

# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 018/2022  
Data: 10/02/2022**



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
ANTAQ APROVA MODELO DE GESTÃO DE FERROVIAS DO PORTO DE SANTOS .....	4
AUDIÊNCIA PÚBLICA DEBATE DESESTATIZAÇÃO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS.....	5
DRAGAGEM SOFRE NOVA INTERRUÇÃO .....	5
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>6</b>
AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS SERÁ NESTA QUINTA-FEIRA .....	6
ANTAQ PRORROGA PARA 16 DE FEVEREIRO CONSULTA PÚBLICA SOBRE CONCESSÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO .....	7
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>7</b>
INDÚSTRIAS E CONDOMÍNIOS LOGÍSTICOS UM CASAMENTO PARA SEMPRE .....	7
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>8</b>
PORTONAVE COMEMORA 10 MILHÕES DE TEUS MOVIMENTADOS .....	8
MARINHA RUSSA RESTRINGE O TRANSPORTE MARÍTIMO NO MAR NEGRO COM ÁREAS DE SIMULAÇÃO DE FOGO VIVO.....	9
PEC Nº 01/2021 É APROVADA NO SENADO .....	10
USP OFERECE CURSOS GRATUITOS PARA PESSOAS COM MAIS DE 60 ANOS .....	11
MINISTRO DA INFRAESTRUTURA DISCUTE PARCERIA EM LOGÍSTICA AGROPECUÁRIA ENTRE EMBRAPA TERRITORIAL E EPL ..	12
DOCAS DO RIO ASSINA CONTRATO PARA EXECUÇÃO DE OBRAS NO CAIS DA GAMBOA NO PORTO DO RIO DE JANEIRO .....	13
DIRETOR DE PORTOS E COSTAS ESCLARECE DÚVIDAS SOBRE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO .....	14
<b>DIÁRIO DO LITORAL – SP</b> .....	<b>17</b>
EDITAL DE CONCESSÃO DAS BALSAS É SUSPENSO PELO GOVERNO DE SÃO PAULO.....	17
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF</b> .....	<b>17</b>
JUSTIÇA FEDERAL CONFIRMA AUDIÊNCIA PÚBLICA PRESENCIAL SOBRE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS.....	17
MÍNFRÁ INTEGRA TECNOLOGIA FREE FLOW EM CONTRATOS DE CONCESSÃO PARA MODERNIZAR RODOVIAS.....	18
DECISÃO DO TCU GARANTE OBRAS DE MONOTRILHO PARA ACESSO AO AEROPORTO DE GUARULHOS .....	19
META DO GOVERNO FEDERAL É TORNAR BRASIL LÍDER EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES NA AMÉRICA LATINA .....	19
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>20</b>
UCRÂNIA PEDE QUE RÚSSIA SEJA EXCLUÍDA DE PORTOS GLOBAIS APÓS EXERCÍCIOS NO MAR NEGRO ..	20
DEMANDA E ATIVIDADE ECONÔMICA MANTÊM OTIMISMO DA OPEP .....	21
<b>MONEYTIMES</b> .....	<b>22</b>
DREYFUS ANUNCIA META DE ELIMINAR DESMATAMENTO DA CADEIA DE GRÃOS ATÉ O FIM DE 2025 .....	22
MAERSK VÊ NORMALIZAÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO NO 2º SEMESTRE .....	22
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>24</b>
AUMENTO DO GÁS NATURAL NO RIO SERÁ DE ATÉ 13% .....	24
EÓLICAS OFFSHORE: O QUE DIZ (E NÃO DIZ) O DECRETO 10.946, POR JULIANA MELCOP .....	26
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>29</b>
GALEÃO E SANTOS DUMONT SERÃO LEILADOS CONJUNTAMENTE EM 2023, DIZ FREITAS .....	29
COMBUSTÍVEIS: LIRA DIZ QUE PECs SÃO PERDA DE TEMPO E SUGERE AMPLIAR PROJETO DO ICMS .....	30
ARCELORMITTAL VAI INVESTIR R\$ 1,3 BILHÃO EM BARRA MANSÁ NO RIO .....	32
EMPRESA ASIÁTICA QUE CONTROLA O GALEÃO DESISTE DO AEROPORTO E VAI DEVOLVER TERMINAL AO GOVERNO .....	33
SOB PRESSÃO DO GOVERNO, TCU ANTECIPA JULGAMENTO DA PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS.....	33
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>35</b>
CÂMARA APROVA PROJETO DE LEI QUE FLEXIBILIZA ENTRADA DE MAIS AGROTÓXICOS NO BRASIL.....	35
IVECO ANUNCIA INVESTIMENTOS DE R\$ 1 BILHÃO NA AMÉRICA LATINA ATÉ 2025 .....	37
LIRA DIZ QUE CONVERSARÁ COM PACHECO SOBRE COMBUSTÍVEIS PARA CHEGAR À CONVERGÊNCIA.....	37
CONAB ESTIMA 268,2 MILHÕES DE TONELADAS NA SAFRA 2021/22 DE GRÃOS .....	38
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>40</b>
PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS BUSCA DOBRAR CAPACIDADE DE MOVIMENTAÇÃO .....	40
PRÉ-SAL RESPONDE POR 70% DO TOTAL E PETROBRAS BATE META DE PRODUÇÃO .....	41
ARCELORMITTAL IRÁ INVESTIR US\$ 250 MILHÕES EM USINA DE AÇOS LONGOS EM BARRA MANSÁ (RJ) .....	42



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 018/2022  
Página 3 de 50  
Data: 10/02/2022  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

<b>O POVO - CE</b> .....	<b>44</b>
GOVERNO DO CEARÁ INAUGURA SEGUNDA EXPANSÃO DO PORTO DO PECÉM COM ENCONTRO DE GOVERNADORES DO CEARÁ.....	44
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>46</b>
ANP APROVA ACORDO RELATIVO À PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS PELA SIX.....	46
CBO ADQUIRE NOVO PSV PARA OPERAÇÃO EM ÁGUAS ULTRA PROFUNDAS.....	47
BR DO MAR: SINDICATOS PEDEM DERRUBADA DE VETO A 2/3 DE TRIPULANTES.....	47
MAERSK RELATA LUCROS RECORDES EM 2021 E BOAS PERSPECTIVAS PARA 2022.....	48
<b>MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA</b> .....	<b>49</b>
MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS.....	49



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## ANTAQ APROVA MODELO DE GESTÃO DE FERROVIAS DO PORTO DE SANTOS

Processo está em análise no Tribunal de Contas da União (TCU)

Por: Redação



**Antaq aprovou a contratação de empresas para a gestão da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) Foto: Arquivo/AT**

Em reunião de diretoria, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou a contratação de empresas para a gestão da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips). Foram analisados os documentos técnicos e jurídicos relativos à proposta da Santos Port Authority (SPA), de operação, manutenção e expansão das linhas férreas do cais santista. Agora, o processo

está em análise no Tribunal de Contas da União (TCU).

No ano passado, a SPA realizou um chamamento público, com o objetivo de identificar operadoras ferroviárias interessadas em ingressar no capital social de Sociedade de Propósito Específico (SPE) como usuárias acionistas e celebrarem o contrato de cessão para operação da Fips.

Segundo a Antaq, os investimentos iniciais serão de R\$ 992 milhões e deverão ser contínuos ao longo de 35 anos. Atualmente, a Portofer opera a malha ferroviária interna do Porto de Santos por meio de contrato que se extinguirá em 2025.

Os investimentos mínimos compreendem obras em infraestrutura ferroviária, que incluem tratamento de solo, terraplenagem e outros, além da superestrutura ferroviária, com trilhos, dormentes, brita e componentes de fixação.

Obras relacionadas à resolução de conflitos rodoferroviários, sinalizações, centro de controle e passarelas também estão na lista de responsabilidades da SPE.

De acordo com a SPA, a movimentação de cargas pelo modal ferroviário no Porto de Santos cresceu de cerca de cinco milhões de toneladas, em 2000, para 48,2 milhões de toneladas em 2020. Agora, a previsão é de um aumento da demanda correspondente a, aproximadamente, 50 milhões de toneladas entre 2030 e 2040.

Além da Antaq, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) também será responsável por acompanhar os desdobramentos da nova gestão operacional do escoamento da carga pelo modal ferroviário no Porto de Santos.

De acordo com a Antaq, um plano de trabalho está em fase de formatação para possibilitar o compartilhamento de informações e a viabilização de execução mútua de competências, além de permitir ações necessárias entre as duas agências para garantir a implantação de uma programação integrada entre o Sistema Ferroviário Federal (SFF) e a Fips.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/02/2022

## AUDIÊNCIA PÚBLICA DEBATE DESESTATIZAÇÃO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS

Evento acontece nesta quinta-feira, a partir das 15 horas, na Associação Comercial de Santos (ACS)

*Por: Fernanda Balbino*

A audiência pública que vai discutir o processo de desestatização da Santos Port Authority (SPA), a empresa responsável pela gestão do Porto de Santos, será realizada nesta quinta-feira (10), na Cidade. Após o pedido de suspensão do evento – que acabou indeferido ontem pela Justiça–, a União se posicionou, alegando que não há irregularidades no processo. Apontou, ainda, que o impacto da intervenção judicial pode causar “frustração na obtenção de receitas” estimadas em R\$ 24 bilhões.

De acordo com a programação anunciada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a audiência será realizada a partir das 15 horas, na Associação Comercial de Santos (ACS). Haverá transmissão via internet.

No início da semana, o Sindicato dos Empregados na Administração Portuária (Sindaport) recorreu à Justiça para impedir a realização da audiência. O principal apontamento foi o de falta de informações sobre o processo e sobre as incertezas relacionadas ao futuro dos trabalhadores da Autoridade Portuária.

Em sua defesa, a União apontou que é “completamente descabida a argumentação da parte autora no sentido de que não está sendo oportunizado a comunidade portuária opinar sobre o processo de desestatização”. Para isto, citou a realização de consulta e audiência pública.

Também destacou que a suspensão da audiência pública pode “comprometer a imagem do Brasil perante investidores internacionais, refletindo nas melhorias e investimentos que se pretendem captar para o setor portuário”.

Outro ponto apontado pela União foi que a intervenção judicial impediria a realização de investimentos decorrentes do projeto de desenvolvimento do Porto da ordem de R\$ 18,5 bilhões, sendo R\$ 1,4 bilhão em melhoria de acesso terrestre, acesso aquaviário e infraestrutura geral, além de R\$ 3 bilhões para construção de túnel ligando os municípios de Santos e Guarujá, e outros R\$ 14,16 bilhões em manutenção da infraestrutura portuária.

“A suposta necessidade de suspensão do procedimento de consulta pública contrasta com o próprio argumento da parte autora de que não estaria sendo oportunizado a comunidade portuária se manifestar sobre o processo de desestatização”, destacou a União em sua defesa.

Sobre as preocupações dos trabalhadores com a manutenção dos empregos, o Governo Federal apontou que “a formulação de qualquer política pública tende a desagradar uma parcela minoritária da sociedade civil, quando impacta em interesses privados ou de determinadas categorias profissionais, contrastando, assim, com o interesse público difuso e, no mais das vezes, com o processo de modernização econômica do País”.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 10/02/2022*

## DRAGAGEM SOFRE NOVA INTERRUPÇÃO

*Da Redação*

Após a Justiça determinar a retomada DA DRAGAGEM DO Porto de Santos pela DTA Engenharia, a obra novamente paralisada na Margem Esquerda (Guarujá). Este é mais um capítulo no imbróglio envolvendo a empresa e a Santos Port Authority (SPA).



No início do mês, seis berços de atracação do Porto de Santos perderam profundidade após a paralisação dos serviços de dragagem. A questão foi lavada à Justiça, que atribuiu multa diária de R\$100 mil à DTA, caso os trabalhos não fossem retomados. A empresa cumpriu a determinação, mas houve uma nova interrupção.

Segundo a SPA, a dragagem foi retomada na última sexta-feira. “Os trabalhos começaram pelo berço do TGG (Terminal de Granéis do Guarujá) no próprio dia 4, com prazo de execução de cinco dias, conforme cronograma apresentado pela DTA.

No entanto, a estatal afirma que o equipamento de dragagem necessitou de reparos. Com isso, a draga foi removida e o berço de atracação acabou disponibilizado para a operação do terminal. “Após a conclusão da manutenção dos equipamentos, será avaliada a disponibilidade de dragagem no próprio berço do TGG”. Destaca a Autoridade Portuária.

### DIVERGÊNCIAS

***Uma das principais divergências entre a SPA e a Data Engenharia é relacionada ao fim do contrato. Para a empresa de dragagem, o serviço seria finalizado apenas em abril de 2022, por conta da demora na expedição do aval para o início dos trabalhos, há dos anos.***

***Mas a estatal que administra o Porto entende que vale o que está no contrato e a DTA deveria encerrar os trabalhos em janeiro último. O assunto está na justiça.***

Porém, a empresa de dragagem contesta a informação de que houve problemas na draga. “A DTA nega que tenha havido quebra de equipamento e diz que a operação está limitada porque, quando o contrato foi cancelado pela SPA em janeiro, os equipamentos foram desmobilizados e não houve uma retomada completa”.

Segundo a DTA, o berço não estará mais disponível à atracação de um navio. “A responsabilidade sobre o assoreamento do berço é da SPA, que anulou, antes do prazo – agora já restituído pela Justiça”.

### PROFUNDIDADE

Já a SPA destaca, ainda que novos levantamentos hidrográficos estão sendo realizados nos berços de atracação para verificar a necessidade de dragagem. Porém, “caso ocorram novas avaliações em equipamentos, associadas à baixa profundidade, será difícil estabelecer e cumprir o cronograma (de dragagem) junto aos arrendatários”.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 10/02/2022**



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

### AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS SERÁ NESTA QUINTA-FEIRA

Sessão terá início às 15h e será transmitida ao vivo pelo canal da Agência no YouTube

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) promove, nesta quinta-feira (10), a Audiência Pública nº 01/2022 que trata da desestatização e concessão do Porto de Santos, em Santos (SP). O evento ocorrerá das 15h00 às 18h00, na Associação Comercial de Santos, localizada na região central da cidade. Devido às limitações impostas pela pandemia, a audiência terá vagas presenciais limitadas, mas a sessão será transmitida ao vivo pelo canal da Agência no YouTube (CanalANTAQ).

Dúvidas devem ser encaminhadas para o e-mail: [imprensa@antaq.gov.br](mailto:imprensa@antaq.gov.br).

### Serviço

Audiência Pública nº 1/2022 - Desestatização do Porto de Santos  
Transmissão ao vivo pelo YouTube: <https://youtu.be/WwDnx9NOjQc>

Data: 10/02/2022

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

Fone: (61) 2029-6520

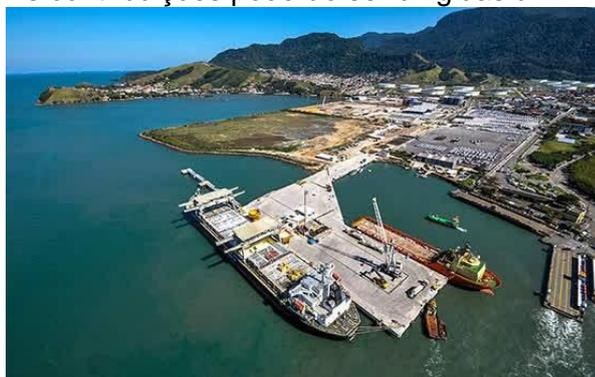
FAX: (61) 2029-6517

E-mail: [asc@antaq.gov.br](mailto:asc@antaq.gov.br)

Data: 10/02/2022

## ANTAQ PRORROGA PARA 16 DE FEVEREIRO CONSULTA PÚBLICA SOBRE CONCESSÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO

As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do mesmo dia



**Foto: Divulgação/Porto de São Sebastião**

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ prorrogou para o dia 16 de fevereiro a consulta pública para a desestatização do Porto de São Sebastião. As minutas jurídicas e os documentos técnicos estão disponíveis no menu "Participação Social", em [gov.br/antaq](http://gov.br/antaq). As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do mesmo dia, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no

site.

Para mais informações, acesse [www.gov.br/antaq](http://www.gov.br/antaq). Procure o box "Participação Social" e, em seguida, clique em Audiência Pública nº 18/2021-ANTAQ.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: [asc@antaq.gov.br](mailto:asc@antaq.gov.br)

Data: 10/02/2022

# Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

## PORTAL PORTO GENTE

### INDÚSTRIAS E CONDOMÍNIOS LOGÍSTICOS UM CASAMENTO PARA SEMPRE

Editorial Portogente

Tempo é a medida dos Negócios (Francis Bacon- 1625)

Quem duvidar que uma nova evolução da indústria brasileira bate à porta pode estar perdendo o bonde da história. Não porque do jeito que está não pode continuar considerando que o crescimento de 3,9% em relação a 2020, foi inferior a 2018, conforme o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O setor tem potência para participar com êxito no novo cenário global e superar o tempo perdido, como a politização da tecnologia 5G.



Esse processo de transição para o novo paradigma de aplicação intensiva de tecnologia na produção, implica nova forma de fazer e entregar o produto. Reduzir custos, mais qualidade e preservar o planeta com responsabilidade social de um setor bem estruturado e mediado pelas Federações das Indústrias estaduais. Um desafio que implica atentar para as novas oportunidades, na nova matriz de oportunidades do pacto mundial da sustentabilidade

Energia limpa e distribuição física da produção são dois fatores essenciais nesse processo de modernizar e desenvolver o parque industrial brasileiro. São dois setores que já apresentam resultados sinalizando expansão e oportunidades focadas no novo paradigma. O crescimento na esfera dos condomínios logísticos é a consolidação da distribuição ágil: movimentando, estocando e processando pedidos. Assim, otimizando espaços e custos.

A modelagem do negócio de condomínios logísticos, com predominância de investidores imobiliários separados das operações logísticas, promove produtividade ao capital e oferece espaço logístico mais flexível e compartilhado. O diálogo deste setor com as federações das indústrias é uma energia de excelente qualidade para fortalecer o nosso setor industrial. Uma forma imperativa de produzir e distribuir, para participar do futuro.

Juntar indústrias, condomínios logísticos e universidades compõem um potente reator de ideias e soluções para recuperar o tempo perdido com alucinações e possibilitar o Brasil ocupar o papel que lhe cabe no desenvolvimento mundial. Produzir e distribuir é a energia da economia de um país. As variáveis mais desafiadoras dessa equação são: gerar trabalho e condição social na era da Internet 5.0, da inteligência artificial. Entretanto, há muitas boas ideias fora da caixa.

*Fonte: Portal Porto Gente*

*Data: 10/02/2022*



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

### PORTONAVE COMEMORA 10 MILHÕES DE TEUS MOVIMENTADOS

*Informação: Informativo dos Portos (10 de fevereiro de 2022)*



**Foto: Informativo dos Portos**

O Porto de Navegantes chegou aos 10 milhões de TEUs movimentados – métrica equivalente a contêineres de 20 pés. A conquista foi registrada nesta terça-feira (8), com o navio Teno, do armador Hapag-Lloyd, do serviço WMED/MSE, que opera na rota do Mar

Mediterrâneo. Com isso, a Portonave torna-se o único Porto de Santa Catarina que atinge o marco, além de permanecer entre os líderes nacionais como segundo maior Porto em movimentação de contêineres do Brasil.

Para completar esse número, passaram pelo Porto de Navegantes mais de 7,8 mil escalas de navios de todas as regiões do mundo. A movimentação dos 10 milhões inclui exportação de cargas, como madeira, proteína animal, móveis e produtos cerâmicos. Em importação, engloba carga de bebidas, plásticos, produtos químicos, borrachas e seus derivados.

### Planejamento e eficiência

Em meio ao cenário desafiador provocado pela pandemia, a Portonave superou as expectativas do setor portuário com recordes significativos nos últimos meses. Houve, em 2021, um crescimento de 29%, sendo o maior da história da empresa. Por isso, como agradecimento aos 10 milhões de TEUs também foi produzido um vídeo da infraestrutura do Terminal. Confira aqui.

“Todo esse trabalho demanda constante planejamento e eficiência na gestão. O capital humano da empresa, com mais de mil profissionais diretos, assim como os clientes, os caminhoneiros, a comunidade e todos os demais envolvidos, que contribuem na operação portuária, merecem todo nosso reconhecimento”, parabeniza o diretor-superintendente administrativo, Osmari de Castilho Ribas.

### Crescimento e liderança de mercado

Em 2021, a participação de mercado no segmento de importação foi ascendente e expressiva, com 38,6%, e na exportação de contêineres refrigerados (reefer), com 18,8%.

Um comparativo de janeiro de 2022 com o mesmo período do ano passado, mostra a expansão das operações, sendo exportação dry (+33,4%), exportação reefer (+50%), na importação dry (+26,9%) e importação reefer (+39,3%).

A permanência da Portonave segue como segundo maior Porto do Brasil e como principal movimentador de contêiner por região, sendo líder do Sul em importação e exportação, conforme estatísticas do Datamar.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data: 10/02/2022*

## MARINHA RUSSA RESTRINGE O TRANSPORTE MARÍTIMO NO MAR NEGRO COM ÁREAS DE SIMULAÇÃO DE FOGO VIVO

*Informação: The Maritime Executive (10 de fevereiro de 2022 )*



### **Três anfíbios russos a caminho do Mar Negro, 8 de fevereiro (Ministério da Defesa russo)**

A Marinha Russa anunciou áreas de exercícios de tiro real para uma ampla faixa do Mar Negro e a maior parte do Mar de Azov, restringindo efetivamente a navegação para os portos comerciais da Ucrânia.

A navegação comercial e o tráfego aéreo são aconselhados a ficar fora das áreas designadas de 13 a 19 de fevereiro. Uma área abrange a entrada norte do Estreito de Kerch, potencialmente cortando todo o acesso marítimo para os portos ucranianos no Mar de Azov durante o exercício. Isso inclui os portos de Mariupol, Berdyansk e Henichesk. A Rússia bloqueou o Estreito no passado por disputas de soberania marítima.

No lado do Mar Negro, duas áreas de exercício irradiam da Península da Crimeia ocupada pelos russos, uma a oeste em direção a Odessa e outra a sudoeste em direção à Bulgária. A área de exercício ocidental deixa apenas uma estreita faixa de águas costeiras para conectar Odessa ao Bósforo.

“Não queremos pânico, mas isso é muito semelhante à preparação para algo como um ‘bloqueio marítimo’ dos portos ucranianos, sobre o qual estamos alertando há dois anos”, comentou Andrii Klymenko, editor do jornal ucraniano BlackSeaNews. “Isso precisa ser interrompido. No mais alto nível internacional... não há corredores para a passagem de navios comerciais. Isso não aconteceu [desde que a Rússia anexou a Crimeia em 2014].”

O anúncio da área de exercícios foi divulgado mais ou menos ao mesmo tempo que a chegada de três navios de desembarque de tanques da Marinha Russa no Mar Negro. Outros três estão transitando pelo Bósforo e devem chegar até o final do dia de quarta-feira. Esses navios aumentam os sete navios de assalto anfíbio existentes da Frota do Mar Negro, e espera-se que desempenhem um papel de apoio no caso de uma potencial invasão da Ucrânia.

Segundo o analista Konrad Muzyka, da Rochan Consulting, pelo menos três dos seis navios de desembarque de tanques transportam elementos da 336ª Brigada de Infantaria Naval. Essas unidades são equipadas com o veículo blindado BTR-82A, um veículo 8x8 totalmente anfíbio impulsionado por um jato de água no modo aquático.

Enquanto isso, vários ativos da Marinha Russa da Frota do Pacífico e da Frota do Norte estão em movimento para uma implantação de exercícios no Mediterrâneo. A capitânia da Frota do Norte, o cruzador Marechal Ustinov, entrou no Mediterrâneo pelo Estreito de Gibraltar na segunda-feira. O cruzador Varyag, o contratorpedeiro Admiral Tributs e o petroleiro Boris Butoma chegaram ao Mediterrâneo Oriental através do Canal de Suez na semana passada.

Em terra, a Rússia mobilizou 100.000-135.000 soldados nas fronteiras norte, leste e sul da Ucrânia, da Bielorrússia a Rostov-on-Don e a Crimeia ocupada pelos russos. O início de uma ofensiva em larga escala “poderia acontecer a qualquer momento”, segundo a Casa Branca.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data: 10/02/2022*

### PEC Nº 01/2021 É APROVADA NO SENADO

*Informação: Agência CNT - Confederação Nacional do Transporte (10 de fevereiro de 2022)*



***A proposta estabelece que pelo menos 70% dos recursos obtidos com outorgas onerosas de obras e serviços de transporte sejam reinvestidos no próprio setor – Foto: Divulgação/Agência CNT***

A Proposta de Emenda Constitucional (PEC) nº 01/2021 foi aprovada nessa quarta-feira (9), em votação em dois turnos no Plenário do Senado Federal.

De autoria do senador Wellington Fagundes (PL/MT), o texto insere o artigo 175-A na Constituição Federal de 1988 e estabelece que pelo menos 70% dos recursos obtidos com outorgas onerosas de obras e serviços de transporte sejam reinvestidos no próprio setor.

A CNT elogia a aprovação e reforça a importância da disponibilidade desses recursos em um contexto em que o orçamento federal destinado a obras de infraestrutura recua ano após ano. “É

fundamental termos recursos destinados para garantir uma infraestrutura adequada para que a economia do país possa ser retomada e os nossos produtos sejam competitivos. Sem esses recursos, poderíamos sofrer consequências danosas aos diversos modais do transporte e ao desenvolvimento do país”, afirma Vander Costa, presidente da CNT.

A Confederação ressalta, ainda, que a PEC integra a Agenda Institucional da CNT e é resultado de um amplo diálogo promovido pela FRENLOGI (Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura) com o objetivo de sanar a insuficiência de investimentos públicos em infraestrutura.

O presidente da FRENLOGI, senador Wellington Fagundes, agradeceu o apoio da CNT na construção da proposta e destacou a importância da destinação dos recursos para melhorar a qualidade da infraestrutura de transporte no país e garantir melhores condições para o escoamento da produção nacional.

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

*Data: 10/02/2022*

### USP OFERECE CURSOS GRATUITOS PARA PESSOAS COM MAIS DE 60 ANOS

*Informação: Jornal da USP (10 de fevereiro de 2022)*



**Público 60+ se diverte em evento cultural –  
Foto: Luiz Paulo Dionísio Xavier/  
Divulgação**

Em sua 53ª edição, o Programa USP 60+ está com inscrições abertas para atividades gratuitas no primeiro semestre de 2022. São oferecidas vagas para disciplinas regulares dos cursos de graduação da USP e atividades complementares, que incluem cursos, palestras, excursões, práticas esportivas e didático-culturais, na capital e nos campi do interior – em Bauru, Lorena, Piracicaba, Pirassununga, Ribeirão Preto e São Carlos. Os interessados não precisam ter vínculo com a Universidade e devem ter mais de 60 anos.

Criado em 1994 pela professora Ecléa Bosi, o programa, que completou 27 anos de atividades, é uma iniciativa da Pró-Reitoria de Cultura e Extensão Universitária (PRCEU) da USP. Como afirma Egidio Dórea, médico e coordenador do programa, o engajamento nas atividades representa uma grande oportunidade para o público com mais de 60 anos. “A participação não determina somente ganhos no conhecimento, mas também melhora a sociabilização, autoestima, cidadania e qualidade de vida”, pontua.

Além disso, Dórea destaca que, mesmo com a adaptação do programa devido à pandemia de covid-19, o retorno superou as expectativas: “No início de 2020, nos adaptamos às exigências de distanciamento social. Migramos para a plataforma digital e oferecemos uma série de outras atividades a distância, com o objetivo de não deixarmos os nossos alunos e alunas desamparados. O retorno foi acima das nossas expectativas, não somente pelo número de atividades oferecidas, mas sobretudo pela participação dos 60+”.

As atividades serão retomadas em um sistema híbrido, presencial e a distância, obedecendo todas as regras de segurança. Entre os cursos disponíveis estão Empreendedorismo e Modelos de Negócios; Gestão e Produção Cultural; Ecologia de Mar Profundo; Laboratório de Matemática; Redação Publicitária; e Produção Audiovisual em Comunicação Digital (para algumas disciplinas há pré-requisito, mas para a maioria nada é exigido). Há também atividades esportivas exclusivas para a faixa etária, como alongamento, dança circular, ginástica adaptada, técnicas meditativas e condicionamento físico. Além disso, serão oferecidas atividades culturais com especialistas de diversas áreas, como artesanato, coral, aulas de violão e oficina de memória.

Com informações da Assessoria de Imprensa da PRCEU/USP

O Programa USP 60+ está com inscrições abertas para o público acima de 60 anos. Todas as atividades são gratuitas e a relação completa está disponível no site do programa. Mais informações pelo e-mail [usp60@usp.br](mailto:usp60@usp.br).

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

**Data:** 10/02/2022

## MINISTRO DA INFRAESTRUTURA DISCUTE PARCERIA EM LOGÍSTICA AGROPECUÁRIA ENTRE EMBRAPA TERRITORIAL E EPL

**Informação:** EMBRAPA (10 de fevereiro de 2022)



**O ministro Tarcísio de Freitas e o chefe-geral da Embrapa Territorial, Gustavo Spadotti – Foto: Vivian Chies**

A Embrapa Territorial recebeu, em 27 de janeiro, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, que esteve em Campinas, SP, para visitar o Pátio Ferroviário da cidade. Na passagem pelo centro de pesquisa, o ministro conheceu como a Unidade emprega a inteligência, gestão e monitoramento territorial estratégico, particularmente no sistema dedicado à macrologística agropecuária brasileira (SITE-MLog).

De acordo com Gustavo Spadotti, chefe-geral da Embrapa Territorial, em reunião técnica com Freitas, foi apresentado como o SITE-MLog integra dados de produção das principais cadeias da agropecuária, com análises como a de concentração territorial, além de informações sobre exportação e os caminhos da safra. O conceito de bacias logísticas, integrante da plataforma, também foi explorado. Disponível atualmente para a cadeia de grãos, ele organiza o País em oito bacias, o que permite visualizar por onde escoam majoritariamente as safras de cada região.

Freitas afirmou que chamou sua atenção “a riqueza de detalhes, como as questões espaciais estão bem estudadas e materializadas”. “Com essa informação, conseguimos perceber como o agro vai se comportar nos próximos anos, qual vai ser a necessidade de infra e quais serão os gargalos que vão aparecer. Daí a gente vai projetar soluções de infraestrutura para acompanhar esse desenvolvimento do agro”, avaliou.

Durante o encontro, foi discutida uma cooperação técnica entre a Embrapa Territorial e a Empresa de Planejamento Logística (EPL), vinculada ao Ministério da Infraestrutura. Arthur Luis Pinho de Lima, presidente da EPL, acompanhou a visita. A parceria seria focada, inicialmente, em avançar no diagnóstico da bacia logística de Santos, que compreende áreas dos estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Minas Gerais, São Paulo e Paraná.

“A bacia logística de Santos interessa para nós porque hoje temos projetos importantes em desenvolvimento, como a extensão da Ferronorte, o aumento de capacidade de malha paulista, o aumento de capacidade da linha da MRS e a própria privatização do Porto de Santos, que estão dentro desse eixo da bacia logística de Santos”, explicou o ministro.

Para Spadotti, da Embrapa Territorial, a bacia logística de Porto de Santos é uma das mais dinâmicas do País. “Além de contar com uma diversidade de produtos do agro brasileiro, ela tem recebido atenção especial de investimentos, sejam planejados pelo governo ou promovidos pela iniciativa privada. Isso deve prover a essa bacia uma melhor zona de captação de cargas, com maior eficiência logística”, avaliou.

Ele acrescenta que a melhoria de eficiência na infraestrutura da bacia pode favorecer não só a exportação, pelo ganho de competitividade, mas também o mercado interno, já que “as rotas para o Porto de Santos também abastecem muitas unidades de processamento de produtos agropecuários”.

### **Sobre o SITE-MLog**

Há quase quatro anos disponível gratuitamente no Portal Embrapa, o Sistema de Inteligência Territorial Estratégica da Macrologística Agropecuária Brasileira (SITE-MLog) já foi acessado por mais de 100 mil usuários. O impacto econômico promovido pela plataforma é estimado em até R\$ 150 milhões.

O SITE-MLog reúne dados dispersos em mais de 20 órgãos e instituições. Mais do que disponibilizá-los todos em um só local, a equipe da Embrapa Territorial (SP,) responsável pelo desenvolvimento padronizou, categorizou e espacializou as informações. Com isso, a plataforma permite gerar 500 mil mapas, além de fazer o download, em diferentes formatos, de dados sobre a logística dos dez produtos agropecuários que respondem por cerca de 90% das cargas no Brasil.

Para 2022, a Embrapa prepara uma nova versão do SITE-MLog, com aprofundamento das análises, a exemplo dos estudos sobre armazenagem. Outro tema sobre o qual a equipe se debruça é a retrologística, ou seja, a disponibilidade de carga para caminhões ou trens fazerem o caminho de volta até as fazendas e agroindústrias após levar produtos do agro aos portos ou outro destino. Informações sobre as cadeias produtivas e rotas comerciais de fertilizantes, corretivos e remineralizadores de solo estão sendo processadas em busca de soluções para a retrologística nas diferentes regiões.

A equipe ainda se empenha na atualização das bacias logísticas da categoria Grãos (agrupado de milho e soja) e no delineamento de análises semelhantes para as dez cadeias produtivas já presentes no SITE-MLog: algodão, aves, bovinos, café, cana-de-açúcar, laranja, madeira para papel e celulose, milho, soja e suínos.

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

*Data: 10/02/2022*

### **DOCAS DO RIO ASSINA CONTRATO PARA EXECUÇÃO DE OBRAS NO CAIS DA GAMBOA NO PORTO DO RIO DE JANEIRO**

*Fonte: Agência Porto (10 de fevereiro de 2022 )*



#### **Imagem: Divulgação**

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) vai ampliar e modernizar o trecho mais antigo do Porto do Rio de Janeiro – o Cais da Gamboa, inaugurado em 1910. As obras estruturais, no valor de R\$ 104 milhões, serão realizadas para permitir o aprofundamento dos berços de atracação e viabilizar a operação com navios de maior porte. No último dia 4 de fevereiro, foi assinado o contrato com o Consórcio Porto Rio, vencedor da licitação. A previsão é de que as obras sejam iniciadas em abril deste ano e

concluídas no final do primeiro semestre de 2023.

As obras, que serão fiscalizadas pela Superintendência de Engenharia da Docas do Rio, contemplarão uma extensão de 600 metros do Cais da Gamboa. Segundo o superintendente de Engenharia, Roberto Catalão, esse trecho do cais possui uma base de fundação de forma metálica com um muro duplo de pedras de cantaria de granito, preenchidos com concreto

ciclópico – uma estrutura projetada e construída com as técnicas disponíveis à época para um calado de 9 metros. “Essa profundidade não atende mais a maioria dos navios modernos, que necessitam de, pelo menos, 13,5 metros, mas para aumentarmos esse calado operacional, precisamos modernizar as estruturas originais, que não suportariam uma dragagem”, explicou Catalão.

O diretor de Gestão Portuária da Docas do Rio, Mário Povia, ressaltou que, após a execução das obras de modernização do cais, a Autoridade Portuária pretende realizar a dragagem do trecho: “Para o desenvolvimento de novos negócios e melhoria das condições de atratividade do Porto do Rio de Janeiro, é imperativo o aumento do calado operacional dessa área, que passará a receber navios de maior porte, permitindo a otimização do uso de uma infraestrutura que é fundamental para o porto, que a partir de então estará apto a captar novas cargas e novas linhas de navegação”.

Para o superintendente de Gestão Portuária do Rio de Janeiro e Niterói, Leandro Lima, com a execução dessas obras, o Porto do Rio de Janeiro atingirá um melhor desempenho no uso da retroárea, na logística de transporte interno e na segurança das operações, captando maior fluxo de cargas: “Esse trecho do Cais da Gamboa tem uma grande vocação para movimentar diversos tipos de carga geral e granéis, como trigo, ferro gusa, concentrado de zinco, cargas de apoio às atividades offshore, entre outros. Com a modernização do cais e o aprofundamento do acesso aquaviário, esse mix de cargas será mais variado e rentável, podendo até duplicar a demanda”.

A Autoridade Portuária informou que os estudos realizados confirmam a viabilidade técnica, socioeconômica, financeira e ambiental dessa intervenção, que não vai modificar as condições atuais do meio ambiente e manterá as características básicas do cais existente. As etapas das obras incluirão: a execução de estacas para dar suporte à nova viga de coroamento do cais; injeção de nata ou solo de cimento que funcionará como uma parede de contenção para impedir a erosão abaixo do muro do cais; vigas de coroamento, uma sobre o cais atual e outra a cerca de 5 metros, apoiada nas novas estacas; e lajes pré-moldadas com capa de concreto, apoiadas nas vigas de coroamento.

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

*Data: 10/02/2022*

## DIRETOR DE PORTOS E COSTAS ESCLARECE DÚVIDAS SOBRE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

*Informação: Marinha do Brasil (10 de fevereiro de 2022)*



### **Embarcação da Marinha em ação de inspeção naval (Foto: Acervo)**

Nós últimos dez anos, a Diretoria de Portos e Costas (DPC) constatou um aumento significativo do número de embarcações no País. O total saltou de 687.885 para 992.697, um acréscimo de quase 45%. Isso fez com que a Marinha do Brasil (MB) redobrasse a atenção com a Segurança do Tráfego Aquaviário (STA). O maior fluxo de navegação nos mares, rios e lagoas demandou mais ações de fiscalização da MB.

Nesse contexto, a fim de abordar questões sobre STA, a Agência Marinha de Notícias conversou com o Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Sergio Renato Berna Salgueirinho. Nesta entrevista, ele ressaltou a importância da MB fiscalizar o tráfego aquaviário, explicou como ocorrem as inspeções navais e esclareceu de quem é a responsabilidade sobre o zoneamento e a sinalização dos espelhos d'água.



Cabe à DPC, dentre outras atividades, representar a Autoridade Marítima (Marinha do Brasil) no que tange à normatização e à fiscalização dos assuntos ligados à segurança da navegação, à Marinha Mercante, ao ensino profissional marítimo e à prevenção da poluição hídrica causada por embarcações. A MB possui capilaridade por todo o território nacional, principalmente por meio de suas Capitânicas, Delegacias e Agências.

### **Agência Marinha de Notícias: Qual a importância da Marinha fiscalizar o tráfego aquaviário?**

Almirante Salgueirinho: De acordo com o contido na Lei nº 9.537/1997, compete à Marinha do Brasil, como Autoridade Marítima Brasileira, fiscalizar o tráfego aquaviário. Tal fiscalização tem como objetivo promover, antes de tudo, ações educativas e de orientação aos tripulantes de embarcações sobre a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a prevenção da poluição hídrica, a partir de embarcações, plataformas e suas instalações de apoio, seja no mar ou nas hidrovias interiores.

### **Como acontece essa fiscalização?**

A fiscalização aquaviária ocorre por meio de ações de inspeção naval, na qual são deslocadas equipes das Capitânicas dos Portos, suas Delegacias e Agências subordinadas, empregando suas embarcações e viaturas, de modo a verificar in loco as condições gerais das embarcações, a habilitação dos condutores e da tripulação, o estado do seu material de salvatagem e de combate a incêndio, a existência de eventual excesso de lotação, entre outros aspectos. Todo esse esforço se justifica porque é por este método que se diminuem os números de acidentes náuticos e se educa os condutores e tripulantes de embarcações.

Todos os anos, a Marinha promove a chamada Operação “Verão”. Por meio de Ações de Fiscalização do Tráfego Aquaviário (AFTA), tanto no litoral, quanto em águas interiores, a Marinha atua em todo o território nacional, por meio de seus nove Distritos Navais (DN) e suas 68 Capitânicas (CP), Delegacias (DL) e Agências (AG), todos com um único objetivo em comum: conscientizar condutores e passageiros a navegar com segurança, a fim de se evitar acidentes e preservar vidas humanas.

Na maioria dos Distritos Navais, as ações de fiscalização são intensificadas nos meses de dezembro a março, pois é no período do verão que se observa expressivo aumento do tráfego das embarcações de esporte e lazer nas águas brasileiras, devido ao período de férias e às festividades típicas desta época do ano.

Apesar de incrementarmos os esforços de fiscalização durante os meses da Operação “Verão”, as ações educativas e fiscalizatórias não se limitam a uma única época do ano. O trabalho constante de conscientização é fundamental para que a segurança da navegação e o lazer sigam juntos, no mesmo barco, tendo sempre como foco a redução das situações de acidentes causados pelo não cumprimento das normas de segurança da navegação.

### **Quem coordena a fiscalização dos mares, rios e lagoas?**

A fiscalização dos mares, rios e lagoas é realizada sob coordenação dos Comandos dos Distritos Navais (DN), Organizações Militares da MB que coordenam as ações de fiscalização das suas áreas de jurisdição e são efetuadas pelas equipes de inspeção naval das CP/DL/AG subordinadas. Diariamente, embarcações são abordadas com o intuito de verificar se estão cumprindo os requisitos técnicos estabelecidos nas Normas da Autoridade Marítima (NORMAM), no que se refere aos equipamentos e materiais obrigatórios, documentação e habilitação dos seus tripulantes.

### **O que cabe à Marinha na Segurança do Tráfego Aquaviário (STA)?**

As atribuições da Marinha do Brasil, como Autoridade Marítima, estão descritas no artigo 4º da Lei nº 9.537, de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. Conforme estabelecido nessa lei, a MB dispõe de atribuições, tais como: elaborar normas para habilitação e cadastro dos aquaviários e amadores; elaborar normas para o



tráfego das embarcações; realização de inspeções navais e vistorias; cadastramento de empresas de navegação; e aplicação de penalidade, dentre outras.

### **Qual é o propósito de uma inspeção naval? O que é verificado?**

A inspeção naval é uma atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento da Lei 9.537. O propósito é garantir a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, além de prevenir a poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas e suas instalações de apoio.

Durante a atividade de inspeção naval são verificados os certificados das embarcações, o correto posicionamento dos coletes salva-vidas, a existência e o posicionamento dos equipamentos de segurança e de salvatagem. Também verificamos a existência e a sinalização das saídas de emergência e seu livre acesso, o funcionamento de equipamentos de bordo, os certificados dos tripulantes e demais partes documentais, entre outros requisitos previstos nas NORMAM.

### **Quais os procedimentos adotados pelas Capitânicas, Delegacias e Agências quando acontece um acidente?**

Quando acontece um acidente envolvendo embarcações e a Marinha é informada da ocorrência, a Capitania, Delegacia ou Agência, cuja jurisdição abrange o local do acidente, desloca suas equipes de prontidão de Busca e Salvamento – as chamadas equipes SAR – para o local informado, a fim de prestar o atendimento e o apoio inicial necessário. Constatado o acidente, após prestados os primeiros socorros às pessoas feridas, é instaurado um Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN) para apurar as causas do acidente e seus eventuais responsáveis.

### **Como funciona, no Brasil, o zoneamento e a sinalização dos espelhos d'água?**

A Lei nº 9.443/1997 institui a Política Nacional de Recursos Hídricos e cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos. Quanto à sinalização, caso seja de interesse dos estados e municípios estabelecer a sinalização náutica, a NORMAM-17/DHN (Portaria DHN/DGN/MB Nº 6, de 12 de maio de 2021) dispõe sobre as Normas da Autoridade Marítima para Auxílios à Navegação.

O Agente da Autoridade Marítima pode assessorar o Poder Estadual/Municipal quanto aos requisitos técnicos para a implantação da sinalização adequada para cada caso. Considero que o estabelecimento do zoneamento do espelho d'água e a correspondente sinalização daquele espaço definido por Decreto Municipal são fatores de sucesso na redução do potencial de acidentes náuticos, uma vez que deixam claro a todos os usuários do espaço em questão quanto à divisão do espaço para cada categoria, sejam banhistas, embarcações motorizadas, ou outros tipos de embarcações sem propulsão a motor, como os stand up paddles (SUP), por exemplo.

Para acionar a Marinha do Brasil em uma emergência náutica o cidadão deverá fazer contato com o Salvar Brasil (<https://www.marinha.mil.br/salvarbrasil/>) pelo telefone 185, que deve ser utilizado exclusivamente para emergências marítimas e fluviais. Esse telefone é dedicado para atendimento da salvaguarda da vida humana no mar em todo o território brasileiro.

Para o caso de uma denúncia, deve-se procurar o telefone da Capitania, Delegacia ou Agência responsável pela área de interesse.

Visualize aqui a Capitania, Delegacia ou Agência mais próxima de sua localidade

Fonte: Agência Marinha de Notícias

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

Data: 10/02/2022

## EDITAL DE CONCESSÃO DAS BALSAS É SUSPENSO PELO GOVERNO DE SÃO PAULO

Com a decisão, o Estado fará uma revisão do projeto com o objetivo de avaliar os apontamentos feitos pelas lideranças das regiões beneficiadas

**DA REPORTAGEM**



**O leilão estava previsto para o dia 30 de março de 2022 / Nair Bueno/DL**

O Governo de São Paulo suspende, nesta quarta-feira (09), o edital de concessão das oito Travessias Litorâneas do Estado. Com a decisão, o Estado fará uma revisão do projeto com o objetivo de avaliar os apontamentos feitos pelas lideranças das regiões beneficiadas. O leilão estava previsto para o dia 30 de março de 2022.

Em nome do diálogo e da transparência nas ações de política pública, o Estado já havia apresentado o projeto de concessão em audiência e consultas públicas realizadas entre os meses de Março a Julho de 2021. Ainda assim, uma nova etapa será acrescida ao processo antes da republicação do edital de concessão.

A melhoria das travessias é uma demanda antiga da população, e o capital privado vai modernizar e ampliar o serviço, trazendo comodidade, segurança e desenvolvimento para as cidades atendidas. Além disso, a concessão gera empregos e aumenta a capacidade das embarcações, trazendo mais agilidade nos deslocamentos. No total, as oito travessias, operadas atualmente pelo Departamento Hidroviário, movimentam diariamente cerca de 28 mil automóveis e 22 mil pedestres e ciclistas.

Além dos investimentos previstos de R\$ 280 milhões, a transferência para o capital privado permite que o Estado, que hoje paga R\$ 80 milhões por ano para operar as balsas, aplique esses recursos em áreas prioritárias, como saúde, educação e segurança.

**Fonte: Diário do Litoral - SP**

**Data: 10/02/2022**

## JUSTIÇA FEDERAL CONFIRMA AUDIÊNCIA PÚBLICA PRESENCIAL SOBRE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Estudo do Governo Federal aponta para um investimento total em toda a área de R\$ 16 bilhões, sendo R\$ 1,5 bilhão diretamente no porto

A Justiça Federal em Santos confirmou nesta quarta-feira (9) a realização da audiência pública para discutir a desestatização do Porto de Santos, que prevê o investimento total de R\$ 16 bilhões durante a duração do contrato. Promovido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o debate está marcado para esta quinta-feira (10), às 15h, em formato híbrido.



Organizada de forma virtual, a audiência pública terá a presença do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, e é aberta a toda a sociedade. O período de consulta e audiência públicas iniciou nesta no dia 31 de janeiro e segue até 16 de março de 2022. O prazo de concessão será de 35 anos, prorrogável por até cinco anos.

O juiz federal substituto Cristiano Harasymowicz de Almeida rejeitou os argumentos do Sindicato de Empregados na Administração Portuária (Sindaport) do Porto de Santos (SP), autor de uma ação civil para suspender a discussão. “A realização da referida audiência pública é oportunidade para o debate plural e participação ativa da comunidade portuária atingida direta ou indiretamente com a mudança”, disse o magistrado.

Toda a sessão virtual será transmitida via streaming pela Internet, gravada e depois compartilhada no canal da Antaq no YouTube. Não será necessária a inscrição para assistir à audiência pública. Já o evento presencial acontecerá na Associação Comercial de Santos (ACS) e haverá limite de participantes em virtude da pandemia da covid-19.

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

**Data: 10/02/2022**

## **MINFRA INTEGRA TECNOLOGIA FREE FLOW EM CONTRATOS DE CONCESSÃO PARA MODERNIZAR RODOVIAS**

Secretário-executivo Marcelo Sampaio acrescentou que *inov@BR* trará mais eficiência e segurança nos investimentos em concessões rodoviárias

Ainclusão do sistema free flow nos contratos de concessões de rodovias brasileiras é um passo adiante na modernização do modal rodoviário do país, afirmou o secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura, Marcelo Sampaio. Ao participar da abertura da primeira edição do Fórum ITL de Inovação do Transporte (FIT), ele destacou o papel positivo do uso de tecnologias nos serviços de transporte.

“A gente tem aí um enorme desafio para entregar resultados, eficiência e segurança no setor de infraestrutura de transportes”, disse Sampaio, no evento promovido pelo Instituto de Transporte e Logística (ITL), ligado à Confederação Nacional do Transporte (CNT). Um dos avanços citados pelo secretário-executivo foi o Programa de Modernização de Rodovias Federais, o *inov@BR*, que abre o caminho para investimentos em novas sinalizações, em monitoramento das vias, na conectividade e na implantação da cobrança do pedágio proporcional ao trecho percorrido, o free flow.

Sampaio apresentou ainda um panorama sobre os projetos que o Ministério da Infraestrutura vem desenvolvendo para minimizar as burocracias e o aumento da eficiência logística. Entre os trabalhos, o Documento de Transporte Eletrônico (DT-e), que reúne mais de 90 documentos em uma única ferramenta e a Carteira Digital de Trânsito (CDT) que reúne a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) digitais.

### **Usuário frequente**

Para a secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias do MInfra, Natalia Marcassa, a tecnologia free flow é uma tendência já usada em vários países no mundo e que trará uma série de benefícios aos usuários das rodovias. “É algo que veio para ficar e vai melhorar muito a experiência do usuário no tráfego da rodovia”, avaliou.

Outro benefício do free flow, acrescentou o secretário nacional de Transportes Terrestres, Marcello Costa, é a possibilidade de redução progressiva na tarifa, de acordo com a frequência de uso das vias pelos motoristas. “É interessante porque você terá justiça tarifária. Quem utiliza mais daquela rodovia, acaba pagando menos proporcionalmente ao quilometro rodado. Então, é uma série de inovações regulatórias que será percebida com muita clareza pelos usuários das rodovias e pela sociedade”, disse.



Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF  
Data: 10/02/2022

### **DECISÃO DO TCU GARANTE OBRAS DE MONOTRILHO PARA ACESSO AO AEROPORTO DE GUARULHOS**

Serão investidos quase R\$ 272 milhões privados na construção do veículo sobre trilhos no acesso ao maior aeroporto do país. Obras iniciam neste ano e devem durar 24 meses

Após o Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura (MInfra) e da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), apresentar os devidos esclarecimentos, o Tribunal de Contas da União (TCU) liberou nesta quarta-feira (9) a continuidade do Automated People Mover (APM). A decisão garante o investimento de R\$ 242 milhões em recursos privados para a construção do monotrilho que vai ligar os terminais de passageiros do aeroporto à rede da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM).

Conforme parecer do relator, ministro Vital do Rêgo, aprovado durante sessão plenária de hoje da Corte de Contas, os estudos apresentados pela União vão “ao encontro das razões de decidir desse voto, uma vez que os dados técnicos apontam a adequação do sistema APM para um aeroporto do porte de Guarulhos em termos técnicos e ambientais”. A íntegra pode ser conferida neste link.

Assim, as obras poderão ser executadas, a partir deste ano, com acompanhamento pelo TCU da implantação do APM anualmente até a completa execução dos trabalhos. A Corte poderá ainda prosseguir com avaliações bianuais até o final do contrato de operação do sistema.

#### **Rápido, sustentável e seguro**

O projeto consiste na implantação de transporte sobre trilhos que vai ligar os terminais de passageiros do aeroporto à rede da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Com investimentos privados de aproximadamente R\$ 272 milhões, as obras estão previstas para começar ainda neste semestre e devem durar 24 meses. Em setembro, o Governo Federal assinou um aditivo ao contrato de concessão do aeroporto para a concessionária GRU Airport construir e operar o APM.

Solução 100% automatizada, o People Mover consiste em um transporte sustentável, rápido e seguro a passageiros, trabalhadores e usuários que precisam acessar o aeródromo. Com a ligação, o público fará apenas uma baldeação e será deixado na porta de cada um dos terminais de passageiros.

Como o sistema tem capacidade para transportar 2 mil usuários por hora em cada direção, o tempo de viagem e de espera será de 6 minutos. O transporte tem zero emissão de poluentes. Outro benefício ao meio ambiente: com a redução no número de veículos circulando nas imediações do aeroporto, haverá consequente diminuição da emissão de CO2 e dos congestionamentos verificados na região.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF  
Data: 10/02/2022

### **META DO GOVERNO FEDERAL É TORNAR BRASIL LÍDER EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES NA AMÉRICA LATINA**

Durante palestra em congresso de energia renovável, ministro Tarcísio de Freitas disse que país está “pronto para dar um salto”. Somente na área de transportes, são R\$ 260 bilhões contratados até o fim de 2022

As reformas estruturantes realizadas de 2019 até o momento pelo Governo Federal fazem parte de um plano de ação assertivo para atingir a meta: ser líder em infraestrutura de transportes na

América Latina. A declaração foi dada nesta quarta-feira (9) pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, durante o Congresso de Energia Renovável, Brazil Energyyear, em São Paulo.

Somente na área de transportes, serão R\$ 260 bilhões contratados até o fim do ano em investimentos privados em toda a matriz brasileira. Contando com outras áreas, como saneamento e telefonia, o número chega a impressionantes R\$ 1 trilhão. Estes valores vão ajudar a reduzir 35% do Custo Brasil nos próximos 15 anos, auxiliando a retomada da atividade econômica, bem como na geração de emprego e renda.

“O Brasil está preparado para dar um salto. Nós vamos passar uma revolução no termo de matriz de transportes, que em 15 anos vai estar muito mais sustentável, equilibrado e barato. O Brasil está vocacionado para ser líder em infraestrutura e a gente vai ser líder na América Latina. As bases para isso já estão sendo lançadas”, avaliou o ministro.

### Avanços

Em apresentação o ministro destacou que em quatro anos de atuação foram feitos 34 leilões de aeroportos, 33 leilões de terminais portuários, 108 contratos de adesão de terminais privados e contratos de concessão de ferrovias e rodovias pelo país. “Estabelecemos uma meta de transferência de ativos para iniciativa privada e começamos a fazer leilões e sobretudo fortalecer as instituições”, explicou.

Para 2022, por exemplo, estão previstas a primeira desestatização portuária da história, da Companhia Docas do Espírito Santo; a sétima rodada de concessões aeroportuárias, com 16 aeroportos – entre eles, Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ).

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

*Data: 10/02/2022*

## ISTOÉ Dinheiro

### ISTOÉ - DINHEIRO

#### UCRÂNIA PEDE QUE RÚSSIA SEJA EXCLUÍDA DE PORTOS GLOBAIS APÓS EXERCÍCIOS NO MAR NEGRO

*(Reportagem de Matthias Williams e Pavel Polityuk)*



#### **Navio de desembarque da Marinha Russa Kaliningrad chega ao porto de Sebastopol, no Mar Negro**

KIEV (Reuters) – O ministro da Defesa da Ucrânia, Oleksii Reznikov, pediu nesta quinta-feira que a comunidade internacional tome medidas duras contra a Rússia, incluindo restrições portuárias a navios russos, em resposta aos exercícios da marinha russa no Mar Negro.

“Agora também esperamos uma reação unificada: quando os navios RUS (russos) não puderem entrar nos portos do mundo, eles entenderão o preço de sua insolência”, escreveu Reznikov no Twitter.

Em uma declaração relacionada, os militares da Ucrânia disseram que as forças da Marinha estão prontas para qualquer desdobramento ou provocação da Rússia. A Rússia lançou exercícios

navais no Mar Negro, o que a Ucrânia diz ter tornado praticamente impossível a navegação na área.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 10/02/2022

## DEMANDA E ATIVIDADE ECONÔMICA MANTÊM OTIMISMO DA OPEP

Por AFP



*(Arquivo) Poços de petróleo em Baku, em 19 de março de 2019 - AFP/Arquivos*

A Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) manteve, nesta quinta-feira (10), suas previsões de crescimento da demanda global por petróleo bruto em 2022, mostrando-se otimista com o bom desempenho da economia mundial e com a retomada do transporte aéreo, apesar dos riscos relacionados com a pandemia da covid-19.

A Opep espera um aumento de 4,2 milhões de barris diários (mbd), chegando a 100,8 mbd em todo mundo, de acordo com seu relatório anual.

Este aumento de consumo seria de em torno de 1,8 mbd para os países da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) e de pelo 2,3 mbd para os demais.

Em relação aos membros da OCDE, “o otimismo surge do crescimento econômico” observado, levando-se em conta os efeitos benéficos das políticas fiscais e monetárias implementadas para estimular as economias, afirma o cartel, acrescentando que elas devem “mais do que compensar os efeitos negativos da (variante) ômicron na demanda de petróleo”.

Embora continue prudente a respeito da pandemia do coronavírus, o cartel considera que as razões para otimismo “prevalecem, ao se considerar o forte crescimento em curso, com um Produto Interno Bruto (PIB) que já alcança os níveis observados antes da pandemia, apoiado por medidas de relançamento orçamentário e por um comércio mundial com níveis recordes em termos de volume”.

Além disso, “a mobilidade ainda deve ganhar dinamismo, especialmente no que se refere ao setor de viagens e de turismo”, reforça a Opep em um artigo, no qual aborda o tema do comportamento da demanda.

No início de fevereiro, os dirigentes da Opep e dos países aliados da Opep+ decidiram voltar a aumentar sua produção, pelo oitavo mês consecutivo, com o objetivo de responder à demanda e limitar a alta dos preços.

Entre dezembro e janeiro passados, os países-membros da Opep aumentaram sua produção em 64.000 barris por dia, atingindo 27,981 mbd, segundo fontes indiretas citadas no relatório.

Nigéria, Arábia Saudita e Emirados Árabes Unidos aumentaram ligeiramente a produção, compensando a baixa no Iraque e na Líbia.

Este crescimento das extrações não impediu a continuação da subida dos preços do barril, favorecida pelas tensões geopolíticas entre Rússia e Ucrânia e pela publicação de dados sobre as reservas comerciais de petróleo em clara baixa nos Estados Unidos, contrariando as expectativas.

Em alta nesta quinta-feira, os preços do Brent e do WTI estavam acima dos US\$ 90.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro  
Data: 10/02/2022

## MONEYTIMES

### MONEYTIMES

#### DREYFUS ANUNCIA META DE ELIMINAR DESMATAMENTO DA CADEIA DE GRÃOS ATÉ O FIM DE 2025

Informação: Moneytimes (10 de fevereiro de 2022 )



Além disso, as empresas já são signatárias de um acordo privado chamado Moratória da Soja (Imagem: REUTERS/Jorge Adorno)

A Louis Dreyfus Company (LDC) anunciou nesta quarta-feira compromisso de eliminar até o fim de 2025 o desmatamento e a conversão de vegetação nativa de todas as suas cadeias de fornecimento de grãos e oleaginosas.

O movimento está em linha com o de outras companhias negociantes de grãos, que estabeleceram prazos para banir grãos cultivados em áreas desmatadas de suas transações, à medida que cresce a pressão da sociedade contra a destruição de florestas.

A brasileira Amaggi, a Bunge e ADM, entre outras, também têm metas de eliminar o desmatamento da cadeia produtiva nos próximos anos.

“Garantir a produção de alimentos e a agricultura sustentáveis está entre os mais urgentes desafios globais, e nosso compromisso com a eliminação do desmatamento e da conversão de vegetação nativa é essencial para lidar com esses desafios”, disse o CEO da LDC, Michael Gelchie, em nota.

As grandes empresas que atuam no Brasil também têm por política não comprar soja com origem em desmatamento ilegal.

Além disso, as empresas já são signatárias de um acordo privado chamado Moratória da Soja, que proíbe a compra de grãos cultivados em áreas do bioma amazônico desmatadas após 2008, mesmo que o desflorestamento de parte da propriedade tenha ocorrido de forma legal.

Com novas metas, empresas como a Dreyfus dão um passo adicional para eliminar o desmatamento da cadeia produtiva.

As próximas etapas para a implementação do programa, disse a companhia, envolverão avaliações de risco ao longo das cadeias de fornecimento como base para priorizar ações, com relatórios de progresso regulares.

Fonte: MoneyTimes  
Data: 10/02/2022

#### MAERSK VÊ NORMALIZAÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO NO 2º SEMESTRE

Informação: Moneytimes (10 de fevereiro de 2022 )



***A Maersk movimentou quase um quinto do tráfego marítimo de contêineres no planeta e projeta expansão de 2% a 4% no mercado este ano (Imagem: Reuters/Amanda Perobelli)***

Uma gigante do comércio global indicou que as interrupções nas cadeias de abastecimento que abalam economias do mundo todo podem se normalizar em poucos meses.

A sinalização alivia temores de um período mais prolongado de caos no transporte marítimo, que vem aumentando a inflação ao consumidor, atrapalhando os estoques das varejistas e freando a produção nas fábricas.

Os atrasos no transporte marítimo, vistos durante a maior parte da pandemia de Covid-19, começarão a diminuir no segundo semestre, afirmou a A.P. Moller-Maersk nesta quarta-feira.

A mudança aliviará a pressão sobre os fluxos comerciais, mas custará à companhia dinamarquesa parte da receita obtida com fretes mais altos nos últimos meses.

“Estamos fazendo previsões em um ambiente de saída da pandemia e, honestamente, não temos muita experiência com isso”, disse o CEO Soren Skou em entrevista à Bloomberg TV nesta quarta-feira. “Dito isso, esperamos um primeiro semestre forte e o que chamamos de normalização no início do segundo semestre.”

A Maersk movimentou quase um quinto do tráfego marítimo de contêineres no planeta e projeta expansão de 2% a 4% no mercado este ano, com um primeiro semestre forte, mas uma perspectiva incerta depois disso.

É difícil prever exatamente quando haverá normalização do transporte marítimo, especialmente porque a China — país que mais exporta no mundo — ainda tem medidas de lockdown contra a Covid-19, afirmou Mikkel Emil Jensen, analista do Sydbank.

“Sempre foi uma questão de tempo até que o mercado de contêineres se normalizasse e a Maersk indica que isso pode acontecer um pouco mais cedo do que alguns esperavam”, disse Jensen.

A empresa espera ter lucro de aproximadamente US\$ 24 bilhões em 2022, antes de juros, impostos, depreciação e amortização.

A estimativa média de uma sondagem da Bloomberg com analistas é de um ganho de US\$ 28 bilhões.

As empresas de contêineres tiveram gigantescos lucros nos últimos dois anos. Os fretes subiram em meio a filas nos portos e consumidores comprando produtos sem sair de casa durante a pandemia.

A Maersk e outras companhias do segmento vêm usando o dinheiro para se diversificar, fortalecendo áreas como transporte aéreo e logística.

A Maersk anunciou na quarta-feira um acordo para aquisição da Pilot Freight Services por US\$ 1,68 bilhão, que ampliará sua divisão de transporte rodoviário.

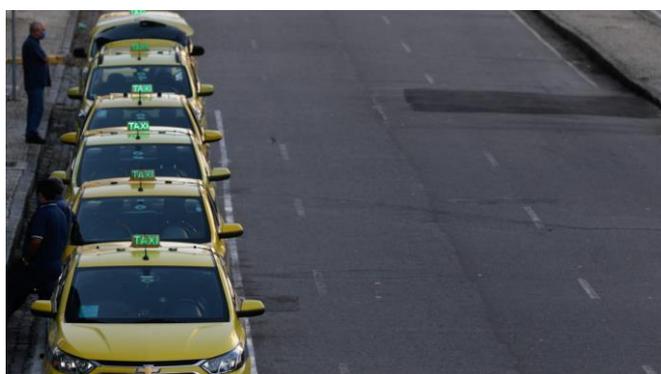
**Fonte: MoneyTimes**  
**Data: 10/02/2022**



### AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

#### AUMENTO DO GÁS NATURAL NO RIO SERÁ DE ATÉ 13%

Agenera aprova revisão tarifária da Naturgy para as áreas de concessão da CEG e CEG e Rio  
*Por Luiz Fernando Manso - 10 de fevereiro de 2022 - Em Mercado de gás, Política energética*  
**Aumento do gás natural no Rio será de até 13%**



***GNV vai ficar até 11,6% e 13,3% mais caro no Rio de Janeiro, a partir de sábado, 12 de fevereiro (Fernando Frazão/Agência Brasil)***

O aumento da tarifa do gás natural no Rio de Janeiro será de 2% a 13%, a partir de sábado, 12 de fevereiro, a depender da faixa e classe de consumo. Os maiores reajustes são para grandes consumidores industriais e GNV.

O impacto para o consumidor industrial pode chegar a 11% na capital e a 13% na Região Metropolitana.

Com ICMS, o impacto no GNV será de até 13,3% nas cidades da Região Metropolitana atendidas pela Naturgy; e de até 11,6% na capital. Veja os reajustes detalhados abaixo.

A diretoria da Agenera, agência reguladora do estado do Rio de Janeiro, aprovou a revisão tarifária da Naturgy nesta quinta (10), em reunião extraordinária.

O reajuste representa o repasse para as tarifas do aumento do preço da molécula de gás natural fornecido pela Petrobras, que representou um custo de gás 16% maior, em média, na capital e de 17% na região metropolitana.

O preço final do gás é resultado do custo da molécula, fornecida pela Petrobras e outros supridores, somado às tarifas de transporte e tributos e depende dos repasses regulados pelos contratos de concessão.

O suprimento da Naturgy, que atende às antigas áreas de concessão da CEG e CEG Rio, é feito por meio de uma liminar, em que a distribuidora conseguiu na Justiça do Rio manter as condições dos contratos que venceram no fim do ano passado.

O reajuste foi aprovado por unanimidade, com todos os conselheiros reconhecendo a necessidade do reajuste para cumprir o contrato em vigor.

Segundo apurou o político epbr, havia uma preocupação que, se a Agenera decidisse pelo represamento do reajuste, poderia enfraquecer o argumento apresentado à Justiça na ação contra a Petrobras.

Há um repasse de 17% nos preços represado desde o ano passado. A Agenera reconheceu a necessidade do reajuste, mas decidiu impedir que ele entrasse em vigor.



“A questão tem que ser tratada o mais rapidamente possível, para dar segurança jurídica a todos os envolvidos”, afirmou o conselheiro Vladimir Pascoal, durante a reunião.

Essa parcela do aumento será calculada junto com a revisão quinquenal das concessões, que levam em considerações outros elementos, investimentos, direitos e obrigações da Naturgy. Há uma expectativa que o aumento do gás natural poderá, assim, ser mitigado.

### **Aumento da tarifa do gás natural no Rio**

No cálculo da tarifa, a Agenssa leva em consideração a distribuição dos repasses por usos e faixas de consumo. Também há diferenças entre os contratos originais da CEG, concessão da capital fluminense, e a CEG Rio, de boa parte da Região Metropolitana.

Toda a operação é feita pela Naturgy.

O maior aumento será para grandes consumidores industriais, não-vidraceiro, da CEG Rio, de 13,3%. Tarifas residenciais e comerciais sobem até 9,4%; e o GNV (limite), entre 12% e 13%.

Com tributos, consumidores residenciais na capital que consomem menos de 7 m<sup>3</sup> por mês, terão um impacto de 3,59% com a incidência de tributos. Acima desse volume, o percentual é menor, por efeito do teto de incidência da carga tributária. Na Região Metropolitana, o impacto é de 5,61%.

### **Os reajustes tarifários por classe de consumidor**

#### **CEG (capital)**

- Residencial: 1,7% a 3,6%
- Residencial (MCMV<sup>1</sup>): 1,7% a 6,4%
- Comercial: 3,7% a 4,5%
- GNV (limite): 11,6%
- Industrial (não-vidraceiro): 7,8% a 12,4%
- Vidraceiro: 6,8% a 11,5%

#### **CEG Rio**

Belford Roxo, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaboraí, Itaguaí, Japeri, Magé, Mangaratiba, Maricá, Nilópolis, Niterói, Nova Iguaçu, Paracambi, Queimados, São Gonçalo, Tanguá, Seropédica e São João de Meriti

- Residencial: 2,9% a 5,6%
- Residencial (MCMV<sup>1</sup>): 2,9% a 7,7%
- Comercial: 6,7% a 9,1%
- GNV (limite): 13,3%
- Industrial (não-vidraceiro): 8,5% a 13,3%
- Vidraceiro: 8,1% a 13,3%

<sup>1</sup>MCMV são os imóveis do programa habitacional Minha Casa Minha Vida, que possui tarifas finais menores na comparação com outros consumidores residenciais. Os percentuais finais variam conforme as faixas de incidência de tributos e volume consumido por mês.

### **Governador classificou aumento do gás de “abusivo”**

Em dezembro de 2021, a Naturgy anunciou que ingressou com uma medida judicial no Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro contra a Petrobras para manter as condições dos contratos atuais e evitar o reajuste no custo de aquisição do gás natural a partir de 1º de janeiro de 2022.

“Assim como outras distribuidoras brasileiras, a Naturgy está pleiteando a manutenção das condições dos contratos atuais até que as condições de mercado livre sejam de fato estabelecidas e seja possível adquirir um gás competitivo de fontes concorrenciais”, disse na época.

“Hoje, a Petrobras é a única empresa com capacidade para comercializar gás natural para as distribuidoras no estado”.

A Naturgy realizou uma chamada pública para aquisição do gás natural para distribuição pela CEG e CEG Rio. A Petrobras, assim como aconteceu com outras distribuidoras, foi a única empresa que teve oferta com preços e condições técnicas viáveis, de acordo com a distribuidora.

O governador do Rio de Janeiro, Claudio Castro (PSC), também reforçou o pleito e acionou a Procuradoria Geral do Estado (PGE). O estado argumenta que a empresa está praticando preço abusivo valendo-se da condição de monopólio.

“O governo do Rio de Janeiro não concorda com esse aumento abusivo que vai afetar a vida de milhões de cidadãos, da dona de casa e dos motoristas profissionais às empresas e indústrias. O reajuste impactaria na empregabilidade e na instalação de novas empresas que não se instalariam no estado sem segurança jurídica”, afirmou Cláudio Castro.

### **Judicialização ameaça abertura do mercado, diz Petrobras**

A Petrobras recorreu contra as liminares e vem afirmando que a judicialização do suprimento ameaça a abertura do mercado de gás natural.

Segundo a Petrobras, são “movimentos junto ao plantão judiciário com ações em caráter de urgência, com pedido de liminar, para adquirir vantagem diferenciada das que foram obtidas nos processos regulares de chamadas públicas para aquisição de gás natural”.

As ações foram movidas em dezembro.

Em geral, as distribuidoras tentam manter condições de contratos vigentes, o que garantiria reajustes menores a partir do ano que vem.

O conflito ocorre após a negociação feita ao longo de 2021 para os novos contratos, que atualizaram os preços do gás natural, tornariam o custo do energético 50% mais caro, em média.

**Fonte: Agência EPBR de Notícias**

**Data: 10/02/2022**

## **EÓLICAS OFFSHORE: O QUE DIZ (E NÃO DIZ) O DECRETO 10.946, POR JULIANA MELCOP**

Há hoje sob análise do Ibama 37 projetos de eólicas offshore, com potência instalada total superior a 80 GW e pelo menos 25 sobreposições

**Por epbr - 10 de fevereiro de 2022 - Em Colunas e opinião, Eólica, Mercado offshore, Política energética**



**Decreto 10.946/22 vem ocupar uma lacuna normativa existente e definir as linhas gerais da futura regulamentação das eólicas offshore (foto: Erich Westendarp/Pixabay)**

A publicação do Decreto 10.946/2022 reacendeu expectativas quanto à concretização de projetos eólicos offshore no Brasil. A iniciativa, que é um pontapé inicial no marco regulatório da modalidade no setor,



foi recebida com bons olhos e chegou com a promessa implícita de solucionar imbróglis que ameaçavam surgir — ou já tinham surgido.

Já existem diversos projetos eólicos com estudos em curso, em uma verdadeira corrida pelas áreas mais interessantes. Os números são crescentes: em agosto de 2021, informativo do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) relatou a existência de 23 projetos eólicos offshore em licenciamento, somando quase 50 GW de potência instalada. Desse total, ao menos 12 apresentavam alguma sobreposição de área.

Poucos meses depois, em janeiro deste ano, o Ibama atualizou os dados, indicando 37 projetos sob sua análise, com potência instalada total superior a 80 GW e ao menos 25 áreas com algum nível de sobreposição.

O impasse sobre as áreas a serem utilizadas pelos empreendimentos também rendeu frutos na Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). Diversos agentes solicitaram Despacho de Registro do Requerimento de Outorga (DRO), com fundamento na Resolução Normativa (REN) 876/2020, em uma tentativa de obter a outorga para implantação e exploração das centrais geradoras eólicas em ambiente marítimo.

Contudo, a Procuradoria Federal junto à Aneel posicionou-se de forma contrária à emissão do Despacho, sustentando que não estava comprovada “a possibilidade de uso das áreas marítimas necessárias à implantação desses empreendimentos” e, ademais, faltavam “diretrizes para a exploração da atividade”. Por cautela, recomendou que não fossem expedidos os DROs, o que foi acolhido pela Superintendência de Concessões e Autorizações de Geração. Aos projetos offshore, portanto, restava aguardar o deslinde normativo.

Nesse ínterim, o Congresso se debruçava sobre três Projetos de Lei (PL) acerca do tema: o PLS 576/2021, de autoria do Senador Jean Paul Prates (PT/RN), o PL 11.247/2018 (originalmente PLS 484/2017), do senador Fernando Collor (PTC/AL) e o PL 3.655/2021, do deputado Danilo Forte (PSDB/CE). Apesar de o projeto de 2018 já ter sido aprovado em uma das Casas, todos ainda possuem um longo processo legislativo pela frente.

Desta sorte, o Decreto 10.946/2022 vem ocupar uma lacuna normativa existente e definir as linhas gerais da futura regulamentação.

A nova norma prevê a cessão de uso de prismas (ou polígonos) para a geração de energia elétrica offshore, por qualquer fonte, nas águas interiores da União, no mar territorial, na zona econômica exclusiva e na plataforma continental. Estão excluídos da competência do Decreto os rios e bacias hidrográficas — não interferindo, portanto, na licitação vislumbrada pelo estado do Rio Grande do Sul para a Laguna dos Patos.

#### Alternativas para cessão das áreas para geração de energia offshore

A cessão de uso poderá ocorrer na modalidade gratuita ou onerosa, a depender se voltada à atividade de pesquisa e desenvolvimento tecnológico ou à exploração de central geradora. Poderá ainda ser planejada ou independente, em clara e bem-vinda referência a processos exitosos de cessão em outros países, como Dinamarca e Holanda.

No caso da cessão planejada, o Ministério de Minas e Energia (MME) delimitará os prismas previamente, enquanto a cessão independente permite que os interessados apresentem requerimento para cessão de prisma ainda não definido pelo poder concedente.

Para a cessão planejada, é expressamente aplicável o disposto no art. 11, II, ou seja, a oferta dos prismas deverá ocorrer mediante licitação pelo critério de maior retorno econômico.



Entretanto, o Decreto não deixa claro se, na cessão independente, será preciso realizar leilão para celebrar o contrato de cessão de uso ou se o interessado poderá firmar a cessão sem que a área seja submetida à oferta pública.

A competência para ceder as áreas é do MME, conforme art. 4º, §§ 2º a 4º, mas aquelas situadas no mar territorial dependerão da prévia entrega pela Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União (SPU), pertencente ao Ministério da Economia. A SPU também deve pronunciar-se quanto à destinação prévia da área a um outro empreendimento.

Além da referida Secretaria, o Decreto estabelece que devem ser consultados, como condição à cessão de uso, ao menos nove entes estatais, com a finalidade de declararem a inexistência de interferência com outras atividades.

Vale mencionar que se mantém necessária a outorga da Aneel para os empreendimentos de geração offshore, não bastando obter a cessão da área marítima. Passa a figurar, como requisito para o ato de outorga, a realização de estudos do potencial energético offshore, a cargo do agente gerador, os quais deverão ser disponibilizados no site da agência, após emitida a autorização.

Há previsão, não obstante, de que os estudos possam ser efetuados pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE), previamente às licitações dos prisms.

O regime instaurado pelo Decreto é aplicável, por determinação expressa, aos processos em curso, hipótese em que o interessado deve ratificar sua intenção em obter a cessão de área perante o MME. Importa destacar ainda que o Decreto entrará em vigor somente em 15/6/22, devendo o MME editar as normas complementares ao seu texto em até 180 dias da data de sua entrada em vigor — ou seja, até 12/12/22.

Em suma, o regime instaurado pelo Decreto possui excelentes aspectos, como a possibilidade de cessão gratuita para fins de pesquisa e a ausência de previsão de royalties ou de outras participações estatais, que poderiam inviabilizar o desenvolvimento de projetos.

Paira dúvida, no entanto, sobre o procedimento da cessão independente. A licitação é cabível nessa hipótese? Se houver cessão sem leilão, como podem ser solucionados os casos de sobreposição hoje existentes? E mais, qual o critério de remuneração da cessão independente, se não lhe for aplicável o art. 11, II?

Ademais, há longo prazo até a vigência efetiva do Decreto e sua respectiva regulamentação, o que compromete a cessão de áreas ainda em 2022. Não menos importante, a burocracia não foi mitigada pelo texto normativo, que deixou passar a oportunidade de estabelecer um balcão único de atendimento, concentrado na Aneel ou no MME, e de evitar assim longos trâmites administrativos aos interessados.

Nesse quadro, o Decreto é o primeiro passo para a definição do regime jurídico da geração offshore, restando para a regulamentação temas relevantes ao desenvolvimento da atividade. Não é demais lembrar que, na hipótese de ser aprovada legislação sobre o tema, o Decreto deverá adaptar-se ao texto legal, o que se converte em mais um fator de incerteza.

Enquanto isso, os pedidos de licenciamento continuam a proliferar junto ao Ibama, demonstrando o apetite do mercado pela fonte — mesmo havendo ainda tantas dúvidas sobre a definição do regime e das regras aplicáveis às futuras centrais geradoras marítimas.

Juliana Melcop é sócia da área de Energia do Souto Correa Advogados, que representa empresas do setor energético. O Souto Correa Advogados oferece consultoria jurídico-regulatória para agentes do setor de energia elétrica e gás natural, incluindo geradores, comercializadores, concessionários de transmissão e de distribuição, consumidores livres e especiais, além de produtores e transportadores de combustível

Fonte: Agência EPBR de Notícias  
Data: 10/02/2022



### JORNAL O GLOBO – RJ

## GALEÃO E SANTOS DUMONT SERÃO LEILADOS CONJUNTAMENTE EM 2023, DIZ FREITAS

Ministro confirma que concessionária informou que vai devolver a concessão do Aeroporto Internacional do Galeão, no Rio, após Anac negar reequilíbrio do contrato

Por *Geralda Doca*



**O ministro Tarcísio Gomes de Freitas Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo**

BRASÍLIA — O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, anunciou nesta quinta-feira que o aeroporto Santos Dumont será licitado junto com o Galeão, ambos no Rio. A Changi, empresa de Cingapura que controla a concessionária que administra o Aeroporto Internacional do Galeão, protocolou na Agência Nacional de Aviação Civil

(Anac) um pedido para deixar o negócio.

A informação foi antecipada pela coluna Capital, do GLOBO.

Segundo o ministro, a medida vai impactar a modelagem da nova rodada de concessão de aeroportos planejada pelo governo para este ano, que inclui o leilão do Santos Dumont.

A decisão da Changi de sair do Brasil acontece após a Anac negar, no início do mês, um pedido de reequilíbrio financeiro do aeroporto.

A 7ª rodada de concessões à qual o ministro se refere é o leilão de aeroportos que inclui Santos Dumont (RJ), Congonhas (SP) e outros no país.

O modelo do leilão do Santos Dumont está sendo revisto pelo Ministério da Infraestrutura em um grupo de trabalho que conta com integrantes do governo do estado do Rio e da prefeitura da capital fluminense.

Autoridades do Rio se queixam de que a permissão de expansão do aeroporto do Centro prejudicará o Galeão, na Zona Norte da cidade, e que já sofre com redução na movimentação de passageiros.

### **Anac ainda não analisou pedido de revisão do contrato**

Segundo um executivo do setor aeroportuário, a Anac alegou falta de tempo para analisar o pedido de reequilíbrio econômico financeiro do contrato de concessão do Galeão feito pela Changi.

O órgão regulador tem prazo de 90 dias para examinar esse tipo de requerimento. O recolhimento anual das outorgas ocorre em dezembro.



De acordo com esse interlocutor, o argumento apresentado foi que o processo é complexo, pois envolveria uma avaliação do impacto da pandemia da Covid-19, que levou à queda na demanda de passageiros, ao longo de todo o contrato.

Além disso, a Anac justificou o enfrentamento de outras questões como a paralisação da Itapemirim Transportes Aéreos, em dezembro do ano passado.

A Anac comunicou então que atenderia o pedido, considerando o impacto da pandemia apenas no ano de 2021, como foi feito em 2020. O requerimento ainda está em análise na Anac, segundo a assessoria de imprensa.

A Anac já atendeu pedidos dos aeroportos de Brasília, Guarulhos, Salvador, Fortaleza e Porto Alegre.

### **Concessionária queria desconto de mais de 50% na outorga**

O valor definido no requerimento do Galeão de R\$ 7,5 bilhões é quase metade de toda a outorga prevista ao longo do contrato de concessão que é de R\$ 19 bilhões.

Executivos do setor aeroportuário avaliam nos bastidores que outros grandes operadores privados poderão seguir o exemplo da Changi se a Anac não encontrar uma solução para o reequilíbrio dos contratos de concessão, considerando a queda nas receitas decorrente da pandemia.

- Esse tema do reequilíbrio precisa ter uma solução. Se a Anac não apresentar, nenhum dos aeroportos vai se sustentar. Vai ficar na dependência dos acionistas aportarem capital ou não. Se não houver um reequilíbrio, todos eles vão acabar devolvendo em algum momento - disse um interlocutor.

### **RIOgaleão oficializa pedido de relicitação**

Nesta tarde, o RIOgaleão, que opera o Aeroporto Internacional Tom Jobim, apresentou às autoridades federais o pedido de relicitação da concessão aeroportuária. Assim que a solicitação for aprovada, o governo federal vai abrir um novo leilão para que outra concessionária assuma o terminal que hoje pertence majoritariamente à Changi.

Até o final desse processo, o RIOgaleão permanecerá responsável pela operação do aeroporto e honrará os compromissos e contratos com seus funcionários, credores, lojistas e fornecedores, disse a empresa por comunicado.

Desde 2014, quando comprou o Galeão, foram investidos de R\$ 2,6 bilhões para melhorias. Mas, segundo a companhia, a recessão dos anos seguintes somada à queda na demanda global por commodities provocou um fraco crescimento econômico do país, levando o tráfego total de passageiros no país caiu cerca de 7%.

“Já em 2020, quando o setor aéreo mal havia se recuperado ao nível de 2013, a pandemia de Covid-19 provocou uma queda de 90% do número de voos no Brasil e enfraqueceu ainda mais as condições de operação do aeroporto. Em 2020 e 2021, o governo federal atuou de forma diligente no apoio ao setor de aviação civil. A recuperação, no entanto, foi lenta e o Covid-19 continuará afetando a indústria da aviação nos próximos anos”, justifica o RIOgaleão.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 10/02/2022*

### **COMBUSTÍVEIS: LIRA DIZ QUE PECS SÃO PERDA DE TEMPO E SUGERE AMPLIAR PROJETO DO ICMS**

Presidente da Câmara citou conversa com Rodrigo Pacheco para buscar solução

*Por Bruno Góes*



**Presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL) Foto: Adriano Machado / Reuters**

BRASÍLIA — O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), defendeu nesta quinta-feira a ampliação de projeto de lei já aprovado pelos deputados, que trata da cobrança de ICMS, para reduzir o preço dos combustíveis. Após participar de reunião com líderes partidários, Lira afirmou que essa opção seria a mais “pragmática”.

Hoje, tramitam na Câmara e no Senado Propostas de Emenda à Constituição (PEC) que tratam do assunto, mas preocupam a equipe econômica do governo. Uma delas, apelidada de “PEC kamikaze”, poderia resultar em uma renúncia de quase R\$ 100 bilhões.

Lira argumentou que o melhor cenário seria evitar qualquer disputa de protagonismo entre as Casas. Ele afirmou ainda que o caminho mais fácil é tratar o tema por projeto de lei — uma PEC precisa de apoio maior para ser aprovada.

Lira disse que conversaria ainda nesta quinta-feira com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), para tentar chegar a uma solução para o problema.

— Se nós já tivéssemos findado a discussão do ICMS, a pressão já teria diminuído. O governo federal está se propondo a discutir os seus impostos sobre combustíveis e o gás de cozinha. Então, se nós conseguirmos juntar todas essas situações no PLP (projeto de lei complementar), é mais rápido, com quórum menos qualificado — disse Lira, que concluiu: — (Seria) uma maneira mais apropriada do que uma discussão de PEC numa casa, PEC na outra. (Situação em) que depois tem que se encontrar, se identificar textos iguais. Demorará muito mais, perderá muito mais tempo numa coisa que pode ser resolvida de maneira mais pragmática — analisou.

Lira pediu ainda um entendimento.

— Nós estamos abertos a essa construção, conversarei com o presidente Pacheco para que ele conduza o Senado e eu a Câmara (nesta questão). Para que a gente chegue num ponto de convergência a respeito desse assunto que machuca muito, principalmente a classe mais sofrida economicamente no Brasil.

Ele não deu, porém, um prazo para que a matéria vá adiante.

— Tudo tem que começar por uma conversa. Nós faremos hoje (a conversa) ou no começo da semana (que vem), para que discutamos uma saída para isso. E, se nós encontrarmos uma saída no PLP, é imensamente mais econômico do (ponto de vista do) processo legislativo. Se nós encontrarmos uma saída que justifique isso. Acho que essa saída tem que ser negociada pelas duas Casas, sem vaidade, sem protagonismo.

Mais cedo, Lira recorreu às redes sociais para tratar do aumento de arrecadação do estados com ICMS, ocasionado pelo recolhimento do tributo.

"Na esteira do que venho dizendo há meses, a arrecadação dos Estados aumentou significativamente, o que justifica a redução, por parte dos governadores, da alíquota de ICMS sobre combustíveis", escreveu Lira em rede social.

"É hora de união de esforços para garantir comida na mesa. Combustível caro implica em frete caro, o que sobrecarrega o preço dos alimentos", argumentou o presidente da Câmara.

Presidente da Petrobras: PEC dos Combustíveis é positiva, mas precisa de aperfeiçoamentos

No ano passado, a Câmara aprovou um projeto que estabelece valor fixo para cobrança de ICMS sobre combustíveis. O texto está sendo analisado pelo Senado.

Em outra frente, na quarta-feira, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), defendeu caminhos alternativos à PEC "Kamikaze", analisada pelos senadores, e à PEC dos Combustíveis, apresentada na Câmara.

Segundo o senador, o Congresso vai analisar na próxima semana duas propostas já em tramitação em ambas as Casas que já poderiam aliviar o problema dos combustíveis.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 10/02/2022*

## ARCELORMITTAL VAI INVESTIR R\$ 1,3 BILHÃO EM BARRA MANSA NO RIO

A expectativa é gerar até 1,2 mil novos empregos no pico de obras nos próximos anos

*Por Bruno Rosa*



### **ArcelorMittal vai ampliar investimentos no Rio Foto: divulgação**

RIO - A ArcelorMittal, maior produtora de aço do país, vai investir R\$ 1,3 bilhão nos próximos três anos na ampliação e modernização de sua unidade fabril em Barra Mansa, no Estado do Rio de Janeiro. A expectativa é gerar até 1,2 mil novos empregos.

O aporte vai permitir a ampliação do portfólio de produtos e soluções para atender a demandas dos setores de construção civil, automotivo e energia.

O que vai acontecer com os clientes da Oi? Meu pacote vai ficar mais caro? Meu número de celular vai mudar? Entenda

O anúncio ocorre após a empresa apresentar investimentos de R\$ 4,3 bilhões no Brasil. Embora atue em cerca de 60 países, a ampliação no Rio visa a atender o mercado interno.

No pico da obra, cerca de 1,2 mil trabalhadores serão contratados. Para esta nova fase de investimentos, a expectativa é que sejam gerados cerca de 200 novos empregos diretos e 150 indiretos de forma definitiva.

- O investimento acompanha o crescimento de mercado e amplia ainda mais o nosso portfólio. Nossa meta é oferecer um leque cada vez maior de produtos. Estamos sempre em busca da antecipação das necessidades dos nossos clientes - disse Jefferson De Paula, presidente da ArcelorMittal Brasil.

Com os novos recursos, a intenção da companhia é ampliar a produção. Só na aciaria (etapa que transforma o ferro em aço) a capacidade será dobrada. A empresa não informa o volume atual.

Em novembro de 2021, a empresa anunciou que vai dobrar a capacidade produtiva da usina de Monlevade, em Minas Gerais. Já a mina de Serra Azul, também em Minas, terá sua produção praticamente triplicada.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 10/02/2022*

## EMPRESA ASIÁTICA QUE CONTROLA O GALEÃO DESISTE DO AEROPORTO E VAI DEVOLVER TERMINAL AO GOVERNO

*Por Mariana Barbosa*



### *Aeroporto do Galeão, no Rio | Foto de arquivo*

A Changi, empresa de Cingapura que controla o aeroporto internacional do Galeão, decidiu deixar o negócio, segundo fontes ouvidas pela coluna. A decisão será formalizada possivelmente ainda nesta quinta-feira, após reunião do conselho da empresa em Cingapura.

A decisão da Changi de sair do Brasil acontece após a Agência Nacional de

Aviação Civil (Anac) negar, no início do mês, pedido de reequilíbrio financeiro do aeroporto. A empresa calcula em R\$ 7,5 bilhões as perdas com a pandemia e tentava abater essas perdas das outorgas a serem pagas até o fim do contrato, que vai até 2039.

No entendimento da Anac, porém, a proposta jogaria para o governo o risco da demanda ao longo da vigência do contrato.

O Galeão foi um dos aeroportos internacionais que mais sofreu com a pandemia e que mais tem demorado a recuperar a demanda. O aeroporto tem perdido passageiros não apenas para o Santos Dumont no Rio, mas também com Viracopos, Confins e Guarulhos.

A concessão do Santos Dumont para a iniciativa privada é outro risco para o negócio e que está pesando na decisão da Changi de sair do país.

A Changi venceu a concessão do Galeão como parceira minoritária da Odebrecht e da Infraero. Em 2017, em meio aos escândalos da Lava Jato, a Odebrecht vendeu a sua fatia para a Changi, que passou a deter 51% do aeroporto. A Infraero é dona dos outros 49%.

A saída da Changi deve acontecer de forma gradual.

Com a saída da Changi, já há quem especule que o governo federal poderia juntar Galeão e Santos Dumont no mesmo contrato de concessão.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 10/02/2022*

## SOB PRESSÃO DO GOVERNO, TCU ANTECIPA JULGAMENTO DA PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS

Corte deve aprovar a primeira fase do processo na próxima terça, em sessão extraordinária, o que estava previsto para 16 de março

Por Geralda Doca e Manoel Ventura



## **Sistema de distribuição de energia elétrica Foto: Reuters**

BRASÍLIA — Pressionado pelo governo, o Tribunal de Contas da União (TCU) deverá aprovar na próxima terça-feira, em sessão extraordinária, a primeira fase do processo de privatização da Eletrobras. A previsão inicial da Corte era apreciar o projeto em 16 de março, mas o ministro Jorge Oliveira, ex-palaciano, articulou com demais colegas da Corte uma proposta, aprovada nesta quarta-feira, para antecipar o

juízo.

Neste momento, há maioria no plenário do TCU para aprovar a operação, de acordo com técnicos do tribunal. O assunto, porém, é cheio de incertezas e integrantes do tribunal não descartam uma reviravolta de última hora. Além disso, não haveria mais pedido de vista (mais tempo para analisar o processo).

O assunto já havia sido discutido pelo plenário do TCU em dezembro, mas houve pedido de vista do ministro Vital do Rego, contrário à privatização. Na ocasião, o ministro relator, Aroldo Cedraz, concordou e deu prazo de 60 dias, descontados o recesso de fim de ano, para que o processo retornasse à pauta, o que empurraria o julgamento para março. A iniciativa de Jorge Oliveira desconsidera o período de recesso.

Caso a privatização da Eletrobras seja aprovada, o governo poderá acelerar o processo. Essa é uma das fases mais complexas da venda da estatal porque se refere à definição de parâmetros de preço das outorgas. Ou seja, quanto vale as hidrelétricas que serão concedidas junto com a estatal.

Contudo, a segunda etapa do processo, que trata da modelagem, do formato da capitalização, terá ainda que ser apreciada pelo TCU. A Corte decidiu separar as fases diante da complexidade da operação.

O Ministério de Minas e Energia estipulou em R\$ 67 bilhões os valores envolvidos na operação. Esse valor é o equivalente ao custo da renovação das outorgas de hidrelétricas e será pago pela Eletrobras para diversos fins, como para o Tesouro Nacional e para política públicas do setor elétrico.

Durante a análise do processo, uma parte da equipe técnica do TCU apontou que esse valor poderia ser subestimado porque ele considera a geração média das usinas e não a capacidade total de geração.

O governo argumenta que é preciso considerar o valor médio, e não há regra hoje no país para a venda da capacidade (ou lastro, no jargão técnico).

O ministro Aroldo Cedraz não havia incluído essa questão, mas pode fazer uma alteração no seu voto para considerar o assunto. Mesmo assim, integrantes do tribunal avaliam que esse assunto não será um empecilho para aprovação, já que os contratos das hidrelétricas preveem a geração média, e não toda a capacidade.

A desestatização da maior empresa de energia da América Latina depende do tribunal para seguir adiante. A previsão do governo é fazer a operação até maio.

No total, o governo espera movimentar R\$ 67 bilhões com a privatização. Do total, R\$ 25,3 bilhões serão pagos pela Eletrobras ao Tesouro Nacional pelas outorgas das usinas hidrelétricas que terão os seus contratos alterados. Serão destinados ainda R\$ 32 bilhões para aliviar as contas de luz a partir do próximo ano, por meio de fundos do setor elétrico.

Outros R\$ 2,9 bilhões serão destinados para bancar a compra de combustíveis para a geração de energia na região Norte no país, onde algumas cidades não são ligadas ao sistema nacional de energia.

O restante será destinado para revitalização de bacias hidrográficas do Rio São Francisco, de rios de Minas Gerais e de Goiás, e para a geração de energia na Amazônia.

O modelo da privatização prevê transformar a companhia em uma corporação, sem controlador definido, após uma oferta de ações que não será acompanhada pela União. Sem acompanhar a capitalização, o governo tem sua participação diluída para menos de 50% e perde o controle das empresas.

Por conta desse modelo, não há necessidade de publicação de edital, por exemplo, o que pode fazer o processo ser mais rápido após a aprovação do tribunal.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 10/02/2022*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### CÂMARA APROVA PROJETO DE LEI QUE FLEXIBILIZA ENTRADA DE MAIS AGROTÓXICOS NO BRASIL

Desde o ano passado, oposição tenta impedir o avanço do PL 6299/02, cunhado pelos ambientalistas como o 'PL do Veneno'

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

BRASÍLIA – O plenário da Câmara dos Deputados aprovou nesta quarta-feira, 9, o projeto de lei que flexibiliza a entrada de novos agrotóxicos no País. Após forte resistência da oposição, o texto base foi submetido à votação pelo plenário da Casa e acabou aprovado por 301 votos a favor e 150 votos contrários à proposta. Agora, o texto de relatoria do deputado federal Luiz Nishimori (PL-PR) segue para discussão e votação no Senado.

Desde o ano passado, a oposição tentou impedir o avanço do PL 6299/02, cunhado pelos ambientalistas como o "PL do Veneno". A forma de definir os agrotóxicos, inclusive, foi uma das preocupações da bancada ruralista, que determina que, oficialmente, esses produtos químicos não sejam mais chamados de agrotóxicos, mas sim de "pesticidas".



**O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira, no plenário durante votação do Projeto de Lei que flexibiliza o uso de agrotóxicos no Brasil Foto: Dida Sampaio/Estadão**

Durante as discussões que antecederam a votação, o próprio relator Nishimori chegou a afirmar que ele mesmo gostaria que o País só consumisse alimentos



orgânicos, mas que o mercado para isso ainda era muito pequeno. “Se fosse só alimento orgânico, seria melhor, mas ele é só 1% do mercado”, disse, durante a sua exposição e defesa de sua proposta.

Ambientalistas são taxativos em demonstrar, tecnicamente, que as novas regras enfraquecem a atuação do Ministério da Saúde, da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), do Ministério do Meio Ambiente e do Ibama no controle e autorização dessas substâncias. Pelo texto, essa missão passa a ficar concentrada no Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

“É gravíssimo que a Câmara tenha aprovado um projeto de lei que permitirá que se coloque mais veneno no prato dos brasileiros. Se virar lei, iremos à Justiça para proteger a vida dos brasileiros e evitar que milhares e milhares de brasileiros venham a morrer de câncer”, disse ao Estadão o deputado Alessandro Molon (PSB-RJ).

Em 2018, o Ibama e a Anvisa apontaram que a proposta aprovada é inconstitucional e possui falhas que prejudicariam a fiscalização dos produtos, colocando em risco a saúde da população. O Ministério da Agricultura e a Frente Parlamentar da Agricultura, no entanto, afirmam que o tema é tratado com “preconceito e ideologia” e que precisa ser modernizado. O mesmo argumento foi sustentado pelo presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), que defendeu a legalidade do projeto de lei.

A Frente Parlamentar Agropecuária comemorou a votação e declarou que o projeto traz “o aperfeiçoamento e a modernização do que se tem hoje, além de igualar o Brasil às maiores potências agropecuárias do mundo, com mais rigor científico e desburocratização dos trâmites”.

Numa comparação do veneno com as vacinas contra a covid-19, a FPA declarou que “vacinas salvam vidas, pesticidas salvam as lavouras”. Segundo a frente da bancada ruralista, “os pesticidas são vacinas para as plantas e a salvaguarda nos plantios”, além de “garantia de remédios de qualidade e eficiência para as produções e a certeza de alimentos ainda mais seguros”.

Kenzo Jucá, assessor legislativo do Instituto Socioambiental (ISA), classifica a aprovação como “uma catástrofe” à sociedade e ao meio ambiente. “As consequências negativas são diversas, desde as mais visíveis, como aquelas relacionadas ao aumento do número de pacientes com câncer, consequência direta do consumo de substâncias tóxicas que seriam comercializadas sem a devida regulação sanitária e ambiental”, afirmou.

Na avaliação de Jucá, a entrada de mais agrotóxicos no País reduz a possibilidade de coexistência de qualquer outro modelo agrícola e agrário no Brasil. “Esse projeto consolida um modelo tóxico, rejeitado pelo mundo, que não produz alimentos saudáveis para quem pode comer e amplia a insegurança alimentar, aumentando a fome da população.”

Suely Araújo, especialista sênior em políticas públicas do Observatório do Clima, alertou que o projeto, além de reduzir o poder de Ibama e Anvisa, viabiliza o registro de agrotóxicos comprovadamente nocivos e cancerígenos. “Não há nada na Lei do Veneno que assegure a aprovação de agrotóxicos efetivamente seguros para o meio ambiente e a saúde da população. Facilitar o registro de agrotóxicos no País está longe de ser caminho para uma agricultura ambientalmente responsável. A narrativa da modernização é falsa”, comenta Araújo.

A avaliação da especialista é a de que, no atual momento, o Congresso liderar o debate pela redução da dependência dos agrotóxicos. “Há proposta legislativa nessa perspectiva pronta para a pauta na Câmara, o PL 6670/2016, que o governo e a Presidência da Câmara não têm qualquer interesse em colocar para deliberação. Esperamos que o Senado mostre respeito à vida e descarte a Lei do Veneno.”



### IVECO ANUNCIA INVESTIMENTOS DE R\$ 1 BILHÃO NA AMÉRICA LATINA ATÉ 2025

É o maior plano de aportes da marca na região em 25 anos de operação local; mais da metade do valor será gasto no desenvolvimento de novos produtos, incluindo veículos movidos a gás. Por Cleide Silva, O Estado de S.Paulo

Quinta maior fabricante de caminhões e ônibus no Brasil, a Iveco, com fábrica em Sete Lagoas (MG) anunciou nesta quinta-feira, 10, investimentos de R\$ 1 bilhão na América Latina até 2025. É o maior plano de aportes da marca na região em 25 anos de operação local.

Mais da metade do valor será gasto no desenvolvimento de novos produtos, incluindo veículos movidos a gás, com início de produção previsto para o fim deste ano ou início do próximo. Boa parte também irá para a nacionalização de componentes para escapar da flutuação cambial, afirma o presidente da empresa na América Latina, Márcio Querichelli.

O valor também terá uma parcela aplicada na fábrica da Argentina e nas operações de venda de outros países da região. “Nosso objetivo é fortalecer a marca na região”, diz o executivo. No Brasil, o grupo detém quase 7% do mercado de caminhões e tem meta de atingir 10%.

O grupo contratou cerca de mil trabalhadores no ano passado, somando atualmente 2,8 mil funcionários. Atualmente é um dos poucos a operar em três turnos de trabalho em vários setores da fábrica mineira.

“Estamos trabalhando perto do limite da nossa capacidade e avaliamos alternativas pois o mercado vai continuar crescendo”, afirma Querichelli. No ano passado o grupo produziu 22 mil veículos no Brasil e na Argentina, 120% a mais do que em 2020. Para este ano a previsão é chegar a 30%, mas vai depender da disponibilidade de componentes eletrônicos, diz o executivo.

#### **Caminhão a gás**

O primeiro veículo movido a gás a ser produzido localmente será um caminhão do segmento de pesados (grande porte), um dos que mais cresce em vendas no País puxado pelo agronegócio, setor da construção e o e-commerce.

“Já temos um portfólio completo na Europa e vamos trazer o projeto para cá e fazer as adaptações necessárias”, explica Querichelli. Ônibus a gás também estão nos planos da fabricante.

Segundo ele, veículos elétricos também estão na mira da empresa, mas nesse caso por importação, começando com a van Daily, mas ainda não há data definida para a chegada desse produto ao País.

A marca vem promovendo mudanças em sua linha de produtos e, no passado, registrou aumento de quase 70% nas vendas de caminhões, para 8,6 mil unidades, num mercado que cresceu 43,5%, somando 128,7 mil unidades. No segmento de ônibus, que registrou apenas 0,9% de melhora em relação a 2020, com 14 mil unidades, o desempenho na Iveco cresceu 69%, para 1.032 unidades.

A Iveco está atrás da Volkswagen/MAN, com vendas de 37,5 mil caminhões em 2021, Mercedes-Benz (33,1 mil), Volvo (21,8 mil) e Scania (15,6 mil).

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 10/02/2022*

### LIRA DIZ QUE CONVERSARÁ COM PACHECO SOBRE COMBUSTÍVEIS PARA CHEGAR À CONVERGÊNCIA



O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), afirmou nesta quinta-feira, 10, que se reunirá nesta data ou nos próximos dias com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), para chegar a um “ponto de convergência” sobre a questão dos combustíveis.

Propostas de Emenda à Constituição (PEC) para zerar impostos federais sobre gasolina, diesel e energia elétrica surgiram no Congresso nas últimas semanas, mas Lira defendeu um projeto que está no Senado, já aprovado pela Câmara, com foco no Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Bens (ICMS), cobrado pelos Estados.

De acordo com ele, a tramitação seria mais rápida e o problema seria resolvido de forma mais pragmática.

A busca por “convergência” com Pacheco destoa do tom adotado por Lira em 16 de janeiro, quando ele criticou a postura de governadores em relação ao preço dos combustíveis e afirmou que cobranças sobre o tema precisavam ser dirigidas ao Senado.

“Não adianta essa discussão de hegemonia ou primazia de bancadas sobre outras. Eu acho que nós podemos resolver esse assunto”, declarou Lira, em coletiva de imprensa após reunião com líderes partidários.

O presidente da Câmara disse que o ICMS está “pesando no bolso do brasileiro” e que o tema “carece de uma reflexão” por parte dos governadores.

“O Senado pode, inclusive, mexer na alíquota do ICMS, não sei se terá essa disposição”, afirmou Lira.

O parlamentar defendeu, ainda, que o projeto de lei que tramita no Senado incluía também os impostos federais.

Ao ser questionado sobre o impacto fiscal das PECs relacionadas a combustíveis, que desobrigam o governo de compensar a perda de arrecadação com o corte de impostos, Lira disse que as propostas “nunca saem como entram” no Congresso. “Mais importante do que os textos das PECs, é nós encontrarmos uma solução para o problema que existe”, desconversou.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 10/02/2022*

## **CONAB ESTIMA 268,2 MILHÕES DE TONELADAS NA SAFRA 2021/22 DE GRÃOS**

Se confirmado, o volume representa avanço de 5% em relação à safra passada, ou 12,79 milhões de toneladas

*Por Redação, O Estado de S. Paulo*

A safra brasileira de grãos em 2021/22 deve somar 268,2 milhões de toneladas, de acordo com o quinto levantamento de safra da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), divulgado nesta quinta-feira, 10. Se confirmado, o volume representa avanço de 5% em relação à safra passada, ou 12,79 milhões de toneladas. Em relação à estimativa anterior, de janeiro, porém, houve revisão para baixo (-5,69%), já que anteriormente a Conab previa colheita de 284,34 milhões de toneladas.

De acordo com o presidente da Conab, Guilherme Ribeiro, a atual safra “sofre impacto da forte estiagem, verificada no Sul do País e no centro-sul de Mato Grosso do Sul”. Tal situação “justifica as perdas expressivas na produtividade estimada, sobretudo nas lavouras de soja e milho”. Ribeiro destaca, ainda, que nem as chuvas mais regulares em janeiro em comparação com dezembro no Sul do País foram suficientes para alcançar a média pluviométrica esperada.



**Atual safra sofre impacto da forte estiagem, segundo o presidente da Conab; safra brasileira de grãos em 2021/22 deve somar 268,2 milhões de toneladas. Foto: Rafael Arbex/Estadão - 20/3/2019**

A produção de soja, consequentemente, deve sofrer uma quebra de 9% em 2021/22 em relação ao ciclo anterior, resultando em safra de 125,47 milhões de toneladas. Em relação à estimativa de janeiro, a Conab reduziu a projeção de colheita em 10,70% (anteriormente o País deveria colher 140,5 milhões de toneladas da oleaginosa em 2021/22). A estatal informa, ainda, que 16,8% das lavouras de soja já foram colhidas no País.

Conforme a Conab, o plantio da oleaginosa ocorreu dentro da janela ideal na maioria das regiões produtoras, o que gerou expectativas positivas. "Porém, a partir de novembro, o cenário mudou devido às condições climáticas adversas", ressaltou, em nota. "A influência do fenômeno La Niña interferiu fortemente nas precipitações registradas. Praticamente toda a Região Sul e parte de Mato Grosso do Sul sofreram restrição hídrica severa em novembro e dezembro, além de altas temperaturas, que provocaram drástica queda de produtividade nas áreas", reforça o diretor de Política Agrícola e Informações da Conab, Sergio De Zen.

Já para o milho, apesar do clima adverso para a primeira safra, a Conab espera uma recuperação na produção. Segundo a estimativa da estatal, deverão ser colhidos 112,34 milhões de toneladas, um incremento de 29% em relação a 2020/21. A primeira safra do grão deve permanecer em 24 milhões de toneladas, volume muito próximo ao colhido na temporada passada e também próximo aos 24,79 milhões de toneladas previstos pela Conab em janeiro.

Já para a segunda safra do cereal, é esperado um aumento 47% na colheita, podendo chegar a 86 milhões de toneladas. "Esse aumento é devido aos preços atrativos praticados pelo mercado e pelo plantio realizado na janela ideal da soja, principal cultura que antecede o milho", ressaltou De Zen. Segundo o Progresso de Safra, divulgado no último dia 7, já haviam sido semeados 22,4% da área prevista, com destaque para Mato Grosso, com porcentual de plantio que chega 42,6%.

A produção de feijão, por sua vez, deve se manter em torno de 3 milhões de toneladas. A primeira safra deve apresentar uma queda na colheita de 4,2%, podendo chegar a 935,5 mil toneladas. O resultado reflete a redução tanto de área cultivada quanto de produtividade, informou. Mas a expectativa é de que as próximas duas safras da leguminosa apresentem recuperação.

No caso do arroz, a Conab estima uma queda de produção em torno de 10%, e a colheita prevista está em 10,57 milhões de toneladas. De acordo com o levantamento, a questão climática no Brasil é apontada como um dos fatores determinantes para as expectativas da safra 2021/22.

"As lavouras, principalmente no Rio Grande do Sul, sofreram com altas temperaturas e isso prejudica a fase reprodutiva. Além disso, o tempo seco reduziu sensivelmente os níveis dos mananciais para irrigação, fazendo com que parte das lavouras seja manejada em regime de sequeiro ou sub-irrigada, o que reduziu o potencial produtivo das lavouras", explica o gerente de Acompanhamento de Safras da Companhia, Rafael Fogaça.

Outra importante cultura, o algodão, já está semeado em cerca de 79,6% da área prevista na safra 2021/22. A expectativa é de que a produção cresça próximo a 15%, chegando a 6,6 milhões de toneladas. Esse crescimento reflete não só o aumento da área cultivada, bem como das condições climáticas favoráveis à semeadura, germinação e desenvolvimento vegetativo, assim

como a semeadura dentro da correta janela de plantio, comentou a Conab. "Apenas a pluma da fibra deve registrar uma produção de 2,71 milhões de toneladas."

### Exportações

Neste levantamento, a Conab manteve a estimativa de exportações de algodão com crescimento de 2,5%, em relação ao último ano, esperando que seja alcançado um volume de 2,05 milhões de toneladas. Por outro lado, houve um corte de 10,3% nos embarques previstos para a soja em relação ao boletim divulgado em janeiro. Com a quebra da safra na Região Sul, a nova estimativa é que as exportações da oleaginosa atinjam 80 milhões de toneladas.

Já para o milho, a safra 2020/21, no acumulado de fevereiro a janeiro foram exportados 20,8 milhões de toneladas, enquanto as importações fecharam o ano-safra em 3 milhões de toneladas. Com isso, os estoques finais estimados para o ciclo passado resultou num total de 8,8 milhões de toneladas. Para a temporada 2021/22, diante do aumento da produção e de uma moeda doméstica desvalorizada, a Conab estima que 35 milhões de toneladas serão exportadas. Além disso, a Conab espera que o estoque final no atual ciclo seja de 10 milhões de toneladas, valor 14,5% superior ao estimado para a safra 2020/21. A recuperação ocorre em função da expectativa de uma boa segunda safra de milho no Brasil.

Quanto ao trigo, a previsão é que os estoques de passagem fechem o ano em 180 mil toneladas, volume superior ao que foi observado na safra 2020/21, porém com redução em relação ao último levantamento, quando se previa a finalização do ano safra em julho com 280 mil toneladas de estoques de passagem.

Em relação aos preços dos produtos nas principais praças observou-se, no mês de janeiro em comparação com dezembro, certa estabilidade nas cotações de arroz no Rio Grande do Sul, com ligeira queda de 0,1%. Preços estáveis também para o trigo no Paraná. Em contrapartida, o feijão preto no Estado paranaense e o feijão cores em São Paulo registraram alta de 20% nas cotações. Em Mato Grosso, alta para milho, soja e algodão em 10,5%, 7,6% e 6,7% respectivamente. A oleaginosa também apresentou preços mais elevados em 5,5% no Paraná.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 10/02/2022*



### VALOR ECONÔMICO (SP)

#### PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS BUSCA DOBRAR CAPACIDADE DE MOVIMENTAÇÃO

A privatização exigirá a aplicação de R\$ 18,55 bilhões por parte do novo operador, porém, deste valor, os recursos destinados a melhorias e intervenções no próprio porto somam R\$ 1,4 bilhão

*Por Taís Hirata, Valor — São Paulo*

O governo federal planeja dobrar a capacidade do Porto de Santos por meio da privatização. A ideia é que a movimentação por ano, hoje em cerca de 145 milhões de toneladas, chegue a 290 milhões de toneladas, segundo o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, que falou na abertura da primeira audiência pública do projeto, nessa quinta-feira (10), em Santos.

"Vamos dobrar capacidade, transformar o maior porto da América Latina no maior porto do Hemisfério Sul, e inserir mais o Porto de Santos na rota do comércio internacional", disse.

Ele também afirmou que acredita que há grande interesse privado no projeto. “Não faltarão interessados. No último ‘roadshow’ que fizemos no exterior, o Porto de Santos foi um dos mais requisitados. Chegamos a ficar duas, três horas discutindo a modelagem”, afirmou.

A privatização do Porto de Santos exigirá a aplicação de R\$ 18,55 bilhões por parte do novo operador, porém, deste valor, os recursos destinados a melhorias e intervenções no próprio porto somam R\$ 1,4 bilhão.

Esse montante já inclui o aprofundamento do canal de acesso, dos atuais 15 metros para 17 metros, além de melhorias de acesso rodoviário e na estrutura aquaviária.

A maior parcela dos recursos, R\$ 14,16 bilhões, será destinada à manutenção do calado do porto, com obras de dragagem.

Também foram reservados R\$ 2,99 bilhões para a construção do túnel Santos-Guarujá. A obra não será construída pelo novo operador do porto, porém, os recursos serão destinados a uma conta que será usada para viabilizar o empreendimento, a ser concedido em um projeto paralelo.

### **Novos investimentos**

Além dos investimentos já previstos no contrato da desestatização do Porto de Santos, o projeto prevê a possibilidade de inclusão de novas obras e intervenções. Isso poderá se dar de diferentes formas, explicou Diogo Piloni, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários.

A primeira delas seria um acordo com os usuários e operadores. Neste caso, haveria uma negociação direta entre as empresas, na qual pode se chegar a um aumento consensual das tarifas.



**Para ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, há grande interesse no projeto de privatização do Porto de Santos, o maior do país — Foto: Divulgação**

Outro mecanismo é utilizar os recursos de uma conta vinculada, que será usada como “colchão”, tanto para possíveis incidentes não previstos, que podem demandar reequilíbrios contratuais, quanto para a inclusão de novos investimentos.

Essa conta será alimentada por outorgas e pagamentos do novo operador privado do porto. Logo no início do contrato, a empresa terá que depositar R\$ 200 milhões nessa conta vinculada, e ao longo do projeto terão que ser repassados o equivalente a 2,25% das receitas operacionais brutas a essa conta.

Além disso, haverá o pagamento de uma outorga fixa, de R\$ 63 milhões por ano, e uma outorga variável, de outros 2,25% da receita operacional bruta da autoridade portuária.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 10/02/2022**

## **PRÉ-SAL RESPONDE POR 70% DO TOTAL E PETROBRAS BATE META DE PRODUÇÃO**

Estatual produziu 2,77 milhões de barris de óleo equivalente por dia em 2021, sendo 1,95 milhões de boe/dia no pré-sal

**Por Gabriela Ruddy — Do Rio**



A Petrobras fechou o ano passado com produção total de petróleo, LGN e gás natural, no Brasil e no exterior, de 2,77 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boe/dia), atingindo a meta de produção estipulada para 2021, que era de 2,72 milhões de boe/dia, com variação de 4% para cima ou para baixo. Apesar de bater a meta, a produção ficou 2,2% abaixo de 2020.

Os dados constam do Relatório de Produção da estatal no quarto trimestre, que foi divulgado na noite de ontem ao mercado. O documento mostra ainda que a produção de petróleo e líquidos de gás natural (LGN) no Brasil no ano passado foi de 2,21 milhões de boe/dia, queda de 2,4% em relação ao ano anterior.

Já a produção de gás natural no país em 2021 foi de 521 mil boe/dia, 0,2% menor que em 2020. Apenas no quarto trimestre, a produção de petróleo e LGN foi de 2,15 milhões de boe/dia, aumento de 0,7% em relação a igual período em 2020. O volume representou queda de 5,2% em relação ao trimestre imediatamente anterior.

No último trimestre de 2021, a extração de gás natural ficou em média em 513 mil boe/dia, aumento de 2,2% em relação a igual período em 2020. Na comparação com o terceiro trimestre do ano, houve queda de 1,3%.

A petroleira também informou que o pré-sal produziu no ano passado o recorde de 1,95 milhões de boe/dia, respondendo por 70% da produção total da petroleira e o dobro do que era produzido na região há cinco anos. No quarto trimestre de 2021, a extração no pré-sal foi de 1,93 milhões de boe/dia, 71% do total da empresa.

Além disso, no ano passado, a Petrobras também bateu o recorde anual de processamento da produção do pré-sal no parque de refino. Ao todo, 59% de toda a carga processada no país veio da produção da província.

A Petrobras tem buscado ampliar a capacidade nacional de refino para o óleo produzido no pré-sal, que tem baixo teor de enxofre, o que, segundo a companhia, traz oportunidades para aumento da margem de refino e favorece a produção de diesel S-10 e bunker (combustível de navegação).

No mercado de derivados, as vendas da Petrobras somaram 1,8 milhão de barris por dia em 2021, crescimento de 8,5% em relação ao ano anterior. De acordo com a estatal, a comercialização de gasolina, diesel e querosene de aviação (QAV) cresceu principalmente em função dos impactos da pandemia no consumo em 2020. Além disso, no ano passado houve também menor importação de gasolina e diesel por concorrentes da empresa, o que resultou em avanço da fatia da Petrobras no mercado.

As vendas de gasolina ficaram em 409 mil barris/dia no ano passado, aumento de 19,1% em relação a 2020. O crescimento refletiu também o ganho de participação da gasolina no mercado sobre o etanol, devido à competitividade dos preços. Já as vendas de diesel chegaram a 801 mil barris/dia, alta de 16,7%. Segundo a Petrobras, o crescimento do setor industrial afetou o consumo do combustível.

Houve ainda alta de 51% nas vendas de óleo combustível em 2021, que ficaram em 61 mil barris/dia e avanço de 24,4% nas vendas de QAV, que somaram 74 mil barris/dia. Já as vendas de gás liquefeito de petróleo (GLP) caíram 3%, para 228 mil barris/dia no ano.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 10/02/2022*

**ARCELORMITTAL IRÁ INVESTIR US\$ 250 MILHÕES EM USINA DE AÇOS LONGOS EM BARRA MANSA (RJ)**



Valor será direcionado para a construção de unidade de laminação de aços longos; em um ano, é o 4º anúncio de aportes no Brasil nos segmentos de aço plano, aço longo e minério de ferro, totalizando quase US\$ 1,5 bi

*Por Ivo Ribeiro e Felipe Laurence, Valor — São Paulo*

O grupo ArcelorMittal, segundo maior produtor mundial de aço, anunciou nesta quinta-feira (10) novo investimento em suas operações no Brasil. A companhia vai aplicar US\$ 250 milhões (cerca de R\$ 1,3 bilhão) na usina de aços longos em Barra Mansa (RJ), adquirida do grupo Votorantim em 2018.

A ArcelorMittal aprovou o investimento na quarta-feira (09), na véspera de anunciar o balanço financeiro do quarto trimestre e os resultados consolidados do grupo de 2021. Em um ano, é o quarto anúncio de aportes no Brasil nos segmentos de aço plano, aço longo e em minério de ferro, totalizando quase US\$ 1,5 bilhão.

O investimento na usina de Barra Mansa é para construir uma unidade de laminação de aços longos laminados (Merchant Bar, Special Bars e perfis), visando capturar participação de mercado em produtos de alto valor agregado. O grupo vislumbra crescimento da demanda por produtos siderúrgicos no país nos próximos anos.

A previsão da companhia é de concluir o projeto, que terá capacidade anual de 400 mil toneladas, no primeiro trimestre de 2024. E a estimativa é que a nova linha de produtos longos adicione lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês) de US\$ 70 milhões ao ano quando estiver a plena operação.

Segundo a companhia, o objetivo é aumentar a capacidade de produção da usina de aço fluminense e enriquecer a qualidade seu portfólio de produtos, além de melhorar a produtividade e reduzir custos de produção com atualização de processos de fabricação.

Em sua estratégia de aproveitar o aumento da demanda no país, há um ano, o grupo aprovou a expansão da unidade aços planos laminados de alto valor agregado, para os setores automotivo, da construção civil e de linha branca, de Vega do Sul, em Santa Catarina. A capacidade será acrescida em 700 mil toneladas por ano, com investimento de US\$ 350 milhões até segundo semestre do próximo ano.

Em novembro, a ArcelorMittal anunciou dois outros investimentos, ambos em Minas Gerais, com montante total de aportes de US\$ 850 milhões.

Em João Monlevade, no Vale do Aço, está sendo montada uma nova linha de produtos laminados longos - fio-máquina, usado de itens industriais como pregos, grampos e outros - de 1 milhão de toneladas por ano. Os recursos no projeto são de US\$ 500 milhões.

Na mina de ferro Serra Azul, no Quadrilátero Ferrífero, o grupo está investindo US\$ 350 milhões para ampliar a produção da matéria-prima (minério pellet-feed) em 4,5 milhões de toneladas, visando transformar em pelotas de redução direta para uso em altos-fornos de sua usina ArcelorMittal Mexico.

### **Balanço**

A companhia registrou lucro líquido de US\$ 4,04 bilhões no quarto trimestre de 2021, número mais de três vezes maior que o do mesmo período do ano anterior. As vendas da siderúrgica somaram US\$ 20,8 bilhões entre outubro e dezembro, alta de 46,6% na comparação anual.

O lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês) da companhia foi de US\$ 5,05 bilhões no quarto trimestre, número três vezes maior que em igual período de 2020. Por tonelada, o Ebitda foi de US\$ 320, ante US\$ 100 no quarto trimestre do ano anterior.



No ano, o lucro líquido da ArcelorMittal foi de US\$ 14,9 bilhões, revertendo prejuízo de US\$ 733 milhões em 2020. As vendas subiram 43,7%, a US\$ 76,5 bilhões. Já o Ebitda foi de US\$ 4,3 bilhões em 2020 para US\$ 19,4 bilhões em 2021, 4,5 vezes maior. O Ebitda por tonelada subiu de US\$ 62 para US\$ 308.

“O ano de 2021 foi um ano forte em que conseguimos acelerar em várias frentes”, diz Aditya Mittal, diretor-presidente da ArcelorMittal, em nota. “A recuperação econômica no pós-pandemia apoiou uma demanda robusta em todos os mercados, entregando níveis altos de lucratividade.”

A ArcelorMittal teve produção de 16,5 milhões de toneladas de aço no quarto trimestre, queda de 12,2% na comparação anual. Em 2021, a produção foi de 69,1 milhões de toneladas de aço, queda de 3,35%. As vendas ficaram em 15,8 milhões de toneladas no quarto trimestre e 62,9 milhões de toneladas em 2021.

Aditya Mittal comenta que as condições de mercado em 2022 continuam favoráveis para o setor siderúrgico, com a empresa estimando crescimento de 3% nos embarques de aço em 2022 e prevê continuidade na robusta geração de fluxo de caixa livre no ano, apoiado nos preços elevados da commodity.

### **Produção no Brasil**

A ArcelorMittal registrou produção de 3,1 milhões de toneladas de aço no Brasil no quarto trimestre de 2021, alta de 8,68% na comparação anual e estável sobre a fabricação no terceiro trimestre. As vendas somaram US\$ 3,45 bilhões entre outubro e dezembro, alta de 81,2% na comparação com o mesmo período de 2020.

Os embarques da companhia no Brasil foram de 3,03 milhões de toneladas de aço no quarto trimestre, alta de 17,8% na comparação sobre o mesmo período de 2020. No ano, os embarques somaram 11,6 milhões de toneladas, alta de 24,2%.

O preço médio do aço no quarto trimestre foi de US\$ 1,04 mil por tonelada, ante US\$ 702 por tonelada um ano antes. No ano, o preço médio da commodity negociada pela ArcelorMittal no Brasil ficou em US\$ 1,03 mil por tonelada, se recuperando de US\$ 634 por tonelada em 2020.

O lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda) das operações da companhia no Brasil foi de US\$ 952 milhões, 2,7 vezes maior que o registrado um ano antes. Em 2021, o indicador ficou em US\$ 4,14 bilhões, quatro vezes mais que em 2020.

No entanto, o Ebitda caiu 29,3% na comparação com o terceiro trimestre de 2021. A empresa explica que a queda é resultado de efeito negativo no preço-custo e do câmbio, que foi parcialmente compensado pelo maior embarque no quarto trimestre.

*Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 10/02/2022*



### **O POVO - CE**

## **GOVERNO DO CEARÁ INAUGURA SEGUNDA EXPANSÃO DO PORTO DO PECÉM COM ENCONTRO DE GOVERNADORES DO CEARÁ**

A ocasião reuniu o governador Camilo Santana (PT) e os ex-líderes do Estado: Tasso Jereissati (PSDB), Ciro (PDT) e Cid Gomes (PDT). Veja o que cada um falou

*Por Autor Samuel Pimentel*



### ***Ciro, Tasso Camilo e Cid na inauguração da segunda expansão do Porto do Pecém (foto: Fábio Lima)***

Com investimento de R\$ 772,8 milhões, a segunda expansão do Porto do Pecém é inaugurada nesta quinta-feira, 10/2. A ocasião reuniu o governador Camilo Santana (PT) e os ex-líderes do Estado: Tasso Jereissati (PSDB), Ciro (PDT) e Cid Gomes (PDT).

O novo espaço no terminal portuária conta com novo portão de acesso (Gate 2), uma ponte para os píeres (Ponte 2) e um berço de atracação (Berço 10)

De acordo com o Governo do Ceará, o investimento representa um avanço na capacidade operacional do terminal cearense, que faz parte do Complexo do Pecém (Cipp S/A) – joint venture formada pelo Governo do Ceará e pela Port of Rotterdam, administradora do Porto de Roterdã. A inauguração é conduzida pelo governador do Estado, Camilo Santana (PT).

Em seu discurso, o governador do Ceará destacou que em breve será entregue a rodovia de placas da Siderúrgica e a duplicação da CE-155. "Tudo isso são investimentos importantes para transformar o Pecém num grande complexo e nós vamos consolidando essa estratégia com a trinca de hubs (portuário, aéreo e tecnológico)."

### **Porto do Pecém**

Em 2021, o Porto do Pecém superou, pela primeira vez na sua história, a marca de 22 milhões de toneladas movimentadas, passando, segundo frisou Danilo Serpa, presidente da Companhia do Complexo Industrial do Pecém (Cipp S.A.), em discurso na inauguração, o Porto de Suape, em Pernambuco.

Na solenidade, também marcaram presença Izolda Cela, vice-governadora, Maia Júnior, secretário do Desenvolvimento Econômico e Trabalho, Eduardo Neves, presidente da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Ceará, e o presidente da Assembleia Legislativa, o deputado Evandro Leitão (PDT).

Emocionado, Maia disse que o Ceará se descola do Brasil por ter projeto. E Evandro acrescentou que tem "orgulho de um estado que produz tanto, além de riquezas, inteligência para o Brasil."

Neste contexto, Izolda acrescentou que o Estado mostra uma cultura de construção e fortalecimento de ações e projetos que "direcionam ao desenvolvimento com justiça social".

### **As frases de Cid Gomes**

Ao discursar, Cid disse que "Danilo e Maia são os grandes responsáveis por tocar esse grande equipamento."

Ele frisou que a segunda expansão é exemplo de projeto de Estado, independentemente de disputas políticas. "Nós sabemos da importância do Porto do Pecém."

Sobre o futuro, afirma: "Não é porque o Ceará é pobre que vamos deixar de lutar para sermos no futuro um estado rico" e que a "luta pela refinaria vai continuar".

Atualmente, o Estado, que busca pela instalação de um projeto do tipo há mais de 65 anos, tem assinado um memorando de entendimento para a instalação de uma refinaria de petróleo na área da ZPE, a cargo da companhia brasileira Noxis Energy. O valor total do investimento para a implantação do projeto é de R\$ 4,240 bilhões.

Cid ainda aproveita o momento para criticar que é "falta de compreensão e visão estratégica (no Brasil) importar derivados de petróleo".

### O que disse Ciro Gomes

Já o pré-candidato à Presidência da República, Ciro Gomes, elogiou o governador: "Camilo coroa esse momento da história do Ceará".

Ele exaltou ainda a educação cearense: "das 150 vagas do ITA (Instituto Tecnológico de Aeronáutica), 62 são de cearenses. O Ceará está no ponto alto do Ideb (Índice de Desenvolvimento da Educação Básica)."

Ele frisou o Estado como maior investidor público per capita do Brasil. "Isso não é por acaso, tem a ver com um padrão de decência e planejamento estratégico... Brasil deve olhar o exemplo de escolha de liderança correta que proporcionou o milagre que o Ceará produziu."

### Discurso de Tasso

Na vez de Tasso Jereissati, o empresário e político cearense pontuou Maia Júnior como uma "referência importantíssima" no Ceará. Para ele, a continuidade do projeto do Pecém tem a característica de cada governante.

"Tive a sorte de ter como sucessores governadores brilhantes, que deram continuidade ao projeto e o aperfeiçoaram", disse, acrescentando sobre o País que tem muita confiança de que "não teremos retrocesso".

*Fonte: O Povo – CE*  
*Data: 10/02/2022*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### ANP APROVA ACORDO RELATIVO À PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS PELA SIX

*Da Redação OFFSHORE 10 Fevereiro 2022*

A ANP aprovou nesta quinta-feira (10) as versões finais do acordo para o recolhimento de royalties referentes à produção de petróleo e gás na Unidade de Industrialização do Xisto (SIX) e do contrato de concessão para exploração e produção de petróleo e gás natural proveniente de xisto. O xisto é uma rocha, com conteúdo de matéria orgânica na forma de querogênio, que somente por aquecimento (pirólise) pode ser convertido em óleo e gás. A Unidade de Industrialização do Xisto (SIX), operada pela Petrobras, está localizada em São Mateus do Sul, no Paraná.

O acordo, que encerra consensualmente as pendências relacionadas ao recolhimento de royalties e ao regime regulatório referentes às atividades de lavra de xisto, prevê o pagamento de R\$ 576 milhões (a ser atualizado até a assinatura do acordo), sendo R\$ 144 milhões à vista e o restante parcelado em 60 vezes — e a celebração de um contrato de concessão, com alíquota de royalties de 5%.

O valor a ser pago corresponde às seguintes parcelas: a) royalties na alíquota de 10% sobre a produção do período de dezembro de 2002 a novembro de 2012; b) royalties na alíquota adicional de 5% sobre a produção do período de dezembro de 2012 até a data de celebração do acordo; e c) encargos legais de inscrição em dívida ativa.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 10/02/2022*

### CBO ADQUIRE NOVO PSV PARA OPERAÇÃO EM ÁGUAS ULTRA PROFUNDAS

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 10 Fevereiro 2022



#### Divulgação CBO

Após chegada do CBO Wiser, prevista ainda para este semestre, grupo passará a ter frota composta por 42 barcos de apoio marítimo. Embarcação tem projeto semelhante à 'CBO Energy', entregue recentemente e que possui especificações para utilização de propulsão híbrida.

O grupo CBO concluiu, nesta quinta-feira (10), a aquisição de mais uma PSV (transporte de suprimentos) para compor sua frota de apoio marítimo. O CBO Wiser é um PSV 5.000 TPB (tonelada de porte bruto) e ampliará o número de embarcações de apoio offshore operado pela companhia, que passará a contar com 42 navios de apoio. O CBO Wiser está a caminho do Brasil e a companhia espera iniciar sua operação ainda no primeiro semestre de 2022.

A CBO destacou que a embarcação foi recém-construída, com o mesmo projeto do CBO Energy, e que a empresa será a primeira a operá-la. O CBO Wiser teve projeto e principais equipamentos da finlandesa Wärtsilä, com especificações técnicas de alto padrão que permitem operação em águas ultra profundas, como o pré-sal brasileiro.

Esta é a 10ª embarcação adquirida pela CBO em seu ciclo mais recente de expansão da frota. O grupo afirmou que as aquisições fazem parte do plano de expansão do grupo, que planeja constante investimento na aquisição de embarcações high spec para operar no mercado brasileiro. A frota atual de apoio offshore da companhia conta com 20 PSVs (transporte de suprimentos), 14 AHTS (manuseio de âncoras), três OSRVs (combate a derramamento de óleo) e cinco RSVs (embarcações equipadas com robôs).

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/02/2022

### BR DO MAR: SINDICATOS PEDEM DERRUBADA DE VETO A 2/3 DE TRIPULANTES

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 09 Fevereiro 2022

Marítimos tentam apoio de parlamentares para garantir medida aprovada pelo Congresso. Decisão sobre vetos relacionados à Lei 14.301/2022 está prevista para 8 de março, em sessão conjunta com deputados e senadores.

Com o início das atividades parlamentares em 2022, dirigentes dos sindicatos marítimos intensificaram a articulação junto a parlamentares pela derrubada ao veto presidencial ao artigo da lei 14.301/2022 (BR do Mar) que prevê a exigência de dois terços de tripulantes brasileiros em embarcações que operem no transporte de cabotagem do país. A decisão sobre os vetos relacionados à Lei 14.301/2022 está prevista para o próximo dia 8 de março, em sessão conjunta com deputados e senadores.

O grupo, coordenado pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF) e pela Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins (FNTTAA), tenta apoio dos congressistas sob alegação de que o veto reduz o nível de emprego dos marítimos brasileiros. A legislação foi sancionada no último dia 7 de janeiro e aguarda regulamentação. O artigo 9º da lei vetado pelo presidente Jair Bolsonaro

(PL) assegurava o emprego de pelo menos dois terços de trabalhadores brasileiros em navios estrangeiros que participarem do programa de estímulo à cabotagem nacional.

Os marítimos argumentam que o governo seguiu recomendação do Ministério da Economia, que justificou que os tripulantes brasileiros custam caro para os armadores. Para os sindicatos, tais argumentos não são válidos considerando reajustes salariais significativos que as empresas estrangeiras que atuam no Brasil vêm fazendo voluntariamente, nesse início de ano, para diminuir a defasagem em relação ao custo internacional da tripulação.

Bolsonaro justificou que a proposição contraria o interesse público, tendo em vista que, ao manter a proporção de, no mínimo, dois terços de tripulantes brasileiros nas embarcações estrangeiras do BR do Mar, geraria aumento dos custos para as embarcações, o que reduziria a atratividade para que um quantitativo maior de embarcações estrangeiras de baixo custo pudesse aderir ao programa e operar no país. "A medida, assim, significaria menos emprego para os marítimos, maior tempo de espera das cargas nos portos, maior preço de frete para o embarcador, menor efetividade do transporte de cabotagem e da matriz de transporte brasileira", elencou em seu veto.

De acordo com o Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (Sindmar), havia expectativa para que a apreciação aos vetos ocorresse nesta terça-feira (8), mas as lideranças no parlamento ouvidas pela representação sindical informaram que a discussão do tema ficará para março.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 10/02/2022*

## MAERSK RELATA LUCROS RECORDES EM 2021 E BOAS PERSPECTIVAS PARA 2022

*Da Redação NAVEGAÇÃO 09 Fevereiro 2022*



***Lucros permitiram que a Maersk fizesse investimentos estratégicos de longo prazo em descarbonização e crescimento logístico***

Em 2021, a A.P. Moller - Maersk obteve aumento na receita em 55%, chegando a US\$ 61,8 bilhões. O EBITDA (lucros antes de juros, impostos, depreciação e amortização, em tradução livre) triplicou para US\$ 24 bilhões, enquanto o fluxo de caixa livre foi de US\$ 16,5 bilhões. O resultado, informa a Maersk, permitiu à empresa fazer investimentos estratégicos de longo prazo em descarbonização e crescimento

logístico, combinados com forte distribuição de caixa aos acionistas.

“Condições excelentes de mercado levaram a um crescimento e lucratividade recorde na A.P. Moller - Maersk, mas também levaram a desafios severos para nossos clientes. Dedicamos esforços tremendos para mitigar gargalos, expandindo a capacidade em todo o oceano, melhorando a produtividade nos terminais e aumentando nossa presença logística global. Continuaremos com esses esforços, à medida que vemos a atual situação do mercado persistir no segundo trimestre. Ao mesmo tempo, observamos as conversas com os clientes mudarem de discussões sobre taxas de frete lideradas por compras para conversas mais holísticas sobre como realmente fazemos parcerias para manter as cadeias de suprimentos funcionando de ponta a ponta. Isso valida claramente nossa estratégia”, afirma o CEO da A.P. Moller - Maersk, Søren Skou.

A empresa continuou fortalecendo seus negócios de Logística e Serviços ao longo de 2021, superando o crescimento do mercado com um aumento de receita de 41%, para US\$ 9,8 bilhões.



O crescimento orgânico veio de vendas cruzadas para os 200 maiores clientes da Maersk, também conhecidos como Top 200 Ocean. Além disso, seis negócios foram adquiridos nas áreas de transporte aéreo, comércio eletrônico, armazenamento e atendimento, e 85 novos depósitos foram abertos, melhorando as capacidades e a presença em todo o portfólio de produtos.

No departamento de oceanos, a lucratividade aumentou consideravelmente com uma receita de US\$ 48,2 bilhões em 2021, em comparação a US\$ 29,2 bilhões no ano anterior, impulsionada por altas taxas de frete devido ao impacto contínuo da pandemia que resultou em interrupções nas cadeias de suprimentos globais.

Para aumentar a previsibilidade e confiabilidade, a capacidade foi estendida tanto para equipamentos quanto para embarcações, e um esforço significativo foi feito para priorizar os volumes contratados, com contratos de longo prazo agora representando 65% acima dos 50% de um ano atrás.

No departamento de terminais, a lucratividade continuou a crescer em 2021, impulsionada pelo forte desempenho de volumes e receita de armazenamento. O retorno sobre o capital investido (ROIC) aumentou para 10,9%.

Durante o ano, o uso de soluções e serviços digitais cresceu significativamente, com o faturamento atingindo US\$ 38 bilhões. O tráfego aumentou 15%, à medida que os clientes continuaram a adotar ainda mais as soluções digitais. Além disso, as reservas via dispositivos móveis aumentaram mais de 15 vezes.

### Expectativas para 2022

A Maersk espera o mercado continue com a configuração atual no segundo trimestre de 2022 e normalização no início do segundo semestre do ano.

Com base nessas premissas, para 2022 a empresa estima um EBITDA de aproximadamente US\$ 24 bilhões, EBIT de aproximadamente US\$ 19 bilhões e fluxo de caixa livre (FCF) acima de US\$ 15 bilhões.

Espera-se que o departamento de oceano cresça acompanhando a demanda global de contêineres, que deve crescer entre 2% e 4% em 2022, sujeito a grandes incertezas relacionadas ao atual congestionamento, interrupções de rede e padrões de demanda.

Para 2022 e 2023, a expectativa de CapEx (investimentos) é de US\$ 9 e 10 bilhões, respectivamente, impulsionado pelo crescimento intensificado do departamento de logística, serviços e investimentos em ESG (Ambiental, Social e Governança, em português). O CapEx para 2021 e 2022 foi mantida em US\$ 7 bilhões.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/02/2022*



## MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

### MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 018/2022  
Página 50 de 50  
Data: 10/02/2022  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006