORGAS VOLTADO PARA VIAS NAVEGÁVEIS .....	8
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>10</b>
PORTO DE PARANAGUÁ LANÇA EDITAL PARA LEILÃO DE ÁREA DE CARGA GERAL .....	10
PORTOS DO PARANÁ REFORÇA SEGURANÇA NO TRANSPORTE COM INSPEÇÕES COM CÃES DE FARO .....	11
CAFÉ: EXPORTAÇÕES GLOBAIS CRESCEM 9% EM DEZEMBRO, DIZ OIC.....	11
PRESIDENTE DA SANTOS PORT AUTHORITY FALA SOBRE O FUTURO DO PORTO COM A DESESTATIZAÇÃO.....	12
AUDITORES-FISCAIS SUSPENDEM REUNIÕES DA COLFAC NA ALFÂNDEGA DE SANTOS.....	14
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>15</b>
LINHA DE CRÉDITO AJUDARÁ CAMINHONEIROS COM O DIESEL, DIZ PRESIDENTE DA CAIXA .....	15
TARCÍSIO PROMETE 'CANTEIRO DE OBRAS' E DIZ QUE GUEDES ESTÁ 'VENDENDO ESPERANÇA' .....	16
SENADOR APRESENTA PEC DOS COMBUSTÍVEIS QUE INCLUI AUXÍLIO-DIESEL A CAMINHONEIRO.....	16
MINISTRA ANUNCIA VENDA DE FÁBRICA DE FERTILIZANTES DA PETROBRAS À RUSSA ACRON .....	17
<b>MONEYTIMES</b> .....	<b>18</b>
CAIXA ECONÔMICA DOBRA CRÉDITO IMOBILIÁRIO EM JANEIRO E ELEVA PREVISÃO PARA 2022.....	18
BOLSONARO ASSINA PORTARIA QUE REAJUSTA EM 33,24% PISO SALARIAL DOS PROFESSORES.....	18
ONS ELEVA PROJEÇÃO PARA RESERVATÓRIOS HIDRELÉTRICOS DO SUDESTE A 58,4% EM FEVEREIRO.....	19
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>20</b>
PROJETO QUE REGULAMENTA MERCADO DE CARBONO ESTÁ PRONTO PARA SER VOTADO NO PLENÁRIO.....	20
CONGRESSO JÁ TEM DUAS PECs PARA SUBSÍDIO DE COMBUSTÍVEIS NO ANO ELEITORAL .....	21
LÍTIU, HIDROGÊNIO E A ELETRIFICAÇÃO DA FROTA .....	24
TRANSPORTE MARÍTIMO AVANÇA EM PROJETOS DE DESCARBONIZAÇÃO.....	27
VIVO INAUGURA USINA SOLAR NO RIO GRANDE DO NORTE.....	29
DECRETO PARA TRATAR DAS EÓLICAS OFFSHORE PREENCHE LACUNA JURÍDICA, MAS AGUARDA REGULAÇÃO, POR RAPHAEL GOMES E PEDRO DANTE.....	31
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>33</b>
PETRÓLEO SUPERA US\$ 93, NA MAIOR COTAÇÃO EM 7 ANOS, PRESSIONANDO COMBUSTÍVEIS. VEJA AS CAUSAS DA DISPARADA.....	33
CHAMADA DE 'PEC KAMIKAZE', PROPOSTA DO SENADO INCLUI ATÉ VALE PARA CAMINHONEIRO .....	36
ANEEL PROPÕE SOCORRO DE ATÉ R\$ 10,8 BI PARA O SETOR ELÉTRICO PARA EVITAR DISPARADA NAS CONTAS DE LUZ EM 2022.....	37
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>38</b>
ELETOBRAS: ENTENDA AS DÚVIDAS DO TCU QUE PODEM ATRASAR A PRIVATIZAÇÃO DA ESTATAL DE ENERGIA.....	38
DONA DE LINHÃO DE TUCURUÍ, NA AMAZÔNIA, DIZ QUE 'É IMPOSSÍVEL' INDENIZAR INDÍGENAS POR IMPACTO .....	40
BOLSONARO ELOGIA PRESIDENTE DO BC POR CANAL PARA 'ACHAR DINHEIRO', QUE ESTÁ FORA DO AR.....	42
PRESIDENCIÁVEIS COLOCAM PETROBRAS NO CENTRO DA CAMPANHA ELEITORAL .....	43
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>45</b>
RUSSOS COMPRAM FÁBRICA DE FERTILIZANTES DA PETROBRAS EM MS .....	45
PRODUÇÃO DE ADUBOS ACUMULOU ALTA DE 6% ATÉ NOVEMBRO NO BRASIL.....	46
O TORTUOSO CAMINHO DA PRIVATIZAÇÃO NO BRASIL.....	47
USO DE REFINARIAS DA PETROBRAS CHEGA A QUASE 90% NO INÍCIO DE FEVEREIRO.....	48
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>49</b>
TEREOS E PORTO COMMODITIES REALIZAM PRIMEIRA EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR PELO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL ..	49
PRODUÇÃO DE GÁS NATURAL EM 2021 SOBE 5% E REGISTRA NOVO RECORDE.....	50
RESOLUÇÃO DO CMN CONTAS EM MOEDA ESTRANGEIRA EM GARANTIA DE DESCOMISSIONAMENTO.....	51
SUAPE ENCERRA 2021 NA LIDERANÇA EM GRANÉIS LÍQUIDOS E CABOTAGEM.....	52



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 015/2022  
Página 3 de 53  
Data: 04/02/2022  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

<b>MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>53</b>
MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	53



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO É DEBATIDA

Audiência pública virtual será realizada na próxima segunda-feira

Por: Redação



**O plano do Governo Federal é desestatizar o Porto de São Sebastião e seus serviços** Foto: Porto de São Sebastião/Divulgação

A desestatização do Porto de São Sebastião, no Litoral Norte, estará em pauta na próxima segunda-feira. Isto porque uma audiência pública virtual será realizada. Já o período de consulta se encerra na próxima quarta. Até lá, interessados podem contribuir com o processo.

Toda a sessão virtual será transmitida via streaming pela internet, gravada e disponibilizada no canal da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)YouTube.

Não é necessária a inscrição para assistir à audiência pública. Porém, os interessados em se manifestar deverão se inscrever pelo WhatsApp, no (61) 2029-6940.

O período de inscrição será das 9 às 14 horas da segunda-feira.

#### Concessão

O plano do Governo Federal é desestatizar o Porto de São Sebastião e seus serviços. A ideia é garantir investimentos privados para melhoria da eficiência portuária.

As estimativas são de aportes de R\$ 3,263 milhões. O valor de outorga mínimo proposto é de R\$ 33,3 milhões e deverá ser pago em parcela única.

De acordo com o governo, o período de concessão do porto será de 25 anos. O critério de licitação escolhido foi o de maior valor de outorga, com realização de leilão na modalidade presencial.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 04/02/2022

### SEM DRAGAGEM, PORTO DE SANTOS REDUZ CALADO EM BERÇO DE ATRACAÇÃO

Há o temor que outros pontos do complexo passem por redução semelhante em breve

Por: ATribuna.com.br

A falta de serviços de dragagem no Porto de Santos nas últimas semanas levou a Santos Port Authority (SPA) a reduzir o calado em mais um berço de atracação. A nova perda, oficializada na terça-feira (1º), ocorre na Margem Esquerda, em Guarujá, em um ponto destinado à movimentação de granéis sólidos. Este é o sexto berço a perder calado no Porto desde 6 de janeiro.



### ***A dragagem no Porto de Santos se tornou uma batalha judicial Foto: Arquivo/AT***

Há o temor que outros pontos passem por redução semelhante se a dragagem não voltar a ocorrer, limitando as operações no maior complexo portuário do País. Não foi informada a perda de profundidade registrada na Margem Esquerda na terça-feira.

De acordo com a Autoridade Portuária de Santos, a DTA Engenharia, responsável pelos serviços de dragagem, recebeu 21 ordens de serviço exclusivas para atuação em berços de atracação desde julho de 2021, mas mantém dez dessas solicitações pendentes. Dos 97 mil metros cúbicos que deveriam ser dragados, só 44,9 mil metros cúbicos foram efetivamente movimentados, ou seja, 46% do volume total disponibilizado.

Ainda segundo a SPA, entre os motivos alegados pela DTA para o não cumprimento dos serviços, estão manutenções variadas no equipamento de carga ou no batelão. Em meio a esse impasse, a Autoridade Portuária emitiu à empresa três instruções de advertência e sete instruções de multa.

#### **Batalha judicial**

A dragagem no Porto de Santos se tornou uma batalha judicial, pois SPA e DTA não têm o mesmo entendimento sobre o prazo do contrato. Isso impede que a empresa holandesa Van Oord – vencedora da mais recente licitação para o serviço – assuma o compromisso firmado com a Autoridade Portuária ainda no ano passado.

Para a DTA, o contrato com a SPA só termina em abril e é prorrogável até 2025, pois entende que o documento tem prazo de 24 meses após a ordem de serviço, datada de abril de 2020. Já para a Autoridade Portuária, o término passa a valer 24 meses após a assinatura, que havia ocorrido em janeiro de 2020.

Após decisões favoráveis aos dois lados, o Tribunal Regional Federal da 3ª Região (TRF-3) determinou, em 17 de janeiro, a manutenção provisória do vínculo entre SPA e DTA.

Só que os problemas no dia a dia do Porto de Santos não foram resolvidos. Tudo porque, segundo a SPA, as tentativas de fazer a empresa cumprir os serviços de dragagem foram frustradas até aqui e a dragagem não é executada. Uma situação que resulta na redução do calado de berços de atracação, pode impedir que navios trabalhem com sua capacidade total e acaba gerando prejuízo à comunidade portuária.

Diante desse cenário e considerando que a dragagem é um serviço de extrema necessidade ao Porto de Santos, a 2ª Vara Cível de Santos decidiu na última segunda-feira que a DTA tem 24 horas para reiniciar os serviços no complexo portuário, sob pena de multa diária de R\$ 100 mil.

“Por acreditar e defender os princípios da administração pública e o interesse público da sociedade, a SPA jamais será conivente com as decisões de uma empresa que insiste em não cumprir o contrato alegando ter direito a pleitos de reequilíbrio e tomando decisões que afetam a competitividade do maior porto da América Latina, o que prejudica as empresas que movimentam cargas, os trabalhadores do setor portuário e o desenvolvimento econômico do País”.

#### **Outro lado**

Em nota, a DTA informou que a Autoridade Portuária não havia emitido ordens de serviço “referentes aos locais com profundidade rebaixada, reservando-as para o novo contrato com a Van Oord, apesar de a Justiça ter assegurado que o contrato segue com a DTA”.

A empresa ainda ressaltou que sempre cumpriu as ordens de serviço e conta com a “maior frota de equipamentos de dragagem do País à disposição”, cumprindo os termos do contrato. Além disso, a DTA diz que contestou a multa diária de R\$ 100 mil na terça-feira, pois “a SPA induziu o juiz ao erro (má-fé)”.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 04/02/2022*

## PORTOS BRASILEIROS DEVEM CRESCER 2,4% NESTE ANO

Antaq projeta movimentação de 1,239 bilhão de toneladas de cargas

*Por: Fernanda Balbino*



***As operações com contêineres cresceram em 11% em 2021, somando um total de 133,1 milhões de toneladas Foto: Arquivo/Carlos Nogueira/AT***

Os portos brasileiros movimentaram 1,210 bilhão de toneladas no ano passado. O número representa um crescimento de 4,8% em relação ao total de embarques e desembarques realizados em 2020. Para este ano, estudos apontam que 1,239 bilhão de

Os dados foram apresentados ontem pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que consolida os números do setor. O evento contou com a presença do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, que destacou a expectativa positiva para os próximos anos.

Em cerca de quatro anos, a Antaq prevê taxas ainda mais altas de movimentação. Em 2026, a expectativa é que o setor portuário nacional movimente 1,402 bilhão de toneladas, contra 1,360 bilhão de toneladas em 2025.

Freitas lembrou dos 33 leilões de arrendamentos portuários realizados desde 2019 e os 108 contratos de adesão de Terminais de Uso Privado (TUPs), que somam em torno de R\$ 15 bilhões de investimentos privados nos portos brasileiros. O montante também será capaz de impulsionar a movimentação.

“Quando o setor produtivo brasileiro precisou de resposta (por conta da pandemia de covid-19), o setor portuário deu resposta por meio de investimentos e participação da iniciativa privada”, afirmou o ministro.

No ano passado, a navegação de longo curso transportou 853,4 milhões de toneladas. O número representou crescimento de 5,4% em relação a 2020. Os estudos da Antaq mostram que 51% das cargas que o Brasil exporta vão para China.

Nas importações, os principais parceiros comerciais são os Estados Unidos, com uma fatia de 24% dos desembarques, China, que representa 11%, Rússia, com 7% e Argentina, 6%.

Já 288,3 milhões de toneladas foram movimentadas na cabotagem em 2021. Isso representou um crescimento de 5,6% em comparação com 2020.

Neste modal, as principais cargas transportadas foram: petróleo (49%), derivados de petróleo (16%) e contêineres (13%). A movimentação de derivados de petróleo e de contêineres registrou alta de mais de 15% no período.

Segundo a Antaq, houve ainda um crescimento nas operações de granel sólido, granel líquido, carga geral e contêineres. No último caso, as operações subiram 11% se comparadas com as de

2020, somando um total de 133,1 milhões de toneladas. A participação das caixas metálicas na movimentação total do setor portuário foi também de 11%.

### Portos

Entre os complexos portuários públicos, o de Santos segue na liderança, com 113,3 milhões de toneladas movimentadas em seus terminais arrendados. O número é diferente do apresentado pela Santos Port Authority (SPA) porque não considera a movimentação de TUPs.

No ranking dos privados de todo o País, o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (MA) foi a instalação que mais se destacou, com a operação de 182,4 milhões de toneladas.

Já o Porto de Tubarão (ES) movimentou 64,1 milhões de toneladas, que representou uma variação positiva de 14,2% no comparativo entre 2020 e 2021.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 04/02/2022*

## TRAVESSIAS DA BAIXADA SANTISTA RECEBERÃO R\$ 188 MILHÕES EM INVESTIMENTOS COM PRIVATIZAÇÃO

Embarcações de Santos, Guarujá e Bertioga devem receber melhorias. Leilão está previsto para 30 de março

*Por: Daniel Gois*



**Estado de SP planeja R\$ 188 milhões para travessias da Baixada Santista com privatização** Foto: *Silvio Luiz/Arquivo/AT*

As travessias marítimas da Baixada Santista receberão R\$ 188,7 milhões em investimentos com a privatização do sistema. A concessão para a iniciativa privada envolve o serviço de balsas nas cidades de Santos, Guarujá e Bertioga, além da travessia de pedestres no trecho entre Santos e o distrito de Vicente de Carvalho.

O futuro acordo prevê R\$ 127,4 milhões em investimentos obrigatórios, como melhoria e aumento da capacidade de embarcações, recuperação de infraestrutura e gestão ambiental. Outros R\$ 61,3 milhões são custos operacionais, voltados à manutenção, combustíveis e contratação de profissionais, por exemplo.

Segundo o Governo Estadual, o foco é a melhoria da prestação de serviços aos usuários e a reabilitação da infraestrutura existente. A concessão de todas as travessias, que incluem também as regiões do Vale do Ribeira e Litoral Norte, será válida por 30 anos. O leilão está previsto para ocorrer em 30 de março.

"Encontramos uma função do Estado que pode muito bem ser executada pelo setor privado, o que trará benefícios ao usuário. Hoje, as travessias estão equilibradas e podem ser melhor administradas trazendo os investimentos do setor privado", disse o secretário de Estado de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto, durante apresentação do programa de privatização para investidores.

A travessia de balsas entre Santos e Guarujá é considerada a mais importante pelo Estado. Ela representa 54% das receitas tarifárias do sistema e, atualmente, é composta por 9 balsas. Já a travessia Guarujá/Bertioga possui três balsas, enquanto a de Santos/Vicente de Carvalho conta com 3 lanchas para o transporte de pedestres.

### Reajuste

A privatização virá com uma nova política tarifária, que trará reajustes nos preços cobrados. O novo valor será impactado pela aplicação de multiplicadores para cada tipo de passageiro e veículo.

Atualmente, o valor para carros que vão de Guarujá para Santos é de R\$ 12,30. O projeto de concessão prevê tarifa base de R\$ 18,41, um aumento de 49,67%.

"A tarifa vai ser calculada a partir da aplicação de multiplicadores dentro da tarifa base. Ela vai ser atualizada anualmente, de acordo com os custos do projeto. Em feriados e finais de semana, ela vai poder prever um aumento de até 50% para suprir a demanda", explica a assessora da subsecretaria de Parcerias do Estado de São Paulo, Giovanna Malavolta.

### Travessias litorâneas

Além das três travessias da Baixada Santista, outras cinco fazem parte do projeto de concessão que prevê R\$ 280 milhões em investimentos obrigatórios com a privatização.

As outras cinco travessias são: São Sebastião/Ilhabela, no Litoral Norte; Cananeia/Ariri, Cananeia/Ilha Comprida, Cananeia/Continente e Iguape/Jureia, no Vale do Ribeira.

O sistema engloba, atualmente, 24 balsas e 8 lanchas, que transportam 28 mil carros e 22 mil pedestres e ciclistas diariamente.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 04/02/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

### ANTAQ APROVA PLANO GERAL DE OUTORGAS VOLTADO PARA VIAS NAVEGÁVEIS

Estudo da Agência aponta que as vias economicamente navegadas, em 2020, totalizavam 19,1 mil quilômetros



A ANTAQ aprovou, nesta quinta-feira (3), a proposta do plano geral de outorgas de exploração das vias navegáveis ou potencialmente navegáveis no território nacional, além da prestação de serviços de transportes aquaviários. O objetivo é aumentar a competitividade e o desenvolvimento do Brasil.

#### Acesse aqui o PGO

[https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2022/antag-aprova-plano-geral-de-outorgas-voltado-para-vias-navegaveis/pgo-2021\\_v2.pdf](https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2022/antag-aprova-plano-geral-de-outorgas-voltado-para-vias-navegaveis/pgo-2021_v2.pdf)

Entre as metas previstas pelo plano estão: dotar o País de infraestrutura aquaviária adequada; criar rotas e reduzir custos; aumentar a oferta dos serviços de transportes; garantir a operação racional e segura dos transportes de pessoas e bens; promover o desenvolvimento social e econômico e a integração nacional; e estimular a concorrência, por meio do incentivo à participação do setor privado.

O documento aprovado estabelece que a exploração das vias navegáveis ou potencialmente navegáveis será feita por meio de concessão, por meio de licitação. Já a prestação de serviços de

transportes aquaviário se dará via autorização, com base em análise e aprovação prévia da Agência. As empresas interessadas, tanto nas concessões e/ou nas autorizações precisaram demonstrar capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

### Plano Geral de Outorgas

O PGO é instrumento de planejamento de Estado, aderente às diretrizes do planejamento nacional de transportes, às políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte e pelo Ministério da Infraestrutura, com a finalidade de orientar investidores e consolidar projetos de outorga de exploração das vias navegáveis ou potencialmente navegáveis; e de prestação de serviços de transportes aquaviário.



**VEN2020 - Mapa Comparativo.jpeg**

BRASIL: REGIÕES HIDROGRÁFICAS						
Regiões	2013 (km)	2016 (km)	2018 (km)	2020 (km)	Participação (%)	Diferença (2018/20)
Paraguai	591	591	591	588	3,07%	-0,51%
Paraná	1.359	1.035	1.267	1.305	6,81%	3,00%
São Francisco	576	0	0	0	0,00%	0,00%
Amazônica	17.651	16.049	15.014	15.522	80,98%	3,38%
Atlântico Sul	500	417	406	405	2,11%	-0,25%
Tocantins-Araguaia	1.360	1.371	1.338	1.347	7,03%	0,67%
<b>TOTAL</b>	<b>22.037</b>	<b>19.464</b>	<b>18.616</b>	<b>19.167</b>	<b>100%</b>	<b>2,96%</b>

**VEN2020 - Regioes Hidrograficas.jpeg**

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
 Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ  
 Fone: (61) 2029-6520  
 FAX: (61) 2029-6517  
 E-mail: [asc@antag.gov.br](mailto:asc@antag.gov.br)  
 Data: 04/02/2022



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

### PORTO DE PARANAGUÁ LANÇA EDITAL PARA LEILÃO DE ÁREA DE CARGA GERAL

Informação: Agência de Notícias do Paraná (4 de fevereiro de 2022 )



**Aberto edital para leilão de área de Carga Geral dentro no Porto de Paranaguá – Foto: Rodrigo Félix Leal/SEIL**

A Portos do Paraná publicou nesta sexta-feira (4) o edital do leilão 001/2022, de área para movimentação e armazenagem de carga geral, na faixa primária do Porto de Paranaguá. A PAR32 fica no lado oeste do cais, tem 6,6 mil metros, e já conta com estrutura ligada ao berço 205 de atracação.

**“Este será o segundo leilão conduzido pela administração dos portos do Paraná. Abrimos o ano com uma expectativa muito boa em relação ao avanço dos novos arrendamentos portuários no Estado”, diz o diretor-presidente da empresa pública paranaense, Luiz Fernando Garcia.**

Destinado, em especial, a cargas de açúcar, o terminal já tem uma estrutura física, ou seja, não é greenfield. O critério de licitação será o maior valor de outorga e a estimativa de custos de investimento (Capex) é de cerca de R\$ 4,17 milhões.

O prazo do novo arrendamento será de 10 anos, prorrogáveis a critério do poder concedente, nos termos do edital. Os requisitos e demais condições de participação estão definidos no edital do leilão.

**O edital e os anexos estão disponíveis nos sites [www.portosdoparana.pr.gov.br](http://www.portosdoparana.pr.gov.br) e [www.infraestrutura.gov.br](http://www.infraestrutura.gov.br).**

Os documentos também são encontrados na sede administrativa do Porto de Paranaguá, na Avenida Ayrton Senna da Silva, 161, bairro Dom Pedro II.

**SESSÃO PÚBLICA** – A sessão pública do leilão será na Bolsa de Valores do Brasil, a B3, no próximo dia 1º de abril, às 14h. A autoridade portuária paranaense é a primeira do Brasil a conduzir os leilões dos próprios terminais. A empresa pública Portos do Paraná recebeu autonomia para administrar os contratos de exploração de áreas, em agosto de 2019.

Os cenários e projeção de demanda da área fazem parte do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), feito pela Empresa de Planejamento e Logística S.A, vinculada ao Ministério da Infraestrutura.

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

**Data: 04/02/2022**

### PORTOS DO PARANÁ REFORÇA SEGURANÇA NO TRANSPORTE COM INSPEÇÕES COM CÃES DE FARO

Informação: Agência de Notícias do Paraná (4 de fevereiro de 2022 )



**Portos do Paraná reforçam segurança com inspeções com cães de faro – Paranaguá, Foto: Juliano Pedrozo/Portos do Paraná**

Três cães de faro (um pastor alemão e duas pastoras belga malinois) participaram de mais uma blitz de combate às drogas no cais público do Porto de Paranaguá, na noite de quarta-feira (02). A ação foi coordenada pela Unidade Administrativa de Segurança Portuária (UASP – Guarda Portuária), com foco nos veículos que acessam a faixa primária, bolsas e mochilas de trabalhadores e motoristas.

As vistorias acontecem de forma aleatória, sem aviso prévio, e têm o objetivo de combater o tráfico internacional de drogas. As operações se somam aos esforços da Polícia Federal, que atua com frequência na área privada do Terminal de Contêineres.

“A intenção é aumentar a segurança e coibir a atividade criminoso”, explica o presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Os animais são treinados para detectar todos os tipos de entorpecentes: ecstasy, LSD, haxixe, maconha, crack e cocaína

Segundo o major César Kamakawa, chefe da UASP, as revistas são feitas, principalmente, durante a troca de turno dos trabalhadores. “O foco é na entrada de pequenas quantidades de drogas, que se somam e podem resultar em grandes quantidades. A intenção é coibir o uso da estrutura para acesso ao Terminal de Contêineres e posterior embarque clandestino nos navios”, conta.

Outra preocupação é com o uso pessoal de entorpecentes, que afeta diretamente a segurança na faixa primária. “Se a quantidade constatada for para uso, o encaminhamento é feito para a Polícia Militar. Caso configure tráfico internacional, acionamos a Polícia e Receita Federal, por se tratar de área alfandegada”, destaca o coordenador de Informações, Eduardo Domanski dos Santos.

**PIONEIRISMO** – As operações com cães farejadores pela autoridade portuária começaram no final de 2021. Nenhum outro porto no Brasil tem cães que atuam para a Guarda Portuária para complementar os serviços já prestados no controle de acesso de veículos e trabalhadores.

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

Data: 04/02/2022

### CAFÉ: EXPORTAÇÕES GLOBAIS CRESCEM 9% EM DEZEMBRO, DIZ OIC

Informação: CCCMG (4 de fevereiro de 2022 )

As exportações de café dos países membros e não-membros da Organização Internacional do Café (OIC) totalizaram 12,115 milhões de sacas de 60 quilos em dezembro, terceiro mês da safra mundial 2021/22, contra 11,122 milhões de sacas registradas no mesmo mês de 2020, elevação de 9%.

Já as exportações acumuladas da safra 2021/22, entre outubro e dezembro, somam 31,288 milhões de sacas, queda de 1,65% em relação aos três primeiros meses da temporada 2020/21, quando foram embarcadas 31,813 milhões de sacas.

Conforme a OIC, o Brasil exportou 3,786 milhões de sacas em dezembro, ante 4,409 milhões no mesmo mês de 2020, queda de 14%. Entre outubro e dezembro de 2021, o maior exportador mundial de café embarcou 10,147 milhões de sacas, ante 13,683 milhões entre outubro e dezembro de 2020, recuo de 26%.

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

*Data: 04/02/2022*

## **PRESIDENTE DA SANTOS PORT AUTHORITY FALA SOBRE O FUTURO DO PORTO COM A DESESTATIZAÇÃO**

*Informação: Santaportal (4 de fevereiro de 2022)*



**Fernando Biral – Foto: Divulgação / Santaportal**

O presidente da Santos Port Authority – SPA, Fernando Biral, destaca que a desestatização do Porto de Santos deve trazer benefícios para toda a Baixada Santista. Em entrevista ao Santa Portal, ele abordou o aumento da competitividade e desenvolvimento do País como pontos chave para que a privatização se torne aliada de novos investimentos, entre outros benefícios.

A desestatização do Porto de Santos é um processo que está em fase de Consulta Pública atualmente. A Consulta foi aberta no dia 20 de janeiro. Após a privatização do Porto de Vitória, que será leiloado ainda neste primeiro semestre, o Porto de Santos, por ser o maior da América Latina, é tratado como o grande empreendimento dessa carteira.

Para que a operação seja concluída, primeiramente será feita a Consulta Pública e a modelagem, visando por exemplo evitar o abuso de poder econômico na nova administração do cais santista. Fernando Biral explicou como fica a geração e manutenção de empregos, quais benefícios serão notados, e as expectativas até o fim deste ano, em que o complexo portuário da Baixada Santista completa 130 anos.

### **Confira a entrevista completa com Fernando Biral**

***Santa Portal – Com a proximidade da desestatização do Porto de Santos, quais são os benefícios que ela traz para o setor portuário na região?***

**Fernando Biral** – A legislação brasileira prevê que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias tem como objetivo aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, a partir de diretrizes para alavancar de investimentos na ampliação da infraestrutura portuária, proporcionando maior eficiência operacional ao setor e reduzindo custos aos usuários.

Nos últimos anos observou-se, apesar de importantes avanços na operação e na exploração portuárias brasileiras, um cenário de descompasso entre a expansão da capacidade da infraestrutura portuária frente ao crescimento do setor.

A complexidade inerente às operações e aos investimentos realizados no setor de transporte portuário faz com que o Estado tenha dificuldades na gestão de seus diversos componentes. As normas de contratação e compras a que está submetido o setor público brasileiro são entraves à gestão eficiente de um ativo portuário que deve ser ágil, com planejamento de longo prazo e investimento intensivo em infraestrutura.



Dessa forma, a iniciativa privada se revela como um parceiro extremamente importante para a melhoria da qualidade dos serviços prestados e da eficiência operacional, garantia da regularidade, provimento e manutenção da capacidade portuária adequada.

O trabalho empreendido pela SPA desde 2019 visou dar prosseguimento às iniciativas tanto no Porto de Santos como na administração da Companhia para torná-los ainda mais eficientes e atrativos ao mercado, indo ao encontro dos anseios da sociedade na busca por transparência, investimentos, geração de oportunidades e empregos.

Em 2018, a SPA teve prejuízo de R\$ 469 milhões, nossa gestão reverteu para um lucro de R\$ 87 milhões em 2019 e recorde de R\$ 202 milhões em 2020. Mas esse cenário precisa ter perenidade, o que nem sempre é possível quando a gestão pública é capturada por interesses outros, como a história já provou. Assim, a desestatização é fundamental para:

- a. Assegurar a perenidade de uma gestão técnica e profissional;
- b. Viabilizar com agilidade e eficiência a realização de vultosos investimentos indispensáveis para o aumento da competitividade do Porto, sem as constantes judicializações que a contratação de obras públicas enfrenta e que paralisam os investimentos, prejudicando, em última análise, a competitividade do comércio exterior brasileiro;
- c. Proporcionar o aumento da competição para as diferentes tipologias de carga; e
- d. incentivar um ambiente concorrencial saudável e eficiente.

### ***Santa Portal -A desestatização pode ter impacto negativo na geração de emprego?***

**Fernando Biral** – Importante deixar claro que o objeto do leilão não é o Porto de Santos, em que as operações já são privadas, mas, sim, a gestão da Autoridade Portuária, a SPA.

Quando a atual gestão assumiu, a SPA tinha quase 1.400 empregados. Foi lançado um Programa de Incentivo ao Desligamento Voluntário (PIDV) que garantiu uma redução importante e hoje há cerca de 950 funcionários. Estamos com um novo PIDV aberto com aproximadamente 180 empregados elegíveis, de forma que nos encaminhamos para uma situação em que teremos um quadro de funcionários que é o necessário. O quadro está bem dimensionado, não acredito que teremos, em termos quantitativo, mais redução.

Temos trabalhado muito com os sindicatos, que têm sido muito parceiros na gestão de requalificação da mão de obra. O sindicato entende a necessidade de que o trabalhador adquira novas habilidades relacionadas à tecnologia.

### ***Santa Portal -Qual a expectativa até o fim deste ano? Já terá sido concluído o processo de desestatização?***

**Fernando Biral** – O cronograma prevê o leilão no quatro trimestre deste ano. O responsável pelo processo é o poder concedente, ou seja, o governo federal por meio do Ministério da Infraestrutura (Minfra). A sugestão é de que seja consultado aquele órgão.

### ***Santa Portal -Quais lições a desestatização do Porto de Vitória aponta para o mesmo processo no Porto de Santos? O que poderá acontecer de diferente?***

**Fernando Biral** – O histórico do processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) contribuiu demais para a maturidade do processo de Santos. Acreditamos que muitas dúvidas levantadas pela iniciativa privada já foram sanadas na documentação de Santos, portanto, teremos um processo que já incorpora aprendizado.



Saliente-se que são portos de dimensões diferentes, cada qual com suas especificidades e públicos de interesse diversos. Não há como garantir que será necessariamente mais rápido.

O importante é que haja o cumprimento de todas as etapas assegurar que o processo respeite e atenda a todos os requisitos técnico-legais para que a concessão ocorra no melhor interesse da sociedade. A sugestão é de que seja consultado o Minfra para mais esclarecimentos a respeito do processo.

***Santa Portal – Como a SPA enxerga o compromisso em ser o maior porto da América Latina atualmente, e quais são as expectativas para os próximos anos, considerando a história e importância do cais santista?***

**Fernando Biral** – O Porto de Santos é o mais importante ativo portuário do País, líder na exportação de variados tipos de carga (laranja, soja, algodão etc.) e de movimentação de contêineres, onde são transportadas as cargas de maior valor agregado, da qual responde por quase 40% da movimentação nacional.

Pelas suas características, o Porto de Santos é um ativo irreplicável. São elas:

**Localização:** Fica a 70 km de São Paulo, o maior centro industrial, comercial, financeiro e de consumo da América Latina.

**Linhas Marítimas:** É servido pelas linhas regulares de navegação com o mundo inteiro. Nos tráfegos de contêineres, mais de 90% das linhas internacionais com rotas que incluem o Brasil escalam em Santos.

**Menor distância para Ásia:** Santos tem o menor spread portuário por US\$/ton brasileiro nas rotas com a Ásia em relação aos portos do Arco Norte. E a Ásia é destino de 80% das exportações brasileiras.

**Capacidade instalada:** Tem uma robusta capacidade instalada, para 160 milhões de toneladas por ano; é um complexo multipropósito (atendendo a todos tipos de carga); e tem uma superestrutura em franca modernização.

**Acessos Integrados:** É acessado por quase todos os modais de transporte (rodovia, ferrovia e dutovia).

**Expansão da Poligonal:** Acaba de duplicar sua área seca para 15,5 km<sup>2</sup>, são mais 8 km<sup>2</sup> para o desenvolvimento de novos empreendimentos.

Tudo isso contribui para que Santos responda sozinho por 28% da corrente de comércio brasileira em valores (US\$). Para termos de comparação, o 2º ao 5º porto que vêm na sequência respondem juntos por 25% da corrente de comércio brasileira. Para o futuro, Santos tende a consolidar seu status de hub port da América do Sul.

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

**Data:** 04/02/2022

## **AUDITORES-FISCAIS SUSPENDEM REUNIÕES DA COLFAC NA ALFÂNDEGA DE SANTOS**

**Informação:** Santaportal (4 de fevereiro de 2022)

O Sindifisco Santos, sindicato que representa os Auditores-Fiscais da Receita Federal, recebeu a informação, nesta quarta-feira (3), do cancelamento da reunião da Comissão Local de Facilitação do Comércio Exterior em Santos (Colfac), prevista para o próximo dia 17 de fevereiro. O



cancelamento das reuniões é mais uma forma de protesto dos Auditores-Fiscais diante da falta de resposta do governo.

Dessa forma, estão suspensas por tempo indefinido as reuniões. Segundo o sindicato, isso faz com que um canal de comunicação entre a Receita Federal e importadores, exportadores e demais intervenientes do comércio exterior seja fechado, e não serão realizadas melhorias nos processos e sistemas informatizados do comércio exterior, o que pode resultar em perda de competitividade do Brasil no comércio exterior.

Além disso, ocorrerão dificuldades na implementação total do Acordo sobre Facilitação do Comércio (AFC), assinado pelo Brasil e outros 111 países membros da Organização Mundial do Comércio (OMC), de acordo com o sindicato.

Segundo o Sindifisco Santos, a suspensão das reuniões da Colfac se junta a outras ações que já impactam o Porto de Santos, como o atraso para a liberação de combustíveis e nafta (importante insumo da indústria petroquímica), a demora para a liberação de Declarações Únicas de Exportação (DUE) e contêineres. Atualmente, o atraso diário para a liberação de cerca de seis mil contêineres significa um atraso na arrecadação em torno de R\$ 125 milhões ao dia.

Ainda como consequência da mobilização dos Auditores-Fiscais, que teve início em 27 de dezembro, 95% dos Auditores que ocupam postos de chefia entregaram seus cargos, incluindo os delegados e delegados adjuntos da Alfândega e da Delegacia da Receita Federal em Santos.

### **Reinvidicações**

A operação-padrão no Porto de Santos foi causada pelo não cumprimento do acordo firmado em 2016, que é a regulamentação da Lei 13464/17, que prevê o pagamento de um bônus variável aos Auditores. A categoria ainda pede o retorno dos R\$ 1,2 bilhões, o equivalente a mais de 50% do orçamento da Receita Federal, que seriam destinados a investimentos em tecnologia e aprimoramento do órgão, mas que serão transferidos para conceder o aumento de salário a carreiras policiais e a abertura de concurso público para a Receita Federal, já que nos últimos 10 anos o órgão perdeu 50% do seu quantitativo de Auditores.

### **Sobre a COLFAC**

A Colfac foi estabelecida em 2018 em 15 alfândegas do país – incluindo a de Santos -, que respondem por 80% dos despachos aduaneiros. Reunindo os setores público e privado, a Colfac tem como objetivo facilitar o comércio exterior, através da identificação de problemas e busca de soluções.

Na Alfândega de Santos, a Comissão aproximou os envolvidos no comércio exterior, diminuiu os procedimentos burocráticos, além de suas reuniões terem resultado em treinamentos e no aprimoramento da Declaração Única de Exportação (DUE).

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

*Data: 04/02/2022*

# ISTOÉ Dinheiro

## ISTOÉ - DINHEIRO

### **LINHA DE CRÉDITO AJUDARÁ CAMINHONEIROS COM O DIESEL, DIZ PRESIDENTE DA CAIXA**

O presidente da Caixa Econômica Federal, Pedro Guimarães, disse nesta sexta-feira, 4, que a nova linha de crédito do banco para capital de giro dos caminhoneiros ajudará a categoria a arcar com o custo do diesel. O crédito do Caixa Giro Transportes antecipa custos de frete a motoristas em 120 dias, com taxa de 1,99% ao mês.

“Antes, esses caminhoneiros tomavam dinheiro a 10%, 15% ou 20% ao mês. Com a nova taxa de 1,99% ao mês, temos o chamado efeito renda. Com isso, eles ficam com um valor considerável para pagar o diesel ou fazer reformas no caminhão”, afirmou Guimarães, no evento ‘Democratizando o Acesso ao Crédito’, organizado pela Caixa.

O presidente do banco explicou que os caminhoneiros poderão tomar esse crédito diretamente pelo aplicativo do banco no celular, sem a necessidade de comparecer a uma agência.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 04/02/2022*

### **TARCÍSIO PROMETE ‘CANTEIRO DE OBRAS’ E DIZ QUE GUEDES ESTÁ ‘VENDENDO ESPERANÇA’**

Pré-candidato ao governo de São Paulo, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, prometeu que o Brasil se tornará um “canteiro de obras” nos próximos anos e classificou o ministro da Economia, Paulo Guedes, como um “vendedor de esperança” no governo do presidente Jair Bolsonaro.

Ao ser lançado por Bolsonaro para a disputa pelo governo paulista, Tarcísio vem destacando leilões de infraestrutura realizados no governo Bolsonaro como bandeira política.

De acordo com o ministro, os investimentos privados vão chegar neste ano a R\$ 1 trilhão. Por outro lado, os investimentos públicos caíram ao menor nível da história no Orçamento sancionado por Bolsonaro em 2022, um total de R\$ 42,3 bilhões.

“O Brasil vai se transformar num grande canteiro de obras daqui a alguns anos. A infraestrutura vai ser mais uma alavanca para o crescimento”, disse Tarcísio ao lado de Bolsonaro e Guedes durante anúncio de medidas da Caixa para ampliar o acesso ao crédito.

“Os números estão aí para desmistificar, para desbancar os pessimistas, os apóstolos do apocalipse. O que você está fazendo é vendendo esperança, é construindo, ao lado do nosso presidente, o futuro”, disse Tarcísio ao ministro da Economia.

Guedes usou a cerimônia para afirmar que a equipe econômica de Bolsonaro é o “verdadeiro dream team”, em referência a um nome recebido pela equipe do ex-presidente Michel Temer.

Também presente no evento, o chefe da Assessoria Especial de Assuntos Estratégicos do Ministério da Economia, Adolfo Sachsida, disse que irá divulgar na próxima semana um estudo da equipe econômica passada mostrando que o Brasil hoje está melhor do que o cenário mais positivo traçado ainda no governo Michel Temer.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 04/02/2022*

### **SENADOR APRESENTA PEC DOS COMBUSTÍVEIS QUE INCLUI AUXÍLIO-DIESEL A CAMINHONEIRO**



**Senador apresenta PEC dos combustíveis que inclui auxílio-diesel (Crédito: Wilson Dias / Agência Brasil)**

Brasília, 4 – O senador Carlos Fávaro (PSD-MT) apresentou uma nova Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que permite reduzir impostos sobre combustíveis em 2022 e 2023, sem compensação fiscal. O texto, mais amplo que o do



deputado Christino Áureo (PP-RJ), inclui o pagamento de um auxílio-diesel mensal de R\$ 1.200 a caminhoneiros autônomos por até dois anos, subsídios ao transporte público e aumento da cobertura do vale-gás a famílias de baixa renda.

“Compreendo que uma PEC nesse sentido já foi apresentada na Câmara dos Deputados, mas ainda de forma superficial, podendo ser engolida pela continuidade do aumento dos preços no mercado internacional. Por isso venho com uma proposta mais profunda”, disse Fávaro, que recolhe assinaturas para protocolar a proposta no Senado.

A medida do senador autoriza o governo federal, os Estados, o Distrito Federal (DF) e os municípios a reduzir os impostos sobre diesel, biodiesel, gasolina, gás e energia elétrica, além de prever a criação do auxílio temporário aos caminhoneiros autônomos. A medida também inclui um aumento da cobertura do vale-gás destinado a famílias de baixa renda, de 50% para 100% do valor do botijão.

A PEC ainda destinaria R\$ 5 bilhões em recursos da União para que Estados e municípios invistam no transporte público coletivo, com objetivo de assegurar a mobilidade de idosos.

Assim como a proposta da Câmara, a matéria apresentada no Senado dispensa o cumprimento da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), que exige que o governo compense a perda de arrecadação ao cortar impostos com a elevação de outros.

De acordo com Fávaro, a PEC usaria recursos dos dividendos distribuídos pela Petrobras ao governo. “Não quero discutir os dividendos privados da Petrobras, mas a parcela que cabe à União como principal acionista deve servir sim às políticas públicas”, disse o senador.

“A Petrobras está gerando um superávit gigantesco. Enquanto a média das grandes petroleiras mundiais foi de um lucro de cerca de 6%, nossa estatal acumulou mais de 38% por conta dessa política de preços que penalizou o consumidor”, acrescentou Fávaro.

A PEC do senador vem na esteira de outra proposta, que foi apresentada na Câmara pelo deputado Christino Áureo (PP-RJ) e redigida na Casa Civil. A matéria carimbada pelo Palácio do Planalto também permite ao governo federal, Estados, DF e municípios reduzir ou zerar os impostos sobre os combustíveis e gás, mas não inclui energia elétrica e também não prevê auxílio a caminhoneiros, subsídio ao transporte público e aumento da cobertura do vale-gás.

Por outro lado, a proposta da Câmara permite que o governo federal reduza em 2022 e 2023 as alíquotas de tributos de caráter extrafiscal, como o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e o Imposto sobre Operações Financeiras (IOF), ainda que não incidentes sobre combustíveis e gás, sem necessidade de compensar a perda de arrecadação.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 04/02/2022*

## **MINISTRA ANUNCIA VENDA DE FÁBRICA DE FERTILIZANTES DA PETROBRAS À RUSSA ACRON**

A ministra da Agricultura, Tereza Cristina, pré-candidata ao Senado, informou durante evento em Três Lagoas, Mato Grosso do Sul, que a Petrobras fechou com o grupo russo Acron a compra da Unidade de Fertilizantes Nitrogenados (UFN3), localizada na cidade.

Segundo a ministra, a informação foi recebida por telefone do próprio presidente da estatal, general Joaquim Silva e Luna, conforme informa o site do governo do Estado anfitrião.

De acordo com o secretário Jaime Verruck, da secretaria de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar de MS, as condições da negociação devem ser divulgadas pela Petrobras em fato relevante na semana que vem.

Ele explicou, no site do governo do Estado, que o governo, a Prefeitura de Três Lagoas, a Petrobras e a Acron vão se reunir para negociar doação de terreno e concessão de incentivos fiscais.

A UFN3 teve a obra paralisada em dezembro de 2014. A estatal colocou a unidade à venda em setembro de 2017, alegando que não tinha mais interesse em seguir no segmento de fertilizantes.

A empresa russa manifestou interesse na compra da fábrica, mas depois desistiu diante do empecilho para o fornecimento do gás natural, que viria da Bolívia. Com o avanço das negociações, a venda foi finalmente fechada, segundo a ministra.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 04/02/2022*

## MONEYTIMES

### MONEYTIMES

#### CAIXA ECONÔMICA DOBRA CRÉDITO IMOBILIÁRIO EM JANEIRO E ELEVA PREVISÃO PARA 2022

*Por Reuters*

A Caixa Econômica Federal concedeu 11,6 bilhões de reais em crédito imobiliário em janeiro, um avanço de cerca de 100% sobre mesmo mês de 2021, afirmou nesta sexta-feira o presidente-executivo do banco estatal, Pedro Guimarães.

Com isso, o banco elevou a previsão de desembolsos para financiar a compra de imóveis neste ano, de 150 bilhões para 155 bilhões de reais, disse Guimarães em cerimônia de lançamento de linha de crédito para caminhoneiros.

Guimarães disse ainda que a Caixa planeja assumir a liderança nos empréstimos para o agronegócio no Brasil até 2024, superando o Banco do Brasil.

*Fonte: MoneyTimes*

*Data: 04/02/2022*

#### BOLSONARO ASSINA PORTARIA QUE REAJUSTA EM 33,24% PISO SALARIAL DOS PROFESSORES

*Por Reuters*



**“É uma maneira que nós temos um meio de valorizar 1,7 milhão de professores do ensino básico do Brasil, que de forma direta estão envolvidos com 38 milhões de alunos”, disse Bolsonaro (Imagem: Reuters/Adriano Machado)**

O presidente Jair Bolsonaro assinou nesta sexta-feira a portaria que oficializa o reajuste de 33,24% no piso salarial dos professores, segundo a variação do ICMS entre 2020 e 2021, e que deverá ser pago por Estados e municípios.

Com o reajuste, o piso, que deve ser aplicado por Estados e municípios para professores da rede pública de educação com 40 horas semanais, passa de 2.886,24 reais para 3.845,63.

A decisão do governo federal se baseou no aumento da arrecadação do ICMS, imposto estadual, como previa a lei inicial do piso, mas desagradou governadores e prefeitos.

Os governantes alegam que o aumento do ICMS em 2021 foi excepcional, já que vem da comparação com o ano anterior, primeira pandemia, em que a atividade econômica havia diminuído muito.

Governos e prefeitos temem uma pressão por reajustes desse nível de outras categorias, como as forças de segurança, que ficaram sem reajuste nos últimos anos.

“É uma maneira que nós temos um meio de valorizar 1,7 milhão de professores do ensino básico do Brasil, que de forma direta estão envolvidos com 38 milhões de alunos”, disse Bolsonaro, alegando ainda que prefeitos e governadores queriam um reajuste de 7%.

Na verdade, esse era o valor defendido pela própria equipe econômica do governo federal, preocupada com o impacto de um reajuste de 33,24% nas contas dos Estados e municípios.

Em seu discurso, Bolsonaro disse ainda que o dinheiro repassado aos governos locais para o pagamento dos professores é do governo federal, o que não é verdade.

Os governos locais fazem o pagamento com os recursos de orçamento próprio que precisam ser obrigatoriamente aplicados à educação, e com recursos do Fundeb, que é uma redistribuição de receitas dos Estados e municípios para garantir que todos os municípios possam aplicar um valor mínimo por aluno.

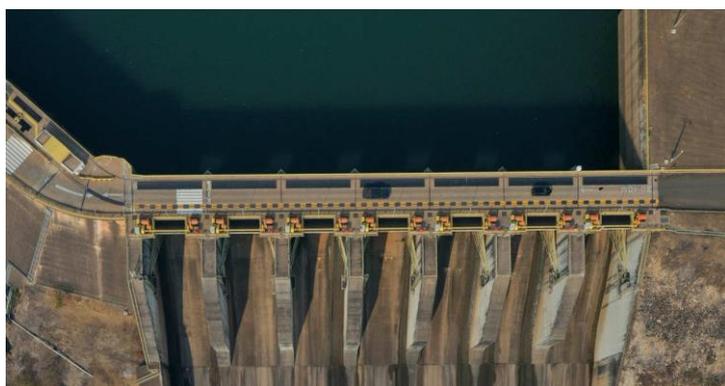
A União entra com uma complementação que, em 2021, com a nova lei do Fundeb, foi aumentada pelo Congresso. Em 2021, esse valor foi de 12% do valor do fundo e deve chegar a 23% em 2026.

*Fonte: MoneyTimes*

*Data: 04/02/2022*

## ONS ELEVA PROJEÇÃO PARA RESERVATÓRIOS HIDRELÉTRICOS DO SUDESTE A 58,4% EM FEVEREIRO

*Por Reuters*



*Isso representa um aumento de mais de 14 pontos percentuais ante o índice de armazenamento do início do mês, após a continuidade de chuvas neste verão (Imagem: Reuters/Washington Alves)*

Os reservatórios de hidrelétricas do Sudeste e Centro-Oeste devem atingir 58,4% de sua capacidade em fevereiro, versus projeção de 54% da semana anterior, segundo boletim do Operador

Nacional do Sistema Elétrico (ONS) divulgado nesta sexta-feira.

Isso representa um aumento de mais de 14 pontos percentuais ante o índice de armazenamento do início do mês, após a continuidade de chuvas neste verão.

A região Sudeste/Centro-Oeste, que abriga as hidrelétricas com os maiores reservatórios do país, deverá receber mais chuvas do que o previsto inicialmente neste mês.

O volume de precipitação na área foi elevado para 108% da média histórica em fevereiro, ante 96% na previsão da semana anterior.

O ONS também previu que as precipitações superem a média histórica no Nordeste (169%) e Norte (133%) para o mês de fevereiro.

Já para o Sul, que vem enfrentando condições climáticas adversas, a projeção é de chuvas em 38% da média histórica, queda de dois pontos ante a projeção da semana passada.

Com relação à carga de energia, o ONS prevê agora um aumento de 2,1% no Brasil em fevereiro, ante alta de 2,8% na projeção anterior.

**Fonte: MoneyTimes**

**Data: 04/02/2022**



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### PROJETO QUE REGULAMENTA MERCADO DE CARBONO ESTÁ PRONTO PARA SER VOTADO NO PLENÁRIO

Proposta também estabelece parâmetros para definição dos valores dos créditos de carbono  
*Por epbr - 4 de fevereiro de 2022 - Em Clima, Congresso, Meio ambiente*



***Autor do PL 528/2021, deputado Marcelo Ramos PPL/AM) está otimista em relação à votação da proposta (foto: Agência Câmara)***

A lei que criou a Política Nacional de Mudança do Clima, em 2009, previu o desenvolvimento do Mercado Brasileiro de Redução de Emissões (MBRE), um mecanismo de compensação financeira para quem instituisse projetos de redução ou remoção dos chamados gases do efeito estufa.

Agora, está pronto para ser votado no Plenário da Câmara, em regime de urgência, um projeto (PL 528/21) que propõe a regulamentação desse mercado.

O incentivo econômico à conservação e proteção do meio ambiente se traduz em títulos, os créditos de carbono, que podem ser comprados ou vendidos. Cada crédito corresponde a uma tonelada de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>).

A proposta, do deputado Marcelo Ramos (PL/AM), cria um Sistema Nacional de Registro, que vai concentrar informações sobre os projetos de remoção ou redução de gases e sobre as transações nacionais e internacionais com os créditos de carbono que têm origem no Brasil.

Também serão estabelecidos os parâmetros para a definição dos valores dos créditos de carbono, a partir de padrões de certificação.

O projeto determina ainda a criação de um órgão que vai administrar o sistema de registro e propor metas de compensação ambiental que estejam de acordo com os tratados internacionais de combate às mudanças climáticas.



### **Nova versão**

Uma nova versão do texto foi feita na Comissão de Desenvolvimento Econômico da Câmara, propondo a adesão voluntária aos programas de compensação ambiental nos primeiros dois anos. A partir daí, haveria uma fase até a adesão obrigatória.

A implantação deste programa nacional obrigatório ficaria a cargo do Ministério da Economia, que teria um prazo de até cinco anos a partir da aprovação da lei.

O deputado Marcelo Ramos está otimista em relação à votação da proposta.

“Nós estamos trabalhando muito com os líderes e com o presidente Arthur Lira na perspectiva da aprovação do 528, da regulamentação do mercado brasileiro de carbono e eu acredito, sinceramente, que é muito possível a aprovação dessa matéria ainda nesse primeiro semestre de 2022”, observou.

Junto com o projeto que regulamenta o mercado brasileiro de carbono estão sendo examinadas outras propostas, como a que cria um Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões (PL 2148/15) e a que prevê a certificação de créditos de carbono para empreendimentos de geração de energia por fontes alternativas (PL 290/20).

Foi aprovada a criação de uma comissão especial para examinar o conjunto de proposições, o que não impede a votação em Plenário.

Reportagem – Cláudio Ferreira  
Edição – Roberto Seabra

Fonte: Agência Câmara de Notícias  
*Fonte: Agência EPBR de Notícias*  
*Data: 04/02/2022*

## **CONGRESSO JÁ TEM DUAS PECS PARA SUBSÍDIO DE COMBUSTÍVEIS NO ANO ELEITORAL**

*Por epbr - 4 de fevereiro de 2022 - Em Combustíveis, Comece seu Dia, Congresso, Eleições 2022*

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

Sem coordenação interna ou no Congresso Nacional, o governo federal tem agora possivelmente duas PECs com políticas para subsidiar combustíveis em discussões na Câmara e no Senado.

A primeira retoma a promessa de Bolsonaro (PL) e dribla a articulação da equipe de Paulo Guedes, que vinha tentando evitar a criação de um subsídio sem a necessidade de compensação de impostos federais.

– Proposta pelo deputado Christino Aureo (PP/RJ) – e elaborada na Casa Civil, de Ciro Nogueira (PP) – a PEC autoriza União e estados a reduzir os impostos sobre “combustíveis e gás” entre 2022 e 2023.

A segunda, do senador Carlos Fávaro (PSD/MT), coloca na mesa a criação de um programa para subsidiar “diesel, biodiesel, gás e energia elétrica”, também sem necessidade de compensar a despesa com cortes de outros gastos.

– Extrapola o que vinha sendo discutido internamente para criação de um fundo para combustíveis ao retirar o subsídio da Lei de Responsabilidade Fiscal.



– E cria outros benefícios: amplia o subsídio do GLP criado pelo Gás dos Brasileiros; destinar até R\$ 5 bilhões para mobilidade urbana; e criar uma bolsa de R\$ 1,2 mil para caminhoneiros.

– Vale lembrar: é mais uma promessa de Bolsonaro, que anunciou ano passado uma bolsa de R\$ 400 para os caminhoneiros comprarem diesel durante o ano eleitoral, desagradando representantes da categoria que querem mesmo o fim da política de preços da Petrobras.

– Tudo temporário: cobre o ano eleitoral de 2022 e 2023. E para pagar a conta, direciona recursos dos dividendos da Petrobras, do bônus do leilão de excedentes da cessão onerosa, pagos à União, e do Fundo Social do pré-sal.

As duas PECs precisam da assinatura de um terço dos parlamentares das respectivas casas para começarem a tramitar.

E, claro, há ainda os projetos relatados pelo senador Jean Paul Prates (PT/RN), que conta que ficará à frente dessa agenda para combustíveis no Senado.

– O parlamentar vinha negociando com os governadores, amparado por Rodrigo Pacheco (PSD/MG), um pacote para subsidiar o diesel e reformar o ICMS, sem obrigação de redução da carga tributária. Articulação que já sofre interferências das novas PECs.

Em suma, o que teremos pela frente serão discussões de propostas, umas com o aval da ala política do governo e do centrão, outras de interesse da oposição, muita ação contrária da equipe econômica e a pressão de Bolsonaro que quer tirar essas e outras benesses do papel o mais rápido possível, de olho em sua reeleição.

– Isso tudo enquanto os juros sobem, o impacto nas contas públicas coloca mais um elemento de risco no ano eleitoral, com efeitos no câmbio, que por sua vez pressiona de volta a inflação. E o Brent a US\$ 90 por barril.

Aliás, a Abicom, que representa importadores de combustíveis, segue preocupada com a defasagem entre os preços domésticos praticados pela Petrobras e o custo de importação dos derivados.

– Balanço desta quinta (4) aponta uma defasagem média de 10% nos portos brasileiros tanto para importação de diesel, quanto de gasolina.

— No caso do diesel, principal alvo das propostas de subsídio, a defasagem média é de 39 centavos por litro, variando de 29 a 43 centavos. Para gasolina, varia de 43 a 21 centavos; 37 centavos na média.

– A defasagem calculada pela Abicom é crescente desde o fim do ano passado, quando tensões geopolíticas e o próprio balanço de demanda e oferta (nas mãos da OPEP+), provocou uma disparada do Brent, anulando os efeitos positivos da recuperação do real, frente ao dólar.

– Hoje, a commodity bateu US\$ 93,05 por barril, no mercado futuro, e é negociada próximo de US\$ 92, uma alta de mais de 2%. Maior patamar em quase uma década.

– A associação cobra o reajuste da Petrobras e o alinhamento com a paridade internacional, compromisso firmado pela empresa com o Cade no TCC do refino, acordo que levou ao plano de venda das refinarias e paralisou inquéritos que investigariam eventual abuso do poder dominante da estatal no mercado.

– A Petrobras, por sua vez, tem mantido a mesma posição ao longo de toda a gestão de Silva e Luna: afirma que os reajustes seguem a dinâmica de mercado, mas que a companhia promove alterações “estruturais”.



— “Procuramos evitar que essa volatilidade seja passada de imediato. Esperamos movimentos mais estruturais”, disse ontem Silva e Luna, CEO da Petrobras, em evento para o mercado financeiro.

Minas e Energia rebate críticas à privatização da Eletrobras, após matéria do Valor Econômico revelar que o Tribunal de Contas da União (TCU) pode apontar a necessidade de uma correção bilionária nas outorgas calculadas pelo governo federal.

– Como o resultado das análises da corte de contas não está publicado, os Ministérios de Minas e Energia (MME) e da Economia (ME) “esclarecem a respeito do que pode ter suscitado a equivocada interpretação”, diz a resposta.

– E cita a questão da valorização da disponibilidade de potência para o sistema elétrico nacional. “Uma vez que a matéria menciona haver problemas na consideração de potência no cálculo da outorga, cabe esclarecer que não existe no Brasil um mercado de potência em que os agentes geradores vendam esse serviço”, diz a nota.

– Assim, não há referência técnica para incorporar o valor da potência nas outorgas, mas afirma que seria incorreto usar a metodologia dos leilões de energia – o Custo Marginal de Expansão (CME-Potência) – como parâmetro para chegar ao valor dos novos contratos da Eletrobras.

– O que está em jogo é troca dos contratos da estatal, que hoje tem o valor da energia limitada às regras de cotas, um rateio da oferta das hidrelétricas, descontadas a amortização promovida pela MP 579, do governo Dilma Rousseff, para baixar as tarifas de energia – mas que acabou gerando uma onda de desequilíbrios no setor, sem o efeito desejado.

Novo empréstimo para pagar a conta da crise energética pode chegar a US\$ 10 bilhões. A proposta da Aneel, em consulta pública, prevê a contratação de até R\$ 5,6 bilhões em uma primeira captação e mais, com possibilidade de um adicional de até R\$ 5,2 bilhões até maio.

– O empréstimo será contratado de bancos públicos e privados para pagar os custos da compra de energia no período de escassez em 2021, quando foi preciso acionar térmicas mais caras para compensar a falta de água nos reservatórios.

– Se a conta fosse paga durante a crise, o impacto imediato nas tarifas seria maior em 2021 e 2022. Assim, a dívida, que será paga pelos consumidores, pode ser alongada a partir de 2023. No auge da pandemia de covid-19, o governo usou o mesmo expediente para lidar com a disparada da inadimplência.

A crise hídrica de 2021 custou R\$ 28 bilhões ao país, informou ontem a secretária-executiva do Ministério de Minas e Energia, Marisete Pereira, ao participar de evento do Credit Suisse. Valor

A Petrobras manifestou o interesse em operar e garantir ao menos 30% dos blocos Água Marinha e Norte de Brava, na Bacia de Campos, que poderão ser contratados pela oferta permanente.

– Ano passado, o governo decidiu acabar com os leilões de petróleo tradicionais, incluindo a partilha de produção do pré-sal na oferta permanente, onde a concorrência pelos contratos é disparada pelo interesse das empresas. A Lei de Partilha dá à Petrobras o direito de preferência nessas áreas.

A produção média de petróleo em 2021 foi de 2,905 milhões de barris por dia (bpd), um recuo de 1,18% na comparação com os 2,940 milhões de bpd registrados em 2020.

– Já a produção de gás natural atingiu um recorde de 134 milhões de m<sup>3</sup> por dia, crescimento de 5% no ano. A disponibilidade, por sua vez, subiu 1%, para 55,851 milhões de m<sup>3</sup>/dia.

– Assim, a disponibilidade relativa à produção caiu em 2021, de 43,40% em 2020 para 41,76% em 2021, com a injeção de uma maior parcela do gás novo produzido nos campos brasileiros.

– Isso porque onde a produção cresce, no pré-sal, uma grande parcela do gás natural produzido é reinjetado nos reservatórios para produzir mais óleo. Campos no pré-sal e em terra produziram mais no ano, mas não o suficiente para compensar as perdas no pós-sal.

A Petrobras analisa oportunidades em mercados como o de pequenas usinas nucleares, energia geotérmica e diferentes tipos de eólica e fotovoltaica.

– Ao participar do Latin America Investment Conference 2022, promovido pelo Credit Suisse na manhã de ontem, o presidente da estatal, Joaquim Silva e Luna, citou pela primeira vez algumas das áreas que estão em estudo pela empresa no cenário de transição energética.

– Junto ao diretor financeiro e de relações com investidores da estatal, Rodrigo Araujo, o executivo também reiterou que a companhia mantém a intenção de relançar os processos de venda de refinarias que foram encerrados. Valor

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 04/02/2022*

## LÍTIO, HIDROGÊNIO E A ELETRIFICAÇÃO DA FROTA

Hidrogênio desafia reinado do lítio como a principal solução para eletrificação

*Por Marcelo Gauto - 4 de fevereiro de 2022 - Em Coluna do Gauto, Combustíveis, Transição energética*



***Baterias de lítio são, atualmente, as mais usadas em carros elétricos por serem mais leves e duráveis***

Dois pequenos elementos da tabela periódica despontam como atores principais da transição energética.

Na disponibilidade de energia elétrica renovável, baterias de lítio e hidrogênio rivalizam como opções para armazenamento de elétrons, essenciais

para movimentar motores elétricos. Por ora, o lítio leva vantagem.

A eletrificação das frotas veiculares exige que energia eólica e solar sejam de alguma forma armazenadas.

É o popular “estocar vento”, ou sol. Na verdade, a energia elétrica pode vir de outras fontes geradoras, tais como hidro ou nuclear, inclusive das fósseis num primeiro momento (carvão, óleo e gás), a necessidade é a mesma: é preciso estocar elétrons.

A corrida está apenas começando, mas já tem um líder.

### **Baterias de lítio**

Na dianteira do mercado de armazenamento de energia estão as baterias de lítio. As particularidades do pequenino metal alcalino fazem dele o atual “queridinho” para produção de baterias.

O lítio é o terceiro menor elemento químico da natureza, o que significa que se pode colocar muitos átomos dele num pequeno espaço.

Ele é também leve e extremamente reativo, que se livra facilmente do seu elétron da camada de valência. Tecnicamente, diz-se que o lítio é muito eletropositivo.

Essas características (tamanho, peso e alta eletropositividade) fazem do lítio o elemento preferido para produção de baterias leves e de alta densidade energética.

Dominá-lo, contudo, não é simples. O “comportamento tempestivo” na liberação do elétron dificulta sua utilização na forma metálica de origem, sendo necessário utilizar um aparato molecular sofisticado capaz de mantê-lo seguro nas aplicações.

Sem dar maiores detalhes, aqui entra a necessidade de se utilizar outros metais, como o cobalto e o manganês, por exemplo, como suportes para se manter a segurança da reação química da bateria de lítio-íon.

A necessidade de outros metais agrega peso à bateria, algo indesejado nos automóveis, pois ninguém quer ficar levando de um lado para outro os colegas “barra-pesada” do lítio. No máximo, alguns motoristas desejam ouvir “heavy metal” no rádio do carro.

**O fato é que além de peso os metais adicionais das baterias de lítio-íon agregam custo, toxicidade e maior degradação ambiental derivada da mineração a eles associada.**

Uma bateria bastante usual, a NMC 111 de 60 kWh contém aproximadamente 9 kg de lítio, 24 kg de níquel, 24 kg de cobalto, 22 kg de manganês e outras dezenas de quilogramas de grafite, alumínio e cobre (GAUTO, 2021).

Diante dos números, fica evidente a exigência de outros metais na composição das tradicionais baterias de lítio-íon. A ciência busca por alternativas, o hidrogênio é uma delas.

### **Baterias de hidrogênio**

As baterias de lítio-íon reinam hoje soberanas no mercado de veículos elétricos. Por enquanto. O hidrogênio vem “dando sinal de luz”, apesar de posição ainda distante nessa corrida.

O hidrogênio é o átomo de número atômico 1, o menor, mais leve e o mais eletropositivo elemento do universo.

Sua forma elementar, a união dele consigo mesmo, é uma magricela molécula três vezes mais leve que o lítio.

Essas características fazem dele o substituto perfeito ao lítio, só que essa leveza toda faz do hidrogênio molecular(H<sub>2</sub>), um gás pequenino e difícil de se aprisionar.

O hidrogênio gasoso é bastante reativo e, tal qual seu vizinho do andar de baixo da tabela periódica, é explosivo ao reagir com o oxigênio do ar.

Mas uma vez que se evite o contato com o oxigênio, armazenando-o em cilindros adequados, ele se manterá estável.

**Mesmo sem a necessidade de complicados arranjos de metais, como ocorre nas baterias de lítio, manter o hidrogênio confinado é tarefa igualmente difícil.**

As melhores tecnologias desenvolvidas atualmente são a de armazenamento do gás hidrogênio em cilindros de alta pressão, para uso em motores de combustão, e as células a combustível (fuel cells) ou células de hidrogênio, que pela “quebra” da molécula de hidrogênio geram fluxo de elétrons para motores elétricos.



Produzir e utilizar o hidrogênio na forma gasosa é um caminho possível, mas altamente dispendioso em termos energéticos.

Quaisquer que sejam os processos utilizados para sua produção (eletrolise, pirólise, reforma a vapor etc.), eles são intensivos em energia.

**Sua produção requer de três a cinco vezes mais energia do que ele é capaz de ofertar no seu uso, isto é, o retorno energético é negativo.**

Com energia renovável abundante e praticamente infinita, isto não seria um problema, mas em um ambiente de escassez de energia elétrica, sua produção é questionada e o trade off com as baterias de lítio aumenta.

Outro caminho mais animador está nas células de combustível, que têm como vantagem permitir a “captura” do hidrogênio de líquidos e gases que o contêm na estrutura.

Essas células são “pequenas fábricas” de hidrogênio, que geram corrente elétrica a partir dele, sendo uma opção bastante atraente no cenário da transição energética.

Poder capturar o hidrogênio de diferentes substâncias elimina a necessidade de armazenar o gás hidrogênio em si. Na prática, pode-se utilizar o etanol, o biometano ou outros biocombustíveis que tenham o hidrogênio na estrutura para movimentar motores elétricos.

Assim, é possível mesclar as tecnologias já existentes e a versatilidade de obtenção e transporte dos biocombustíveis para mover veículos elétricos. As células de combustível ainda estão em fase de amadurecimento da tecnologia, mas serão grandes rivais às baterias de lítio.

Em breve, líquidos e gases de origem renovável que contêm hidrogênio na estrutura molecular poderão ser utilizados como “baterias”. Nesse cenário, um automóvel com o tanque cheio de etanol seria uma bateria dez vezes mais leve do que uma de lítio, com “recarga” simples, de poucos minutos, infraestrutura pronta e maior autonomia. Isso vale para o BioGNV.

Biomassas em geral podem ser consideradas grandes estoques de energia e elétrons.

Como é de se imaginar, nem tudo é perfeito, as células de combustível necessitam de metais raros e nobres, como platina, ítrio e zircônio, de modo que se recai novamente no dilema dos metais, ainda que em quantidades bem menores se comparadas às rivais baterias de lítio.

### **A disputa pelos elétrons**

A eletrificação da frota de automóveis vai exigir armazenamento de energia. O lítio é tido hoje como o principal elemento neste sentido, compondo quase que a totalidade das baterias vendidas no mundo para veículos elétricos.

Como descrito anteriormente, as baterias de lítio-íon requerem muito de outros metais na sua composição.

Sem a devida reciclagem, proporcional ao seu uso, haverá problemas de estresse na obtenção desses metais, uma vez que são todos materiais finitos na crosta terrestre.

Novas tecnologias, que reduzam ou eliminem a necessidade de metais pesados, são esperadas tanto para as baterias de lítio quanto para as células de hidrogênio.

**A energia limpa disponível deve ser utilizada para a produção e uso de baterias de lítio ou para a geração de hidrogênio?**

Em última análise, lítio e hidrogênio duelam pelos elétrons gerados por eólica, solar, hidro e nuclear e, dado o avanço das baterias de lítio em larga escala, se sabe que, no momento, o metal alcalino está à frente da disputa.

O hidrogênio, contudo, está galgando espaço especialmente via células de combustível, o que promete acirrar a disputa na próxima década. A liderança do lítio será posta em xeque.

### Referência

GAUTO, M. (2021). As emissões invisíveis dos carros elétricos. Ensaio Energético, 27 de setembro, 2021.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 04/02/2022

## TRANSPORTE MARÍTIMO AVANÇA EM PROJETOS DE DESCARBONIZAÇÃO

Responsável por 90% de todo o comércio global, o transporte marítimo responde por cerca de 3% das emissões de gases de efeito estufa

Por Gabriel Chiappini - 4 de fevereiro de 2022 - Em Transição energética



**Segundo compromisso da Organização Marítima Internacional, volume atual de emissões do setor, 3% do global, deverá cair pela metade até 2050 (foto: Violetta/Pixabay)**

O ano começou com anúncios de metas de descarbonização mais ambiciosas pelas companhias de transporte marítimo e entidades do setor, que se movimentam para acelerar o desenvolvimento de soluções sustentáveis capazes de substituir os combustíveis fósseis.

Responsável por 90% de todo o comércio global, o transporte marítimo responde por cerca de 3% das emissões de gases de efeito estufa (GEE). Segundo o compromisso da Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês), esse volume deverá cair pela metade até 2050.

Em janeiro, a dinamarquesa A.P. Moller – Maersk — segunda maior empresa do setor — foi além, e anunciou que pretende zerar suas emissões até 2040, uma década à frente de sua ambição inicial até 2050.

A nova meta da Maersk também supera os esforços anteriores de reduzir as emissões relacionadas apenas à frota oceânica, e agora abrange todas as emissões diretas e indiretas da companhia.

“É um imperativo estratégico para a Maersk estender nossa ambição líquida zero para a área total do negócio. A ciência é clara, devemos agir agora para obter progressos significativos nesta década”, disse Soren Skou, CEO da companhia.

A MSC, principal concorrente da Maersk, também reafirmou o compromisso da empresa em avançar na descarbonização da sua frota.

Durante evento realizado pela DNV, no início do ano, o CEO da companhia, Soren Toft, lembrou que a recuperação das atividades marítimas pós-pandemia devem estar atreladas à redução das emissões.



“É fundamental que nossa prioridade este ano não seja apenas responder à enorme demanda que estamos enfrentando nos mercados muito complexos e congestionados que surgiram em meio ao covid-19, mas também garantir que não dissociemos isso de nossos esforços para descarbonizar”, disse Toft.

Ao contrário da transportadora dinamarquesa, a MSC ainda mantém a meta de ser carbono neutra até 2050.

Ambas as companhias revelaram que vem sofrendo enorme pressão dos seus clientes que também necessitam reduzir a pegada de carbono em suas cadeias de suprimento.

“Essas metas muito ambiciosas marcam nosso compromisso com a sociedade e com os muitos clientes que exigem cadeias de suprimentos líquidas zero”, ressaltou o CEO da Maersk.

“Nossos clientes estão aumentando seus requisitos. Claro que nós como empresas estamos entregando cada vez mais eficiência e novas soluções ao cliente”, disse o CEO da MSC.

### **Esforços multilaterais**

A Câmara Internacional de Navegação (ICS, na sigla em Inglês) — que representa mais de 80% da frota mercante mundial — assinou em janeiro uma parceria com a Agência Internacional de Energias Renováveis (Irena) que prevê a troca de dados sobre cenários de “combustíveis futuros” (como hidrogênio verde e amônia).

Para o secretário geral da ICS, Guy Platten, a parceria com a Irena é um trampolim vital para garantir que o transporte de combustíveis se torne verde, e vai permitir o intercâmbio de informações com representantes de mais de 160 países membros da Agência.

“Precisamos reduzir nossa dependência de combustíveis com alto teor de carbono para alimentar os navios, até porque nos próximos anos a frota global precisará enviar combustíveis com zero carbono para países ao redor do mundo”, afirmou Platten.

O diretor geral da Irena, Francesco La Camera, lembrou que o setor de transporte marítimo vai necessitar de investimento e cooperação em níveis significativos.

“É necessária uma ação urgente para acelerar o ritmo da transição energética global e a descarbonização da economia global. O transporte internacional é um setor chave da economia”.

Segundo a ICS, são necessários cerca de US\$ 5 bilhões para acelerar as pesquisas de desenvolvimento de combustíveis com zero carbono no setor.

### **O combustível substituto**

Entre as opções em estudo capazes de substituir os combustíveis fósseis estão o hidrogênio e a amônia verde, biocombustíveis e a eletrificação de fontes renováveis. Dados da Irena apontam que essas fontes poderiam reduzir em 80% as emissões do setor nos próximos 30 anos.

A Maersk vem apostando no metanol verde. No ano passado, a empresa anunciou a encomenda de oito navios capazes de operar com o combustível neutro em carbono e prometeu encomendar apenas novas embarcações que utilizem o metanol verde.

Até 2030, a companhia espera que um quarto de todo o seu frete marítimo seja transportado por combustíveis verdes. Isso representaria emissões pelo menos 65% menores do que os atuais fósseis, incluindo o gás natural liquefeito (GNL).

O GNL, aliás, vem sendo utilizado por muitas companhias como um combustível de transição, por ser menos poluente que o bunker marítimo.



Um exemplo é a transportadora francesa CMA CGM, que atualmente possui 24 navios em operação movidos a GNL e deverá expandir essa frota para 44 nos próximos dois anos.

Christine Cabau e Woehrel, CEO da companhia, conta que a empresa está preparada para substituir o GNL por gases de baixa emissão e que acredita que o futuro será “multicombustível”.

“O GNL é apenas o primeiro estágio da história (...) Estamos em busca de um gás alternativo, incluindo biometano, sintético e e-metano, pois acreditamos que esses são os próximos passos para emissões zero”, afirmou a executiva durante evento na semana passada da ICS.

Já a MSC vem mantendo cautela quanto a que motor ou tecnologia de combustível apoiar, dado o alto nível de incerteza a respeito da segurança, preço e escalabilidade.

“Continuamos a estudar uma gama de opções de combustíveis, incluindo hidrogênio, amônia e metanol. Não estamos descartando nenhuma opção neste momento”, disse o executivo da empresa.

Por enquanto o hidrogênio verde (H2V) vem atraindo a atenção da comerciante de commodities suíça, Trafigura. No ano passado ela se uniu à alemã Hy2gen – produtora de H2V – para estudar as necessidades da indústria naval de amônia verde.

Nesta quarta (3/1), as empresas anunciaram a construção de uma planta de amônia verde na Noruega destinada à produção de combustível para navios.

“A disponibilidade de combustíveis alternativos de emissão zero, como a amônia verde, é um pré-requisito importante para descarbonizar o setor de transporte global”, afirmou Rasmus Bach Nielsen, chefe global de descarbonização de combustíveis da Trafigura.

### **Parcerias para ganhar escala**

Para Woehrel, da CMA, o grande entrave ainda é a dificuldade de escalabilidade dos novos combustíveis. Por isso, a empresa começou a fazer parcerias estratégicas com companhias de energia.

“Precisamos começar em algum lugar, então a CMA uniu forças com o grupo francês de energia Engie para acelerar a produção, eficiência técnica e escala de novas energias”, afirmou.

Para o CEO da MSC, a colaboração é fundamental para atingir as metas de descarbonização. A companhia já possui acordos com todo o setor, além de fornecedores.

“A transição para uma economia de baixo carbono requer uma ampla ação coletiva e parcerias produtivas com partes interessadas em todo o transporte marítimo. Ao cooperar e colaborar com outros, vamos capitalizar e construir as interdependências entre a logística oceânica e terrestre, bem como outros setores que fornecem combustíveis, sistemas de distribuição e infraestrutura”, concluiu Soren.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 04/02/2022*

### **VIVO INAUGURA USINA SOLAR NO RIO GRANDE DO NORTE**

Projeto de geração própria por renováveis da empresa possui 22 usinas em operação de um total de 85 previstas em 2022

*Por epbr - 4 de fevereiro de 2022 - Em Mercados, Solar, Transição energética*



**Usina solar fotovoltaica ocupa uma área de oito hectares e deve gerar 4.905 MWh/ano para mais de 320 unidades da Vivo, em Nova Cruz/RN (foto: Vivo/Divulgação)**

A Vivo inaugurou ontem (3/1), em Nova Cruz, sua primeira usina de geração distribuída no Rio Grande do Norte (RN).

Construída com o Grupo Gera, a usina de fonte solar fotovoltaica ocupa uma área de oito hectares e deve gerar 4.905 MWh/ano para suprir o consumo de mais de 320

unidades da Vivo (lojas, escritórios, antenas e equipamentos de transmissão).

A produção será injetada na rede da companhia de distribuição da Cosern (Grupo Neoenergia).

Essa é a 22ª usina da empresa de telefonia a entrar em operação no país. O programa de geração distribuída da Vivo prevê 85, ao todo, produzindo energia a partir de fontes solar, hídrica ou de biogás.

A Vivo calcula que a produção própria de energia no Brasil responderá por 89% do seu consumo em baixa tensão, atendendo mais de 30 mil unidades em todo o país, com cerca de 711 mil MWh/ano de energia.

Juntas, as 22 usinas distribuídas por diversas regiões brasileiras já abastecem 7.770 unidades consumidoras e produzem 192.194 MWh/ano.

### **Vivo é 100% renovável desde 2018**

A Vivo espera concluir a instalação das 85 usinas até o final de 2022. Os investimentos incluem fontes solar (61% da energia total prevista no projeto da empresa), hídrica (30%) e biogás (9%).

Em dezembro do ano passado, a companhia inaugurou, em Santos, sua primeira usina de geração distribuída a biogás no estado de São Paulo.

A usina, instalada em uma área de 1.490 metros quadrados, junto ao aterro Terrestre Ambiental, utiliza entre 2.500 e 5.000 Nm<sup>3</sup>/h de biogás com alto teor de metano para geração de energia elétrica e créditos de carbono.

São produzidos e injetados na rede da companhia de distribuição CPFL Piratininga 20.850 MWh/ano, energia capaz de suprir o consumo de mais de mil unidades da Vivo.

Desde 2018, o consumo de energia da companhia é 100% renovável. Naquele ano, o consumo foi de 26% de renováveis (obtidas no mercado livre e em GD própria) para 100% – por meio da aquisição de certificados de energia (I-RECs) de fonte eólica para os 74% restantes. Os I-RECs são certificados internacionais de renováveis (International Renewable Energy Certificates, em inglês).

Com isso, a empresa antecipou em 12 anos sua meta de consumo totalmente renovável, prevista para 2030. E reduziu em 70% as suas emissões de CO<sub>2</sub> com relação a 2015. Desde 2019, a Vivo é também uma empresa neutra em carbono.

### **5G aumentará consumo de energia**

As empresas de telecomunicações no Brasil estão investindo na descarbonização de suas operações. A maioria foca no fornecimento de energia limpa e eficiência, já que o consumo de energia é a principal fonte de emissão do setor.

Luciano Santos do Rego, diretor de Enterprise Business da Huawei Brasil, explica que com a chegada do 5G, a tendência para as operadoras do setor é de um aumento no consumo total de energia, podendo chegar ao dobro a depender de como será implementada.

Daí a necessidade de investir na geração própria de energia renovável, entre outras soluções para reduzir emissões de carbono.

“O grande desafio do setor de telecomunicações é fazer com que a implantação do 5G ocorra sem esse impacto do aumento do consumo de energia dentro das redes”, comenta.

Uma análise da Boston Consulting Group (BCG) aponta que o setor das TICs é agora responsável por 3 a 4% das emissões globais de CO2 — o dobro do nível do setor de aviação, por exemplo.

Na estimativa da BCG, para 2021 a utilização de dados móveis teria um crescimento global de 60% e a indústria poderia ser responsável por um recorde de 14% das emissões mundiais de CO2 até 2040. Dos quais, 90% das emissões viriam de atividades da cadeia de distribuição, como o consumo de energia.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias  
Data: 04/02/2022*

## **DECRETO PARA TRATAR DAS EÓLICAS OFFSHORE PREENCHE LACUNA JURÍDICA, MAS AGUARDA REGULAÇÃO, POR RAPHAEL GOMES E PEDRO DANTE**

Próximo passo esperado é a regulação da fonte pela Aneel e procedimentos técnicos do operador do sistema elétrico

*Por epbr - 4 de fevereiro de 2022 - Em Colunas e opinião, Eólica, Mercado offshore, Política energética*



***Cessão de uso do recurso hídrico não garante a implantação e exploração de usina de geração de energia elétrica, cuja outorga deve ser emitida pela agência reguladora (foto: Enrique/Pixabay)***

A publicação do Decreto federal nº 10.946/2022, que dispõe sobre a cessão de uso de espaços físicos e o aproveitamento dos recursos naturais em águas interiores de domínio da União, no mar territorial, na zona econômica exclusiva e na plataforma continental para a geração de energia elétrica

a partir de empreendimento offshore, foi fundamental nesse primeiro passo dado rumo ao desenvolvimento da eólica offshore no Brasil.

A partir de agora, deverá haver uma esperada evolução das normas regulatórias da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) em relação à fonte, bem como dos procedimentos técnicos do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) em relação aos temas técnicos de conexão.

Na análise dos dispositivos presentes no Decreto, em especial, o parágrafo 3º do art. 5º compreende-se que o decreto não afetou qualquer atribuição da Aneel, reforçando que a cessão de uso do recurso hídrico não garante a implantação e exploração de usina de geração de energia elétrica, cuja outorga deve ser emitida pela agência reguladora.



No mais, o regulamento se mostra extremamente relevante para a resolução de uma lacuna que antes existia. Isto porque, entre 2016 e 2019, houve a emissão dos primeiros Despachos de Requerimento de Outorga (DROs), pela Aneel, para projetos eólicos offshore, no Brasil.

À época, como não havia legislação específica para eólicas offshore, a agência nacional aplicou, por analogia, a Resolução Normativa nº 876/2020, relativa à eólica onshore.

Em que pese o fato de esta alternativa ter sido a melhor para aquele momento, no decorrer dos processos para obtenção das outorgas, passou-se a verificar a existência de algumas peculiaridades que não poderiam ser abarcadas pela aplicação de uma norma por analogia.

Um exemplo claro disso é que a Resolução Normativa nº 876/2020 estabelece que devem ser prestadas informações de direito de passagem relacionadas à implantação do projeto.

Porém, como tratar o direito de passagem quando lidamos com uma zona de domínio da União? Na época, definiu-se que o direito de passagem dependeria de declaração/aprovação emitida pela Secretaria de Patrimônio da União (SPU).

Certa de que a alternativa inicialmente proposta não era capaz de trazer segurança jurídica ao investidor, em 25/8/21, a Aneel abriu a Consulta Pública nº 056/2021, que visava obter subsídios para o aprimoramento dos requisitos e procedimentos necessários para a obtenção da concessão de autorização prevista na Resolução Normativa nº 876/2020.

Após a consulta pública, entendeu-se que o processo de outorga de projetos eólicos offshore dependeriam da articulação entre os órgãos envolvidos na regulamentação do assunto, são eles: Empresa de Pesquisa Energética (EPE), SPU, Ministério de Minas e Energia (MME), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e Marinha do Brasil.

A conclusão é acertada, uma vez que se trata de um bem da União com uma sobreposição de competências, cuja situação traz latente insegurança jurídica para o investidor, ainda mais para uma nova tecnologia que necessita de capital intensivo e da implantação de toda uma cadeia produtiva para se tornar competitiva com as demais fontes de geração de energia.

Por conta dessa insegurança jurídica que pairava sobre a questão, as áreas técnicas da Aneel adotaram uma postura conservadora no sentido de não recomendar a emissão e/ou prorrogação de DROs de projetos offshore até que houvesse delimitação de competência e requisitos claros para o desenvolvimento do setor.

### **Acompanhe o debate sobre as eólicas offshore**

- “Gera insegurança jurídica desnecessária”, diz Jean Paul sobre decreto  
<https://epbr.com.br/gera-inseguranca-juridica-desnecessaria-diz-jean-paul-sobre-decreto-de-eolicas-offshore/>
- Estados avaliam positivamente decreto para eólicas offshore  
<https://epbr.com.br/estados-avaliam-positivamente-decreto-para-eolicas-offshore/>

Raphael Gomes e Pedro Dante são sócios da área de Energia do escritório Lefosse

O Lefosse presta serviços jurídicos para empresa que desenvolve projetos de parques eólicos offshore no Brasil. O escritório oferece consultoria em questões regulatórias, transacionais, contenciosas e societárias para geradoras, comercializadoras, transmissoras, distribuidoras e grandes consumidores de energia. Seu portfólio inclui privatizações e os maiores projetos de geração distribuída (GD) e autoprodução de energia do país.

**Fonte: Agência EPBR de Notícias**  
**Data: 04/02/2022**



## JORNAL O GLOBO – RJ

### PETRÓLEO SUPERA US\$ 93, NA MAIOR COTAÇÃO EM 7 ANOS, PRESSIONANDO COMBUSTÍVEIS. VEJA AS CAUSAS DA DISPARADA

Nesta semana, a matéria-prima completa a sétima em alta em meio a tensões geopolíticas. Subiu 15% só em janeiro deste ano e mais de 60% em 2021

Por *The New York Times*



***Campo de petróleo terrestre perto de Almeteyevsk, na Rússia: crise militar pode paralisar produção do país e elevar ainda mais cotação internacional do petróleo Foto: Andrey Rudakov/Bloomberg / 31-7-2015***

HOUSTON — Os preços do petróleo não param de subir. Estão em disparada, de novo, assombrando as economias e alimentando a inflação com a pressão que a cotação internacional da commodity exerce sobre o preço dos combustíveis, como gasolina, diesel e gás de cozinha.

Em 2021, o petróleo subiu mais de 60%. Só em janeiro deste ano, o barril de óleo cru subiu mais de 15%, com o preço superando US\$ 90 pela primeira vez em mais de sete anos.

Nesta sexta-feira, os preços da commodity negociados no exterior renovavam seus recordes.

Por volta de 16h15, no horário de Brasília, o contrato para abril do petróleo tipo Brent subia 2,54%, negociado a US\$ 93,42, o barril.

Já o contrato para março do petróleo tipo WTI avançava 2,60%, cotado a US\$ 92,62, o barril.

Na semana, a matéria-prima completa a sétima em alta em meio a tensões geopolíticas e a maior demanda no Hemisfério Norte por causa do inverno.

Os temores de uma invasão da Ucrânia pela Rússia cresceram e estão entre os motivos da alta do petróleo, mas há outras razões.

Muitos analistas projetam que o petróleo alcançará os US\$ 100 por barril em pouco tempo, mesmo num momento em que carros elétricos se tornam mais populares e a pandemia persiste.

Grandes petroleiras que há até pouco tempo eram consideradas dinossauros por alguns analistas de mercado estão se valorizando, entregando seus melhores resultados financeiros em anos.

Aventura no Golfo Pérsico: Conheça 'The Rig', o primeiro parque de diversões em plataforma de petróleo. Veja vídeo

Entenda a seguir o que está impulsionando a cotação internacional dessa matéria-prima que ainda mexe tanto com as economias.

### Por que os preços do petróleo estão tão altos?



***Refinaria Cadereyta da empresa petrolífera estatal mexicana Pemex, em Cadereyta, nos arredores de Monterrey, México Foto: Reuters***

A pandemia depreciou os preços da energia em geral em 2020, com a cotação do petróleo nos EUA tendo chegado a um valor negativo pela primeira vez por causa da demanda reprimida pelo lockdown imposto pela contenção da pandemia em vários países.

No entanto, os preços da matéria-prima dos combustíveis se recuperaram rapidamente e dispararam com a retomada das atividades econômicas e a maior demanda energética sem estoques suficientes.

Companhias de petróleo do Ocidente, em boa parte sob pressão de investidores e ativistas ambientais, estão produzindo menos do que antes da pandemia.

Executivos do setor dizem que estão tentando não cometer o mesmo erro que fizeram no passado quando produziram demais quando o preço do barril estava alto e os estoques acabaram derrubando a cotação.

Além disso, a produção foi limitada nos últimos meses em países como Equador, Cazaquistão e Líbia devido a desastres naturais e turbulências políticas.

Enquanto a oferta é limitada, no lado da demanda grande parte do mundo está aprendendo a lidar com o coronavírus. Com o avanço da vacinação, as pessoas estão ansiosas para fazer compras e viajar. E as preocupações sanitárias tornaram o carro mais atraente que o transporte público.

Mas o fator mais crítico para a alta do petróleo é geopolítico. Uma potencial invasão da Ucrânia pela Rússia, uma das maiores produtoras de petróleo e gás do mundo, tem mantido esse mercado “no limite”, segundo Ben Cahill, membro sênior do Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais em Washington.

“Qualquer perturbação significativa pode levar os preços bem acima de US\$ 100 por barril”, escreveu em um relatório recente.

A Rússia produz 10 milhões de barris por dia, um em cada dez consumidos diariamente no mundo. Uma interrupção de suas exportações para a Europa, sobretudo as de gás, pode gerar uma crise na economia do continente e desencadear uma alta do barril, já que não há capacidade de produção suficiente em outros países para substituir o petróleo russo no mercado.



**O que os EUA e seus aliados poderiam fazer em caso de problemas na Rússia?**

***Gasolina e diesel estão em alta na esteira do preço internacional do petróleo Foto: Gustavo Stephan / Agência Globo***

EUA, Japão, União Europeia e até mesmo a China poderiam liberar mais petróleo bruto de suas reservas estratégicas.

Esse movimento poderia ajudar a conter os preços, particularmente se for uma crise curta. Mas as reservas não seriam suficientes para amenizar a situação se a exportação russa ficar suspensa por meses ou anos no caso de um conflito.



Petroleiras internacionais que haviam se comprometido em não produzir muito petróleo poderiam mudar essa postura se a Rússia ficar impedida de exportar tanto óleo e gás como atualmente. As empresas teriam grandes incentivos financeiros, com a alta do petróleo, para produzir mais. Mesmo assim, levariam meses para aumentar a produção.

### O que a Opep está fazendo?

***Petróleo segue em alta com demanda pós-lockdown Foto: Angus Mordant / Reuters***

O presidente dos EUA, Joe Biden, tem pedido à Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) para aumentar a produção de petróleo, mas vários membros têm falhado em manter sua cota de produção mensal. E outros não têm capacidade de aumentar a produção.

Os membros da Opep e seus aliados, a Rússia entre eles, concordaram recentemente em traçar um plano de aumento da produção nas próximas semana, mas com um meta relativamente modesta de mais 400 mil barris diários.

Os EUA também devem pressionar a Arábia Saudita a aumentar a produção, independentemente das decisões do cartel, caso a crise ucraniana afete a produção russa. Analistas acreditam que o reino aliado dos EUA tem capacidade ociosa de produção de muitos milhares de barris.

### O que poderia reduzir os preços do petróleo?

Os preços do petróleo sobem e descem em ciclos. Há vários fatos que poderiam provocar uma queda no preço nos próximos meses.

A pandemia está ainda distante de terminar, e a China colocou várias cidades em lockdown, freando a economia e, conseqüentemente o consumo de energia.

A Rússia e o Ocidente podem chegar a um acordo — formal ou tácito — que reduza a chance de uma invasão da Ucrânia, reduzindo os riscos que pressionam o mercado de petróleo.

E os Estados Unidos e seus aliados podem restaurar um acordo nuclear de 2015 com o Irã — abandonado pelo ex-presidente Donald Trump. Se isso acontecer, o Irã poderia voltar a vender petróleo de forma mais fácil que agora, aumentando a oferta global.

Analistas acreditam que o Irã poderia exportar 1 milhão ou mais de barris por dia se o acordo nuclear for retomado.

Em último caso, a escalada do petróleo poderia chegar a preços tão altos que poderiam deprimir a demanda por combustíveis. Aumentam, por exemplo, os incentivos para trocar carros com motor a combustão por elétricos.

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 04/02/2022**

### CHAMADA DE 'PEC KAMIKAZE', PROPOSTA DO SENADO INCLUI ATÉ VALE PARA CAMINHONEIRO

Medida conta com apoio de ala do governo, e desagrada a equipe econômica, que já foi contrariada no projeto anterior

*Por Manoel Ventura*



***O ministro da Economia, Paulo Guedes, entre os presidentes da Câmara e do Senado, Arthur Lira (PP-AL) e Rodrigo Pacheco (DEM-MG). Redução do preço dos combustíveis vira cabo de guerra***  
***Foto: Ueslei Marcelino / Reuters***

BRASÍLIA — Ao mesmo tempo em que a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos Combustíveis — voltada para redução dos impostos sobre os produtos e endossada pelo presidente Jair Bolsonaro — ganhou

forma na Câmara, um novo projeto ainda mais amplo, dessa vez no Senado, passou a obter apoio de integrantes e aliados do governo.

O novo texto, além de promover uma desoneração nos impostos federais sobre o óleo diesel e a energia elétrica, vai além: cria um "vale" de R\$ 1.200 para caminhoneiros e socorre o setor de ônibus urbano. O texto já assustou a equipe do ministro da Economia, Paulo Guedes, que teme um impacto elevado para as contas públicas.

O impacto seria superior a R\$ 100 bilhões, maior que os R\$ 54 bilhões estimados com a PEC da Câmara. Por isso, integrantes da equipe econômica já chama essa proposta do Senado de "PEC kamikaze" e de "PEC da irresponsabilidade fiscal".

O argumento é que a PEC trará um impacto tão grande que vai fazer disparar o dólar e impactar o mercado. Com o dólar mais alto, a tendência é que não só o combustível fique mais caro, mas também outros produtos, como alimentos. Isso faria todo o impacto da PEC ser consumido.

A PEC do Senado evidencia um cabo de guerra em torno da redução do preço dos combustíveis, com propostas tramitando simultaneamente e com fortes divergências dentro do governo. Enquanto a equipe econômica aceita medidas focadas no diesel, e por projeto de lei, a ala política do governo quer ver avançar uma ampla desoneração.

Nesta quinta-feira, o deputado federal Christino Áureo apresentou um texto que permite a redução dos impostos federais e estaduais sobre o diesel, a gasolina e gás. A proposta, escrita no Palácio do Planalto e que conta com apoio do ministro Ciro Nogueira (Casa Civil), atropelou o acerto com Guedes de desonerar apenas o diesel e fazer isso por projeto de lei, sem necessidade de mexer na Constituição.

A nova PEC é ainda mais ampla e pode tramitar por iniciativa de senadores. O texto contaria com a simpatia do presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), que já manifestou o desejo de encontrar uma saída para o preço dos combustíveis.

#### **Auxílio para caminhoneiro**

O texto já é classificado dentro da equipe econômica como "absurdo" e com forte impacto fiscal. O projeto permite à União, os estados e municípios reduzirem em 2022 e 2023 os tributos incidentes sobre os preços de diesel, do gás e energia elétrica.

Também autoriza a redução da Cide sobre a gasolina. Em todos os casos, sem necessidade de compensação, driblando a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF).

Crise hídrica: Aneel propõe socorro de até R\$ 10,8 bi para o setor elétrico para evitar disparada nas contas de luz em 2022

O projeto ainda cria um auxílio diesel de R\$ 1.200,00 por mês a cada caminhoneiro autônomo e repassa R\$ 5 bilhões para estados e municípios injetarem no setor de transporte urbano (cuja tarifas devem subir por conta do preço dos combustíveis). A PEC usa recursos do pré-sal e dividendos distribuídos pela petrobras ao governo para bancar as ações.

A proposta, obtida pelo GLOBO, está sendo encabeçada pelo senador Carlos Fávaro (PSD-MG), correligionário de Pacheco.

A tramitação das propostas depende do andamento que Pacheco e o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), irão dar aos projetos.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 04/02/2022*

### **ANEEL PROPÕE SOCORRO DE ATÉ R\$ 10,8 BI PARA O SETOR ELÉTRICO PARA EVITAR DISPARADA NAS CONTAS DE LUZ EM 2022**

Medida impediria um tarifaço da ordem de 20% no ano eleitoral, mas vai pesar nas tarifas a partir de 2023

*Por Manoel Ventura*



#### ***Usinas termelétricas aumentam custos para o consumidor Foto: Reprodução***

BRASÍLIA — A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) propôs nesta quinta-feira que o socorro financeiro ao setor elétrico para cobrir os custos das medidas emergenciais adotadas em 2021 seja de até R\$ 10,8 bilhões.

Trata-se de um empréstimo que será embutido nas contas de luz. O financiamento às distribuidoras impede um tarifaço nas contas de

luz neste ano, que será marcado pelas eleições com o presidente Jair Bolsonaro concorrendo à reeleição. A energia tem sido apontada como um dos principais vilões da alta da inflação.

Os recursos, porém, serão pagos nas tarifas de energia de todos os consumidores a partir de 2023, com incidência de juros, o que vai aumentar as contas nos próximos anos.

#### **Medida ainda vai passar por consulta pública**

Os valores e as regras estabelecidas pela Aneel ainda passam por consulta pública antes de começarem a valer.

Os recursos serão usados para cobrir os custos decorrentes da geração de energia por usinas termelétricas, que atingiram seu ápice de operação durante a crise hídrica do ano passado.

Essa geração é mais cara e, por isso, o governo criou em 2021 a chamada bandeira tarifária da Escassez Hídrica, que representa um custo extra de R\$ 14,20 a cada 100 quilowatts-hora consumidos.

#### **Alta poderia superar 20%**



Mesmo com essa bandeira vigorando até abril, ela não será suficiente para cobrir todos os custos do setor elétrico, podendo fazer as tarifas subirem mais de 20% neste ano.

Para evitar essa alta, o presidente Jair Bolsonaro assinou uma medida provisória (MP) no ano passado autorizando o empréstimo.

Cabe à agência definir os montantes e as condições do empréstimo, que foi dividido em duas parcelas. A proposta em relação às despesas da crise hídrica, limitada a R\$ 5,6 bilhões, ficará em consulta pública por 10 dias.

Após essa fase, o tema voltará para análise do colegiado. Só então os recursos serão repassados às distribuidoras, que funcionam como um caixa do setor elétrico.

### **As cifras em jogo**

A primeira parcela será usada para cobrir déficit na conta da bandeira da escassez hídrica (R\$ 1,5 bilhão); os custos da importação de energia referente aos meses de julho e agosto (R\$ 800 milhões); diferimentos devido às distribuidoras (R\$ 1,6 bilhão); e o bônus para consumidores que economizam energia no ano passado (R\$ 1,7 bilhão).

O valor submetido a consulta pública, no entanto, não é definitivo. Durante a reunião, o colegiado ressaltou que será necessário rever as estimativas.

A segunda parcela, estimada, até o momento, em R\$ 5,2 bilhões, seria destinada para cobrir os custos da receita fixa das usinas termelétricas contratadas em leilão emergencial realizado no ano passado.

A tomada de empréstimo para custear essa despesa está prevista em decreto do presidente Jair Bolsonaro. Contudo, a agência reguladora ainda não definiu se a parcela será efetivamente contratada, o que deverá ser feito até maio.

O governo de Dilma Rousseff fez um empréstimo semelhante em 2014, para conter o repasse de gastos com termelétricas e o aumento de subsídios.

Em 2020, o governo permitiu um empréstimo parecido, para minimizar os efeitos da pandemia de Covid-19 sobre o setor.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 04/02/2022*

## **O ESTADO DE S. PAULO**

### **O ESTADO DE SÃO PAULO - SP**

#### **ELETOBRAS: ENTENDA AS DÚVIDAS DO TCU QUE PODEM ATRASAR A PRIVATIZAÇÃO DA ESTATAL DE ENERGIA**

Ministro Vital do Rêgo pediu mais tempo para análise em dezembro e só deve devolver o voto ao plenário em março

*Por Guilherme Pimenta e Marlla Sabino, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - A análise da privatização da Eletrobras no Tribunal de Contas da União (TCU) pode atrasar em relação aos planos do governo, que previa se desfazer do controle da estatal com foco em geração e distribuição de energia ainda no começo deste ano.

O plenário da corte começou a analisar o tema em dezembro, mas o ministro Vital do Rêgo tem sido um empecilho aos planos da equipe do ministro da Economia, Paulo Guedes, que até hoje não conseguiu vender nenhuma estatal em sua gestão. O ministro do TCU pediu vistas (mais



tempo para análise) em dezembro e só deve devolver o voto ao plenário em março - o prazo para que ele vote é dia 23 de março.

Seu gabinete enviou novos questionamentos à Eletrobras e ao Ministério de Minas e Energia e aguarda respostas para julgar o caso em plenário. Só há mais três sessões plenárias no TCU até o fim de fevereiro. A área técnica da Corte quer concluir, até o fim deste mês, no máximo no início de março, a segunda etapa da análise da privatização da Eletrobras, que envolve a modelagem da operação pela qual a União vai deixar de ser sócia majoritária, com mais de 60% das ações.

Vital do Rêgo se apega a um ponto que foi tratado na análise da unidade técnica, mas estava fora do radar dos planos do governo: a precificação de uma futura venda de potência para geração de energia. Isso poderia elevar o valor da taxa que precisa ser paga à União (chamada de outorga) e atrasar ainda mais o processo de venda da estatal. Contratar potência, no jargão técnico, é uma forma de contratar energia que garanta segurança ao sistema para atender os picos de consumo, pois teria uma usina disponível para gerar quando a demanda aumentasse muito, o que ocorre em poucas horas do dia (por exemplo, quando está fazendo muito calor e aumenta o consumo de ar-condicionado).

Essa questão foi afastada tanto pela unidade técnica quanto pelo ministro-relator do processo, Aroldo Cedraz, quando levou seu voto ao plenário em dezembro. Mas o Ministério Público junto ao TCU, em parecer, opinou no sentido de que a corte deveria levar em consideração no valor da outorga uma futura precificação da venda de potência.

Aroldo Cedraz concordou com os auditores do TCU e assinalou que há uma dificuldade em incluir o potencial desse negócio na precificação final da privatização da Eletrobras. Assim, segundo ele, a decisão final da Corte não deveria considerar esse ponto.

Em seu voto, o relator apontou que hoje ainda não existe uma regulamentação para um novo modelo de comercialização de energia, em que a "potência" de energia seria vendida de forma separada. Ao concordar com o governo, ele afirmou que "não há preços nem negociações desse produto, tornando-se tecnicamente inviável pretender que sejam inseridos na precificação dos novos contratos da Eletrobras eventuais ganhos".

A União convenceu o ministro no sentido de que a dificuldade de incluir a "potência" "decorre do fato de ainda não se ter ideia de quando essas usinas da Eletrobras que serão re-contratadas poderão efetivamente firmar contratos para venda de lastro de capacidade, pois não se sabe quando haverá alteração legislativa ou regulatória que permita esse tipo de comercialização".

Membros do órgão informaram que a tese de Vital, se realmente for levada a plenário, tende a não avançar, já que nem o relator e nem os técnicos do TCU se debruçaram sobre esse ponto.

Além disso, há um desejo na maioria dos ministros do TCU, principalmente os mais alinhados ao governo, no sentido de que a privatização da Eletrobras deve andar o mais rápido possível, tendo em vista que o processo está em análise no órgão desde setembro e, apesar de não impedir a operação para diluir o controle da estatal, traz inseguranças jurídicas.

Na avaliação do advogado Murilo Jacoby, especializado em direito administrativo, o TCU poderia, no limite, incluir no edital que, além de um valor de outorga a ser pago agora, seja estabelecido uma participação em resultados com uma possível futura venda de potência, desde que em período pré-definido. "Tal prática é comum no mercado privado, quando se reduz o valor pago de imediato pela aquisição e inclui-se a participação nos resultados por determinado período", explicou o advogado.

Os valores envolvendo a privatização da Eletrobras já haviam sido questionados pelo TCU anteriormente. Em dezembro, o Conselho Nacional de Política Energética revisou os valores que



serão movimentados com os novos contratos de concessão da Eletrobras, após a capitalização. A modelagem considerou as recomendações feitas pelo ministro-relator Aroldo Cedraz.

O CNPE definiu em R\$ 67 bilhões o valor adicionado pelos novos contratos de concessão de geração das usinas. Do total, R\$ 25,3 bilhões serão pagos para à União, pela mudança no regime de venda de energia da Eletrobras, e R\$ 32 bilhões serão direcionados para a Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), para amenizar as tarifas dos consumidores de energia. Ainda, uma parcela de R\$ 2,9 bilhões será retirada para custear despesas com combustíveis de térmicas já incorridas.

### **Tarifas**

Outro ponto de preocupação no TCU é o impacto da privatização da Eletrobras nas tarifas pagas por todos os consumidores. De acordo com que apurou a reportagem, foi solicitado ao Ministério de Minas e Energia (MME) uma análise sobre o efeito de algumas determinações previstas na lei que autorizou a operação, especialmente sobre a contratação de usinas térmicas a gás, mesmo em localidades onde não há reservas do insumo e infraestrutura para escoamento. Essa contratação das térmicas nesses termos foi colocada no Congresso, com apoio do governo.

Em resposta, o MME argumentou que a privatização não elevaria as contas e que a contratação de térmicas teria um impacto de 0,32%, comparando com valores de usinas cujos contratos estão próximos do fim. Contudo, a Empresa de Pesquisa Energética (EPE), apontou no Plano Decenal de Expansão de Energia 2031 que a incorporação de políticas energéticas, em especial as previstas da lei da privatização da Eletrobras, resultaria em mudanças na matriz com “maior custo de operação ao sistema.”

“Ao incorporar as diretrizes de políticas energéticas, em especial o disposto na Lei nº 14.182 de 2021, identificasse a substituição de parte da expansão indicativa de eólicas e solares centralizadas por termelétricas com geração compulsória movidas a gás natural, carvão mineral e nuclear. Essa mudança de composição da matriz resulta em um maior custo de operação para o sistema”, indica a EPE no documento, que passará por consulta pública.

Ainda quando o texto estava em tramitação no Congresso, entidades do setor elétrico estimaram que a os “jabutis” -trechos divergentes do teor original da matéria- aumentariam o custo da energia para os consumidores em R\$ 84 bilhões nas próximas décadas.

Ontem, em nota, os ministérios de Minas e Energia e da Economia defenderam que os estudos enviados ao TCU “expressam de forma fidedigna o resultado do valor da outorga.” Ao mencionar sobre os parâmetros de cálculos de potência, o governo afirmou que “não existe no Brasil um mercado de potência em que os agentes geradores vendam esse serviço e auferam receitas por isso”, por isso esse “não é parâmetro que deva ser considerado para valorar a outorga.”

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 04/02/2022*

## **DONA DE LINHÃO DE TUCURUÍ, NA AMAZÔNIA, DIZ QUE 'É IMPOSSÍVEL' INDENIZAR INDÍGENAS POR IMPACTO**

Obra está travada devido a impasse financeiro entre a concessionária Transnorte Energia, dona do projeto, e os indígenas que terão suas terras cortadas pelo projeto

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

BRASÍLIA – A construção da linha de transmissão de energia entre Manaus (AM) e Boa Vista (RR), uma das obras mais controversas do País, está travada devido a um impasse financeiro entre os donos do projeto e os indígenas que terão suas terras cortadas pelo projeto. Na última sexta-feira, 28, o assunto foi tema de uma reunião entre a concessionária Transnorte Energia, dona do projeto, e a diretoria da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

No encontro, a empresa formada pela estatal Eletronorte e a companhia Alupar disse que “é impossível fazer o pagamento do valor solicitado pela associação indígena” que representa o povo Kinja, da terra indígena Waimiri Atroari, por onde há previsão de passarem 122 quilômetros da rede de energia elétrica.



***Cerca de 122 km do traçado do linhão passam na terra indígena Waimiri Atroari; projeto de infraestrutura é um dos mais polêmicos do País. Foto: Bruno Kelly/Estadão - 18/6/2019***

Aos técnicos da agência reguladora, a concessionária declarou que a licença de instalação da linha que recebeu em setembro, do Ibama, e que libera o início das obras inclui uma série de custos ambientais que remontam a cerca de R\$ 80 milhões. “No entanto, os índios solicitam R\$ 190 milhões”, afirmou a diretoria da empresa.

Conforme mostrou o Estadão, há mais de quatro meses o início das obras foi anunciado pelo presidente Jair Bolsonaro, mas não houve nenhuma ação efetiva até hoje, porque, no entendimento dos indígenas, a Funai, que analisou o impacto do projeto aos povos indígenas, deixou de mostrar claramente quais seriam as indenizações atreladas à construção da linha.

No dia 22 de dezembro, a Justiça Federal no Amazonas determinou que a construção só poderá ter início após a concessionária atender às medidas socioambientais firmadas com os povos indígenas da região. O entendimento é que a Transnorte Energia decidiu dar início à obra de forma unilateral, sem o pagamento das compensações e que “poderá haver bloqueio da conta de empresas (públicas ou privadas) beneficiárias com a exploração da matriz energética decorrente do linhão”.

A Justiça aponta que haveria um pleito compensatório com iniciativas que chegam ao valor de R\$ 133 milhões, mas há uma série de medidas que estão previstas ao longo dos anos de concessão que não tiveram resposta da empresa.

Na reunião realizada com a Aneel, a empresa declarou que deverá haver um novo pedido de reequilíbrio financeiro do contrato. A empresa, que, no passado, já tentou devolver o empreendimento ao governo, disse que pretende seguir com o projeto, mas não nas condições atuais.

Segundo foi relatado, a implantação de benfeitorias para a comunidade indígena antes do início das obras demandará cerca de seis meses de trabalho, além da realização de três reuniões com os indígenas já previstas, para discutir as melhorias. A companhia alegou que esses encontros “não ocorreram porque os índios exigem o pagamento integral do valor solicitado”.

A Procuradoria Federal, que também participou da reunião, entende que os custos ambientais devem ser pagos durante a vigência do contrato de concessão, e não à vista. O governo avalia a instauração de um processo de “arbitragem” judicial para que a negociação avance. Segundo a Transnorte, os custos “teriam sido cobrados pós licença” ambiental e “em nenhum momento foi acordado que ela deveria suportar tais custos”.

O Ministério de Minas e Energia afirmou que, com a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (SEPPI/ME) e a Funai, “tem buscado o diálogo com a comunidade indígena de maneira a viabilizar o início da implantação do empreendimento o mais breve possível, para reduzir o custo da geração termelétrica em Roraima”.



O Ibama negou atropelo no rito e afirmou que “a licença de instalação foi emitida após ser cumprido todo o rito administrativo determinado, com protocolo de consulta e existência de elementos suficientes para o controle e mitigação dos impactos do empreendimento planejado, incluindo o componente indígena”.

Segundo o Ibama, medidas de fortalecimento do Programa Waimiri Atroari (PWA), já existente na comunidade, contaram com 100% de consenso da comunidade indígena. “Todas as obrigações da autoridade licenciadora foram executadas com rigor técnico e celeridade, tendo sido emitida a licença de instalação com obrigações condizentes com o impacto mensurado para a obra em questão”.

No entendimento da Associação Comunidade Waimiri Atroari, que representa os povos locais, o governo atropelou o processo de licenciamento e quer iniciar o projeto sem cumprir o acordo. A obra, planejada para conectar o Estado de Roraima ao sistema elétrico nacional, deveria ter sido entregue em 2015. O prazo atual de construção dos 720 km de rede é de três anos, quando iniciado.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 04/02/2022*

### **BOLSONARO ELOGIA PRESIDENTE DO BC POR CANAL PARA 'ACHAR DINHEIRO', QUE ESTÁ FORA DO AR**

Consultas ao Sistema Valores a Receber, usado para resgatar recursos parados em contas inativas, só poderão voltar a ser realizadas no dia 14 de fevereiro

*Por Daniel Weterman e Matheus de Souza, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - O presidente Jair Bolsonaro usou o canal do Banco Central para resgatar recursos parados em contas inativas como um feito do governo para "devolver" dinheiro à população, mas o site está fora do ar. As consultas ao Sistema Valores a Receber (SVR), canal em que é possível buscar o dinheiro "esquecido" nos bancos, só poderão voltar a ser realizadas no dia 14 de fevereiro.

O novo serviço, que permite que a população busque se tem dinheiro 'esquecido' em contas encerradas com saldo disponível ou devido a tarifas cobradas indevidamente em operações de crédito, por exemplo, entrou em operação no dia 24 de janeiro. Nos dias 25, 26 e 27, o site ficou totalmente indisponível, o que levou o BC a retirá-lo do ar. Segundo a autarquia, no dia do lançamento do SVR, a quantidade de acessos ao site foi 20 vezes maior que um dia de alto volume – ou 50 vezes maior que um dia normal.

"Ele me disse que foram descobertos nos escaninhos do Banco Central R\$ 8 bilhões de reais, milhares de pessoas com contas inativas que não tinham mais conhecimento delas", afirmou Bolsonaro. "Um governo que devolve dinheiro à sua população, parabéns ao Banco Central, ao nosso presidente".

A consulta aos valores esquecidos será feita em duas fases. O BC calcula que há R\$ 3,9 bilhões em valores “esquecidos” nas instituições financeiras nessa primeira etapa, de 28 milhões de CPF e CNPJ. No total, são R\$ 8 bilhões.

Além das consultas, também foram adiados os pedidos de solicitação de transferência, em caso de existência de algum valor a receber em instituições financeiras. Segundo o BC, essas solicitações poderão ser agendadas a partir de 7 de março, sendo que o cidadão será informado sobre a data em que poderá fazer o pedido imediatamente após identificar os valores a receber.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 04/02/2022*

## PRESIDENCIÁVEIS COLOCAM PETROBRAS NO CENTRO DA CAMPANHA ELEITORAL

Presidenciáveis têm se manifestado sobre política de preços de combustíveis adotada pela estatal, privatização e corrupção; ações da empresa caem após declaração de Lula

*Por Gustavo Côrtes, especial para o Estadão, O Estado de S.Paulo*

A oito meses da disputa presidencial, a Petrobras está no centro do debate eleitoral. Até agora, pelo menos cinco pré-candidatos ao Palácio do Planalto se manifestaram sobre planos para a estatal. As declarações em relação à companhia têm como eixos a política de preços de combustíveis, a privatização da empresa e a corrupção na petrolífera.

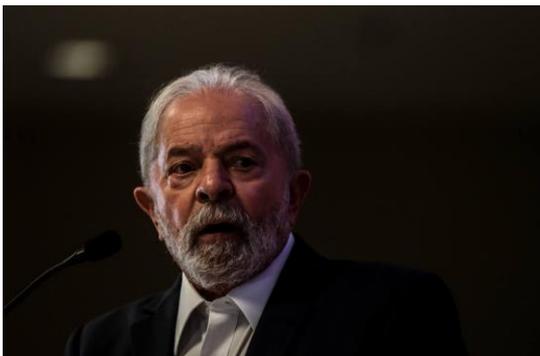
Ontem, o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), líder nas pesquisas de intenção de voto, declarou que, se eleito, não pretende manter o preço da gasolina “dolarizado”. “Eu não posso enriquecer o acionista e empobrecer a dona de casa”, disse o petista. Após a afirmação de Lula de que romperia com a atual política de preços de combustíveis, as ações da Petrobras registraram queda na Bolsa.

O modelo de gestão da estatal é um dos principais focos de desacordo entre os presidenciáveis. Também postulante ao Planalto, o ex-juiz Sérgio Moro (Podemos) afirmou ser favorável à privatização da companhia, na quarta-feira, 2, em uma palestra para empresários em São José do Rio Preto, no interior de São Paulo. “A gente quer diminuir o espaço do Estado na produção da economia. A gente quer o Estado na política social. Gerando mais eficiência para a economia, a gente pode privatizar tudo. Agora tem que fazer o estudo. Em princípio, sou favorável a privatizar tudo o que for possível”, declarou ao Estadão.

Desde 2016, no início do governo Michel Temer (PMDB), a empresa faz reajustes dos preços de acordo com a flutuação do valor do barril de petróleo no mercado internacional, o que torna o custo doméstico do produto mais suscetível às mudanças do câmbio. Esta orientação foi mantida ao longo do mandato do presidente Jair Bolsonaro (PL), que chegou a flertar com a ideia de reeditar a política de subsídio dos combustíveis por pressão dos caminhoneiros, segmento no qual conta com apoio orgânico.

Medidas desta natureza fizeram a empresa acumular prejuízos durante o governo da ex-presidente Dilma Rousseff, quando o governo manteve os preços mesmo diante do encarecimento da matéria-prima. Como resultado, as margens caíram, assim como o valor das ações. Em fevereiro do ano passado, Bolsonaro demitiu o então presidente da Petrobras Roberto Castello Branco e nomeou o general Joaquim Silva e Luna para o posto. A troca se deveu à insatisfação com os sucessivos reajustes positivos promovidos pela companhia.

“Bolsonaro trouxe uma falsa ideia de que o governo poderia mexer nos preços quando quisesse, ao trocar o Castello Branco, como se o aumento dos preços fosse consequência da vontade do presidente da Petrobras. Isso acabou descortinando esse tema. Mas a ideia da privatização é histórica e perpassa toda eleição”, avalia o cientista político da FGV-SP Marco Antonio Teixeira.



***O ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva; petista prometeu que, se eleito, vai acabar com a paridade internacional de preços da estatal Foto: Gabriela Biló/Estadão***

Adepto da ideologia desenvolvimentista, o pré-candidato à Presidência pelo PDT, Ciro Gomes, se manifestou contra a venda da petroleira ao capital privado. Em vídeo publicado no YouTube, ele explica os motivos pelos quais acredita que seus adversários defendem a política de paridade internacional. “São

duas as razões: fazer a Petrobras ser a queridinha dos estrangeiros para vender e fazer o Povo Brasileiro odiar a Petrobras”, disse. “Se venderem, eu tomo de volta com as devidas indenizações”, completou.

Para o economista-chefe da Genial Investimentos, José Márcio Camargo, o controle de preços dos derivados do petróleo produziria uma inflação superior no longo prazo e também aumentaria o déficit fiscal. “Essa ideia foi adotada no governo Dilma e a Petrobras se tornou a empresa mais endividada do mundo. Se não fosse sustentada também pelos impostos pagos pela população, teria quebrado. O governo não consegue segurar o preço para sempre. Quando reajusta tardiamente, a inflação pode ser muito maior.”

O atual governador de São Paulo, João Doria (PSDB), sugeriu, no último dia 30, a venda da estatal em um “split de três ou quatro empresas”. A declaração foi dada em uma live do grupo Parlatório, na qual estavam presentes os ex-presidentes Fernando Henrique Cardoso (PSDB) e Michel Temer, além de empresários e economistas. O tucano também defendeu a criação de um fundo regulador, cujos recursos seriam utilizados para suavizar os impactos de flutuações abruptas do preço do barril do petróleo sem comprometer as contas da companhia. “Quando houver aumento do petróleo nas cotações do mercado internacional, esse fundo regulador impedirá que o aumento se reflita imediatamente no preço do combustível ou do gás”, disse.

A senadora Simone Tebet (MDB-MS), que corre por fora na disputa eleitoral, não tem posição tão bem definida quanto aos seus planos para a Petrobras. No entanto, seu posicionamento sobre um projeto de lei apresentado pelo senador José Serra (PSDB-SP) em 2016 que previa a redução da participação da estatal na exploração do pré-sal indica maior resistência à privatização. Na ocasião, ela se referiu à proposta como “inoportuna”, em um discurso no Senado. “É inapropriado neste momento, porque poderemos estar fragilizando ainda mais uma empresa que está temporariamente fragilizada.”

Ela reforçou esta visão em uma entrevista concedida ao Valor, em setembro do ano passado, quando disse: “Se a Petrobras, uma das maiores estatais do mundo, não consegue resolver o problema da dolarização do petróleo do Brasil, apesar de só importarmos 20%, você acha que a



iniciativa privada, que vai participar de um leilão, que vai comprar o restante da Petrobras, vai colocar na ponta do lápis para favorecer toda a população brasileira em detrimento do lucro? Eu sou a favor da privatização, quando há uma razão lógica, coerente, visando o interesse social. Acho muito difícil alguém provar isso no caso da Petrobras.”

***Pré-candidato ao Planalto, Sérgio Moro defende redução da participação do Estado na economia***  
***Foto: Dida Sampaio/Estadão***

Segundo Camargo, o principal benefício de uma eventual venda da empresa seria o aumento da competitividade no setor, o que tornaria o preço médio dos combustíveis menor. No entanto, a necessidade de reajuste de acordo com a flutuação do valor do petróleo no mercado internacional e da variação cambial seria mantida. “Se feita da maneira correta, a privatização aumenta a competitividade e, conseqüentemente, reduz os preços. O preço de monopólio é maior do que o preço de concorrência. Mas quando houver aumento no preço no mercado internacional os derivados vão ser reajustados na mesma medida”.

Para Teixeira, as manifestações sobre as políticas de preço e a privatização da Petrobras são reações às recentes elevações do preço dos combustíveis, mas não devem ser fator decisivo na definição dos votos durante as eleições. “A discussão hoje é conjuntural, do ponto de vista do aumento dos preços, e não estrutural, como já foi em outros períodos, quando se tratou desse

assunto dentro de debates sobre papel do Estado na economia. É um tema que move mais as coordenações de campanha do que a sociedade.”

No entanto, ele admite que o tema pode elevar a temperatura dos debates, caso candidatos decidam explorar a corrupção ao falarem sobre a privatização da companhia. Moro ensaiou discursos nessa linha quando tentou defender a própria atuação como juiz da Lava Jato, operação que apurou casos de desvios na empresa. “A discussão sobre a privatização está atrasada. É uma discussão da década de 80. Tenho grande respeito pelos funcionários da Petrobras. É uma empresa que evoluiu muito, principalmente depois que a gente tirou os diretores corruptos nomeados pelo Lula.” /COLABOROU DANIELE JAMMAL, ESPECIAL PARA O ESTADÃO

Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 04/02/2022



Informação que vira dinheiro.

### VALOR ECONÔMICO (SP)

#### RUSSOS COMPRAM FÁBRICA DE FERTILIZANTES DA PETROBRAS EM MS

Segundo a ministra da Agricultura, Tereza Cristina, grupo Acron acertou a aquisição da UFN3, localizada em Três Lagoas

Por Rafael Walendorff, Valor — Brasília

O grupo Acron, da Rússia, acertou a compra da fábrica de fertilizantes da Petrobras localizada em Três Lagoas (MS), informou hoje (4/2) a ministra da Agricultura, Tereza Cristina, durante evento na Câmara de Vereadores da cidade. A unidade UFN-3 produz fertilizantes nitrogenados.

Segundo a ministra, a venda já foi aprovada no Conselho de Administração da Petrobras, mas ainda não há previsão de quando os russos passarão a operar a infraestrutura. Os valores do acordo não foram informados.

No próximo dia 12, uma comitiva do governo brasileiro viajará à Rússia, e o acordo será um dos temas de encontro marcado com executivos da Acron, disse a ministra. Ela afirmou ter recebido na manhã de hoje a notícia sobre a aprovação da venda, dada pelo presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna, e o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque.

"Temos reuniões marcadas com vários produtores de fertilizantes lá na Rússia, e eles [Acron] estão nessa lista. Teremos notícias bem frescas de lá de como vai acontecer, quando eles chegam aqui", disse.

Para a ministra, a venda da UFN-3 pode ajudar a agricultura brasileira a ser um pouco menos dependente da importação de fertilizantes. Do grupo dos chamados macronutrientes, conhecido pela sigla NPK e formado também por potássio e fosfatados, os nitrogenados são o terceiro que o Brasil mais consome, mas lideram o volume de compras externas. O insumo representa cerca de 35% das importações brasileiras de adubos.

#### Empresas chegaram a 'bom termo', diz ministro

O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, afirmou que a Petrobras e a empresa russa Acron chegaram a "bom termo" na negociação das minutas contratuais para a venda da UFN3. "Agora, as empresas vão conduzir suas respectivas etapas de governança interna e formalizar a conclusão da venda", explicou ao Valor.



### **A fábrica de fertilizantes da Petrobras em Três Lagoas (MS) — Foto: Divulgação**

Segundo o ministro, o governo de Mato Grosso do Sul comprometeu-se a manter para a nova proprietária as mesmas condições de uso do terreno e de tributos.

Em comunicado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), a Petrobras disse que

chegou a um acordo para as minutas contratuais para a venda de 100% da unidade à Acron. "A Petrobras esclarece que a assinatura do contrato de venda depende ainda de tramitação na governança da Petrobras, após as devidas aprovações governamentais".

(Colaborou Patrick Cruz)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/02/2022

## **PRODUÇÃO DE ADUBOS ACUMULOU ALTA DE 6% ATÉ NOVEMBRO NO BRASIL**

Segundo a Anda, volume total até o penúltimo mês do ano chegou a 6,32 milhões de toneladas  
*Por Érica Polo, Valor — São Paulo*

A produção de fertilizantes cresceu 21,4% no Brasil em novembro passado e alcançou 590 mil toneladas, segundo a Associação Nacional para Difusão de Adubos (Anda). No acumulado entre janeiro e novembro de 2021, a produção no país somou 6,32 milhões de toneladas, volume 6,1% superior ao do mesmo período de 2020.

"É uma reversão da curva, que vinha em queda de longa data. Ainda precisamos observar se [esse movimento] é pontual ou se é tendência que se confirmará", disse Ricardo Tortorella, diretor executivo da Anda.



Ainda segundo a entidade, as importações de fertilizantes alcançaram 4,17 milhões de toneladas em novembro do ano passado, um crescimento de 40,9% em relação a novembro de 2020. No acumulado de janeiro a novembro, o volume de importações cresceu 19,1% em comparação com o mesmo intervalo do ano anterior, chegando a 35,64 milhões de toneladas. O porto de Paranaguá, principal porta de entrada dos adubos, recebeu 9,99 milhões de toneladas, alta de 12,6%.

### **Importação de fertilizantes no porto de Paranaguá (PR) — Foto: Portos do Paraná/divulgação**

Entre janeiro e novembro de 2021, a indústria entregou 42,54 milhões de toneladas de adubos aos produtores, ou 14,2% a mais que o mesmo período do ano anterior, conforme antecipou hoje o Valor. Mato Grosso ficou em primeiro lugar em entregas, concentrando o maior volume no intervalo, de 9,1 milhões de toneladas, ou 21,4% do total. Em seguida ficaram Rio Grande do Sul (5,14 milhões de toneladas), São Paulo (4,73 milhões), Minas Gerais (4,51 milhões), Paraná (4,37 milhões) e Goiás (4,24 milhões).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/02/2022

## O TORTUOSO CAMINHO DA PRIVATIZAÇÃO NO BRASIL

Brasil ainda tem 155 empresas federais sob controle direto da União  
*Por Valor*

### Quantidade de empresas federais

Número de empresas entre 2016 e 2021

		2016	2021
<b>Empresas de controle direto</b>	(A)	48	48
	Infraestrutura	15	17
<b>Subsidiárias (B)</b>	Banco do Brasil	28	25
	BNDES	3	2
	Caixa	4	11
	Correios	1	0
	Eletrobras	82	22
	Petrobras	63	47
	Telebras	1	0
<b>Total</b>	<b>(A + B)</b>	<b>230</b>	<b>155</b>

Fonte: Cláudio Frischtak, consultoria Inter B

A dificuldade para fazer avançar a privatização da Eletrobras, anunciada em 2018 no governo Temer e ainda cercada de incerteza, mostra como é tortuoso o caminho para o Estado se desfazer de empresas estatais. Trabalho inédito do economista Cláudio Frischtak, sob encomenda da Confederação Nacional da Indústria (CNI), indica que o Brasil tinha 48 empresas federais sob controle direto da União em 2016, número que cinco anos depois, em 2021, permanecia o mesmo. O retrato é simbólico da complexidade que é levar adiante a desestatização no Brasil.

O levantamento feito por Frischtack, da consultoria Inter B, mostra ainda que o universo de subsidiárias de holdings estatais se reduziu no mesmo período. Eram 182 subsidiárias em 2016, contingente que caiu para 107 em 2021. Nesse grupo estão empresas ligadas a Banco do Brasil, BNDES, Caixa, Correios, Eletrobras, Petrobras e Telebras.

### Desestatização tem que pensar o que se quer do Estado

O resultado final do estudo é que a quantidade de empresas federais, incluindo aquelas sob o guarda-chuva direto da União e subsidiárias de holdings, caiu de 230, em 2016, para 155 em 2021 (ver tabela acima).

Especialistas fazem ressalvas a se considerar como privatização a venda de subsidiárias de holdings estatais. A razão é que o dinheiro da venda vai para a holding, e não para o Tesouro. A União pode se beneficiar na forma de impostos e dividendos. Mas a venda de subsidiárias seria uma maneira de as estatais se financiarem. “É uma forma de embolsar caixa ou tirar da estrutura corporativa uma empresa deficitária”, diz Luiz Henrique Vieira, sócio do escritório Bichara Advogados

A razão primeira das privatizações no Brasil também tem sido a necessidade de o ente público fazer caixa. Mas o objetivo final, ao se transferir uma estatal para a iniciativa privada, deve ser a melhoria dos serviços prestados à sociedade, o que resulta do avanço na performance operacional da companhia. A privatização também tende a melhorar a governança corporativa, a forma como uma empresa é gerida.

No começo do atual governo, em 2019, o ministro da Economia, Paulo Guedes, estimou que as privatizações poderiam render R\$ 1 trilhão. O número exigiria vender “tudo”, dentro do conceito de Estado mínimo de Guedes. A meta se mostrou inexecutável. Acabar com todas as estatais também não faria sentido, uma vez que há necessidade de ter empresas públicas que conseguem ser eficientes em setores que não dão lucro, em que há “imperfeições de mercado”, casos da mobilidade urbana ou da produção de determinados medicamentos, diz Joelson Sampaio, do Observatório de Estatais da FGV. Difícil imaginar também que alguém iria privatizar a Embrapa, por exemplo



Frischtak avalia que, ao fazer a previsão, Guedes subestimou o grau de complexidade que é privatizar no Brasil. Privatizar requer incluir as empresas-alvo no Programa Nacional de Desestatização (PND) e, ao fazê-lo, o governo indica que vai vender o controle acionário da estatal, como se fez com a Eletrobras e os Correios.

Há quem entenda que o PND tem que parar de olhar no “varejo”, e pensar o que se quer do Estado, onde o capital público pode ser melhor alocado. A Eletrobras é uma das últimas grandes privatizações a serem feitas depois do ciclo dos anos 1990, nos governos Itamar Franco e FHC, quando se vendeu Vale, Telebras, portos, ferrovias e siderúrgicas, estas um dos símbolos da era Vargas. A Petrobras também é lembrada no rol das privatizáveis, apesar dos obstáculos a uma eventual venda. “É preciso ter lideranças comprometidas para levar um processo desses adiante”, disse à coluna Roberto Castello Branco, ex-presidente da estatal.

Para que qualquer privatização avance, se requer ter projetos técnicos consistentes, o que nem sempre é o caso, e fazer com que os ministros se envolvam diretamente nas discussões com o Congresso.

O governo eleito também deve usar o capital político do começo da gestão para impulsionar essa agenda e ganhar o apoio da opinião pública, o que leva tempo e muitas vezes ultrapassa o ciclo do mandato eleitoral.

Na atual administração federal, a promessa de Guedes esbarrou na realidade e em um governo pouco afeito a privatizações. Agora, no último ano do mandato de Jair Bolsonaro e com eleições pela frente, privatizar vai ser difícil, ainda mais considerando a aliança com o Centrão, que tem viés estatizante. “Se não vender a Eletrobras até junho, game over”, diz um analista do setor.

Se as grandes privatizações não andaram neste governo, o mesmo não se pode dizer das concessões de serviços públicos delegados a empresas privadas. É uma área em que o Brasil tem experiência e na qual o BNDES faz a diferença na estruturação de projetos. Mesmo assim, os diferentes setores não avançam nas concessões com a mesma velocidade e o destaque, sem dúvida, tem sido o saneamento básico, área na qual o país tem dívida social histórica.

O que alguns especialistas questionam é por que o governo ainda mantém empresas como Valec e EPL, que podiam ser extintas, com os funcionários sendo incorporados a outras áreas da atuação da infraestrutura no governo.

***Francisco Góes é chefe de Redação no Rio. Hoje, excepcionalmente, deixamos de publicar a coluna de Claudia Safatle.***

***E-mail: [francisco.goes@valor.com.br](mailto:francisco.goes@valor.com.br)***

***Fonte: Valor Econômico - SP***

***Data: 04/02/2022***

## **USO DE REFINARIAS DA PETROBRAS CHEGA A QUASE 90% NO INÍCIO DE FEVEREIRO**

A média ficou em 88% no último trimestre de 2021

***Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio***

O fator de utilização total das refinarias da Petrobras chegou próximo a 90% no início deste mês, divulgou a companhia em nota à imprensa. A média ficou em 88% no último trimestre de 2021.

De acordo com a estatal, o cálculo do melhor nível de processamento nas refinarias respeita, além dos critérios econômicos e de segurança, as limitações técnicas de capacidade de distribuição dos produtos, volumes possíveis de serem estocados, comportamento da demanda, custos e preços.

Isso ocorre porque, para cada barril de petróleo processado na refinaria, diferentes produtos são gerados e posteriormente distribuídos. Por exemplo, ao produzir diesel, é também produzido, necessariamente, óleo combustível, que precisa ser escoado e distribuído para clientes finais. Assim, de acordo com a empresa, aumentos nas cargas das refinarias representam também um aumento na produção de derivados de menor valor.



**No momento, a Petrobras está se desfazendo de cerca de metade de sua capacidade de refino — Foto: Marcos Peron/Agência Petrobras**

“A definição do nível de utilização das refinarias é complexa porque envolve diferentes produtos e deve ser tomada com base em critérios técnicos-econômicos. A Petrobras está investindo nas suas refinarias e o mercado tem crescido e demandado por mais combustíveis da companhia, o que resulta em uma utilização acima da média histórica”, disse o diretor de refino e gás

natural da Petrobras, Rodrigo Costa.

No momento, a Petrobras está se desfazendo de cerca de metade de sua capacidade de refino. Com a venda de oito refinarias, a previsão da empresa é manter apenas unidades no eixo Rio-São Paulo.

Em nota, a estatal afirmou que a expectativa é que a entrada de novos investidores no refino brasileiro reforce a capacidade de investimento nesse mercado.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 04/02/2022*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### TEREOS E PORTO COMMODITIES REALIZAM PRIMEIRA EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR PELO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 03 Fevereiro 2022*



A Tereos, uma das líderes mundiais na produção de açúcar, etanol e bioenergia, realizou, em parceria com a Porto Commodities, a primeira exportação de açúcar pelo Porto de São Francisco do Sul (SC). A iniciativa veio em linha com a visão da empresa de sempre buscar novas possibilidades de parcerias com terminais para aumentar a eficiência logística.

Com a fila de espera dos navios para atracar no porto de Paranaguá (PR) aumentado a cada dia, a companhia encontrou a oportunidade de ampliar as alternativas de exportação e mitigar custos com despesas portuárias e de estadia, com economia de R\$ 2 milhões em somente um embarque. O navio da operação transportou uma carga de mais de 19 mil toneladas de açúcar ensacado, com destino à África.

Como foi o primeiro embarque de açúcar ensacado realizado pelo terminal, o projeto contemplou intensas negociações entre as partes.

Para a Porto Commodities, o projeto foi um desafio que resultou em diversas aprendizagens. O grupo buscou atender, em tempo recorde e da melhor forma possível, as necessidades da Tereos. “Foram semanas de pesquisas e reuniões junto ao cliente, fornecedores e parceiros para que tudo desse certo. O sucesso da operação se deu pelo total comprometimento de todos os envolvidos durante todo o processo”, explica Luiz Oliveira, diretor operacional da empresa.

A Tereos já havia realizado projetos semelhantes em anos anteriores — em 2019, com o terminal Sepetiba Tecon, no Porto de Itajaí (RJ), e em 2020 com a GBT Terminais, no Porto de Santos (SP).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/02/2022

## PRODUÇÃO DE GÁS NATURAL EM 2021 SOBE 5% E REGISTRA NOVO RECORDE

Da Redação OFFSHORE 03 Fevereiro 2022



A produção de gás natural em 2021 foi recorde, tendo atingido a produção média de 134 MMm<sup>3</sup>/d (milhões de metros cúbicos por dia), um crescimento de 5% em relação ao ano anterior, quando a média foi de 127 MMm<sup>3</sup>/d. Já a produção média de petróleo foi de 2,905 MMbbl/d (milhões de barris por dia), um recuo de 1,18% na comparação com o volume de 2,940 MMbbl/d registrado em 2020.

A produção nacional em dezembro de 2021 foi de 3,670 MMboe/d (milhões de barris de óleo equivalente por dia), sendo 2,838 MMbbl/d de petróleo e 132 MMm<sup>3</sup>/d de gás natural. A produção de petróleo reduziu 0,5% se comparada com a do mês anterior e aumentou 4,1% frente a dezembro de 2020. No gás natural, houve redução de 3,2% em relação a novembro e aumento de 4,1% na comparação com o mesmo mês do ano anterior.

A produção no pré-sal em dezembro foi de 2,709 MMboe/d, sendo 2,132 MMbbl/d de petróleo e 91,6 MMm<sup>3</sup>/d de gás natural. No total, houve redução de 0,2% em relação ao mês anterior e aumento de 11,5% em relação a dezembro de 2020. A produção teve origem em 133 poços e correspondeu a 73,8% da produção nacional.

Em dezembro, o aproveitamento de gás natural foi de 97,5 %. Foram disponibilizados ao mercado 54,4 MMm<sup>3</sup>/dia. A queima de gás no mês foi de 3,3 MMm<sup>3</sup>/d, uma redução de 12,12 % se comparada ao mês anterior e um aumento de 9,2% se comparada ao mesmo mês em 2020.

Neste mês de dezembro, os campos marítimos produziram 97% do petróleo e 84,4% do gás natural. Os campos operados pela Petrobras foram responsáveis por 93% do petróleo e do gás natural produzidos no Brasil.

Em dezembro, o campo de Tupi, no pré-sal da Bacia de Santos, foi o maior produtor de petróleo e gás natural, registrando 864 MMbbl/d de petróleo e 41 MMm<sup>3</sup>/d de gás natural.

A plataforma Petrobras 70, produzindo no campo de Búzios por meio de quatro poços a ela interligados, produziu 161,175 Mbbbl/d de petróleo e foi a instalação com maior produção de petróleo.

A instalação FPSO Cidade de Itaguaí, produzindo no campo de Tupi, por meio de 7 poços a ela interligados, produziu 7,562 MMm<sup>3</sup>/d e foi a instalação com maior produção de gás natural.

Estreito, na Bacia Potiguar, teve o maior número de poços produtores terrestres: 952.

Tupi, na Bacia de Santos, foi o campo marítimo com maior número de poços produtores: 58.

Campos de acumulações marginais

Esses campos produziram 418 boe/d, sendo 200,2 bbl/d de petróleo e 34,6 Mm<sup>3</sup>/d de gás natural. O campo de Iraí, operado pela Petrobrás, foi o maior produtor, com 197,9 boe/d

No mês de dezembro de 2021, 273 áreas concedidas, quatro áreas de cessão onerosa e seis de partilha, operadas por 40 empresas, foram responsáveis pela produção nacional. Dessas, 61 são marítimas e 222 terrestres, sendo 13 relativas a contratos de áreas contendo acumulações marginais. A produção ocorreu em 6.247 poços, sendo 484 marítimos e 5.763 terrestres.

O grau API médio do petróleo extraído no Brasil foi de 28,2, sendo 2,4% da produção considerada óleo leve ( $\geq 31^\circ$ API), 92,5% óleo médio ( $\geq 22$  API e  $< 31$  API) e 5,1% óleo pesado ( $< 22$  API).

As bacias maduras terrestres (campos/testes de longa duração das bacias do Espírito Santo, Potiguar, Recôncavo, Sergipe e Alagoas) produziram 90,987 Mboe/d, sendo 70,733 Mbbl/d de petróleo e 3,2 MMm<sup>3</sup>/d de gás natural. Desse total, 58,8 mil boe/d foram produzidos pela Petrobrás e 34,1 mil boe/d foram produzidos por concessões não operadas pela Petrobrás, dos quais: 17.145 boe/d no Rio Grande do Norte, 15.004 boe/d na Bahia, 1.537 boe/d no Espírito Santo, 272 boe/d em Alagoas e 208 boe/d em Sergipe.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/02/2022

## RESOLUÇÃO DO CMN CONTAS EM MOEDA ESTRANGEIRA EM GARANTIA DE DESCOMISSIONAMENTO

Da Redação OFFSHORE 03 Fevereiro 2022



O Conselho Monetário Nacional publicou em 31 de janeiro a Resolução (CMN) nº 4.980, que dispõe sobre a abertura e a movimentação de contas em moeda estrangeira no país para depósitos de fundos de provisionamento em garantia de descomissionamento de instalações de produção em campos de petróleo e gás natural.

A publicação da resolução resulta de proposta encaminhada pela ANP à autoridade monetária do país, atendendo aos anseios da indústria de E&P no sentido

de permitir a abertura e a movimentação de contas em garantia formadas por depósitos em dólar no país para fins de constituir garantias de descomissionamento.

Para que a conta em moeda estrangeira possa ser uma realidade, ainda será necessária a edição de regulamentação desta resolução pelo Banco Central.

O descomissionamento é o conjunto de atividades associadas à interrupção definitiva da operação das instalações, ao abandono permanente e arrasamento de poços, à remoção de instalações, à

destinação adequada de materiais, resíduos e rejeitos, à recuperação ambiental da área e à preservação das condições de segurança de navegação local.

Esta atividade é uma obrigação contratual, e é realizada ao final da vida produtiva do campo, quando a produção já não é suficiente para sustentar os custos de operação.

Os procedimentos para apresentação de garantias e instrumentos que assegurem o descomissionamento de instalações previstos nos contratos de exploração e produção de petróleo de gás natural, firmados entre a ANP e as empresas, são regulamentados pela Resolução ANP nº 854/2021. O regulamento dá previsibilidade quanto ao momento de apresentação da garantia e segurança jurídica quanto aos critérios exigidos para sua aceitação pela ANP.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 04/02/2022*

### **SUAPE ENCERRA 2021 NA LIDERANÇA EM GRANÉIS LÍQUIDOS E CABOTAGEM**

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 03 Fevereiro 2022*



O Complexo Industrial Portuário de Suape encerrou o ano de 2021 com grande destaque na movimentação de cargas frente a outros portos públicos brasileiros. O atracadouro pernambucano finalizou o período na liderança nacional de movimentação de granéis líquidos (derivados de petróleo) e na navegação por cabotagem. Além disso, Suape fortaleceu a posição como maior hub de contêineres do Norte e Nordeste do país, mantendo-se no topo do ranking entre portos públicos das duas regiões. Os dados foram divulgados pela Agência

Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Mesmo com a manutenção obrigatória que a Petrobras precisou realizar na Refinaria Abreu e Lima (Rnest) no ano passado, que resultou em queda na movimentação geral em Suape, o porto manteve a liderança no ranking das operações de granéis líquidos entre todos os terminais do Brasil. Suape registrou um total de 14,9 milhões de toneladas movimentadas em 2021, contra 14,3 milhões do Porto de Santos, e dos 9,8 milhões que passaram pelo Porto do Itaqui (MA). Os granéis líquidos representam 67,8% de toda a carga movimentada em Suape.

Outro destaque dos números foi a navegação por cabotagem. Das 22 milhões de toneladas movimentadas por Suape no ano passado, 13,9 milhões tiveram como origem ou destino outros portos do Brasil. Assim como nos granéis líquidos, a vice-liderança do ranking nacional ficou com o Porto de Santos (SP), com 13,1 milhões de toneladas, e o terceiro lugar com o Porto de Vila do Conde (PA), com 5,6 milhões.

Na movimentação de contêineres, Suape consolidou-se como o principal hub da carga nas regiões Norte e Nordeste. Em 2021, foram 518.581 TEUs, recorde do porto pernambucano, que completou 43 anos em novembro passado. Na sequência, aparecem o Porto de Salvador (BA), com 353.327 TEUs; e o Porto de Vila do Conde (PA), com 109.464 TEUs. O acréscimo no volume em relação a 2020, em Suape, foi de 7,1%.

Outras cargas também tiveram desempenho significativo em 2021. A movimentação de veículos registrou acréscimo de 20%, passando de 39.922 unidades para 47.841. A carga geral solta, que inclui produtos e materiais não containerizados, como chapas de aço, açúcar ensacado, veículos,



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 015/2022  
Página 53 de 53  
Data: 04/02/2022  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

pás eólicas, entre outros, obteve incremento de 22%, com total de 492.927 toneladas. Já os granéis sólidos (trigo e coque) computaram crescimento de 22,3%, totalizando 719.174 toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/02/2022



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Para utilizar os recursos de “feeds” é necessário ter um software agregador de notícias instalado em seu computador. Basta inserir o link do arquivo XML do InforMS <http://www.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