

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING

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

Edição 019/2022  
Data: 14/02/2022



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
PONTE OU TÚNEL? O QUE IMPORTA É A POPULAÇÃO .....	4
NAVIO PROFESSOR W. BESNARD, ATRACADO NO PORTO DE SANTOS, TEM DESTINO INCERTO .....	5
ANTAQ ISENTA PAGAMENTO DE TARIFAS DO NAVIO PROF. W. BESNARD NO PORTO DE SANTOS .....	6
DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS DEVE GERAR 60 MIL POSTOS DE TRABALHO, DIZ MINISTRO.....	7
LIGAÇÃO SECA ENTRE SANTOS E GUARUJÁ VIRA EMBATE ENTRE ESTADO E UNIÃO .....	8
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>10</b>
ANTAQ REALIZARÁ CONSULTA PÚBLICA SOBRE RESOLUÇÃO DE CONFLITOS ENTRE AGENTES REGULADOS .....	10
ANTAQ COMEÇA HOJE (14), ÀS 12H, SUA 517ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE DIRETORIA. ROD SERÁ VIRTUAL .....	11
ANTAQ ABRIRÁ CONSULTA PÚBLICA SOBRE ENQUADRAMENTO DE EMBARCAÇÃO NOS TERMOS DO BR DO MAR .....	12
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>13</b>
JUSTIÇA MANTÉM ATÉ ABRIL CONTRATO DE DRAGAGEM DO PORTO DE SANTOS.....	13
WILSON SONS: SUPERAPLICATIVO PARA EXPANDIR MERCADO ASIÁTICO .....	14
O PORTO DE SANTOS ESCREVE O SEU FUTURO .....	15
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>16</b>
ANVISA ATUALIZA CRITÉRIOS SANITÁRIOS PARA EMBARCAÇÕES, PLATAFORMAS E SETOR PORTUÁRIO .....	16
PORTOS SE UNEM À UE PARA MELHORAR O COMPROMISSO DOS OCEANOS PARA REDUZIR AS EMISSÕES DE ESCALA.....	19
CEO DA MAERSK VÊ MAIS PROBLEMAS NA CADEIA DE SUPRIMENTOS PELA FRENTE.....	20
PORTOS DO PARANÁ E UFPR VÃO MONITORAR SEDIMENTOS NA SERRA DO MAR.....	21
MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES CRIA DIVISÃO DEDICADA DE DESCARBONIZAÇÃO .....	22
CNA INAUGUROU ESCRITÓRIO EM DUBAI .....	23
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF</b> .....	<b>24</b>
DUPLICAÇÃO DE CORREDOR LOGÍSTICO AMPLIA INTEGRAÇÃO DOS PRINCIPAIS PORTOS DO CEARÁ .....	24
PESQUISA INDICA ALTO NÍVEL DE SATISFAÇÃO DE PASSAGEIROS COM AEROPORTOS CONCEDIDOS NO PAÍS .....	25
“VAMOS FAZER DO PORTO DE SANTOS O MAIOR ANCORADOURO DO HEMISFÉRIO SUL”, AFIRMA TARCÍSIO.....	27
MAIS CINCO PROJETOS DE INFRAESTRUTURA SÃO DEFINIDOS COMO PRIORITÁRIOS PARA RECEBER INCENTIVOS FISCAIS .....	28
<b>DIÁRIO DO LITORAL - SP</b> .....	<b>29</b>
DESESTATIZAÇÃO DO PORTO PREVÊ INVESTIMENTOS DE R\$ 30 BILHÕES EM SANTOS.....	29
PROJETO DE TRANSPORTE HIDROVIÁRIO PARA BAIXADA É PROTOCOLADO NO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA .....	30
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>31</b>
CORREÇÃO: MAIORIA DO STF DERRUBA AÇÃO TRABALHISTA DE R\$ 47 BI CONTRA PETROBRAS .....	31
BB FECHA 2021 COM LUCRO DE R\$ 21 BILHÕES, UM RECORDE HISTÓRICO .....	32
<b>NAVAL PORTO ESTALEIRO</b> .....	<b>33</b>
DOCAS DO RIO IRÁ REALIZAR OBRAS DE INFRAESTRUTURA NO PORTO DO RIO DE JANEIRO.....	33
APÓS RECORDE EM 2021, MAERSK TEM GRANDES PLANOS PARA 2022 .....	34
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>35</b>
VALE DESISTE DE AÇÃO DE US\$ 1,2 BI CONTRA BILIONÁRIO ISRAELENSE BENY STEINMETZ.....	35
GOVERNO TENTA INCLUIR CORTE NO IMPOSTO SOBRE O DIESEL EM PROJETO DE LEI QUE SENADO DEVE VOTAR NESTA SEMANA .....	36
COM 7.888 FUNCIONÁRIOS, ESTATAL INFRAERO GANHA SOBREVIVÊNCIA COM ADIAMENTO DE LEILÃO DE SANTOS DUMONT E DEVOLUÇÃO DO GALEÃO .....	38
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>39</b>
PETRÓLEO FECHA EM ALTA, NO MAIOR NÍVEL DESDE 2014, COM TENSÕES NA UCRÂNIA .....	39
NA DEFESA DO GARIMPO, BOLSONARO CRIA PROGRAMA DE 'APOIO AO DESENVOLVIMENTO DA MINERAÇÃO ARTESANAL'.....	40
RAÍZEN FECHA ACORDO COM SMART FIT PARA GERAR E COMERCIALIZAR ENERGIA RENOVÁVEL.....	42
CRISE DOS FERTILIZANTES E INFLAÇÃO ESTÃO NA AGENDA DA VIAGEM DE BOLSONARO À RÚSSIA .....	43
INTERESSADOS NOS LEILÕES DE PORTOS REAVALIAM RISCOS E BOTAM O PÉ NO FREIO.....	44
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>45</b>
FERROVIAS AUTORIZADAS JÁ SOMAM 22 PROJETOS, MAS HÁ DÚVIDAS SOBRE VIABILIDADE.....	45



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 019/2022  
Página 3 de 57  
Data: 14/02/2022  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

SETOR AUTOMOTIVO SOFRE DURO GOLPE NO BRASIL E RETROCEDE QUASE 20 ANOS.....	46
CBO, EMPRESA DE APOIO MARÍTIMO, ASSINA CONTRATO COM A KAROON ENERGY BRASIL .....	47
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>48</b>
INDÚSTRIA NAVAL ARGENTINA INICIA NOVO CICLO COM NAVIOS PESQUEIROS .....	48
ARTIGO - PORTO DE SANTOS CRESCE, APESAR DE TUDO .....	49
AGENDA ANTAQ 2022/2024 PREVÊ NORMATIVO COM MUDANÇAS DECORRENTES DO BR DO MAR .....	50
IMO QUER ACELERAR APROVAÇÃO DA EXPANSÃO DE SEU CONSELHO .....	51
PORTO DE VITÓRIA MOVIMENTA 750 MIL TONELADAS EM JANEIRO .....	52
CHINA INVESTIGARÁ AUMENTO DO PREÇO DO MINÉRIO DE FERRO .....	53
WILSON SONS APOSTA EM SUPERAPLICATIVO DE COMUNICAÇÃO PARA EXPANDIR MERCADO ASIÁTICO.....	53
ARTIGO - O QUE EXPLICA A ALTA DOS FRETES MARÍTIMOS NO BRASIL?! .....	54
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>57</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	57

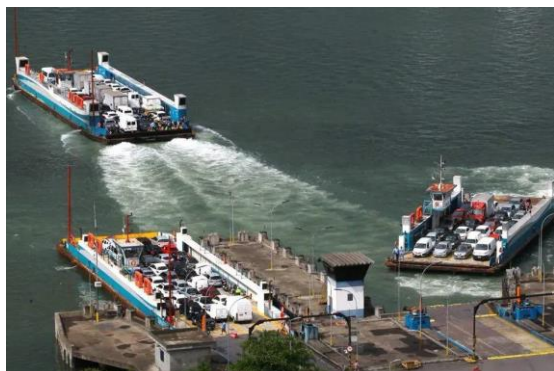


### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## PONTE OU TÚNEL? O QUE IMPORTA É A POPULAÇÃO

A história da ligação seca praticamente acompanha a política paulista

Por: *Júnior Bozzella*



***Até agora não vi nem o túnel e nem a ponte que ligaria Santos à Guarujá saírem do papel Foto: Matheus Tagé/AT***

Depois de várias décadas, ao que tudo indica, a tão sonhada ligação seca Santos - Guarujá sairá do papel. Há mais de 90 anos a população da Baixada Santista convive com projetos para viabilizar a obra, mas até o momento ficamos apenas nas promessas.

A história da ligação seca praticamente acompanha a política paulista, teve início quando o governo de São Paulo era dirigido por Júlio Prestes, passando por Ademar de Barros até chegarmos em José Serra e Geraldo Alckmin. Todos eles fracassaram. Lá se vão quase 100 anos de espera, falsas promessas e frustrações.

O anúncio da construção de um túnel ligando Santos ao Guarujá foi mais uma vez feito na última semana pelo Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, em visita à Baixada Santista. Como morador da região o que eu mais quero é que tanto o projeto do túnel quanto o da ponte saiam do papel, porque o que importa agora é atender às necessidades da população. Contudo, por ter não só acompanhado o histórico, mas por fazer parte dessa luta já há quase dez anos, vejo com certo ceticismo esse anúncio, porque já participei de outros e até agora não vi nem o túnel e nem a ponte que ligaria Santos à Guarujá saírem do papel.

Em setembro de 2013 participei de reunião com o então Ministro das Cidades, Aguinaldo Ribeiro na sede do Bando do Brasil em São Paulo. Na ocasião, Aguinaldo Ribeiro garantiu que o túnel seria construído através da inclusão da obra no PAC-2 Mobilidade Urbana (Programa de Aceleração de Crescimento), mas quase dez anos depois vemos que isso nunca aconteceu. Desde então a minha luta e o meu trabalho para viabilizar essa ligação seca seguem.

Como homem público envolvido em todas as questões que dizem respeito ao desenvolvimento da Baixada Santista a nossa missão até aqui foi além de ponderar quais vantagens e desvantagens de ponte ou túnel, mas cobrar que aquele que tivesse maior viabilidade fosse o quanto antes tirado do papel. Estamos falando já de uma discussão centenária. A população está cansada de promessas, espera e precisa de ação! Por isso temos trabalhado de forma insistente tanto junto ao governo estadual quanto federal para cobrar a execução de um dos projetos, ou quiçá dos dois, se assim for possível.

Na Câmara Federal, através da Comissão de Viação e Transportes (CVT) ampliamos as discussões sobre qual seria o melhor projeto junto às entidades ligadas ao setor, especialistas e sindicatos. Discutimos quais os impactos de cada projeto, túnel e ponte, e chegamos à conclusão que ambos têm pros e contras, contudo qualquer um deles seria de grande valia para atender aos cerca de 1 milhão de moradores da Baixada Santista. Na condição de presidente da Frente Parlamentar Mista do Portos também pautei em âmbito federal a discussão técnica do tema em ambos os colegiados.



Desde o início do mandato fizemos uma de discussões sobre o assunto com o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, em relação a problemática que pode representar o local onde o projeto da ponte está sendo desenhado.

Na época ele me garantiu que a transferência do projeto da ponte para um túnel era uma opção que seria tratada como prioridade e avaliada pelo ministério junto à SPA (Santos Port Authority). E dessa forma viemos trabalhando até aqui, fazendo a interlocução entre as partes para que a população e a atividade portuária não corram o risco de serem prejudicadas.

Como disse, essas discussões não são recentes, pelo contrário, houve muito trabalho de dezenas de lideranças ao longo de décadas para que chegássemos hoje perto de ter o sonho da ponte/túnel ligando Santos à Guarujá concretizado, e com muita honra eu tenho a felicidade de dizer que sou uma delas, que trabalho muito desde que assumi o meu primeiro mandato como vereador de São Vicente em 2013 para tirar a tão aguardada ligação seca do papel.

.....

***Este artigo é de responsabilidade do autor e não reflete necessariamente a linha editorial e ideológica do Grupo Tribuna. As empresas que formam o Grupo Tribuna não se responsabilizam e nem podem ser responsabilizadas pelos artigos publicados neste espaço.***

**Fonte:** A Tribuna Digital - SP  
**Data:** 14/02/2022

## **NAVIO PROFESSOR W. BESNARD, ATRACADO NO PORTO DE SANTOS, TEM DESTINO INCERTO**

Pressionado, responsável diz não ter para onde levá-lo e procura uma nova morada para a embarcação

**Por:** *Fernanda Balbino*



***Segundo o Imar, diversas intervenções foram realizadas e embarcação corre risco de naufragar***  
**Foto:** *Carlos Nogueira/Arquivo/AT*

Continua a busca por um destino para o navio de pesquisas oceanográfico Prof. W. Besnard, que está atracado no cais do Armazém 5, no Porto de Santos. Enquanto não há uma definição de uma nova morada para a embarcação, o proprietário, que se diz pressionado a retirá-la do cais santista, realiza intervenções para evitar a ação do tempo.

O W. Besnard foi pioneiro na oceanografia do País e ficou mais de 40 anos na ativa, participando da primeira expedição brasileira à Antártida. Na última década, já aposentado, teve a destinação modificada diversas vezes, desde ser transformado em sucata até ser repassado ao Uruguai, entre outros fins.

O navio teve a permissão de navegar revogada pela Marinha após um incêndio, proveniente de um curto-circuito do ventilador de um dos camarotes da embarcação, capaz de receber 37 pessoas, sendo 15 pesquisadores e 22 tripulantes.

De acordo com o presidente do Instituto do Mar (Imar), Fernando Liberalli, nos últimos meses, cerca de R\$ 130 mil foram investidos na embarcação. Tudo para deixá-la em segurança e evitar o risco de naufrágio ou poluição, os grandes pontos de atenção do Instituto Brasileiro de Recursos Naturais Renováveis (Ibama). "O navio está mais limpo. Já possui um laudo do engenheiro e ele tem um atestado de estanqueidade, se encontra íntegro nas chapas. Agora, nós estamos

providenciando a autorização para reboque, para retirá-lo de lá. Eu sofro uma pressão do Porto para que tiremos ele de lá, mas estou com dificuldade para fechar um local”, aponta Liberalli.

### Vontade

A ideia é que o W. Besnard seja aberto à visitação pública, principalmente com a participação de crianças que poderão conhecer um pouco sobre a história da oceanografia brasileira.

“Já tentei levá-lo para o Guarujá e não deu certo. Agora, uma opção, que ainda precisa de negociação, é levá-lo para o Terminal de Pesca, na Ponta da Praia. Com revitalização, ele poderia ser aberto para exposição, virar uma sala de aulas para crianças, com uma espécie de memorial das viagens do Besnard”, afirma Liberalli.

Outra ideia já apresentada pelo proprietário da embarcação é deixá-la nas proximidades do Museu de Pesca, na Ponta da Praia. “Gostaria muito que ela pudesse ficar no Porto, onde morou por 50 anos. Deveria ter um local para abri-la para visitação pública, ali mesmo”.

Procurada, a Santos Port Authority (SPA) informou que monitora a embarcação continuamente para avaliar as suas condições de flutuabilidade, estabilidade e amarração. Ela informou também que opções para destinação do navio estão sendo estudadas, mas não revelou maiores detalhes.

Já a Prefeitura de Santos disse que o Imar, junto à Autoridade Portuária, “está viabilizando uma alternativa para a remoção da embarcação do cais”.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 14/02/2022*

## ANTAQ ISENTA PAGAMENTO DE TARIFAS DO NAVIO PROF. W. BESNARD NO PORTO DE SANTOS

Órgão isentou a embarcação do pagamento das taxas em uma norma do ano passado

*Por: Fernanda Balbino*



***Liberalli diz que o navio é limpo com água da chuva para não poluir*** Foto: Santos Port Authority

O navio Prof. W. Besnard, que está atracado no cais do Armazém 5, tem uma dívida acumulada de cerca de R\$ 7,6 milhões em tarifas pela utilização do Porto de Santos. O valor do débito, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), foi atualizado em março do ano passado. Porém, em uma nova norma, publicada em novembro de 2021, o órgão isenta a embarcação do pagamento das taxas.

Trata-se da Resolução nº 61. A norma estabelece que as embarcações de pesquisa científica, de esporte e recreio, sempre que não façam operação comercial, estão isentas do pagamento de tarifas relacionadas à infraestrutura de acesso aquaviário aos portos.

“Nunca recebi um centavo do governo. O Imar (Instituto do Mar) não tem renda para pagar o navio ali. Já o peguei devendo dinheiro”, explica o presidente da entidade, Fernando Liberalli, responsável pela embarcação. “Estou com um navio quente na mão, não é batata. Mas eu não sei o que fazer”, acrescenta.

Há anos, a opção de levar o Prof. Besnard para um naufrágio controlado foi apresentada pela Prefeitura de Ilhabela. Mas a possibilidade não agrada o proprietário do navio.

“A gente queria essa embarcação para fazer aquele naufrágio controlado. Precisamos ver a situação em que ela está hoje, se tem condições de ser rebocada até aqui a região. Temos interesse, mas ainda na função de um naufrágio controlado”, diz o prefeito de Ilhabela, Toninho Colucci (PL).

Por outro lado, Liberalli explica o motivo de não concordar com o plano. “Consegui salvar o navio desse naufrágio. Lá, ele seria afundado a mais de 30 metros, tornando o acesso totalmente elitizado, com a necessidade de equipamentos especiais e para acesso de mergulhadores experientes”.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 14/02/2022*

## DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS DEVE GERAR 60 MIL POSTOS DE TRABALHO, DIZ MINISTRO

Estimativa foi divulgada por Tarcísio Gomes de Freitas em audiência pública nesta quinta-feira (10)

*Por: Ágata Luz*



**Primeira audiência pública sobre o tema aconteceu nesta quinta-feira (10) Foto: Matheus Tagé/AT**

O processo de desestatização da Santos Port Authority (SPA), empresa responsável pela administração do Porto de Santos, deve gerar cerca de 60 mil postos de trabalho. A estimativa foi divulgada pelo ministro de Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, durante a primeira audiência pública sobre o tema, realizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), nesta quinta-feira (10), na Associação Comercial de Santos

(ACS).

"Estamos conectando passado, presente e futuro. O setor portuário está evoluindo", enfatizou o ministro, dizendo que a desestatização é um passo estruturado que busca "reagir à inércia" e contará com cerca de R\$ 30 bilhões em investimentos nos próximos anos - isso se dará por meio de 11 arrendamentos já programados e 19 ocorrerão durante o processo de concessão.

Tarcísio também ressaltou que um dos principais objetivos da medida é dobrar a capacidade de operação anual do complexo portuário (de 145 milhões para 290 milhões de toneladas). "Transformar (Santos) no maior porto do Hemisfério Sul. É a continuidade de um processo que já vem andando há algum tempo".

Além do titular da pasta da Infraestrutura, o evento reuniu deputados, empresários e representantes da Antaq, dos governos Estadual e Federal e de sindicatos ligados aos trabalhadores do Porto de Santos.

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, apresentou na audiência o modelo de concessão, que tem prazo de 35 anos, prorrogáveis por mais cinco. "Não existe nenhuma consulta pública em que o processo apresentado saia igual", explicou, em referência ao modelo previsto para a SPA, que busca aliar velocidade, eficiência, investimento e redução de custos ao País.

**Apontamentos** Os principais apontamentos debatidos na audiência pública envolveram segurança jurídica, capacitação de trabalhadores, regulação de tarifas portuárias, futuro da Usina de Itatinga, dragagem e prazo para estudar documentação. Presente na audiência, a deputada federal Rosana Valle (PSB) também citou preocupações com emprego e a relação Porto-Cidade

Além de demonstrarem preocupação com a geração de empregos e a situação de quem já trabalha no Porto de Santos, os participantes questionaram diversos aspectos sobre segurança jurídica e regulação de tarifas no processo.

Transformar as duas etapas previstas para dragagem (nos anos de 2026 e 2033) durante a concessão em uma só (concentrada em 2026) foi uma sugestão apresentada, enquanto o tempo entre a disponibilização dos documentos e a realização da audiência pública recebeu críticas.

As consultas públicas devem acontecer até 16 de março e a população pode participar, enviando sugestões e pontos a serem esclarecidos por meio do site da Antaq: [www.gov.br/antag](http://www.gov.br/antag).

Entre os apontamentos, o mais reforçado foi o pedido por uma nova audiência pública que apresente o projeto de privatização com as melhorias sugeridas. Isso será analisado pela União. Em meio aos questionamentos, Piloni revelou que o objetivo é devolver a Usina de Itatinga ao Ministério de Minas e Energia.

### Modelo

O modelo de concessão da SPA foi baseado em estudos e aperfeiçoamentos a partir dos processos de desestatização realizados em outros países. “Aprendemos com os erros australianos”, exemplificou Piloni. Outra referência para essa etapa foi a concessão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), que engloba os portos de Vitória e Barra do Riacho

O fato de 2022 ser um ano eleitoral não muda a programação para a desestatização do Porto de Santos. “O conhecimento já foi construído. Se tudo der certo, em novembro a gente faz o leilão. Se não der certo, a gente estará com um modelo que vai ser feito logo na sequência”, disse Tarcísio.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 14/02/2022*

## LIGAÇÃO SECA ENTRE SANTOS E GUARUJÁ VIRA EMBATE ENTRE ESTADO E UNIÃO

Governador João Doria defende construção de ponte entre as margens, enquanto ministro Tarcísio Gomes prioriza o túnel

*Por: Daniel Gois e Ágata Luz*



**A ligação entre as duas margens do Porto de Santos é um dos projetos mais aguardados pelos moradores da região** Foto: Matheus Tagé/AT

A construção da ligação seca entre Santos e Guarujá virou o centro de um embate, nesta quinta (10), entre o Governo de São Paulo e o Governo Federal. Pela manhã, o governador João Doria (PSDB) afirmou que o Estado irá à Justiça se não receber autorização da União até março para a ponte ligando as cidades. À tarde, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de

Freitas, foi categórico ao afirmar que o projeto a ser adotado será o túnel e garantiu uma análise técnica do assunto.





Primeiro a falar sobre o tema na quinta-feira, Doria explicou que aguarda resposta do Governo Federal até o mês que vem. Em entrevista a rádios de todo o Estado, ele explicou que a ponte vai receber investimentos de R\$ 3,9 bilhões da iniciativa privada e, até o momento, não saiu do papel por não ter o aval de Brasília. O Estado iniciou as tratativas com a União em 2019 e entregou um projeto em 2020. Desde então, aguarda um sinal verde para início dos trabalhos.

“A obra está aprovada ambientalmente, estruturalmente e do ponto de vista de engenharia aguarda o quê? Autorização do Governo Federal. Há quase um ano essa obra poderia ter sido iniciada. Só há uma razão para o Governo Federal não ter liberado: a razão política. Então é uma decepção para todos nós, diante do esforço que fizemos. Se não tiver uma solução em relação a isso até o final do mês de março, nós vamos judicializar a questão”, disse o governador.

Ainda segundo ele, o Estado irá “até o limite para defender o projeto que está aprovado e a população espera”. A falta de diálogo entre São Paulo e Brasília já havia sido criticada na semana passada pelo secretário estadual de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto.

Ainda de acordo com o Estado, as obras têm prazo previsto de 36 meses e devem gerar cerca de 4 mil empregos diretos e indiretos. A ponte seria feita em parceria com a concessionária Ecovias. Segundo o Governo Paulista, o projeto foi atestado pelo Laboratório de Engenharia Naval da USP e pelo Comando da Aeronáutica, que garantiram não haver prejuízos às operações do Porto de Santos e do Aeroporto de Guarujá.

### **Embate**

Também na semana passada, A Tribuna publicou entrevista exclusiva com o presidente Jair Bolsonaro (PL) em que ele disse ter preferência pela construção de um túnel submerso entre os dois municípios e que esse projeto sairia do papel com a privatização do Porto de Santos.

Segundo o chefe do Executivo federal, isso se daria para não prejudicar a passagem de navios no porto santista. A expectativa da União é bater o martelo sobre o tema no mês que vem.

Só que, ontem, Doria frisou que um projeto não impede o outro, citando a possibilidade de haver tanto a ponte quanto o túnel ligando Santos e Guarujá.

“Inventaram o tema do túnel. O túnel não deve impedir a ponte. Pode ter o túnel e pode ter a ponte. Se vai fazer o túnel, qual a razão de impedir a ponte? Nenhuma, exceto uma razão de ordem política. Se tiver duas ligações secas, uma subterrânea e uma sobre a superfície, é um tanto melhor”.

### **Defesa enfática**

Horas depois, durante participação na audiência pública sobre a desestatização do Porto de Santos, na Associação Comercial de Santos (ACS), o ministro Tarcísio Gomes de Freitas rebateu a afirmação de Doria e informou que o Governo Federal já bateu o martelo sobre a ligação seca entre as duas margens do complexo portuário: será um túnel submerso. E explicou que a concessão do Porto à iniciativa privada ajudaria a tirar esse projeto do papel.

“A decisão está tomada. Nós vamos fazer o túnel. A gente sempre conduziu esses assuntos tecnicamente e viemos até aqui estruturando a concessão do Porto, aproveitando as oportunidades. A ligação seca é uma coisa importante? É. Temos tecnologia para fazer o túnel? Temos, não há nada que a engenharia não domine. Então, perfeito. Se a gente tem tecnologia e a engenharia já domina a questão do túnel, o que falta? O recurso. De onde ele virá? Da desestatização”.

Em defesa do projeto que se destaca como o mais viável sob a ótica federal, o titular da pasta da Infraestrutura destaca a necessidade de diminuir o Custo Brasil e frisa que o tema é alvo de promessas há pelo menos 50 anos. “Já temos estudos bastante avançados e tenho certeza que

isso vai ser um projeto muito bem-sucedido e vai sair do papel”. Para ele, a comunidade portuária só terá a ganhar.

“Se eu fosse fazer a ponte, como seria? Fazendo uma prorrogação de contrato, mantendo mais anos de contrato com os valores de tarifa que são altíssimos. O que a gente vai fazer? Nós vamos fazer o túnel dentro da desestatização e, com toda essa carga de investimento, reduziremos tarifa portuária. No mínimo em 20%, mas provavelmente essa redução ainda vai ser maior. A gente vai baixar o Custo Brasil diminuindo a tarifa portuária e proporcionar ao cidadão o túnel”.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 14/02/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

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

### **ANTAQ REALIZARÁ CONSULTA PÚBLICA SOBRE RESOLUÇÃO DE CONFLITOS ENTRE AGENTES REGULADOS**

Prazo de contribuição será de 21 de fevereiro a 6 de abril

A ANTAQ realizará, entre os dias 21 de fevereiro e 6 de abril, audiência e consulta públicas para obter contribuições visando ao aprimoramento da proposta normativa relacionada aos procedimentos administrativos para resolução de conflitos entre os agentes do setor regulado pela ANTAQ. Trata-se da Audiência Pública Nº 2/2022.

De acordo com a proposta de norma, o objetivo da Agência é auxiliar a solução de conflitos emergentes do relacionamento entre empresas, usuários e entidades envolvendo os setores portuário, de navegação interior e de navegação marítima. Vale destacar que os procedimentos de resolução de conflitos ocorrerão sem prejuízo da apreciação pelo Poder Judiciário e pelos órgãos do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência.

Em seu art.4º, a proposta de norma traz que o procedimento de resolução de conflitos poderá ser instaurado a partir do requerimento de pelo menos uma das partes envolvidas no conflito ou, de ofício, pelo titular da unidade organizacional com competência sobre a matéria.

A proposta de norma traz, ainda, que os conflitos passíveis de procedimento de resolução no âmbito da ANTAQ são aqueles que envolvem direitos disponíveis, entre eles estão: aplicação de regras contratuais; preços de serviços exercidos em regime de liberdade de preços; fornecimento de serviços portuários; instalação de infraestrutura em áreas comuns do porto; compartilhamento de embarcação na navegação interior; horários e compartilhamento de infraestrutura na navegação interior; e circularização e bloqueio para afretamento de embarcações estrangeiras.

O texto também destaca a importância da mediação. Nesse ponto, o objetivo da Agência será a aproximação das partes e a facilitação de acordo para a solução do conflito. A mediação seguirá determinadas diretrizes, entre elas destaque para a imparcialidade do mediador, isonomia entre as partes, busca do consenso e confidencialidade. A mediação será conduzida por servidores da ANTAQ designados para esse fim.

Acesso às minutas jurídicas e documentos técnicos

As minutas jurídicas e os documentos técnicos relativos ao aviso de audiência pública estão disponíveis aqui.

Conteúdo e forma de participação



Serão consideradas pela Agência apenas as contribuições que tenham por objeto as minutas colocadas em consulta e audiência públicas. As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 6 de abril, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível em [gov.br/antag](http://gov.br/antag).

Será permitido, exclusivamente através do e-mail [anexo\\_audiencia022022@antag.gov.br](mailto:anexo_audiencia022022@antag.gov.br), mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado, anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazer utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE) da Agência, em Brasília, ou nas suas unidades regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no site da ANTAQ.

As contribuições recebidas serão disponibilizadas no portal da Agência.

### **Audiência Pública**

Com o objetivo de fomentar a discussão e esclarecer eventuais dúvidas sobre o ato normativo, será realizada audiência pública, na forma presencial ou telepresencial, a depender das condições de saúde pública vigentes, em data, horário e local a serem definidos e comunicados oportunamente.

*Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários*

*Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ*

*Fone: (61) 2029-6520*

*FAX: (61) 2029-6517*

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

*Data: 14/02/2022*

## **ANTAQ COMEÇA HOJE (14), ÀS 12H, SUA 517ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE DIRETORIA. ROD SERÁ VIRTUAL**

Reunião será virtual, via SEI, e terá a duração de 48h

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ realiza a sua 517ª Reunião Ordinária de Diretoria (ROD), que será virtual via SEI, no período das 12h de 14 de fevereiro às 12h de 16 de fevereiro.

### **Reuniões virtuais**

Nesta modalidade de reunião cada diretor se manifestará de forma eletrônica nos prazos e horários estabelecidos no Calendário de Reuniões. Após a finalização do prazo para manifestação, o resultado das deliberações poderá ser consultado no link abaixo:

[www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/reunioes-deliberativas/resultado-das-reunioes-virtuais-da-diretoria-1](http://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/reunioes-deliberativas/resultado-das-reunioes-virtuais-da-diretoria-1)

***Clique aqui acessar a pauta da 517ª Reunião Ordinária Virtual de Diretoria da ANTAQ.***

<https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/reunioes-deliberativas/517RODatualizada.pdf>

*Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários*

*Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ*

*Fone: (61) 2029-6520*

*FAX: (61) 2029-6517*

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

*Data: 14/02/2022*



### ANTAQ ABRIRÁ CONSULTA PÚBLICA SOBRE ENQUADRAMENTO DE EMBARCAÇÃO NOS TERMOS DO BR DO MAR

Interessados poderão contribuir a partir de 21 de fevereiro

A ANTAQ realizará consulta e audiência públicas, entre 21 de fevereiro e 14 de março, para obter contribuições visando ao aprimoramento da proposta normativa que estabelece os critérios para o enquadramento de embarcação como efetivamente operante e pertencente a um mesmo grupo econômico, nos termos do art. 14 da Lei nº 14.301, de 6 de janeiro de 2022. Trata-se da Audiência Pública Nº 4/2022.

A Lei 14.301 institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar), que tem como objetivos, entre outros, ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem; incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem; ampliar a disponibilidade de frota para a navegação de cabotagem; e incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais.

Com a futura norma, a ANTAQ espera contribuir com a regulamentação de dispositivos em que o BR do Mar já demandou expressamente a Agência para implementar, como é o art. 14 do normativo.

A Agência informa que haverá uma fase de revisão dos normativos editados pela autarquia que foram afetados pelas modificações introduzidas pelo BR do Mar. O objetivo é ter a regulação novamente alinhada com a política pública para a cabotagem. Vale esclarecer que as revisões que serão promovidas pela ANTAQ vão desde ajustes redacionais a alterações de mérito, especialmente em relação aos afretamentos, outorgas e controle/acompanhamento de frota de embarcações na cabotagem.

No entanto, algumas dessas modificações ainda dependerão de atos do poder executivo federal que regulamentarão aspectos da própria Lei 14.301. A Agência encontra-se pronta para as ações regulatórias necessárias visando ao atingimento dos objetivos e diretrizes pretendidos pela nova política pública para a cabotagem. A autarquia também contribuirá com o fornecimento de dados e informações sobre o mercado em apoio ao monitoramento do programa BR do Mar.

#### Documentação

As minutas jurídicas e os documentos técnicos relativos à Audiência Pública Nº 4/2022 estarão disponíveis aqui.

Serão consideradas pela Agência apenas as contribuições relativas a esta consulta pública. As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 14 de março, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível em <https://www.gov.br/antag/pt-br>, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido, exclusivamente através do e-mail [anexo\\_audiencia042022@antag.gov.br](mailto:anexo_audiencia042022@antag.gov.br), mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado no aviso, anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá utilizar o computador da Secretaria-Geral (SGE) da ANTAQ, em Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no portal da Agência. As contribuições recebidas serão disponibilizadas no site.

A ANTAQ pontua que a participação da sociedade na elaboração de normas é essencial não só para a Agência avaliar a regulação pretendida, mas também para corrigir o rumo quando



identificados impactos não previstos ou indesejados, especialmente nas situações que estejam afetando os direitos dos agentes econômicos e usuários alcançados pela proposição normativa.

### Audiência Pública

Com o objetivo de fomentar a discussão e esclarecer eventuais dúvidas sobre o ato normativo, será realizada audiência pública, na forma presencial ou telepresencial, a depender das condições de saúde pública vigentes, em data, horário e local a serem definidos e comunicados oportunamente.

**Fonte:** ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

**Fone:** (61) 2029-6520

**FAX:** (61) 2029-6517

**E-mail:** asc@antag.gov.br

**Data:** 14/02/2022



Fazendo o mundo mais ágil.

## PORTAL PORTO GENTE

### JUSTIÇA MANTÉM ATÉ ABRIL CONTRATO DE DRAGAGEM DO PORTO DE SANTOS

*Assessoria de Comunicação*

A determinação contraria a vontade da Autoridade Portuária, cuja defesa era de que o contrato deveria ser encerrado em 8 de janeiro



O contrato firmado entre a DTA Engenharia e a Santos Port Authority (SPA) para a dragagem do Porto de Santos foi mantido, nesta quinta-feira, por decisão unânime dos 3 desembargadores da 6ª turma do TRF - 3ª. região. Os desembargadores decidiram que o prazo deve ser contado a partir da assinatura da ordem de serviço de 28 de abril de 2020. A vigência é de 24 meses prorrogável até 60 meses.

A determinação contraria a vontade da Autoridade Portuária, cuja defesa era de que o contrato deveria ser encerrado em 8 de janeiro, dois anos após a sua assinatura. A antiga Codesp chegou a cancelar arbitrariamente o compromisso firmado com a DTA, obrigando-a a desmobilizar seus equipamentos, abrindo nova licitação e contratando outra empresa por R\$100 milhões a mais (...)

Para a DTA, a decisão judicial mostra que a SPA erra em temas primários, tentando, como sempre fez, fugir das suas obrigações de pagamento. A manutenção do contrato faz com que a SPA arque com a responsabilidade de honrar com os seus compromissos.

A DTA reiterou, ainda, que não vai ficar a mercê das violentas arbitrariedades cometidas pela SPA neste e em tantos outros quesitos, que ensejarão novas ações judiciais. "Infelizmente, a Justiça acaba se sobrecarregando com a inadimplência desse gestor público, que foge das suas obrigações e responsabilidades sempre tergiversando e procurando buscar explicações para os seus próprios erros", destacou a empresa.

O imbróglio envolvendo a dragagem do complexo santista tem como ponto alto uma dívida milionária da gestora do Porto com a empresa. E o cenário de prejuízos fala por si só. A DTA se preparou para dragar 13 milhões de metros cúbicos, porém, até agora, ou seja, depois de 22 meses, não encontrou mais de 3,5 milhões. A pergunta que fica é quem vai responder pelo dano causado à empresa?

Se não é a SPA, serão os seus diretores e gerentes na pessoa física, pois precisarão explicar como licitam uma obra dessa responsabilidade sabendo de antemão, que não haveria o volume contratado, onerando os licitantes a mobilizar um parque de equipamentos caríssimo muito além do necessário, para ficar ocioso.

Alguém terá que se explicar!

Fonte: Portal Porto Gente

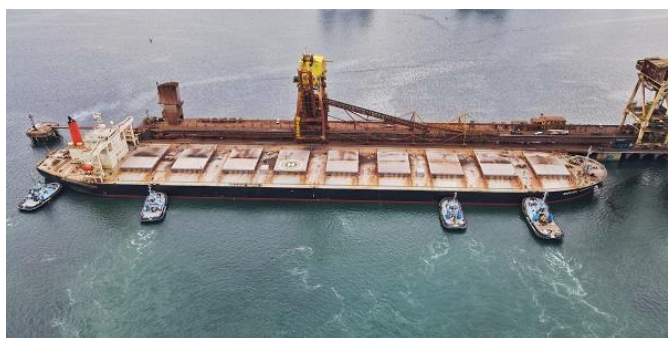
Data: 14/02/2022

### **WILSON SONS: SUPERAPLICATIVO PARA EXPANDIR MERCADO ASIÁTICO**

*Assessoria de Comunicação*

*Ferramenta multifuncional será utilizada para suporte comercial e captação de novos clientes*

A Wilson Sons, por meio da unidade de negócio Rebocadores, acaba de criar um perfil no WeChat, plataforma digital chinesa de comunicação. A estratégia da companhia é investir na comunicação local para dar suporte a ações comerciais e captar novos clientes. No conteúdo do perfil, 100% em mandarim, a Wilson Sons divulga iniciativas relevantes da empresa e informações do mercado marítimo e portuário brasileiro.



“Entendemos a necessidade de criar esse canal de comunicação com os nossos clientes. Queremos nos aproximar mais desse público, entendendo, de forma mais profunda, sua cultura e utilizando as mesmas ferramentas e linguagens. O relatório da UNCTAD de 2020 evidenciou que mais da metade dos navios da frota mundial são operados por empresas asiáticas, reforçando ser um mercado estratégico para nós”,

explica Elísio Dourado, diretor comercial de Rebocadores.

Mais de 20% dos clientes e parceiros da unidade de Rebocadores da companhia têm relação com a China e mais de 25% dos navios atendidos pelo negócio têm o país como origem ou destino. O mercado asiático faz parte da cadeia de logística portuária da Wilson Sons desde a compra de minério e grãos, passando pelo navio que conduz o fluxo, até a exportação de produtos acabados ou fertilizantes para o Brasil.

“A Wilson Sons, como líder no setor de apoio portuário, cresce junto com a parceria de comércio exterior entre Brasil e China. Em 2021, aumentamos nossa participação nesse fluxo, principalmente com a exportação de minério de ferro e soja, e até com a importação de produtos siderúrgicos”, aponta Elísio.

A divisão de Rebocadores, que já tem em seu time comercial duas representantes em solo chinês, acredita na importância de estreitar o relacionamento com esses clientes. “Lançamos a conta oficial do WeChat com o intuito de aprimorar ainda mais o atendimento e a comunicação com esse público, pois nosso objetivo é garantir a melhor experiência para os nossos clientes.”, comenta Lynn Xiong, especialista de marketing de Rebocadores, representante da companhia na China.

O WeChat passou a ser considerado, em 2018, o maior aplicativo móvel do mundo com mais de 1 bilhão de usuários ativos mensais e é o principal aplicativo utilizado na China, já que é uma ferramenta multifuncional. O super app possibilita, além de mensagens de texto, voz e vídeo, compartilhamento de dados e pagamentos, uso corporativo por meio de um perfil empresarial, dentre outras funcionalidades.

Com uma frota de 80 rebocadores, a maior do Brasil, a Wilson Sons está presente em 25 localidades, cobrindo quase toda a costa brasileira. A companhia conta com a Central de Operações de Rebocadores (COR), que monitora as embarcações 24 horas por dia, 365 dias por ano. Além disso, tem o Centro de Aperfeiçoamento Marítimo (CAMWS), onde são realizados treinamentos periódicos das tripulações e projetos específicos de clientes e outras partes interessadas, com equipe técnica especializada e reconhecida por todo o mercado, por meio do simulador de manobras próprio da Wilson Sons, que é capaz de oferecer diferentes cenários operacionais.

A companhia, por meio de sua unidade de negócio, Rebocadores, possui o status de classe mundial em segurança, padrão de excelência definido pela Du Pont, consultoria referência mundial no setor, contabilizando mais uma conquista na gestão de SMS (Segurança, Meio Ambiente e Saúde).

**Fonte: Portal Porto Gente**

**Data: 14/02/2022**

## O PORTO DE SANTOS ESCREVE O SEU FUTURO

*Editorial Portogente*

*Santos não é bem um tema, é uma solução aberta (Patrícia Galvão)*

Quem assistiu atentamente à audiência pública do programa de desestatização do Porto de Santos, em 10 de fevereiro último, teve oportunidade de perceber que a história desse porto “se nega a calar a boca”. É uma história longa de raízes profundas, com lutas intensas, sofridas e vitórias gloriosas; tudo muito bem contado, com razão e excelência. Ante a ocasião deste encontro da técnica, comércio e a política, é hora de sair para construir um futuro melhor do porto e da sua comunidade.



**Audiência Pública nº 1/2022 - Desestatização do Porto de Santos. Assista aqui → <https://www.youtube.com/watch?v=WwDnx9NOjQc>**

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, garantiu que haverá leilão. Ainda que haja interessados, restará a interrogação sobre quem vai ganhar a eleição e será o próximo governo que irá assinar

esse programa. Um desafio que lança as bases para construir o caminho para alcançar os resultados. A começar pela dragagem, hoje judicializada, que deve ser parte da manutenção dos acessos, como era na antiga Companhia Docas de Santos – CDS.

**Leia também**

***Dragagem de Santos expõe o porto ameaçado***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114685-dragagem-do-de-santos-expoe-o-porto-ameacado>

Como desestatizar um porto que é operado por empresas privadas, propondo um modelo que não tem o apoio total de associações representativas? Por exemplo, a Federação Nacional de Operadores Portuários (Fenop) defende a descentralização e profissionalização dos portos de propriedade pública; a Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP) vê necessidade de redobrar a cautela com esse programa



**Leia também**

**CAP deliberativo é a voz da comunidade portuária**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114640-cap-deliberativo-e-a-voz-da-comunidade-portuaria>

A proposta Santos 2050, do Portogente para os próximos 30 anos, contempla um horizonte de enorme possibilidade e a sua meta de dobrar a atual movimentação do porto está também projetada no programa de desestatização, exigente de estrutura que poderá também atingir maiores oportunidades. A começar por incluir neste projeto a Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista (Agem) que, apesar da sua excelente qualidade, é desconsiderada por questões politiqueras.

**Leia também**

**Santos2050 é o inexorável Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114528-santos2050-e-o-inexoravel-porto-de-santos>

Muito acertado o compromisso deste programa de construir o túnel submerso da travessia do canal. Argumentar desfavoravelmente que a carga que irá pagar esse túnel, é um posicionamento anacrônico e besteira. O porto que impacta a cidade para as pessoas tem que aprimorar essa relação. Operacionalmente, a travessia por balsa interfere, causa riscos e perdas de tempo no fluxo de navios, incompatíveis com a visão do porto do século XXI.

**Leia também**

**Deputada tem a palavra do ministro de construir o túnel submerso no Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/113558-deputada-tem-a-palavra-do-ministro-de-construir-o-tunel-submerso-no-porto-de-santos>

A necessidade de reforma do Porto de Santos é urgente. Mesmo tantas fraquezas e despreparo constatados até aqui na elaboração do seu programa de desestatização, indubitavelmente avançou-se muito e será estruturado um projeto para se alcançar metas. Isto será também um facilitador para o debate que Portogente promove com os candidatos aos cargos de governador e presidente, para assumirem compromisso da sua realização.

**Leia também**

**Entrevista especial Telma de Souza: Porto de Santos - dos trabalhadores, das lutas e das cidades**

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/114710-porto-de-santos-dos-trabalhadores-das-lutas-e-das-cidades>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 14/02/2022



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

### ANVISA ATUALIZA CRITÉRIOS SANITÁRIOS PARA EMBARCAÇÕES, PLATAFORMAS E SETOR PORTUÁRIO

Fonte: Santaportal (14 de fevereiro de 2022)

A Diretoria Colegiada da Anvisa aprovou, nesta sexta-feira (11), uma resolução que altera a RDC 584/2021, atualizando as normas para operação, embarque e desembarque em plataformas petrolíferas e de gás e embarcações de carga. Dentre as mudanças estão, por exemplo, a exigência de que os testes para covid-19 sejam realizados em prazos mais curtos e próximos ao embarque, a fim de reduzir os casos a bordo.



O novo regulamento mantém a vacinação completa como balizador das medidas sanitárias previstas para a proteção da saúde das pessoas nas operações. “A regulamentação tem como eixo central a vacinação, considerando sua capacidade de retardar a transmissão, evitar hospitalizações e formas graves da doença, bem como óbitos”, ressalta o diretor da Agência Alex Campos.



**Foto por: Francisco Arrais/Prefeitura de Santos**

A atualização da norma está baseada nas informações atualmente conhecidas sobre a dinâmica das variantes da covid-19 em circulação no Brasil, no quadro epidemiológico observado atualmente e nas características específicas da operação de plataformas de gás e petróleo e de navios de carga.

As operações exercidas pelas embarcações de cargas e plataformas configuram uma atividade central para a economia brasileira, sendo responsáveis pelo abastecimento do país. Ou seja, são atividades essenciais, com prejuízos potenciais em caso de eventuais interrupções.

Outro aspecto relevante ao tema se refere à especialização da operação, com dificuldade de reposição de recursos humanos para desempenho das funções específicas características desse setor.

Para atualização das regras, a Agência realizou consultas e reuniões com a Sociedade Brasileira de Infectologia, Fiocruz, Ministério Público do Trabalho, Petrobras, Ministério da Saúde, Ministério das Minas e Energia, entre outros órgãos que atuam na área em questão.

Confira os principais aspectos da nova norma

A medida mantém a vacinação completa como condição obrigatória para a entrada de pessoas a bordo de navios de carga e plataformas.

O novo texto mantém os aspectos relacionados à importância da continuidade de todas as medidas não farmacológicas fundamentais para a contenção do contágio, como o uso de máscaras e o distanciamento social.

Para os trabalhadores portuários que necessitam adentrar nas embarcações para operações de rotina, a norma passa a cobrar o uso de máscaras do tipo N95 ou PFF2 durante essas atividades.

A atualização harmoniza o tempo de quarentena e isolamento de casos positivos e de seus contactantes com as normas do Ministério da Saúde e do Ministério do Trabalho e Previdência. Além desse alinhamento interno, os critérios adotados têm como referência requisitos internacionais para manejo da doença no modal aquaviário.

Diante do impacto da variante Ômicron, com sua elevadíssima transmissibilidade, foi aumentado o rigor na política pré-embarque, com a redução do tempo de testagem. O PCR deve ser realizado em até 48 horas antes do embarque e não mais 72 horas, como era até então. Já o exame de antígeno continua sendo aceito, mas deve ser realizado nas 12 horas anteriores ao embarque, ao contrário das 24 horas de antecedência previstas inicialmente. Em ambos os casos, o embarque será autorizado apenas quando o resultado for negativo ou não reagente. Tal redução temporal na janela de testagem visa evitar o embarque de casos positivos.



Outras alterações contemplam casos de dispensa de testagem prévia para operadores portuários e para navegação exclusivamente de cabotagem (entre portos do país) com tripulação brasileira, desde que completamente vacinados, com a utilização de máscaras profissionais e mediante realização de programa de testagem e monitoramento, a ser executado pelas administradoras portuárias.

Nem todos os resíduos precisarão ser necessariamente enquadrados como infectantes. A segregação deverá seguir critérios disponíveis no inciso I do artigo 7º da RDC 56/2008.

Em alinhamento à política adotada por países como os EUA e Reino Unido e também pelo bloco europeu, que recomendam que indivíduos que tiveram covid-19 nos últimos 90 dias não devem realizar novo teste, a norma prevê a isenção de testagem para indivíduos acometidos pela doença nos últimos 90 dias, após atendido o período de isolamento recomendado posteriormente à infecção, desde que estejam completamente vacinados, com remissão dos sintomas e mediante apresentação de atestado médico que declare aptidão para retorno ao trabalho.

Esta medida se deve ao efeito conhecido como PCR persistente, que na prática é quando a pessoa não está mais infectada, mas continua tendo resultados positivos. Como alerta o diretor Alex Campos, “isso em nada se confunde com um passaporte baseado em imunidade natural”. Tal mudança considera os dados científicos mundiais mais recentes, que demonstram que recém-infectados podem apresentar o chamado “PCR persistente”, período no qual o organismo não mais possui carga viral capaz de transmitir, porém ainda apresenta resíduos detectáveis em exames mais sensíveis como o PCR.

Também foram realizados alguns ajustes textuais para conferir clareza na adoção das diretrizes estabelecidas, como por exemplo:

- Substituição da obrigatoriedade de avaliação médica de diária para periódica para os contactantes assintomáticos e completamente vacinados.
- Quando houver o desembarque de tripulantes por via aérea, o comandante ou o responsável pela embarcação ou pela plataforma deve notificar o caso à Coordenação Estadual da Anvisa situada na unidade federativa do desembarque.
- Todos os infectados e casos suspeitos em plataformas devem ser desembarcados o mais breve possível, visando a segurança sanitária dos trabalhadores a bordo. Essa medida buscou alinhamento às diretrizes dispostas na Norma Regulamentadora 37 (NR-37), editada pelo Ministério do Trabalho e Previdência, que dispõe sobre segurança e saúde em plataformas de petróleo.
- Alteração do Anexo da proposta para conferir clareza quanto ao procedimento a ser adotado no caso de necessidade de testagens adicionais de contatos próximos de embarcação que opera sob as opções 1 ou 2 do Anexo da Resolução.

### **Justificativas para alteração normativa**

As alterações da RDC 584/2021 resultam da criteriosa avaliação técnica realizada frente às dificuldades operacionais evidenciadas pelo setor no atendimento aos requisitos impostos pela norma. Também foram considerados o atual cenário epidemiológico de ampla disseminação da variante Ômicron, responsável pelo elevado número de casos da doença, os insumos decorrentes de debate interinstitucional promovido na realização de diligências sobre o tema, e a necessidade de aprimoramento do controle sanitário em portos, embarcações e plataformas no atual contexto da pandemia.

Foram captadas sugestões a partir de amplo debate realizado com os diversos órgãos governamentais, incluindo o Ministério Público do Trabalho e representantes da área de saúde, como a Fiocruz, as Sociedades Brasileiras de Infectologia e de Imunologia, além do Ministério da Saúde, e o próprio setor regulado. Tais discussões foram fundamentais para o aprimoramento da norma de forma alinhada à missão da Anvisa na promoção do controle sanitário nesses ambientes

confinados, para assegurar a saúde dos trabalhadores e sua proteção frente à Covid-19, considerando-se as especificidades e a importância das operações desenvolvidas.

O novo texto buscou espelhar a realidade da operacionalização das medidas sanitárias estabelecidas pela então RDC 584/2021, de forma a adaptar os protocolos sanitários a serem adotados no setor portuário, embarcações e plataformas, considerando o desafio imposto pela alta transmissibilidade da variante Ômicron.

O diretor Alex Campos, relator da proposta, destaca que a proposta apresentada é “mais madura, condizente com a realidade”. Em seu voto, ressaltou que a proposta apresentada busca aprimorar os protocolos sanitários aplicados ao embarque e desembarque de tripulantes de embarcações de carga e plataformas situadas em águas jurisdicionais brasileiras, de forma a adaptá-los ao enfrentamento do desafio do alto contágio atribuído à variante Ômicron e às especificidades do setor abrangido pela norma, que responde diretamente por atividades primordiais para a economia brasileira e para o abastecimento do país.

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

**Data: 14/02/2022**

## PORTOS SE UNEM À UE PARA MELHORAR O COMPROMISSO DOS OCEANOS PARA REDUZIR AS EMISSÕES DE ESCALA

*Informação: The Maritime Executive (14 de fevereiro de 2022)*



**Portos comprometidos com energia em terra até 2028 para navios de cruzeiro e navios porta-contêineres (foto de Estocolmo)**

A União Europeia está destacando uma ampla gama de iniciativas acordadas no encerramento da Cúpula Oceânica de um dia de três dias, organizada pelo presidente francês Emmanuel Macron em seu papel de liderança do Conselho da União Europeia.

Autoridades portuárias e partes interessadas de todo o mundo se juntaram na cúpula assinando um compromisso conjunto para reduzir o impacto ambiental das escalas feitas por navios de contêineres e cruzeiros durante suas viagens marítimas. Outros acordos se concentraram na pesca ilegal e no aumento da compreensão dos oceanos.

A declaração dos portos foi liderada pelo Ministério dos Transportes francês e estabelece um novo objetivo para a promoção do transporte marítimo verde. Ao anunciar o acordo, as organizações disseram que ele se alinha ao princípio da economia azul, que visa tornar todas as atividades humanas em torno de mares, rios e lagos ecologicamente corretas e respeitadoras da biodiversidade.

As autoridades portuárias e as partes interessadas assinaram um compromisso conjunto para reduzir o impacto ambiental das escalas, expandindo seu foco, principalmente em navios de cruzeiro e balsas, para incluir navios porta-contêineres que representam uma grande porcentagem do tráfego portuário. As autoridades portuárias se comprometeram a implantar o fornecimento de eletricidade em terra para navios de contêineres e cruzeiros até 2028.

O Banco Europeu de Investimento anunciou seu apoio à declaração e confirmou seu compromisso de apoiar uma economia de baixo carbono. O Vice-Presidente do BEI, Ambroise Fayolle, destacou que os portos desempenham um papel essencial na conectividade global das economias europeias e das suas regiões. Referiu que a UE tem mais de 300 portos marítimos, que fazem parte da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), as emissões dos navios atracados nos portos da UE representaram cerca de sete por cento das emissões de CO2 do

transporte marítimo na UE em 2020, além de contribuir para o ruído nas áreas urbanas densamente povoadas circundantes.

“Na luta contra as mudanças climáticas, portanto, é fundamental considerar o papel dos portos como aceleradores da transição ecológica e energética e a contribuição que podem dar para reduzir o aquecimento global”, disse Fayolle. “Este compromisso de implantar o fornecimento de eletricidade onshore para contêineres e navios de cruzeiro até 2028 contribuirá para alcançar as metas estabelecidas pelo Acordo de Paris e a neutralidade de carbono a nível europeu até 2050.”

A UE anunciou uma série de acordos adicionais que saíram da conferência, bem como a formação de uma coalizão que contribuirá para as negociações em andamento sobre um Tratado de Alto Mar que está sendo discutido nas Nações Unidas. O objetivo é ter o tratado finalizado e ratificado em junho de 2022. Os líderes voltam a se reunir em junho em Lisboa na Conferência do Oceano da ONU.

As nações presentes na cúpula se uniram à UE com o compromisso de expandir seus esforços para acabar com a pesca ilegal. Eles destacaram que a pesca ilegal é estimada em cerca de um quinto da pesca global, dizendo que se concentraria nos portos e no mar, criando melhores controles para interromper a prática. Outros acordos se concentraram em parar a poluição plástica nos oceanos do mundo, um esforço digital para modelar os oceanos e um mapeamento em expansão para alcançar pelo menos 80% do fundo do mar do mundo até 2030 para ajudar a melhorar o conhecimento científico. A UE irá também trabalhar para melhorar a literacia oceânica através da educação e do investimento na investigação.

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

*Data: 14/02/2022*

## CEO DA MAERSK VÊ MAIS PROBLEMAS NA CADEIA DE SUPRIMENTOS PELA FRENTE

*Informação: CNN Business (14 de fevereiro de 2022)*



**Clique aqui para assistir**

<https://edition.cnn.com/2022/02/09/business/maersk/index.html>

Londres (CNN Business) A Maersk está na primeira fila das cadeias de suprimentos globais. Diz que mais problemas estão por vir.

Os problemas da cadeia de suprimentos que afetaram a economia global e estimularam a inflação durante a pandemia de Coronavírus

não estão melhorando muito, disse o CEO da Maersk, Søren Skou, à CNN Business na quarta-feira.

“No momento, a situação não parece estar melhorando significativamente”, disse Skou a Alison Kosik no First Move. “Gostaria de poder dizer que as coisas estão melhorando, mas agora não há nada nos números que sugira isso.”

A demanda por mercadorias continua forte e “o comércio global é realmente limitado pela capacidade de envio disponível”, disse o CEO da maior empresa de transporte de contêineres do mundo.

A escassez de mão de obra está causando problemas nos portos, inclusive na costa oeste dos Estados Unidos. Não há operadores de guindastes suficientes para descarregar navios e não há caminhoneiros e trabalhadores de armazém suficientes para transportar mercadorias, disse ele.



“Ainda vemos essa longa fila nos Estados Unidos, principalmente em Los Angeles, sem realmente se mover, apenas muito lentamente”, disse Skou.

O CEO expressou esperança de que as condições possam melhorar à medida que as restrições da Covid forem suspensas e menos pessoas ficarem doentes, dizendo que pode haver uma recuperação nos “próximos trimestres”.

Problemas na cadeia de suprimentos aumentaram o custo de alguns bens, contribuindo para a inflação que agora está forçando os bancos centrais de todo o mundo a reverter medidas de estímulo e aumentar as taxas de juros.

Em resultados financeiros “sem precedentes” divulgados na quarta-feira, a Maersk disse que seus negócios de transporte marítimo teriam um forte primeiro semestre de 2022, com uma “normalização” esperada no segundo semestre do ano.

A empresa disse que a receita aumentou mais de 50%, para US\$ 61,8 bilhões em 2021. Os lucros aumentaram em US\$ 15,5 bilhões, para US\$ 19,7 bilhões.

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

*Data: 14/02/2022*

## PORTOS DO PARANÁ E UFPR VÃO MONITORAR SEDIMENTOS NA SERRA DO MAR

*Informação: Portos do Paraná (14 de fevereiro de 2022)*



***Parceria da empresa pública com a Universidade Federal do Paraná é inédita e tem objetivo de fornecer dados para projetos futuros de redução de danos – Foto: Rodrigo Sell/Portos do Paraná***

A partir de março, a Portos do Paraná vai monitorar, em oito pontos nas encostas da Serra do Mar, os sedimentos que descem com a chuva e assoreiam as baías de Antonina e Paranaguá.

A parceria da empresa pública com a

Universidade Federal do Paraná (UFPR) é inédita e tem objetivo de fornecer dados para projetos futuros de redução de danos.

Os pesquisadores farão análise da quantidade e do tipo do material que chega ao mar. Com isso, a expectativa é reduzir a necessidade da dragagem de manutenção nos portos paranaenses, preservar o Meio Ambiente e gerar novas fontes de renda para os proprietários de terras em áreas degradadas.

“A intenção é que os professores e pesquisadores nos ajudem a construir um material acadêmico que nos ajude a encontrar soluções para recuperação destas áreas, com ganhos no aspecto ambiental e reflexo na operação portuária”, apontou o presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Segundo o Reitor da UFPR, professor Ricardo Marcelo Fonseca, o projeto representa ganhos para todos os envolvidos. “A Universidade tem expertise, ciência, um compromisso com a inovação e o desenvolvimento sustentável. Com isso, é capaz de contribuir com aquilo que o Porto precisa para implementar um serviço cada vez melhor. Ao mesmo tempo, isso reverte para a Universidade na pesquisa, no ensino e na extensão”, destacou.

**INOVAÇÃO:** O diretor de Meio Ambiente da Portos do Paraná, João Paulo Ribeiro Santana, conta que o projeto é inédito e não existem registros de ações semelhantes em nenhum outro porto do

mundo. “Foi feito um levantamento e esse trabalho de monitoramento que vai ser feito em áreas de sistemas agroflorestais é pioneiro no setor portuário. O que existe hoje é a recuperação de área degradada com sistemas agroflorestais, mas nunca executado por um porto”, conta.

“Outra inovação é o monitoramento do sedimento que as águas das chuvas carregam para dentro da baía, ou seja, quanto a gente vai evitar de terra e outros materiais sendo carregados até o mar e que danificam o terreno por onde passam”, justificou.

PRAD: O estudo faz parte do Programa de Recuperação de Áreas Degradadas, condicionante imposta pelo ICMBio. “Nós instalaremos oito parcelas de monitoramento em diferentes estágios de agroflorestas e faremos alguns controles com solo exposto e floresta em estágio avançado. A ideia é, ao longo de 28 meses, medir quanto de sedimento sai dessas encostas e estimar a quantidade de toneladas que chegam ao estuário em Paranaguá, por ano”, explica o professor Eduardo Vedor de Paula, coordenador geral do projeto.

Também estiveram presentes no encontro o Gerente de Meio Ambiente Thales Trevizan e a analista portuária e bióloga Jaqueline Dittrich, que irão acompanhar de perto os estudos pela empresa pública.

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

*Data: 14/02/2022*

## MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES CRIA DIVISÃO DEDICADA DE DESCARBONIZAÇÃO

*Informação: The Maritime Executive (14 de fevereiro de 2022)*



**Imagem do arquivo cortesia da Mitsubishi Heavy Industries**

O conglomerado japonês Mitsubishi Shipbuilding Co. estabeleceu uma unidade independente para liderar e supervisionar seus ambiciosos planos de promover uma indústria de transporte marítimo neutra em carbono.

Seu novo Grupo de Desenvolvimento de Negócios de Descarbonização Marítima

consolidará todas as operações voltadas à descarbonização do setor marítimo. A nova entidade, que responde à estratégia de transição energética promovida pela MHI, consolidará uma gama de funções que vão desde o desenvolvimento de tecnologia, pesquisa de mercado até a formulação e implementação de estratégias de negócios.

“Recebemos inúmeras consultas de clientes sobre setores em crescimento, como transportadores de LCO2 e navios de combustível de amônia, e precisamos de uma organização dedicada para coordenar a inovação tecnológica e lidar com esse negócio”, disse Toru Kitamura, presidente e CEO da Mitsubishi Shipbuilding.

Ele acrescentou que o estabelecimento da unidade de descarbonização acelerará o pioneirismo de novos negócios que utilizam e aplicam tecnologias de petróleo e gás juntamente com tecnologias convencionais de construção naval, dando à empresa “ambidestria organizacional”.

A Mitsubishi Shipbuilding construiu mais de 5.000 navios, incluindo cargueiros, petroleiros e navios de gás liquefeito, e diz que quer trazer essa experiência para a próxima geração de navios que transportam energia. Espera-se que a demanda aumente por transportadores de energia limpa para amônia e outros materiais, bem como transportadores de LCO2 para apoiar a logística reversa de combustíveis fósseis.

Em novembro do ano passado, a empresa se uniu à Mitsui OSK Lines para estudar várias formas de casco para transportadores de CO2 liquefeito, que podem desempenhar um papel fundamental na transição de descarbonização.

O transporte marítimo responde por cerca de 90% do comércio global e está trabalhando para lidar com o crescente escrutínio público de seu papel como uma das maiores fontes mundiais de dióxido de carbono. Estudos mostram que a indústria emite cerca de 940 milhões de toneladas de CO2 anualmente, ou cerca de três por cento das emissões globais de gases de efeito estufa.

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

*Data: 14/02/2022*

## CNA INAUGUROU ESCRITÓRIO EM DUBAI

*Informação: ANBA (14 de fevereiro de 2022)*



**Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil oficializou neste domingo (13) o início das operações nos Emirados Árabes Unidos. Objetivo é ajudar na inserção de produtos do agronegócio brasileiro, especialmente das pequenas e médias empresas, no mercado árabe – Foto: Reprodução/YouTube**

São Paulo – A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) inaugurou neste domingo (13) um escritório em Dubai, nos Emirados Árabes Unidos. A estrutura ficará nas instalações da Agência Paulista de Promoção de Investimentos e Competitividade (Investe SP) no emirado e trabalhará pela inserção e expansão da presença dos produtos do agronegócio brasileiro no mercado da região.

Em discurso na inauguração, o vice-presidente de Relações Internacionais da CNA, Gedeão Pereira, disse que o escritório atuará especialmente para ajudar as pequenas e médias empresas do agronegócio, que não têm estrutura para chegar num mercado como o árabe. “Por que Dubai? Não precisa dizer. O bloco árabe é o terceiro maior importador de produtos brasileiros do agronegócio”, afirmou Pereira.

A cerimônia de inauguração foi transmitida pelo YouTube da CNA e acompanhada presencialmente por representantes de pequenas e médias empresas do agronegócio nacional e de outras entidades brasileiras. O presidente da Investe SP, Gustavo Junqueira, falou em vídeo gravado na inauguração. “É uma honra contribuir com a CNA para que siga apoiando as empresas do agro brasileiro em todos os cantos do mundo”, disse.

Outras autoridades presentes deram um panorama sobre o que o Brasil significa para os Emirados Árabes Unidos. O embaixador do Brasil em Abu Dhabi, Fernando Igreja, disse que a presença da CNA nos Emirados engrandece o Brasil e que o País é claramente hoje o principal parceiro dos Emirados na América Latina. “E cada vez mais um parceiro importante no cenário mundial, não só em termos comerciais”, disse Igreja.

O deputado federal Sérgio Souza (MDB-PR) esteve no evento. Ele disse que os Emirados olham para o Brasil como protagonista na segurança alimentar. “A vocação principal do Brasil é produção de alimentos, esse é o nosso carro-chefe. Nós não vamos conseguir competir com os vizinhos daqui, os asiáticos, para fazer um smartphone, mas eles não vão conseguir competir conosco para fazer um quilo de frango”, falou.

### **Autoridades e executivos**

Participaram da inauguração o secretário-geral e CEO da Câmara de Comércio Árabe Brasileira, Tamer Mansour, e o chefe do escritório da Câmara Árabe em Dubai, Rafael Solimeo. A entidade

tem unidade em Dubai, assim como a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil) e a Investe SP. A Câmara Árabe também inaugurou escritório no Cairo, no Egito, e tem planos de abrir unidade em Riad, na Arábia Saudita.

Também estiveram na inauguração o presidente da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa), Celso Moretti, o diretor de Negócios da ApexBrasil, Lucas Fiuza, o presidente do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae) de São Paulo, Tirso Meirelles, a diretora do escritório da Investe SP em Dubai, Sílvia Pierson, a COO do escritório da ApexBrasil para o Oriente Médio e Norte da África, Karen Jones, e a coordenadora de Inteligência Comercial e Imagem na CNA, Sueme Mori Andrade, entre outros.

**Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo**  
**Data: 14/02/2022**

## GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

### DUPLICAÇÃO DE CORREDOR LOGÍSTICO AMPLIA INTEGRAÇÃO DOS PRINCIPAIS PORTOS DO CEARÁ

Obra de duplicação da BR222/CE teve o tráfego liberado nesta segunda-feira. “Essa duplicação representa a diminuição de Custo Brasil”, disse Tarcísio de Freitas



***"Temos que aproveitar a vocação do Ceará para a logística", disse Tarcísio - Crédito: Ricardo Botelho/MInfra***

Importante corredor logístico para o transporte e o escoamento de cargas entre o Porto de Mucuripe e o Porto de Pecém, no Ceará, a BR-222/CE terá um trânsito mais seguro aos motoristas com a entrega de duplicação na altura do município de Caucaia (CE). A obra ocorreu entre os quilômetros 23 e 35 e foi aberta ao trânsito nesta segunda-feira (14) pelo ministro da

Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

Além de reduzir tempo de viagem e de aumentar a segurança, o aprimoramento operacional com a duplicação da BR-222/CE vai contribuir para desenvolvimento econômico do estado, além de reduzir o número de acidentes nos trechos. A obra contou ainda com a construção de duas pontes sobre o Riacho Ema, construção de nova ponte sobre o Riacho Tigre e alargamento da ponte já existente no local, bem como a construção de uma nova ponte sobre o Riacho Cauípe.

No local também estão sendo executados serviços de drenagem, colocação de defensas metálicas, bueiros e sinalização. “Essa duplicação representa a diminuição de Custo Brasil. Vai reduzir acidentes, pais de família vão deixar de morrer na estrada. É um pavimento de concreto que vai durar muito tempo, e não aquela estrada que vai derreter na primeira chuva. É um pavimento feito para durar, feito para suportar carga e isso é desenvolvimento do estado”, disse o ministro.

A próxima meta conforme informações do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) é a duplicação e restauração com melhoramentos de Obras de Arte Especiais (OAE) em 24 quilômetros da rodovia, do km 11 ao km 35. As equipes também vão trabalhar na construção de novas pontes sobre os rios Juá e Ceará, passagens inferiores e passarelas de pedestres.



Situado na região metropolitana de Fortaleza, o município de Caucaia é um centro habitacional e industrial, possui o terceiro maior Produto Interno Bruto (PIB) do estado e atualmente é um dos principais polos turísticos do Ceará. O grande trunfo de Caucaia é o Complexo Industrial e Portuário do Pecém, que o Governo Federal pretende consolidar o porto como o maior exportador de frutas e de calçados no Brasil. “Nós temos aqui esses dois patrimônios que são os dois portos e temos que aproveitar a vocação do Ceará para a logística, para o agro, para indústria e por isso estamos entregando metade do percurso”, completou Tarcísio.

A restauração da rodovia pelas equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) da rodovia de forma positiva os custos operacionais de produtores e transportadores, pois há redução nos gastos com manutenção dos caminhões, diminuição no tempo das viagens e conseqüentemente redução nos gastos com combustíveis, ampliando a qualidade e segurança dos usuários, bem como desenvolvendo economicamente as regiões que ganham com mais geração de empregos e renda.

### Mais obras

Além da entrega de 12 quilômetros de hoje, o Ministério da Infraestrutura finalizou também os serviços de implantação dos novos traçados, chamados de variantes, da BR-222/CE, na localidade de Frios, no município de São Luís do Curu, assim como no município de Umirim. As obras estão concluídas e o tráfego foi liberado aos motoristas.

Conhecidas como Variantes de Frios e de Umirim, as obras eram aguardadas pelos cearenses e estavam paradas desde 2016. A ordem para o reinício dos serviços foi realizada em fevereiro de 2021, em mais uma ação da atual gestão para focar na conclusão de obras paralisadas no estado.

Com essas ações, o tráfego de passagem, que anteriormente conflitava com o conglomerado urbano do município, finalmente poderá ser redirecionado, garantindo, assim, com a Variante de Frios, maior segurança viária e melhor trafegabilidade na ligação Fortaleza-Sobral.

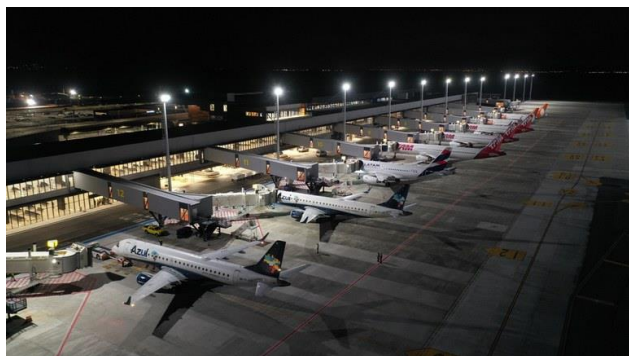
\*Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação Social – DNIT

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 14/02/2022

## PESQUISA INDICA ALTO NÍVEL DE SATISFAÇÃO DE PASSAGEIROS COM AEROPORTOS CONCEDIDOS NO PAÍS

Levantamento feito pela SAC/MInfra no 4º trimestre de 2021 revela que nove em cada 10 viajantes aprovam infraestrutura e serviços ofertados. Geridos pela iniciativa privada, terminais de Confins, Curitiba e Florianópolis lideram suas categorias



**Aeroporto de Florianópolis recebeu a melhor avaliação entre os 20 maiores terminais - Crédito: Divulgação/Floripa Airport**

Pesquisa realizada pelo Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, e divulgada nesta segunda-feira (14) mostra o alto índice de aprovação dos viajantes com os aeroportos brasileiros. Pelo segundo trimestre consecutivo, os aeroportos de Confins (MG), Curitiba (PR) e Florianópolis (SC) – os três concedidos à

iniciativa privada – foram os mais bem avaliados no país.

É o que indica a Pesquisa Nacional de Satisfação do Passageiro e Desempenho Aeroportuário, referente ao 4º trimestre de 2021. O levantamento, realizado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura (SAC/MInfra) nos 20 principais terminais aéreos brasileiros,

revela alta satisfação dos viajantes com a infraestrutura e serviços ofertados, classificados como bons ou muito bons por 92% dos 23.122 passageiros entrevistados entre outubro e dezembro de 2021.

Ainda em recuperação devido aos impactos da pandemia, o setor aéreo atingiu em fevereiro 77% do movimento diário de aeronaves na malha doméstica de 2019 e 53% do movimento diário internacional, segundo dados compilados pela SAC/MInfra.

**Acesse a pesquisa completa aqui** <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aereo/pesquisa-de-satisfacao>

### Avaliação

Juntos, os 20 terminais aéreos analisados concentram 87% do total de passageiros da aviação regular transportados no país. Em uma escala de avaliação que vai de 1 (muito ruim) a 5 (muito bom), todos receberam pontuação acima de 4, sendo que a média foi de 4,44 quanto à satisfação geral dos usuários.

A maior média do indicador de satisfação geral de um aeroporto no trimestre foi obtida por Florianópolis: 4,72. A “nota” garantiu ao aeroporto da capital catarinense a liderança entre os terminais aéreos que atendem até 5 milhões de passageiros ano. Na categoria intermediária – entre 5 e 10 milhões de passageiros –, a melhor nota foi do aeroporto de Curitiba: 4,64. Confins se destacou entre os terminais que receberam mais de 10 milhões de passageiros/ano, alcançando 4,42 pontos de avaliação. É o segundo trimestre consecutivo que esses três aeroportos lideram em suas categorias.

“Percebemos que os terminais aéreos concedidos têm se mantido com as melhores avaliações, segundo os viajantes. Isso mostra o acerto do programa de concessões do Governo Federal, que já transferiu à iniciativa privada 34 aeroportos, assegurando R\$ 9 bilhões em recursos privados a serem investidos na melhoria das estruturas e níveis de serviços aeroportuários”, ressaltou o secretário nacional de Aviação Civil, Ronei Glanzmann. Em 2022, o Governo Federal deve atingir a marca de 49 terminais concedidos com a realização da 7ª rodada de concessões, cuja expectativa é de R\$ 7,3 bilhões em investimentos privados.



**Pesquisa de satisfação do quarto trimestre de 2021**



### Itens que mais agradam

Na pesquisa de satisfação, os entrevistados avaliaram 17 itens de infraestrutura, atendimento e serviços, que incluem processos aeroportuários como check-in, inspeção de segurança e restituição de bagagens. Do total de indicadores analisados no levantamento, 16 obtiveram média superior a 4 (bom), meta estabelecida pela Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias (Conaero).

Os indicadores com as melhores notas foram controle migratório (4,61); processo de inspeção de segurança, controle aduaneiro e limpeza geral do aeroporto (empatados com 4,58); e processo de restituição de bagagens (4,48).

### Internacionais

Apesar de as viagens ao exterior ainda estarem reduzidas devido à pandemia de covid-19, subiu de cinco para nove o total de aeroportos com voos internacionais avaliados na pesquisa realizada pela SAC/MInfra. Assim, a última edição do levantamento traz a percepção dos usuários quanto à operação internacional nos terminais de Brasília (DF), Confins, Galeão (RJ), Fortaleza (CE), Natal (RN), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Guarulhos (SP) e Campinas (SP).

Os sete primeiros alcançaram a marca de 100% para o percentual de medições com tempo de espera em fila igual ou inferior a 15 minutos na inspeção de segurança do embarque internacional. Guarulhos e Campinas obtiveram índice de 99%. Com exceção de Campinas (96%), todos os demais alcançaram a marca de 100% no check-in internacional, para a espera em fila igual ou inferior a 30 minutos.

O melhor índice de restituição de bagagem internacional – até 45 minutos após a parada da aeronave – foi do aeroporto de Natal (91%), seguido por Guarulhos (52%), Confins e Brasília (ambos com 50%). Todos atingiram 100% para o percentual de medições com tempo de espera em fila igual ou inferior a oito minutos para declarar bens na aduana e de 16 minutos na imigração. Na imigração, o índice máximo só não foi atingido por Natal (81%).

### Metodologia

A Pesquisa Nacional de Satisfação do Passageiro e Desempenho Aeroportuário é realizada desde 2013. Sua divulgação é trimestral, mas foi suspensa no segundo trimestre de 2020, em função da pandemia, sendo retomada no terceiro trimestre de 2021. A iniciativa visa contribuir para o desenvolvimento da gestão aeroportuária e o aumento da capacidade e eficiência da infraestrutura dos aeroportos do país. É, portanto, importante referencial para administração dos aeroportos pesquisados.

A coleta de dados consiste na realização de entrevistas presenciais com passageiros nas salas de embarque e desembarque dos aeroportos pesquisados, com atribuição de “notas” para os 17 indicadores considerados. Ao fim do questionário, o usuário avalia ainda sua satisfação geral com o aeroporto.

Os indicadores relativos ao desempenho operacional dos processos aeroportuários são coletados mediante a utilização de técnica de observação direta, onde o pesquisador, em geral, registra o horário de início e conclusão dos processos avaliados ou o tempo que o passageiro leva para passar por tais processos, além de outras informações relevantes para a gestão aeroportuária.

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

*Data: 14/02/2022*

## “VAMOS FAZER DO PORTO DE SANTOS O MAIOR ANCORADOURO DO HEMISFÉRIO SUL”, AFIRMA TARCÍSIO

Conforme o ministro da Infraestrutura, desestatização do maior porto do país vai impulsionar negócios e resolver problemas históricos da região: projeção supera R\$ 16 bilhões em investimentos privados e abertura de mais de 60 mil empregos



Os investimentos previstos de R\$ 16 bilhões com a desestatização do Porto de Santos têm a capacidade de tornar o terminal o maior em operação em todo o Hemisfério Sul, afirmou nesta sexta-feira (11) o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, ao participar de audiência pública realizada pela seccional da cidade da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB).

Conforme destacou o ministro, a desestatização resultará na duplicação da capacidade do porto, o que demandará obras nos acessos para viabilizar o transporte de cargas até o complexo portuário. “Com a concessão à iniciativa privada, vamos fazer do Porto de Santos o maior ancoradouro do Hemisfério Sul”, disse.

Na visão do ministro, a transferência do porto ao setor privado terá a capacidade de transformar a cidade do litoral paulista em um “verdadeiro canteiro de obras”. “Isso vai contribuir para a geração de emprego e o aquecimento da economia. A desestatização é um processo inescapável”, disse. É esperada a criação de 60 mil postos de trabalho a partir do investimento privado.

### **Infraestrutura transformada**

Entre os investimentos prioritários a serem realizados, está a ampliação do sistema ferroviário do Porto de Santos, cuja capacidade está estrangulada. De acordo com o ministro, os R\$ 11 bilhões do arrendamento que o governo receberá nos próximos meses servirão para aumentar a capacidade da linha férrea e, conseqüentemente, a movimentação de cargas.

O pacote de obras também inclui a adequação das rodovias federais que chegam ao porto, além da construção do túnel unindo as zonas Leste e Noroeste da cidade. Os R\$ 16 bilhões em investimentos previstos na desestatização também vão contemplar a construção do túnel submerso interligando Santos e Guarujá, e do viaduto da Alemoa, que contribuirá na expansão industrial local. Com a outorga, a orla portuária será revitalizada.

“O movimento da desestatização vai além do setor portuário, envolve toda a cadeia da infraestrutura. Mais investimentos, mais empregos e menor custo Brasil. Essa é a equação da desestatização que dará resultado positivo”, avaliou Freitas.

### **Avanços**

Ainda durante a palestra, o ministro listou as conquistas do Governo Federal desde 2019, com os 125 leilões de concessão realizados, os R\$ 820 bilhões contratados e a possibilidade de ampliação desse montante para R\$ 1 trilhão até o fim deste ano. Trata-se do maior programa de concessões do mundo. Só na área de infraestrutura, houve a transferência de 79 novos ativos à iniciativa privada e contratados mais de R\$ 89,6 bilhões em investimentos para aeroportos, ferrovias, portos e rodovias brasileiros.

Tarcísio também mencionou os 79 pedidos de autorização para construção de linhas férreas pela iniciativa privada, os quais resultarão na ampliação da malha ferroviária do país com 20.700 quilômetros de novos trilhos, somando investimentos na ordem de R\$ 240 bilhões.

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

*Data: 14/02/2022*

## **MAIS CINCO PROJETOS DE INFRAESTRUTURA SÃO DEFINIDOS COMO PRIORITÁRIOS PARA RECEBER INCENTIVOS FISCAIS**

Quatro empreendimentos foram aprovados para habilitação ao Reidi e um será financiado via debêntures incentivadas

Mais cinco projetos de infraestrutura foram considerados aptos a receber incentivos fiscais pelo Governo Federal. No mês de janeiro, o Ministério da Infraestrutura (MInfra), através da Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias (SFPP), aprovou quatro projetos de transportes como prioritários para habilitação ao Regime Especial de Incentivo para o Desenvolvimento de



Infraestrutura (Reidi) na Receita Federal do Brasil. Um quinto empreendimento recebeu a aprovação de emissão de debêntures incentivadas.

Juntos, os quatro projetos de transporte habilitados ao Reidi devem receber incentivos da ordem de R\$ 404 milhões. Trata-se de dois empreendimentos no setor ferroviário, localizados em São Paulo e Mato Grosso; um de rodovia, que passa por Rio de Janeiro e São Paulo, e outro do setor portuário, no Espírito Santo. Os investimentos somados desses cinco projetos chegam a R\$ 9 bilhões. Com a habilitação ao Reidi, as empresas beneficiárias poderão solicitar junto à Receita Federal que se suspenda, por até 5 anos, a cobrança de PIS e de COFINS na compra e importação de máquinas, equipamentos e serviços direcionados à obra de infraestrutura e incorporados ao seu ativo imobilizado.

O Minfra também aprovou um projeto de investimento em infraestrutura ferroviária, proposto pela Rumo Malha Sul S/A, como prioritário para emissão de debêntures incentivadas. O projeto está localizado nos estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo. Com a medida, quem comprar as debêntures incentivadas emitidas pela Rumo Malha Sul S/A ficará isento de pagamento de imposto de renda sob a rentabilidade desses papéis.

### Balanço

No ano passado, o Minfra aprovou 22 projetos de logística e transportes como prioritários para emissão de debêntures incentivadas. É esperado que se concretizem novas ofertas públicas no montante de R\$ 18 bilhões nos próximos três anos para composição do funding desses projetos. No mesmo período, foram aprovados 28 projetos de transportes como prioritários para habilitação ao Reidi. Estima-se que esses projetos capturem R\$ 1,4 bilhão em benefício fiscal para viabilizar empreendimentos em aeroportos, ferrovias, rodovias e portos, bem como a geração de investimentos de 27 bilhões no país.

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

**Data:** 14/02/2022



## DIÁRIO DO LITORAL - SP

### DESESTATIZAÇÃO DO PORTO PREVÊ INVESTIMENTOS DE R\$ 30 BILHÕES EM SANTOS



O modelo previsto pelo Governo Federal foi apresentado na tarde desta quinta-feira (10), pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, ao prefeito Rogério Santos, durante visita ao Paço Municipal  
**DA REPORTAGEM**

#### **Desestatização do Porto prevê investimentos de R\$ 30 bilhões em Santos / Divulgação/ Prefeitura de Santos**

A desestatização do Porto de Santos poderá gerar um investimento de quase R\$ 30 bilhões, que envolve, entre outros, a construção do túnel submerso, interligando Santos e Guarujá, o maciço central (túnel) - unindo as zonas Leste e Noroeste da Cidade - e o viaduto da Alemoa, que contribuirá na expansão industrial do bairro.

O modelo previsto pelo Governo Federal foi apresentado na tarde desta quinta-feira (10), pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, ao prefeito Rogério Santos, durante visita ao Paço Municipal.

A reunião entre as autoridades destacou ainda a futura elevação da capacidade portuária, passando de 150 milhões para 290 milhões de toneladas neste novo modelo. A outorga de desestatização também permitirá a revitalização da orla portuária e a criação de mais de 60 mil empregos, segundo o ministro.

"Essa reunião demonstra a nossa preocupação com projetos sustentáveis, com foco nos aspectos social, econômico e ambiental. É mais um passo importante para reforçar a relação entre o Porto e a Cidade", disse o prefeito Rogério Santos.

O ministro, por sua vez, salientou a preocupação do governo federal em investir no maior Porto da América Latina. "Nosso encontro foi diretamente voltado para resoluções históricas, como a construção de praticamente uma via expressa da Imigrantes até o Guarujá, além de atender a questão do cais público e o terminal de passageiros. Nosso objetivo é criar empregos e não suprimir. Com tanto investimento acontecendo, o resultado não poderá ser diferente".

### VISITA

Durante a visita, o prefeito Rogério Santos também apresentou a estrutura do governo municipal ao ministro. A autoridade federal conheceu a Sala Princesa Isabel e as instalações do CCO (Centro de Controle Operacional). Na oportunidade, foi apresentada toda tecnologia envolvida no sistema de monitoramento e segurança, bem como sua conexão direta com órgãos federais.

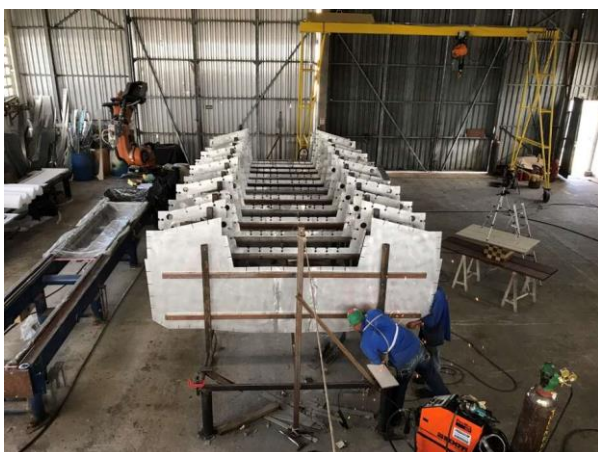
*Fonte: Diário do Litoral - SP*

*Data: 14/02/2022*

## PROJETO DE TRANSPORTE HIDROVIÁRIO PARA BAIXADA É PROTOCOLADO NO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

Apresentada a Rosana Valle, a iniciativa prevê 58 embarcações e 18 terminais para atender 9 cidades, além de Ilhabela

**DA REPORTAGEM**



***Um serviço de transporte hidroviário entre as nove cidades da Baixada Santista, além de uma linha Santos-Ilhabela, pode ser viabilizado / Divulgação***

Um serviço de transporte hidroviário entre as nove cidades da Baixada Santista, além de uma linha Santos-Ilhabela, pode ser viabilizado a partir de um projeto do advogado santista Gontran Parente, que protocolou pedido nesse sentido junto ao Ministério da Infraestrutura (Minfra) para ter acesso a recursos de R\$ 220 milhões do Fundo da Marinha Mercante, que financiariam a compra de 58 embarcações e construção de 18 terminais de

passageiros.

O projeto foi apresentado à deputada federal Rosana Valle (PSB), que sempre defendeu iniciativas que criem novas opções de transporte público na região e que também representem um incentivo ao turismo. "O Gontran pesquisou muito e agora busca meios de viabilizar este antigo sonho", comentou a deputada.



Rosana Valle ficou animada pelo fato de, a pedido de Gontran, um estaleiro naval situado no Complexo Industrial Naval do Guarujá (CING), da Navalbrás, já estar produzindo embarcações, todas em casco de alumínio, com tecnologia e material que segue projeto da empresa Duncan & Lopes, de acordo com a tendência internacional de proteção ambiental. (fotos).

Com larga experiência no setor náutico, onde atuou até no exterior, Gontran criou a empresa SP HIDRO justamente para realizar seu sonho de suprir o Brasil do déficit no transporte hidroviário, tanto em rios, estuários e até no mar.

O projeto, com todos os detalhes e até estimativas de investimento, já está no Minfra, onde teve boa receptividade, uma vez que o ministro Tarcísio de Freitas tem incentivado todos os modais de transporte. “O Governo Federal mostrou interesse e revelou que há falta de investidores nesse serviço, e poderá aplicá-lo até na Amazônia”, afirmou Gontran.

Uma das primeiras linhas planejada por Gontran ligaria Santos a Guarujá e Bertioga, atendendo uma necessidade do contingente de funcionários do serviço público de Bertioga, que residem em Santos e Guarujá, e usariam a linha que percorreria o canal de águas abrigadas que liga os municípios, a exemplo do que já ocorreu no passado, quando uma embarcação turística fazia o serviço.

O entusiasta adiantou que uma embarcação, modelo catamarã, rápida e potente, de 30 metros, também faria a ligação Santos-Ilhabela com capacidade de até 350 passageiros.

Os estudos de viabilidade estão sendo concluídos. Uma vez aprovada a utilização dos recursos do Fundo da Marinha Mercante, o investidor afirma que as primeiras linhas entrariam em operação entre oito a dez meses.

*Fonte: Diário do Litoral - SP*

*Data: 14/02/2022*

## ISTOÉ Dinheiro

### ISTOÉ - DINHEIRO

#### **CORREÇÃO: MAIORIA DO STF DERRUBA AÇÃO TRABALHISTA DE R\$ 47 BI CONTRA PETROBRAS**

Ao contrário do que foi informado anteriormente, a decisão do TST, em 2018, não foi favorável à Petrobras, mas aos sindicatos. Segue versão corrigida:

A maioria da Primeira Turma do Supremo Tribunal Federal (STF) se posicionou a favor da Petrobras em processo trabalhista que poderia custar à empresa R\$ 47 bilhões, maior valor já contestado por seus empregados. Dos cinco ministros que participaram do julgamento, três já votaram contra o recurso de um grupo de sindicatos trabalhistas contra a decisão do ministro do STF Alexandre Moraes, de julho do ano passado, favorável à companhia. Dias Toffoli e Cármen Lúcia acompanharam o voto de Moraes, relator do processo iniciado na última sexta-feira.

O ministro Luís Roberto Barroso se declarou suspeito, porque teria ligação com alguma das partes do processo e, por isso, não votou. Falta ainda a manifestação do voto da ministra Rosa Weber que, ainda que seja favorável aos trabalhadores, não vai conseguir reverter a posição da maioria.

O processo trata do cálculo de remuneração acertado no acordo coletivo de 2007 e aplicado pela empresa – a Remuneração Mínima por Nível e Regime (RMNR), que fixou um piso salarial para as ocupações. Sindicatos reclamam da inclusão de adicionais nessa remuneração.



A interpretação da Federação Única dos Petroleiros (FUP) é de que a RMNR gerou uma série de distorções salariais para os trabalhadores de áreas industriais, expostos a ambientes nocivos à saúde. O argumento da entidade é de que adicionais legais, como os de periculosidade, noturno, confinamento, entre outros, não podem ser comprimidos na RMNR, como fez a Petrobras.

Apesar da derrota, a federação quer voltar a debater o tema no Supremo. “Embora seja relevante o julgamento na turma, ele não deverá pôr fim à discussão. A expectativa é de que a matéria referente a repercussão geral que é favorável aos trabalhadores seja submetida futuramente a julgamento no Plenário do STF e as assessorias jurídicas da FUP e dos sindicatos de petroleiros seguem mobilizadas, atuando junto ao STF para fazer prevalecer a jurisprudência do TST”, afirmou Deyvid Bacelar, coordenador geral da FUP, ao Broadcast.

A Petrobras, por meio de sua assessoria de imprensa, afirma que vem cumprindo rigorosamente os termos ajustados em comum acordo com as entidades sindicais em 2007 e que o questionamento sobre os pagamentos na esfera judicial ocorreu somente em 2010, três anos após a assinatura do acordo coletivo que trata do assunto.

Os trabalhadores saíram vitoriosos em julgamento no Tribunal Superior do Trabalho (TST), em 2018. Mas, no ano passado, Moraes acatou recurso da Petrobras, no STF, ao concluir que o acordo não suprimiu ou reduziu direitos trabalhistas e que não houve violação ao princípio de isonomia entre os empregados da petrolífera.

Na última sexta-feira, ele afirmou, em seu novo voto, dessa vez na 1ª Turma do Supremo, que “não há qualquer reparo a fazer no entendimento aplicado, pois o agravo regimental não apresentou qualquer argumento apto a desconstituir os óbices apontados”.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 14/02/2022*

## **BB FECHA 2021 COM LUCRO DE R\$ 21 BILHÕES, UM RECORDE HISTÓRICO**

O Banco do Brasil fechou 2021 com lucro recorde, ao obter ganhos de R\$ 21 bilhões, com alta de 51,4% em relação ao ano anterior. O resultado do ano passado também supera a marca histórica anterior da instituição, de R\$ 17,8 bilhões, registrada em 2019. O balanço surpreendeu os analistas, ficando acima da média das previsões coletadas pelo serviço Prévias Broadcast.

O lucro líquido ajustado do Banco do Brasil no quarto trimestre de 2021 foi de R\$ 5,93 bilhões. A média das estimativas das oito casas consultadas (BTG Pactual, Bank of America, Itaú BBA, Credit Suisse, Bradesco BBI, Citi, Goldman Sachs e Inter) apontava para lucro líquido de R\$ 4,9 bilhões no trimestre. O resultado do BB ficou 21,1% acima dessa estimativa. O Prévias Broadcast considera que os resultados vieram em linha com a média das projeções quando são até 5% acima ou abaixo do esperado.

### **Projeções**

Após anunciar lucro recorde, o BB projeta número ainda maior em 2022, entre R\$ 23 bilhões e R\$ 26 bilhões, de acordo com estimativas divulgadas com seu balanço. Para o crédito, a previsão é de crescimento de 8% a 12%, menos dos que os 17% reportados no ano passado.

Nos empréstimos para pessoa física, a estimativa é de expansão de 10% a 14% em 2022, enquanto nas empresas o ritmo deve ser menor (3% a 7%). No agronegócios, o crescimento esperado é de 10% a 14%.

O BB projeta despesas entre R\$ 13 bilhões e R\$ 16 bilhões com provisões para devedores duvidosos em 2022.



As receitas com prestação de serviços devem ter expansão de 4% a 8% em 2022, após somarem R\$ 29,3 bilhões no ano passado. A previsão é que as despesas administrativas cresçam em igual intervalo.

Ainda nos guidances para 2022, o BB projeta margem financeira bruta de 11% a 15% maior este ano quando comparado a 2021.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 14/02/2022*



## NAVAL PORTO ESTALEIRO

### DOCAS DO RIO IRÁ REALIZAR OBRAS DE INFRAESTRUTURA NO PORTO DO RIO DE JANEIRO

*Por Ruth Rodrigues*



***Docas do Rio assinou um contrato para realizar as obras de infraestrutura voltadas para a movimentação de carga com navios de grande porte no Porto do Rio de Janeiro***

O trecho Cais da Gamboa, no Porto do Rio de Janeiro, estava previsto para receber algumas obras de infraestrutura. A Companhia Docas do Rio de Janeiro assinou um contrato para a realização do projeto. E até essa segunda-feira, (14/02), as obras serão voltadas para o aprofundamento dos berços, visando novas operações de movimentação de carga com navios de grande porte no local, expandindo ainda mais os negócios.

#### ***Contrato é assinado pela Docas do Rio para as obras de infraestrutura no Cais da Gamboa, trecho do Porto do Rio de Janeiro***

O novo projeto da Companhia Docas do Rio de Janeiro irá proporcionar melhorias na infraestrutura do Cais da Gamboa, o mais antigo do Porto do Rio de Janeiro, para garantir uma melhor qualidade nas operações do local. Assim, 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, conforme o contrato assinado pela Docas do Rio durante esta última sexta-feira.

A previsão inicial para as obras do Cais da Gamboa é que elas sejam iniciadas ainda em abril de 2022 e continuem acontecendo até o ano de 2023, sem data prevista para a finalização ainda. As obras serão fiscalizadas pela Superintendência de Engenharia da Docas do Rio e contemplarão uma extensão de 600 metros do Cais da Gamboa. Com isso, o trecho contará com um aprofundamento dos berços e poderá receber navios de grande porte para realizar as operações de movimentação de carga após a finalização do projeto.

Esse trecho do Porto do Rio de Janeiro possui uma base de fundação de forma metálica com um muro duplo de pedras de cantaria de granito, preenchidos com concreto ciclópico. Assim, essa composição já é bastante antiquada para o setor portuário atual e não atende às necessidades que o local precisa para expandir a movimentação de carga, sendo necessário grandes melhorias na infraestrutura do Cais da Gamboa para essa expansão.

### **Porto do Rio de Janeiro atingirá novo patamar após obras da Docas do Rio e poderá expandir negócios com navios de grande porte**

Entre as diversas melhorias na infraestrutura do Porto do Rio de Janeiro após as obras no Cais da Gamboa, o processo de dragagem é um dos grandes destaques, uma vez que permitirá o acesso de navios de grande porte para as operações. Assim, a administração da Companhia Docas do Rio de Janeiro segue com seus esforços para garantir que o projeto seja concluído o quanto antes, visando expandir os negócios com novas empresas no mercado nacional e internacional.

O superintendente de Gestão Portuária do Rio de Janeiro e Niterói, Leandro Lima, ressaltou que, com a finalização dessas obras, o porto poderá atingir um novo patamar na movimentação de carga local e afirmou que “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”.

Por fim, a administração ainda destaca que todos os estudos realizados confirmam a viabilidade técnica, socioeconômica, financeira e ambiental da obra, que não vai modificar as condições atuais do meio ambiente e manterá as características básicas do cais existente. Assim, o porto somente aguarda o início das obras para começar a ser beneficiado com o projeto.

**Fonte: Naval Porto Estaleiro**  
**Data: 14/02/2022**

### **APÓS RECORDE EM 2021, MAERSK TEM GRANDES PLANOS PARA 2022**

*Por Ruth Rodrigues*



**A gigante do setor de portos com foco na logística de transporte de cargas Maersk anunciou recordes batidos no ano de 2021 e espera crescer ainda mais em 2022**

Durante esta última quarta-feira, (09/02), a Maersk, líder mundial em logística e transporte de cargas no setor de portos, anunciou que obteve aumento na receita em 55%, chegando a US\$ 61,8 bilhões durante o ano de 2021, um recorde na arrecadação

da companhia. Agora, a empresa pretende expandir os negócios para o ano de 2022 e espera grandes resultados nas suas operações no mercado global durante esse período.

### **Ano de 2021 foi bastante positivo para a Maersk e empresa bate recorde no crescimento da sua receita durante o período**

A relevância da Maersk no setor de portos é inegável e a companhia é a maior do mundo no segmento da logística de transporte de cargas. Agora, a empresa anunciou um crescimento de 55% na sua receita durante o ano de 2021, chegando à marca de US\$ 61,8 bilhões. Além disso, 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 CEO da A.P. Moller – Maersk, Søren Skou, comentou sobre os resultados e afirmou que “Condições excelentes de mercado levaram a um crescimento e lucratividade recordes 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”.

Um dos grandes motivos que levaram a empresa de logística a conseguir esses resultados foram as vendas cruzadas para os 200 maiores clientes da Maersk, também conhecidos como Top 200 Ocean. A empresa também contou com novos empreendimentos, incluindo seis negócios nas áreas de transporte aéreo, comércio eletrônico, armazenamento e atendimento, e 85 novos depósitos que foram abertos.

### **Bons resultados do ano de 2021 devem continuar em 2022 e a Maersk projeta grandes números para o ano**

Além do recorde no crescimento da receita, a Maersk também comemora os grandes números na logística de transporte de cargas nos oceanos, já que 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. O uso de novas soluções tecnológicas também é um grande destaque e resultou no aumento do tráfego em 15%, à medida que os clientes continuaram a adotar ainda mais as soluções digitais.

Já para o ano de 2022, a empresa de logística espera que o setor de portos continue expandindo e que as suas operações sigam como aconteceu no ano anterior. Assim, 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.

Além disso, ainda para os anos de 2022 e agora para o de 2023, a expectativa de CapEx (investimentos) é de US\$ 9 e 10 bilhões, respectivamente, impulsionado pelo crescimento intensificado do departamento de logística e serviços. Com isso, a gigante dos oceanos continua expandindo a sua presença no mercado global.

*Fonte: Naval Porto Estaleiro*

*Data: 14/02/2022*



### **JORNAL O GLOBO – RJ**

### **VALE DESISTE DE AÇÃO DE US\$ 1,2 BI CONTRA BILIONÁRIO ISRAELENSE BENY STEINMETZ**

*Por Mariana Barbosa*

Mina de Simandou, na República da Guiné | Infoglobo  
A Vale desistiu da ação que movia na Justiça de Londres para obrigar o bilionário israelense Beny Steinmetz, seu antigo sócio em um projeto de exploração de uma reserva de minério de ferro em Simandou, na Guiné, a pagar US\$ 1,2 bilhão pelo fracasso do negócio.

A decisão da Vale foi comunicada no meio do julgamento da ação nesta tarde de segunda-feira.

A Vale entrou com a ação no ano passado para fazer valer a decisão da Câmara Internacional de Arbitragem de Londres. Em 2020, a Câmara condenou Steinmetz e outros cinco executivos de sua empresa, a BSGR, a pagar uma indenização total de US\$ 2 bilhões por eles terem supostamente ocultado da Vale informações sobre pagamento de propina a políticos da Guiné para a obtenção de licenças de exploração de Simandou.



As empresas assinaram a joint venture para explorar a mina em 2010, mas pouco depois, uma reviravolta política que culminou na eleição de Alpha Condé levou à anulação de todas as licenças firmadas pelo governo anterior.

Ao pedir o arquivamento da ação, a Vale alegou que a mesma estava prescrita.

No julgamento, o depoimento por escrito de duas testemunhas apresentadas pela Vale foram esmiuçados pela defesa de Steinmetz, coordenada pelo advogado Walfrido Warde, do Warde Advogados, e acabaram colocando em xeque a argumentação da própria mineradora.

Um deles foi o autor de um dossiê sobre corrupção na Guiné feito em 2008, antes da assinatura da joint venture. Desde a semana passada, a defesa de Steinmetz passou a centrar fogo nas doze páginas do dossiê, apelidado de Projeto Venezia, que além de relatar a corrupção institucionalizada no país africano e mostrava que o irmão de uma das esposas do então presidente trabalhava para a BSGR.

Questionado pelo juiz, a outra testemunha apresentada pela Vale, o advogado George Kleinfeld, do escritório Clifford Chance, que havia sido contratado em 2010 para fazer a due diligence da joint venture, afirmou que desconhecia o Projeto Venezia e que, se soubesse de sua existência, teria investigado mais o fundo antes de dar o parecer favorável.

Para provar que a Vale tinha conhecimento das suspeitas de corrupção, Steinmetz chegou até mesmo a contratar uma agência de espionagem. Agentes da Black Cube se fizeram passar por investidores e conseguiram colher depoimentos de altos executivos da Vale, como ex-diretor de minério de ferro José Carlos Martins, admitindo que o Conselho da Vale "tinha conhecimento de tudo", mas passou por cima dado a relevância estratégica da mina.

— O verdadeiro motivo de a Vale ter desistido do seu pedido de US\$ 1,2 bilhão na corte de Londres vai muito além do reconhecimento da prescrição do seu pleito. Temos muito a dizer e aguardaremos até recebermos a sentença na terça, dia 15 de fevereiro —, declarou Steinmetz em nota.

Procurada, a Vale informou que a decisão de encerrar o processo é "processual" e que ainda adotará os meios legais cabíveis para recuperar o crédito de US\$ 2 bilhões. Segue o posicionamento da mineradora:

"A iniciativa da Vale de requerer o encerramento desse processo específico de fraude contra as pessoas físicas e duas entidades ligadas à BSGR, é de natureza eminentemente processual, seguindo recomendação do escritório Cleary Gottlieb Steen & Hamilton, responsável pela causa, ligada a uma possível prescrição do pedido contra aqueles réus, considerando uma recente alteração jurisprudencial.

A Vale reforça que continuará adotando os demais procedimentos legais cabíveis na recuperação do crédito de USD \$2 bilhões devidos pela BSGR, pela execução da sentença arbitral contra a BSGR."

Outros procedimentos já existentes para essa finalidade seguem em curso.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 14/02/2022*

## **GOVERNO TENTA INCLUIR CORTE NO IMPOSTO SOBRE O DIESEL EM PROJETO DE LEI QUE SENADO DEVE VOTAR NESTA SEMANA**

Texto também muda o ICMS sobre o produto para segurar alta

*Por Manoel Ventura*





BRASÍLIA — O governo tenta incluir a redução dos impostos federais sobre o diesel em um projeto de lei que deve ser votado no Senado nesta semana. O projeto também muda a forma como o ICMS (tributo estadual) é cobrado sobre os combustíveis.

A votação desse projeto do Senado é uma tentativa da equipe econômica de diminuir a fervera em torno das Propostas de Emenda à Constituição (PEC) que promovem uma ampla redução de impostos sobre todos os combustíveis e, por isso, têm um custo mais elevado para os cofres públicos.

O ministro da Economia, Paulo Guedes, defende o projeto do Senado para reduzir apenas o imposto sobre o diesel, com impacto estimado em R\$ 18 bilhões ao ano, sem alterar os tributos sobre a gasolina.

O texto já foi votado pela Câmara. Caso seja alterado pelo Senado, o projeto voltará para análise dos deputados antes de seguir para sanção do presidente Jair Bolsonaro.

Hoje, o PIS/Cofins representa R\$ 0,33 sobre o litro do óleo diesel. A ideia do governo é zerar esse tributo, inclusive sobre o biodiesel, sem compensação. A necessidade de compensar a redução de impostos (por aumento de outra receita ou corte de gastos) é exigida pela Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF).

O governo negocia, então, uma forma de driblar a LRF para reduzir o imposto sobre diesel. O preço dos combustíveis é uma dor de cabeça para Bolsonaro, que tenta frear a alta em ano eleitoral.

O projeto é relatado pelo senador Jean Paul Prates (PT-RN), quer ainda não recebeu um pedido do governo para mudar seu texto e prever a redução do tributo sobre o diesel. Outra possibilidade é incluir a redução de impostos durante a votação da proposta no plenário.

### ***Duas PECs em tramitação***

Há hoje duas PECs tramitando no Congresso Nacional. Na Câmara, a proposta — escrita na Casa Civil da Presidência da República — prevê a possibilidade de zerar as alíquotas de tributos federais sobre o diesel e sobre a gasolina, com impacto de R\$ 54 bilhões ao ano.

Uma outra PEC sobre combustíveis, essa de autoria do senador Carlos Fávaro (PSD-MT), prevê a redução de tributos sobre combustíveis e o pagamento de auxílio-diesel a caminhoneiros, auxílio-gás a maior número de famílias e subsídios a tarifas de ônibus urbano. Seu custo elevado, de mais de R\$ 100 bilhões anuais, levou a equipe econômica a apelidá-la de "PEC Kamikaze".

O projeto de lei do Senado, portanto, é uma outra proposta que se insere nas discussões sobre a redução dos preços dos combustíveis. Originalmente, o projeto aprovado na Câmara, patrocinado pelo presidente Arthur Lira (PP-AL), mudava o ICMS sobre todos os combustíveis. O texto ainda criava um teto para o imposto estadual, com base na cobrança dos últimos dois anos.

O relatório de Prates, porém, propõe uma alíquota uniforme apenas para o ICMS sobre o diesel, com adoção opcional pelos estados.

Atualmente, o ICMS é cobrado considerando um percentual sobre o preço. Com isso, quando os valores cobrados sobem, a arrecadação estadual também cresce. O projeto modifica esse sistema para uma cobrança fixa por litro de combustível, como já ocorre na cobrança dos tributos federais sobre combustíveis.

Prates torna a alteração opcional, ou seja, os estados poderão determinar se as alíquotas serão cobradas sobre o preço ou por litro adquirido. Além disso, as modificações valerão apenas para o diesel — enquanto o projeto aprovado na Câmara previa mudanças também para a gasolina.

O senador também prevê em seu texto a possibilidade de criação de uma câmara de compensação pelos estados e Distrito Federal, de modo a mitigar eventuais perdas causadas pelas novas alíquotas em seus orçamentos. Os impactos desse fundo ainda não foram divulgados.

### **Subsídios para transporte público ficam de fora**

Prates também não incluiu no seu texto a concessão de subsídios para o transporte público urbano, como querem alguns senadores, governadores e prefeitos. O governo vem negociando uma transferência de R\$ 5 bilhões para o transporte público, por conta da alta do preço dos combustíveis, de modo a evitar um tarifaço.

Jean Paul Prates também relata outro projeto, que também pode ser votado nesta semana, tem como principal ponto a criação de um fundo para reduzir o preço dos combustíveis. Guedes é contra a criação de fundos, por avaliar que o mecanismo é pouco efetivo e tem um custo muito elevado. Esse projeto deve ser votado junto com o texto que trata do diesel e também precisa da análise da Câmara.

Esse fundo seria formado a partir da cobrança de imposto de exportação sobre petróleo. Também usa dividendos da Petrobras, royalties de participação do governo no setor de petróleo e superávit da reserva cambial.

Prates estima que a conta vá contar com recursos na ordem de R\$ 25 bilhões até o final deste ano. Esse montante seria responsável por reduzir R\$ 0,50 por litro de combustível na origem do produto.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 14/02/2022*

### **COM 7.888 FUNCIONÁRIOS, ESTATAL INFRAERO GANHA SOBREVIDA COM ADIAMENTO DE LEILÃO DE SANTOS DUMONT E DEVOLUÇÃO DO GALEÃO**

Aeroportos federais sob a gestão da estatal, que ainda tem 7.888 funcionários, seriam licitados este ano

*Por Manoel Ventura*



#### ***Aeroporto do Galeão, no Rio Foto: Arquivo***

BRASÍLIA — A Infraero ganhou uma sobrevivida com a decisão do governo federal de leiloar de maneira conjunta e apenas em 2023 os aeroportos Santos Dumont, no Centro do Rio, e Galeão, na Ilha do Governador.

A estatal, que por décadas teve o monopólio da gestão dos aeroportos do Brasil, vem acumulando uma série de prejuízos financeiros após perder

terminais lucrativos. E poderia perder suas funções neste ano, com a privatização de praticamente todos os terminais federais.

Com o processo de concessão dos aeroportos federais, a partir de 2012, o plano do governo era encerrar a Infraero em 2022, junto com o leilão de dois dos aeroportos mais rentáveis: além de Santos Dumont, Congonhas, em São Paulo.

Os dois são considerados as joias da coroa da estatal e sustentam os demais terminais da rede que ainda estão com a empresa. Por isso, a decisão foi de leiloá-los por último.

Após os leilões dos aeroportos nacionais, a Infraero ainda tenta mudar seu posicionamento para focar a atuação na aviação regional. O último balanço, publicado no ano passado, a empresa defende que é capaz de atuar no desenvolvimento da aviação regional por meio da distribuição equilibrada de aeroportos pelo território nacional.

A empresa chegou a contratar uma consultoria para tentar mudar seu plano de negócios e se reposicionar.

Na reportagem exclusiva do Globo, saiba mais sobre a estratégia da Infraero para continuar atuando mesmo que Congonhas e os demais aeroportos da 7ª rodada de concessões aeroportuárias sejam arrematados neste ano, já que ainda continuará administrando o terminal do Centro do Rio.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 14/02/2022*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### PETRÓLEO FECHA EM ALTA, NO MAIOR NÍVEL DESDE 2014, COM TENSÕES NA UCRÂNIA

Barris subiram mais de 2%, com o Brent a US\$ 96, diante da expectativa de que o conflito afete os campos de exploração russos e diminua a oferta de óleo no mercado

*Por Letícia Simionato, O Estado de S.Paulo*

Os contratos futuros do petróleo fecharam em alta nesta segunda-feira, atingindo o maior nível desde 2014, em sessão marcada pela volatilidade. A commodity operou em alta durante o começo do dia, mas depois virou para baixo, à medida que o dólar se fortalecia em meio a crescentes temores de que a Ucrânia seja invadida pela Rússia. Durante a tarde, o petróleo passou a subir e ampliou ganhos com relatos de que o ataque russo pode estar próximo.

"Com uma possível guerra, muitos países da região poderão ter dificuldades de explorar ou até ter seus campos de exploração atingidos", diz Julia Monteiro, analista da MyCap. "Esse bloco de oposição à Rússia promete sanções severas contra o país, que também é um dos grandes exportadores de petróleo. Se a Rússia não conseguir escoar petróleo, vai faltar a commodity no mundo", acrescenta.



***Exploração de petróleo na Rússia; sanções impostas por outros países podem afetar escoamento de petróleo russo. Foto: Sergei Karpukhin/Reuters***

Em Nova York, o barril do petróleo WTI com entrega prevista para março subiu 2,53%, a US\$ 95,46, no maior nível desde 2014. Já o Brent para abril, padrão utilizado pela Petrobras, avançou 2,26%, a US\$ 96,48 em Londres.

O presidente da Ucrânia, Volodymyr Zelensky, disse que foi avisado de que a Rússia atacará o país na próxima quarta-feira, 16. Além disso, o ministro da Energia dos Emirados Árabes Unidos, Suhail al-Mazrouei, afirmou hoje que essas tensões geopolíticas puxam para cima o preço do petróleo, mais do que um problema na oferta que poderia justificar que a Organização dos Países Exportadores de Petróleo e aliados (Opec+) acelerasse o aumento de seus embarques.

Já o ministro das Relações Exteriores do Irã, Hossein Amirabdollahian, disse que o Irã está ansioso para chegar a um acordo rápido com potências mundiais em negociações nucleares.

Para a Rystad Energy, as notícias esperançosas sobre as negociações nucleares Irã-Estados Unidos são superadas por preocupações persistentes com as tensões militares na Ucrânia e suas possíveis ramificações nas exportações russas. "A ameaça de guerra e ruptura pode ser suficiente para elevar os preços. A tensa situação da Ucrânia ainda pode sair do controle, e o mercado de petróleo está no limite à procura de notícias da cena diplomática", destaca ela, em relatório enviado a clientes.

De acordo com o TD Securities, além das tensões geopolíticas, que ainda podem levar os preços do petróleo a três dígitos, outros fatores do lado da oferta começaram a diminuir e podem fazer os preços caírem. "Continuamos a notar sinais nascentes de normalização da produção na Líbia, Nigéria, Venezuela e em outros países da Opep+, sugerindo que os riscos operacionais diminuíram ultimamente", pondera.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 14/02/2022*

### **NA DEFESA DO GARIMPO, BOLSONARO CRIA PROGRAMA DE 'APOIO AO DESENVOLVIMENTO DA MINERAÇÃO ARTESANAL'**

Presidente reiteradamente defende atuação de garimpeiros no País e critica trabalho de fiscais ambientais

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

BRASÍLIA – Em uma ação direta de apoio a garimpeiros, o presidente Jair Bolsonaro publicou nesta segunda-feira, 14, um decreto que cria o Programa de Apoio ao Desenvolvimento da Mineração Artesanal e em Pequena Escala, o “Pró-Mape”. Trata-se, na prática, de uma ação para apoiar a lavra garimpeira, principalmente na região amazônica, uma prática que é majoritariamente marcada pela extração ilegal de ouro e pedras preciosas.

Conforme informações publicadas no Diário Oficial, o decreto assinado por Bolsonaro tem o objetivo de “propor políticas públicas e estimular o desenvolvimento da mineração artesanal e em pequena escala”, para estimular o “desenvolvimento sustentável regional e nacional”.



**Garimpeiro trabalha em mina de Itaituba (PA)**  
**Foto: Nacho Doce/Reuters - 5/8/2017**

O decreto deixa claro que a mineração artesanal e em pequena escala diz respeito às atividades de “extração de substâncias minerais garimpáveis”. Paralelamente, foi criada a Comissão Interministerial para o Desenvolvimento da Mineração Artesanal e em Pequena Escala (Comape), que vai definir a atuação dos órgãos da administração pública federal para executar o programa.

Essa comissão será composta por membros do Ministério de Minas e Energia, que a coordenará, e a Casa Civil da Presidência da República, além dos ministérios da Cidadania, Justiça, Meio Ambiente e Saúde. Pelo decreto, poderão ser convidados representantes de entidades públicas ou de outras instituições para participar das reuniões, mas sem direito a voto nas decisões.

O decreto estabelece ainda que a Amazônia Legal será a “região prioritária para o desenvolvimento dos trabalhos” da comissão.





Reiteradamente, Bolsonaro defende a atuação de garimpeiros no País e critica o trabalho de fiscais ambientais, quando há apreensão e destruição de máquinas utilizadas por atividades criminosas. “Não é justo, hoje, querer criminalizar o garimpeiro no Brasil. Não é porque meu pai garimpou por um tempo. Nada a ver. Mas, no Brasil, é muito bacana o pessoal de paletó e gravata dar palpite em tudo que acontece no campo”, disse Bolsonaro, em maio do ano passado, em conversa com apoiadores no Palácio da Alvorada.

Há garimpeiros que atuam legalmente no Brasil, por meio de cooperativas. Essa atuação, porém, é ínfima em relação ao que, de fato, prolifera em todo o País, de forma descontrolada e praticando crimes de toda ordem. No Congresso, o governo pressiona por mudanças na Constituição para que seja autorizada a lavra garimpeira dentro de terras indígenas e unidades de conservação ambiental.

Os dados oficiais do governo mostram que a eventual liberação da mineração, somente na área da Amazônia Legal, atingiria diretamente 40% da região, onde estão as florestas de proteção integral e as terras indígenas. A Amazônia Legal abrange nove Estados: Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins, além de parte do Maranhão.

A restrição legal atual não inibe empresas de registrarem oficialmente quais são as suas áreas de interesse. Até o ano passado, segundo informações colhidas junto à Agência Nacional de Mineração (ANM), existiam cerca de 3,2 mil processos ativos de atividades minerais previstas dentro das terras indígenas da Amazônia Legal. Esses pedidos envolviam uma área total de 24 milhões de hectares, o equivalente a 21% de todo o território indígena da Amazônia Legal.

Suely Araújo, especialista sênior em políticas públicas do Observatório do Clima, lembra que o presidente Jair Bolsonaro quer incentivar o garimpo na Amazônia e deixou isso claro desde a sua campanha eleitoral, em 2018.

“O decreto publicado hoje cria uma comissão interministerial comandada pelo Ministério de Minas e Energia exatamente com esse objetivo”, diz Araújo. “Deveriam se propor a resolver os problemas socioambientais graves que a explosão do garimpo, nos últimos três anos, está gerando, mas seria esperar demais do governo Bolsonaro. A incompetência gerencial que marca esse governo deve transformar o decreto em letra morta. É o melhor destino para esse decreto.”

### Critérios simplificados

Um segundo decreto publicado pelo governo, também nesta segunda, determina que a ANM estabeleça “critérios simplificados” para liberação de novas outorgas garimpeiras, “principalmente no caso de empreendimentos de pequeno porte ou de aproveitamento das substâncias minerais”.

Pelo texto, a efetivação do registro de licenciamento de exploração entregue à agência terá de ser realizada em até 60 dias, contados da data de apresentação da licença ambiental do projeto de mineração. Encerrado o prazo sem que a ANM tenha se manifestado, o solicitante terá seu pedido validado automaticamente.

### Controle enfraquecido

Por meio de nota, o Instituto Escolhas, associação civil especializada em estudos e análises sobre sustentabilidade, afirma que os dois decretos fragilizam ainda mais o quase inexistente controle na cadeia do garimpo. “Em vez de estabelecer critérios mais rígidos para os controles e fiscalização, que são necessários por parte do governo federal, estimulam a atividade que hoje é uma das principais ameaças à floresta amazônica e seus povos”, afirma a organização.

Segundo o estudo “Raio X do Ouro: mais de 200 toneladas podem ser ilegais”, lançado na semana passada, o Brasil comercializou 229 toneladas de ouro com indícios de ilegalidade, quase a metade da produção nacional. A maior parte desse volume saiu da Amazônia.

Apenas cinco empresas do setor financeiro, que compram ouro de garimpos na Amazônia, foram responsáveis por um terço desse volume. “Apesar do enorme volume de ouro com indícios de ilegalidade, das teias de relações empresariais e pessoais que movem os garimpos, e das diversas documentações sobre seus impactos terríveis ao meio ambiente e aos povos indígenas, os Decretos Nº 10.965 e 10.966 confirmam que o governo federal e o presidente Jair Bolsonaro têm colocado em grande risco a preservação da Amazônia e os direitos humanos”, declara o instituto.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 14/02/2022*

### **RAÍZEN FECHA ACORDO COM SMART FIT PARA GERAR E COMERCIALIZAR ENERGIA RENOVÁVEL**

A parceria, que dura até 2024, prevê o uso de energia renovável gerada nas próprias unidades da rede de academias, bem como a venda da energia para outras unidades

*Por Leandro Tavares, O Estado de S.Paulo*

A empresa de energia e combustíveis Raízen e a rede de academias Smart Fit fecharam um acordo para gerar e comercializar energia renovável para 150 unidades da empresa. O valor do contrato não foi revelado.

O acordo prevê duas formas de trabalhar com a energia renovável. A primeira é a geração distribuída de energia, quando a energia elétrica é gerada no mesmo local de consumo. Nesse modelo, serão contempladas 85 unidades da rede localizadas em São Paulo, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e no Distrito Federal, somando uma redução anual estimada de R\$ 1,5 milhão com energia elétrica, além da redução de cerca de 370 toneladas de CO<sub>2</sub>/ano.



**Rede de academias Smart Fit se uniu à Raízen em acordo de energia renovável**  
*Foto: Daniel Teixeira/Estadão - 23/7/2021*

A segunda forma de trabalhar com a energia renovável é por meio da venda da energia gerada para outras unidades da Smart Fit localizadas no Sudeste e no Nordeste do País. O acordo prevê a comercialização de energia para outras 65 unidades da Smart Fit nessas regiões. Com isso, a estimativa das empresas é que sejam comercializados cerca de 49

gigawatts-hora (GWh) entre 2022 e 2024, período de vigência do contrato, totalizando uma economia de mais de R\$ 5,2 milhões.

Segundo a Raízen, a energia usada pela Smartfit terá fontes renováveis e será produzida em diferentes matrizes por meio de geração distribuída – e não por estruturas instaladas nas sedes da academia. A Raízen tem, por exemplo, uma planta de energia solar em Piracicaba (SP) com capacidade de 1,3 mil MW. Além disso, a companhia do grupo Cosan também produz energia a partir de biomassa e biogás.

A Smart Fit, que fez sua estreia na bolsa de valores em 2020, divulgará os resultados referentes ao quarto trimestre e ao ano completo de 2021 em 10 de março.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 14/02/2022*

### CRISE DOS FERTILIZANTES E INFLAÇÃO ESTÃO NA AGENDA DA VIAGEM DE BOLSONARO À RÚSSIA

Mais de 20% do fertilizante importado usado no Brasil vem da Rússia, e país restringiu as vendas do insumo para garantir o abastecimento interno

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

MOSCOU - Apesar do acirramento de tensões entre Rússia e Ucrânia, o presidente Jair Bolsonaro chega a Moscou nesta terça-feira, 15, em sua segunda viagem internacional de 2022. Lá terá encontros com o presidente Vladimir Putin e empresários. Para além de tentar fortalecer a pauta comercial entre os países, há o objetivo de manter aberto o fluxo de fertilizantes, essenciais para o agronegócio brasileiro. O aperto na oferta do insumo tem o potencial de pressionar o preço dos alimentos e, conseqüentemente, a inflação, pesadelo do presidente em ano eleitoral.

A chance de a Rússia invadir a Ucrânia durante a viagem de Bolsonaro - e ganhar resposta à altura dos Estados Unidos - assusta integrantes do Palácio do Planalto, em especial do Gabinete de Segurança Institucional (GSI), comandado pelo ministro Augusto Heleno. A ala política do



governo chegou a pressionar pelo adiamento da visita oficial, mas o presidente não cedeu. Depois de Moscou, ele segue para Budapeste, capital da Hungria, para agenda com o primeiro-ministro Viktor Orbán, nacionalista de extrema-direita.

***Vladimir Putin, presidente da Rússia, e Jair Bolsonaro, presidente da República; brasileiro viajou a Moscou para assuntos comerciais Foto: Pavel Golovkin/ AFP***

Para além da delicada questão geopolítica na qual o Brasil pode se envolver, a viagem presidencial enfrenta outro desafio: o desfalque causado pela ausência da ministra da Agricultura, Tereza Cristina. Com covid-19, a favorita do Centrão para a vice de Bolsonaro em 2022 é a principal articuladora junto a Moscou quando o assunto é crise dos fertilizantes.

Hoje, o Brasil importa 85% dos fertilizantes utilizados nas lavouras. Desse montante, 22% vem da Rússia, que no ano passado restringiu as exportações desses insumos para garantir o abastecimento interno em meio à crise energética global. Os russos ainda bloquearam, em fevereiro deste ano, a venda de nitrato de amônio para outros países até abril. Neste caso, a dependência do Brasil é ainda mais elevada: 98% do produto vem de lá.

O decreto protecionista de Putin está no radar dos investidores. "Com a disponibilidade restrita no mercado, a tendência é de valorização dos preços", diz o Itaú BBA, em nota enviada a clientes. O tema também é monitorado pelo governo federal, que deseja evitar um choque no preço dos alimentos às vésperas das eleições e diante de uma inflação já elevada. Em janeiro, o IPCA acumulado em 12 meses bateu 10,38%, maior índice em seis anos.

Antes da proibição do nitrato de amônio, em novembro de 2021, Tereza Cristina chegou a ir a Moscou e ganhou o compromisso de que o Brasil não seria mais afetado por restrições, o que não aconteceu. Por isso a grande expectativa em torno de qual seria a próxima estratégia da Rússia para manter o abastecimento interno sem desregular substancialmente a cadeia global do insumo.

De acordo com fontes ouvidas pelo Broadcast/Estadão, o Executivo federal ainda espera melhorar a balança comercial com a Rússia após a visita oficial de Bolsonaro. Em 2021, o déficit comercial foi de US\$ 4,1 bilhões - foram US\$ 5,70 bilhões em importações ante US\$ 1,59 bilhão em exportações.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 14/02/2022**

## INTERESSADOS NOS LEILÕES DE PORTOS REAVALIAM RISCOS E BOTAM O PÉ NO FREIO

Por *Juliana Estigarríbia*

Embora o Ministério da Infraestrutura esteja realizando um forte trabalho para promover as primeiras desestatizações de autoridade portuária do País antes do fim do ano, interessados nos leilões da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e do Porto de Santos estão colocando o pé no freio diante do complexo cenário que vem se desenhando para essas disputas. Entre os grupos que estariam reavaliando a participação nos certames estão Rumo, Vinci Partners, além de operadores internacionais, apurou o Broadcast com fontes próximas às empresas.

Os portos brasileiros são vistos como uma grande oportunidade de investimento pelo potencial de movimentação e expansão, de acordo com especialistas. Mas o modelo de leilão que prevê o “filé e o osso” tem deixado investidores receosos, especialmente porque sobram dúvidas se o governo será capaz de quantificar, com assertividade, os numerosos passivos acumulados em décadas de administração pública.



***Cargas no Porto de Santos; no mercado, há dúvidas se privatização irá ocorrer Foto: José Patrício/Estadão***

“O investidor reconhece que há um esforço por parte do governo de reunir todos os elementos necessários para lançar os projetos de desestatização de portos, mas isso pode não ser suficiente”, diz fonte ligada a um grupo interessado, acrescentando que, no mínimo, o investidor deve acabar aplicando um grande desconto no lance.

O leilão da Codesa, previsto para o fim de março, inclui os portos de Vitória e Barra do Riacho, em um contrato de 35 anos. Estão previstos investimentos diretos de R\$ 1,3 bilhão, além do valor da outorga.

Conforme apurou o Broadcast, a Rumo chegou a estudar sua participação no leilão da Codesa, principalmente para se preparar para futuros leilões de portos, mas a companhia estaria reavaliando sua posição diante dos riscos de modelagem do contrato.

Assim como a Vinci Partners, um grande grupo de infraestrutura e galpões logísticos também está avaliando o leilão da Codesa, apurou a reportagem, mas ainda não há uma decisão formada sobre essa participação.

Procurada, a Rumo informou que não vai comentar o assunto. A Vinci disse por meio de nota que “está analisando a oportunidade, mas ainda não há uma decisão final a respeito”.

Joia da coroa?

No leilão da Santos Port Authority (SPA), os desafios se mostram ainda maiores. Além da complexidade inerente ao porto, considerado um dos maiores do Hemisfério Sul, diversas forças antagônicas que atuam no complexo trazem um ingrediente de incerteza ao processo de desestatização: terminais privatizados (arrendados) ao longo dos últimos anos, sindicatos, fornecedores, empresas de logística e inúmeras forças políticas.

“Há muitas dúvidas no mercado se o Porto de Santos será mesmo privatizado, diante da sua complexidade”, afirma uma fonte ligada a um grupo francês, que estuda entrar no leilão da SPA. “Os investidores também querem saber como serão encarados os problemas de compliance”, acrescenta.



Aconteceu ontem a audiência pública para o leilão do Porto de Santos, um passo importante do governo federal para seguir com a desestatização. No entanto, segundo inúmeros agentes do setor ouvidos pelo Broadcast, o ano eleitoral também torna desafiadora a tarefa de levar a autoridade portuária a mercado. “Hoje não há clima político”, diz uma fonte do setor.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 14/02/2022*



### VALOR ECONÔMICO (SP)

## FERROVIAS AUTORIZADAS JÁ SOMAM 22 PROJETOS, MAS HÁ DÚVIDAS SOBRE VIABILIDADE

Estão em análise outros 57 projetos, que elevariam o valor de investimentos a R\$ 240 milhões

*Por Taís Hirata, Valor — São Paulo*



***Ferrovias: Uma dúvida é como serão equacionadas as diversas coincidências de trechos solicitados pelas companhias — Foto: Abifer/via Governo de Goiás***

Desde a publicação do novo marco legal das ferrovias, no fim de 2021, o governo federal já deu aval à construção de 22 projetos, que somam investimentos calculados em R\$ 102,85 bilhões e 6.880 km de extensão. Além deles, estão em análise outros 57 projetos, que elevariam o valor de investimentos a R\$ 240 milhões.

Embora o mercado veja com otimismo e animação a nova possibilidade de contratação de ferrovias, as cifras superlativas divulgadas pelo governo têm sido vistas com ceticismo.

Para uma fonte do setor, a principal dúvida é se os projetos de fato sairão do papel, ou seja, se os grupos que receberam aval para construir os empreendimentos vão conseguir financiar a obra e obter os licenciamentos ambientais necessários.

Pelo modelo de autorização, a ferrovia é construída por conta e risco da companhia privada. Essa fonte aponta que diversos projetos “greenfield” não saíram do papel por serem considerados inviáveis do ponto de vista econômico-financeiro, mesmo sob o modelo de concessão, em que o governo entra no projeto, seja com injeção de recursos, seja com compartilhamento de riscos diversos.

Entre os pedidos já protocolados, alguns geram dúvidas sobre a capacidade dos responsáveis em executar os projetos. Um deles é a Nova Ferroeste, empreendimento do governo paranaense para conectar Mato Grosso do Sul ao porto de Paranaguá, que prevê R\$ 29 bilhões de investimentos — diversos trechos do corredor foram pleiteados ao governo federal no modelo de autorização. No mercado, porém, há pouca convicção de que a obra saia do papel tão cedo.

Outra dúvida é como serão equacionadas as diversas coincidências de trechos solicitados pelas companhias. Por exemplo, o tramo entre Açailândia (MA) até Barcarena (PA), que seria uma extensão da Ferrovia Norte-Sul, foi alvo de pedidos da 3G Empreendimentos e Logística e da Triunfo. O trecho entre Lucas do Rio Verde (MT) e Água Boa (MT) também está nos planos da Rumo e da VLI. As mesmas empresas também compartilham o desejo de construir uma via entre Uberlândia (MG) e Chaveslândia (MG).

Ainda não está claro como essa questão será resolvida e se a disputa pode se tornar um entrave adicional à realização do projeto.

Apesar das incertezas, há muito otimismo em torno dessa nova possibilidade de contratação. A expectativa é que principalmente no caso de trechos menores e localizados — como ramais para conectar terminais portuários ou fábricas a corredores maiores — saiam do papel com maior facilidade no curto prazo.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 14/02/2022*

## SETOR AUTOMOTIVO SOFRE DURO GOLPE NO BRASIL E RETROCEDE QUASE 20 ANOS

O agravamento da pandemia, em número de contágios, e a falta de semicondutores interferiram na atividade do setor em janeiro

*Por Marli Olmos, Valor — São Paulo*



***O que mais preocupa os dirigentes do setor é o que vem pela frente a partir das decisões do Comitê de Política Monetária (Copom) — Foto: Divulgação***

Para uma indústria que há tempos opera com cerca de metade da sua capacidade, o resultado de janeiro foi um duro golpe. A produção de veículos no primeiro mês deste ano voltou ao nível de 19 anos atrás e as vendas internas retrocederam ao volume de 17 anos atrás. Vale lembrar que o parque industrial do setor nesses dois anos era bem menor do que hoje.

Nos janeiros de 2003 e 2005, o país não tinha, ainda, a fábrica da Nissan, em Resende (RJ), ou a da Stellantis em Pernambuco (PE), por exemplo. Isso significa que, mais uma vez, o setor automotivo volta ao passado, apesar de apto a produzir mais.

O agravamento da pandemia, em número de contágios, e a falta de semicondutores interferiram na atividade do setor nas últimas semanas. Algumas empresas também esticaram férias coletivas em janeiro, depois do esforço para produzir mais em dezembro.

Vale lembrar que as empresas dessa indústria gostam de poder produzir – e principalmente vender mais – em dezembro. O último mês do ano encerra também a participação de cada marca no mercado. Meio ponto percentual a mais pode fazer diferença entre marcas concorrentes e mexe com resultados de desempenho das equipes de vendas e de marketing.

Os volumes de janeiro podem ter sido impactados, como sustentou esta semana a Anfavea, associação que representa o setor, por pandemia, falta de peças, férias coletivas e até mesmo chuvas acima da média, como destacou o presidente da entidade, Luiz Carlos Moraes. Além disso, a disseminação do surto sanitário, pela variante ômicron se refletiu na atividade do setor. Levantamento da Anfavea indica índices de absenteísmo nas montadoras em janeiro entre 6% e 7% somente por conta dos contágios.

O que, no entanto, mais preocupa os dirigentes do setor é o que vem pela frente a partir das decisões do Comitê de Política Monetária (Copom). A escalada da Selic, que, depois do último ajuste tem levado economistas a estimar uma taxa de juros de mais de 12% em 2022, perturba um setor cujas vendas dependem de financiamento. Em torno de 60% dos carros vendidos no país são financiados.

Tudo o que está atrelado à alta dos juros interfere no mercado. Se o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) ficar acima do teto de 5%, conforme o BC estimou nesta semana, a

meta de inflação será ultrapassada pelo segundo ano consecutivo, o que afeta o poder de consumo das famílias.

Bens duráveis mais caros, como carros, tendem a ser mais atingidos num cenário de perda do poder aquisitivo.

A direção da Anfavea deixou clara a preocupação com os prejuízos da escalada dos juros na demanda por automóveis. E criticou “a dose” do BC na elevação da taxa Selic.

Qualquer retrocesso nas chances de recuperação da atividade desse setor pioram um cenário que já está turbulento pela baixa participação do Brasil nas estratégias de desenvolvimento global de novas tecnologias para veículos.

Por meio de um comunicado, divulgado à imprensa na terça-feira, o presidente da Toyota do Brasil, Rafael Chang, voltou a apontar a necessidade de o Brasil ser mais competitivo.

Desta vez, porém, não se trata de repetir um clichê que os representantes dessa indústria gostam de usar. As subsidiárias brasileiras de um dos setores mais globalizados da indústria se veem ainda distantes do processo de desenvolvimento dos carros do futuro.

A Anfavea começa a se alinhar às previsões de que o crescimento do Produto Interno Bruto ficará abaixo do que se esperava no início do ano. Em janeiro, os fabricantes de veículos esperavam que o PIB em 2022 pudesse crescer 0,5%. Mas agora já refazem as contas.

Apesar do mau desempenho em janeiro, a Anfavea mantém as previsões para o ano. A entidade calcula chegar a uma produção de 2,46 milhões de veículos, um avanço de 9,4% na comparação com 2021. Para o mercado interno, a expectativa é chegar a 2,3 milhões de unidades, alta de 8,5%.

Puxadas pela demanda de países como Colômbia, México e Uruguai, as exportações foram menos prejudicadas em janeiro, com crescimento de 6,6% em relação a janeiro do ano passado. A Argentina, o maior mercado no exterior, continua, no entanto, a apresentar dificuldades para as montadoras. O mercado vizinho depende, em grande parte, da produção no Brasil. Mas o baixo nível de reservas em moeda estrangeira dificulta a liberação de dólares na entrada de veículos importados do Brasil.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 14/02/2022*

## **CBO, EMPRESA DE APOIO MARÍTIMO, ASSINA CONTRATO COM A KAROON ENERGY BRASIL**

A operação tem previsão de início no próximo mês de março, compreendendo apoio marítimo e resposta à emergência durante campanha de perfuração nos campos de Baúna e Patola

*Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo*



**AH Valletta, embarcação da CBO — Foto: Reprodução/CBO**

A CBO, empresa que atua no segmento de apoio marítimo, anunciou nesta sexta-feira que assinou um contrato de 320 dias da embarcação AH Valletta com a Karoon Energy Brasil.

De acordo com a empresa, a operação tem previsão de início no próximo mês de março, compreendendo apoio marítimo e resposta à emergência durante campanha de perfuração nos

campos de Baúna e Patola.

É a segunda vez que o AH Valletta tem contrato com a Karoon Energy Brasil. Em novembro de 2021, o navio participou com sucesso da instalação de uma boia no campo de Baúna.

Fonte: Valor Econômico - SP

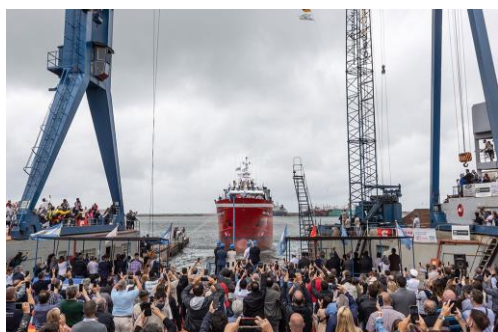
Data: 11/02/2022

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### INDÚSTRIA NAVAL ARGENTINA INICIA NOVO CICLO COM NAVIOS PESQUEIROS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 14 Fevereiro 2022



#### Estaleiro Federico Contessi - divulgação foto Matias Capizzano

O estaleiro argentino Federico Contessi y Cía. S.A. entregou em 5 de fevereiro a embarcação de pesca "Huafeng 827" ao armador Dalian Huafeng Aquatics Products S.A. O navio multiuso de 24,1 metros operará em Mar del Plata.

É o primeiro lançamento da série de seis navios gêmeos contratados há cerca de um ano pelo armador integrante do Grupo Arbumasa Pesca Austral, uma das principais empresas pesqueiras do país, com uma frota de 23 navios e faturamento de mais de US\$ 150 milhões anualmente em exportações.

Esses seis navios irmãos vão substituir outras seis unidades, quatro das quais foram construídas pelo Contessi nos anos 70 e 80. Este fato representa um marco para o estaleiro, que atualmente tem outras cinco embarcações de pesca em construção para diferentes armadores. A empresa defende vigorosamente há décadas a política industrial que prioriza a construção naval nacional sobre a importação.

Com essas construções, financiadas pelo armador, destaca o estaleiro, consolida-se um processo que permite garantir o negócio por vários anos. Este contrato também é relevante porque representa o maior investimento privado na indústria naval argentina nos últimos 30 anos.

Domingo Contessi, presidente do estaleiro, disse durante o lançamento: "O acompanhamento do Ministério do Desenvolvimento Produtivo no cumprimento das normas que impedem a importação de navios usados que podem ser construídos no país justifica grande parte do ressurgimento da indústria naval. Este processo deve continuar. Temos de deixar de ter uma frota de pesca obsoleta e substituí-la por embarcações modernas, mais amigas do ambiente, mais seguras e orientadas para a qualidade do produto. Este é um processo e levará muitos anos. Por esta razão, devemos separar e diferenciar a política de renovação da frota das medidas de gestão que são necessárias para preservar o recurso e que também apoiamos".

#### Sobre o Estaleiro Federico Contessi

O estaleiro Federico Contessi e Cia S.A. é uma empresa familiar de Mar del Plata, Argentina, com mais de 70 anos de experiência na indústria de construção e reparação naval. Já construiu 1.389 navios em madeira, aço naval, GRP e alumínio.

O estaleiro destaca que conseguiu superar as crises mais duras da indústria naval argentina "graças à vocação e determinação de seus gestores, que decidiram manter as fontes de trabalho



abertas, continuando com a construção mesmo sem encomendas e financiando-as com recursos próprios para manter o negócio".

O estaleiro vive agora uma situação inédita, com vários navios contratados para entrega nos próximos anos, como parte do processo de renovação da frota pesqueira argentina. Sua força de trabalho aumentou 100% e está em andamento um processo de investimento em máquinas e equipamentos de última geração. Foi concluída a primeira etapa de uma grande ampliação das instalações, obra que permite aumentar a capacidade produtiva, tanto em número de unidades quanto em tamanho.

### Sobre a Dalian

A Dalian Huafeng Aquatics Products é uma empresa do Grupo Arbumasa Pesca Austral. A empresa iniciou suas operações em Mar Del Plata na década de 90 e desde então o crescimento tem sido contínuo. Sob o nome de Ardapez SA, começou a operar duas instalações de processamento terrestre, expandindo-se gradualmente com a compra de navios e transportadores de pescado fresco e finalmente fundindo-se com a empresa Arbumasa com sua frota de arrastões de vara e congeladores.

Atualmente, o Grupo emprega em média mil pessoas diretamente e opera um total de 23 embarcações, entre peixes frescos, barcos de trave e jigger.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 14/02/2022*

## ARTIGO - PORTO DE SANTOS CRESCE, APESAR DE TUDO

*Por Liana Lourenço Martinelli OPINIÃO 14 Fevereiro 2022*



Como o Porto de Santos não está localizado em região de águas profundas e o futuro dos mares, ao que tudo indica, será dos meganavios que exigem grande calado, há quem preveja o definhamento do complexo portuário ao longo dos anos. Mas, por enquanto, o que se constata é que, apesar de tantos problemas que surgem, o porto não para de crescer e a Santos Port Authority (SPA), a Autoridade Portuária, trata de aprimorar suas operações, atraindo cada vez mais cargas, mantendo-o na vanguarda no cenário portuário nacional.

Um desses problemas que se levantam é a falta regular de serviços de dragagem que se tem verificado e que levou a Autoridade Portuária a reduzir recentemente o calado em mais um berço de atracação. Desta vez, foi na margem esquerda, no município de Guarujá, em local destinado à movimentação de granéis sólidos. Trata-se do sexto berço a perder calado desde 6 de janeiro de 2022.

Obviamente, se novos berços apresentarem falta de profundidade, as operações do principal complexo portuário do País poderão ficar comprometidas, em pouco tempo. E isso se dá porque há uma questão judicial entre a SPA e a empresa DTA Engenharia, responsável pelos serviços de dragagem. Dos 97 mil metros cúbicos que deveriam ter sido dragados, até agora só o foram 44,9 mil metros cúbicos, ou seja, apenas 46% do volume total disponibilizado.

Essa batalha judicial pode prejudicar ainda mais a movimentação no porto, pois a SPA e a DTA não têm o mesmo entendimento sobre o prazo do contrato que firmaram. Com isso, a empresa holandesa Van Oord, vencedora da última licitação, não pode assumir o compromisso firmado com a SPA ainda no ano passado. Para a DTA, o contrato termina em abril de 2022, mas pode ser prorrogado até 2025. Já para a SPA o fim do contrato ocorreu em janeiro de 2020. Após

decisões favoráveis para os dois lados, o Tribunal Regional Federal da 3ª Região determinou, em 17 de janeiro passado, a manutenção provisória do contrato entre SPA e DTA.

Enquanto a questão tramita morosamente nos escaninhos da Justiça, o que se espera é que a SPA trate de aperfeiçoar a infraestrutura do porto, especialmente para as operações de contêineres. É de se lembrar que a atual capacidade do porto é de 5,3 milhões de TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), mas a SPA, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Ministério da Infraestrutura (Minfra) já estão preparando o leilão de nova área, o STS 10, que deve ocorrer no segundo semestre deste ano.

Dos planos da SPA, também faz parte a ampliação da infraestrutura do terminal STS 53 para a movimentação de fertilizantes, já que, atualmente, por falta de capacidade instalada, a Autoridade Portuária não consegue atender, na totalidade, ao volume de fertilizantes produzido em sua área de influência.

Apesar desses problemas, o porto santista continua a funcionar a pleno vapor, como se dizia antigamente, sendo responsável pela movimentação de 27% do comércio exterior brasileiro. Tanto que, em 2021, bateu outra vez recorde de movimentação de cargas, atingindo 147 milhões de toneladas, 0,3% acima do verificado em 2020.



Aliás, os aumentos na movimentação de contêineres, soja e fertilizantes foram determinantes para esse resultado. As cargas de importação se sobressaíram com aumento de 10,4%, somando 43,9 milhões de toneladas. Já as cargas de exportação apresentaram redução de 3,5%, atingindo 103,1 milhões de toneladas, enquanto as cargas containerizadas mostraram um expressivo crescimento de 14,2%, ampliando a movimentação para 4,8 milhões de TEUs. Esses números mostram que o porto de Santos continuará ainda por muitos anos a ser o principal complexo marítimo do País.

**Liana Martinelli** *Liana Lourenço Martinelli é advogada, pós-graduada em Gestão de Negócios e Comércio Internacional e gerente de Governança Ambiental, Social e Corporativa (ESG) do*

**Grupo Fiorde.** *lianalourenco@fiorde.com.br*

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/02/2022

## AGENDA ANTAQ 2022/2024 PREVÊ NORMATIVO COM MUDANÇAS DECORRENTES DO BR DO MAR

Por Danilo Oliveira **NAVEGAÇÃO 14 Fevereiro 2022**

Revisão de três normas deverá regulamentar mudanças de regras de afretamento, de outorga, de monitoramento e controle de frota e de serviços prestados na cabotagem, especialmente pelas empresas habilitadas no programa. Diretor-geral também determinou inclusão de temas pendentes da agenda regulatória 2020/2021.

A agenda regulatória 2022/2024 da Agência Nacional de Transportes aquaviários (Antaq) prevê a elaboração de ato normativo para as mudanças decorrentes da Lei 14.301/2022, que instituiu o programa de incentivo à cabotagem (BR do Mar) no começo deste ano. Como alterou a política pública e o marco regulatório da navegação, deverão ser regulamentados e revisados atos normativos da agência visando aderência e coerência com os objetivos e diretrizes pretendidos pela nova política pública, mitigando eventuais problemas concorrenciais e estimulando o desenvolvimento do modal. De acordo com o regulador, o novo ato normativo vai abranger, entre outros pontos, a regulamentação do artigo 14 para definição dos critérios para enquadramento da embarcação como efetivamente operante e pertencente a um grupo econômico.



A Antaq informou que a norma terá ajustes na redação de atos normativos da agência para adequação à Lei, tais como as resoluções normativas 01/15 e 05/16, além da resolução 62/21, sem alteração de mérito. A revisão dessas três normas deverá regulamentar as mudanças de regras de afretamento, de outorga, de monitoramento e controle de frota e de serviços prestados na cabotagem, especialmente pelas empresas habilitadas no programa BR do Mar.

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, determinou a inclusão dos temas pendentes da agenda regulatória 2020/2021 na agenda para o triênio 2022/2024. A decisão publicada nesta segunda-feira (14) no Diário Oficial, foi tomada pela diretoria colegiada da agência durante a 516ª reunião ordinária, realizada no último dia 3 de fevereiro. Nery determinou que a superintendência de regulação inclua os temas que ainda não foram concluídos e publique a agenda regulatória 2022/2024 no site da Antaq, bem como os cronogramas no painel da agenda regulatória.

Entre as pautas do setor portuário, está na agenda a regulamentação do artigo 9º da resolução normativa 34/2019 para a definição de critérios da análise de abusividade associados aos Serviço de Segregação e Entrega (SSE) em instalações portuárias. No caso geral em estudo, foram apontadas supostas 'falhas de mercado', tais como a presença de competição imperfeita, poder de mercado e externalidades da produção numa indústria de rede. Este tópico da agenda prevê relatório de análise de impacto regulatório (AIR) e ato normativo.

Outro tema da agenda diz respeito à avaliação sobre a possibilidade de penalizar, na resolução normativa 18/2017 da Antaq, transportadores marítimos ou agentes intermediários em caso de recusa na assunção da cobrança de sobrestadia, além de verificar a possibilidade de criação de lista objetiva de responsabilização do transportador no caso de supressão/omissão de escala, rolagem de carga, entre outros. O tópico vai avaliar a possibilidade de autuação dos armadores que se negarem a absorver os custos frente aos terminais portuários de armazenagem adicional quando for o causador da prestação desse serviço.

A agenda também prevê um relatório sobre a flexibilização das regras de afretamento a respeito de compartilhamento de embarcação afretada por mais de um afretador e de cessão de tonelagem entre empresas brasileiras de navegação (EBNs) e não-EBNs. As regras de outorga de afretamento são motivo de debate entre os entes regulados, seja em prol da flexibilização, seja pela restrição das regras. Existe demanda do mercado mencionando possíveis ganhos logísticos e operacionais na possibilidade de compartilhamento de afretamento por mais de uma EBN, seja ela do mesmo grupo econômico ou não. Existe ainda demanda para possibilitar que não-EBNs proprietárias de embarcações possam ceder a tonelagem destas para outras EBNs, sejam do mesmo grupo econômico ou não.

Para a navegação interior, está prevista a discussão da proposta de modelagem regulatória para o serviço de travessia. A avaliação preliminar é que existe enorme variedade de práticas e condições de prestação de serviços de travessia. A discussão surgiu pela percepção de que o atual regramento não é capaz de regular as diversas situações possíveis. Existem linhas onde o esquema operacional pode ser flexibilizado e situações onde é necessária análise de saturação de operadores, definição de critérios de seleção pública e outros. A Antaq considera necessário definir um método para análise e regulação das outorgas existentes e futuras. A proposta é que seja feito um relatório de AIR.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 14/02/2022*

## **IMO QUER ACELERAR APROVAÇÃO DA EXPANDIR DE SEU CONSELHO**

*Da Redação NAVEGAÇÃO 14 Fevereiro 2022*

Emendas à Convenção da IMO aumentarão o Conselho de 40 para 52 Estados membros

Os Estados membros da Organização Marítima Internacional (IMO) estão sendo incentivados a aceitar emendas à Convenção da organização o mais rápido possível. O objetivo é expandir o

tamanho do Conselho da IMO dos atuais 40 para 52 membros, além de estender o mandato para quatro anos.

A expansão do Conselho reflete o aumento da adesão à IMO nas últimas décadas. Para ter validade, a mudança necessita da aceitação por dois terços dos membros — 117 Estados membros —, com base na adesão atual de 175 Estados membros, para entrar em vigor.

Para acelerar o processo, a assembleia da IMO adotou uma resolução para que os membros da organização eceitem as emendas o mais rápido possível, com o objetivo de entrar em vigor até 2025.

### Expansão do Conselho

A expansão do Conselho da IMO prevê 12 assentos nas categorias "a" e "b" cada e 28 assentos na categoria "c".

As categorias são:

- (a) - Estados com maior interesse na prestação de serviços de transporte marítimo internacional;
- (b) - Estados com maior interesse no comércio marítimo internacional cada;
- (c) - Estados não eleitos em "a" ou "b", que tenham interesses especiais em transporte marítimo ou navegação e cuja eleição para o conselho garante representação de todas as principais áreas geográficas do mundo.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 14/02/2022*

### PORTO DE VITÓRIA MOVIMENTA 750 MIL TONELADAS EM JANEIRO

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 14 Fevereiro 2022*



O Porto de Vitória movimentou 749.885 toneladas em janeiro, volume 19,47% maior do que o registrado no mesmo período de 2021, quando foram 627.682 toneladas passaram pelo porto da capital capixaba.

O destaque ficou com a carga geral, responsável por 226.102 toneladas de cargas, 270,72% a mais que o registrado no mesmo período de 2021. A principal carga nesta categoria foi de produtos siderúrgicos, que registrou total de 144.662 toneladas.

Em seguida aparece granel líquido, com 112.383 mil toneladas operadas. O número é 21,72% maior ao registrado no mesmo período do ano passado, quando foram atingidas 92.330 toneladas. Foram operadas cargas como gasolina, álcool, óleo diesel e outros combustíveis.

A movimentação de granel sólido também registrou aumento, atingindo em janeiro 232.483 toneladas, mais 7,66% em comparação ao mesmo período de 2021.

O Porto de Vitória recebeu 77 navios em janeiro, 60,82% de longo curso.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 14/02/2022*



### CHINA INVESTIGARÁ AUMENTO DO PREÇO DO MINÉRIO DE FERRO

Da Redação *ECONOMIA* 14 Fevereiro 2022



A China enviará em breve uma equipe de pesquisa conjunta para os principais portos e bolsas de commodities para realizar supervisão e estudo em meio a flutuações anormais de preços no mercado de minério de ferro, anunciou o principal planejador econômico do país na sexta-feira (11).

A equipe, enviada conjuntamente pela Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma e pela Administração Estatal de Regulação do Mercado, analisará as mudanças recentes no estoque de minério de ferro e a participação de empresas relacionadas nas negociações de futuros e à vista.

Até 9 de fevereiro, o preço dos contratos de minério de ferro primário havia subido 14,85% este ano, segundo o "China Securities Journal".

A equipe de pesquisa também ouvirá opiniões e sugestões de partes relevantes sobre o fortalecimento da supervisão conjunta do mercado e sobre a repressão a atividades como acumulação, manipulação de preços e fabricação de informações sobre valores.

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

**Data:** 14/02/2022

### WILSON SONS APOSTA EM SUPERAPLICATIVO DE COMUNICAÇÃO PARA EXPANDIR MERCADO ASIÁTICO

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 14 Fevereiro 2022



**Ferramenta multifuncional será utilizada para suporte comercial e captação de novos clientes**

A Wilson Sons, por meio da unidade de negócio Rebocadores, acaba de criar um perfil no WeChat, plataforma digital chinesa de comunicação. A estratégia da companhia é investir na comunicação local para dar suporte a ações comerciais e captar novos clientes. No conteúdo do perfil, 100% em mandarim, a Wilson Sons divulga iniciativas relevantes da empresa e informações do mercado marítimo e

portuário brasileiro.

“Entendemos a necessidade de criar esse canal de comunicação com os nossos clientes. Queremos nos aproximar mais desse público, entendendo, de forma mais profunda, sua cultura e utilizando as mesmas ferramentas e linguagens. O relatório da Unctad de 2020 evidenciou que mais da metade dos navios da frota mundial são operados por empresas asiáticas, reforçando ser um mercado estratégico para nós”, explica Elísio Dourado, diretor comercial de Rebocadores.

Mais de 20% dos clientes e parceiros da unidade de Rebocadores da companhia têm relação com a China e mais de 25% dos navios atendidos pelo negócio têm o país como origem ou destino. O mercado asiático faz parte da cadeia de logística portuária da Wilson Sons desde a compra de minério e grãos, passando pelo navio que conduz o fluxo, até a exportação de produtos acabados ou fertilizantes para o Brasil.

O WeChat passou a ser considerado, em 2018, o maior aplicativo móvel do mundo com mais de um bilhão de usuários ativos mensais e é o principal aplicativo utilizado na China, já que é uma ferramenta multifuncional. O app possibilita, além de mensagens de texto, voz e vídeo, compartilhamento de dados e pagamentos, uso corporativo por meio de um perfil empresarial, dentre outras funcionalidades.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/02/2022

### ARTIGO - O QUE EXPLICA A ALTA DOS FRETES MARÍTIMOS NO BRASIL?!

Por Leandro Barreto OPINIÃO 14 Fevereiro 2022



Nos últimos cinco trimestres o transporte marítimo e a logística internacional vêm ganhando mais atenção nas reuniões e decisões da alta gestão das empresas mundo afora, naturalmente em razão dos impactos negativos causados em seus resultados pelo aumento dos fretes e atrasos nas entregas.

Aqui no Brasil, mesmo que felizmente os portos, estradas e ferrovias não apresentem grandes congestionamentos atualmente, as empresas exportadoras e importadoras nacionais estão literalmente dividindo a conta do colapso logístico internacional provocado pelo desbalanceamento entre a oferta global de navios e contêineres (reduzida pelos gargalos da infraestrutura e escassez de mão de obra em alguns dos principais portos do mundo) e a demanda (super aquecida pelos estímulos fiscais e novos hábitos de consumo pós-pandemia).

Diante dessa situação, não é raro ouvir pelo mercado ruídos de que os armadores estariam “escondendo capacidade” por aqui para aumentar os fretes. Porém, a exemplo do que se observou em todo o mundo, em 2020 e 2021 o incremento da capacidade nominal nas rotas de/para o Brasil ficou bastante em linha ou até mesmo acima do crescimento da demanda. A questão será 2022!

### CAPACIDADE NOMINAL POR ROTA (TEU/SEMANA)

	FEB.19		FEB.20		FEB.21		FEB.22	
ASIA	30.392	7%	32.430	9%	35.486	10%	38.878	
EUROPE	22.159	-1%	21.960	1%	22.224	-1%	21.960	
MEDT	16.499	8%	17.774	2%	18.044	-4%	17.308	
ECNA	11.007	13%	12.403	3%	12.774	-8%	11.806	
US GULF	18.698	4%	19.469	12%	21.795	-4%	20.859	
WCSA	3.413	30%	4.430	-6%	4.145	-11%	3.674	
TOTAL DEEP SEA	105.580	6%	111.762	5%	117.779	-1%	116.107	

Fonte: SOLVE Shipping Intelligence

Tabela 1

Pelo lado da oferta, a tabela acima demonstra, por exemplo, que enquanto na rota Brasil <> Europa a capacidade “andou de lado” nos últimos anos, a rota Brasil <> Ásia registrou crescimentos relevantes.

Já pelo lado da demanda, tanto as exportações quanto as importações brasileiras demonstraram nos últimos dois anos não apenas bastante volatilidade como também uma evolução dos volumes mensais bastante diferente dos bem definidos padrões observados antes da pandemia: 1º trimestre mais fraco (low season), 3º trimestre mais forte (high season) e 2º/4º trimestres muito semelhantes em termos de embarques/desembarques.

Uma análise cuidadosa da evolução mensal dos volumes em 2019 nos gráficos seguintes ilustra bem essa diferença no padrão mensal das exportações/importações pré-pandemia, assim como a volatilidade pós-pandemia. Contudo, o crescimento da demanda ao longo desse período corrobora a análise de que a demanda não cresceu mais que a oferta demonstrada anteriormente.

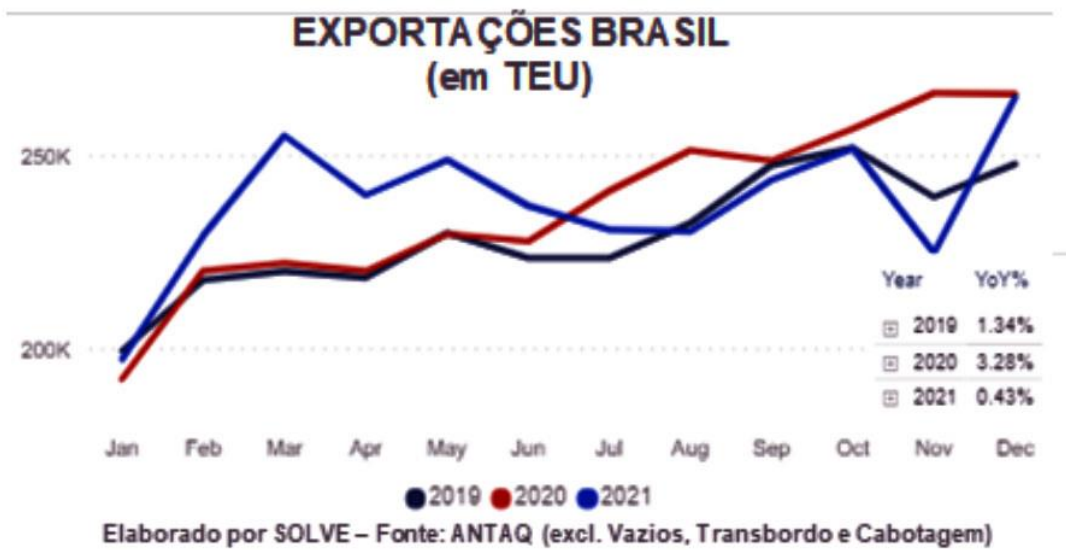


Tabela 2

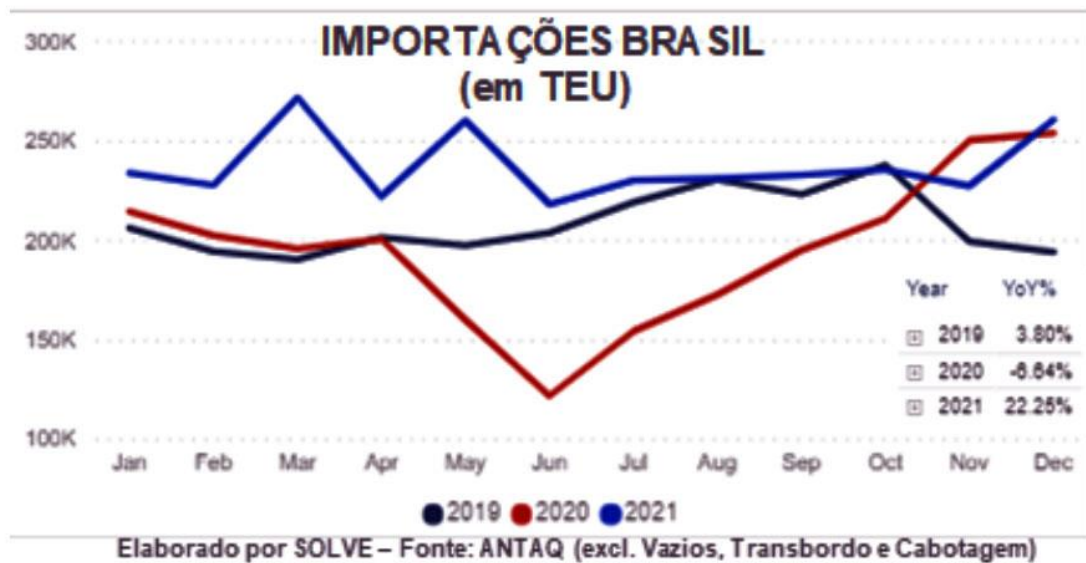


Tabela 3

Evidente que parte do crescimento da demanda no Brasil e no mundo foi “represado” pela mencionada escassez de navios/contêineres parados em congestionamentos, o que está, inclusive, atipicamente sustentando por mais esse início de ano as boas taxas de utilizações dos navios.



Mas, afinal, por que o que está acontecendo nos portos lá fora fez o frete subir 5x aqui? “Efeito borboleta”!

Seguem abaixo alguns dos principais gatilhos:

1 - O transporte marítimo não foi concebido para "picos e vales": quando a demanda despensa até dá para ajustar a oferta com os famigerados Blank Sailings (viagens canceladas) que os armadores tão bem aprenderam a gerir nos últimos anos, mas quando há picos de demanda não há no mundo capacidade ociosa de navios (historicamente na casa de 5% a 7%) suficiente para prover os também famosos extraloaders (navios extra);

2 - Congestionamentos nos grandes portos dos mundo: navios que operam nas rotas de/para o Brasil estão também estão enfrentando congestionamentos nos EUA, Europa e Ásia, o que os faz retornar pra cá completamente atrasados, tendo que cancelar várias escalas ou postergar viagens na tentativa de retornar à programação semanal;

Um levantamento da SOLVE mostra que somente na rota da Ásia foram canceladas ao menos oito das 104 viagens programadas para o 2º semestre de 2021 por conta desses atrasos, ou seja, uma redução de capacidade de cerca de 7% nesse período em que a demanda esteve ainda mais forte que o padrão, principalmente na importação;

3 - Falta de extraloaders: boa parte da antiga capacidade de navios ociosos do mundo está atualmente aguardando atracação nos portos dos EUA, onde os fretes altos e a curta distância até China estão permitindo aos armadores maximizar seus ativos;

O gráfico seguinte, que demonstra a evolução mensal da capacidade nominal na rota Brasil<->Ásia (já abatendo os Blank Sailings e somando os Extraloaders) demonstra claramente que não houve redução estrutural na capacidade e, portanto, essa sensação de que os armadores estariam “escondendo capacidade” se deu por conta das viagens canceladas por atrasos e, principalmente, pela menor disponibilidade de extraloaders (em vermelho) observados em 2021, quando comparado a 2020.

Monthly Nominal Capacity, by service

● ASIA / ASAS ● ESA/SEAS/ASIA ● Extra Loader Asia ● FIL ● IPANEMA / ASE / CSW ● SSA

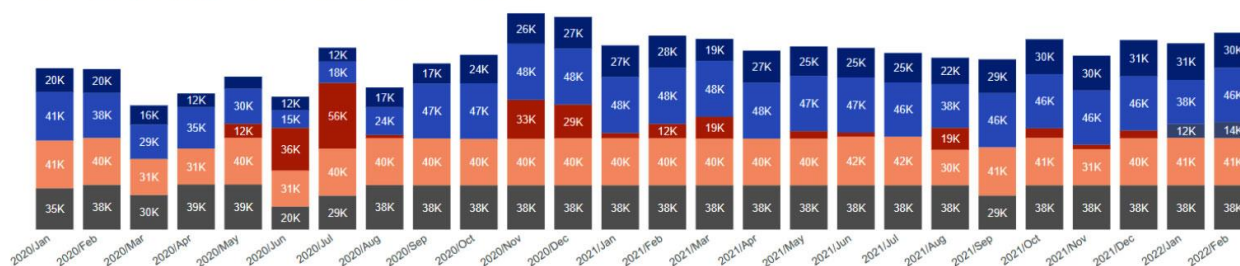


Tabela 4

Enfim, não vivemos numa ilha! A logística internacional é um sistema dinâmico aberto e, portanto, continuaremos a sentir aqui os reflexos do que está acontecendo lá fora.

Nesse contexto, para 2022 entendemos que os fretes Brasil<->Asia até podem continuar arrefecendo, em virtude do recente incremento de capacidade. Contudo, se a demanda persistir nas demais rotas de/para Brasil, as reduções de capacidade observadas (possivelmente porque os navios estariam sendo direcionados para rotas mais rentáveis) devem sustentar os fretes em níveis mais elevados.



***Tudo isso, claro, sujeito ao não acontecimento de novas grandes rupturas no mercado: Ever Given, novas ondas de***





***Covid, lockdowns, quarentenas, Guerra na Ucrânia etc, que possam embaralhar todo o cenário novamente.***

***Leandro Barreto******Leandro Carelli Barreto é sócio da Solve Shipping Intelligence***

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 14/02/2022*



## **MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA**

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

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

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