

# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 020/2022  
Data: 16/02/2022**



### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
ÁREA DO PORTO DE SANTOS NO PAQUETÁ VAI A LEILÃO EM MARÇO.....	4
FUNDAÇÃO CENEP ABRE INSCRIÇÕES PARA CURSOS GRATUITOS NO PORTO DE SANTOS.....	5
EMPRESAS PRORROGAM SUSPENSÃO DA TEMPORADA DE CRUZEIROS NO BRASIL ATÉ 4 DE MARÇO.....	6
ANVISA FLEXIBILIZA ACESSO DE PORTUÁRIOS A NAVIOS DE CARGAS.....	6
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>7</b>
CONSULTA PÚBLICA SOBRE COBRANÇA DE THC TERÁ INÍCIO A PARTIR DE 21 DE FEVEREIRO.....	8
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>9</b>
A IMPORTÂNCIA DOS CABOS SUBMARINOS NO BRASIL.....	9
PORTO DE AVEIRO INVESTE 2,6 MILHÕES NOS GRANÉIS LÍQUIDOS.....	11
RÚSSIA RESPONDE POR 0,6% DAS EXPORTAÇÕES DO BRASIL; VISITA BUSCA INCREMENTAR COMÉRCIO.....	11
SANTOS BRASIL ABRE PROGRAMA DE TRAINEE COM FOCO NA FORMAÇÃO DE LÍDERES.....	14
MAERSK ESTÁ FAMINTA POR MAIS EMPRESAS DE LOGÍSTICA DOS EUA.....	15
JAPÃO COLOCA EM OPERAÇÃO PRIMEIRO NAVIO DE CARGA AUTOMÁTICO DO MUNDO.....	16
ONE QUER MAIS CINCO NAVIOS DE 13 MIL TEU.....	17
SANTOS GARANTE INCLUSÃO DE TÚNEL DA ZONA NOROESTE EM OBRAS COM DESESTATIZAÇÃO DO PORTO.....	18
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF</b> .....	<b>19</b>
DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA NO PAÍS PASSA PELO INVESTIMENTO PRIVADO, AFIRMA SECRETÁRIO DO MÍNFR.....	19
NOVA FERRAMENTA DA CARTEIRA DIGITAL DE TRÂNSITO VAI POSSIBILITAR VENDA DE VEÍCULOS POR MEIO DIGITAL.....	20
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>21</b>
SENADO ADIA VOTAÇÃO DE PROJETOS SOBRE PREÇO DE COMBUSTÍVEL PARA SEMANA QUE VEM.....	21
CCJ DO SENADO PAUTA VOTAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA PARA O DIA 23.....	21
<b>MONEYTIMES</b> .....	<b>22</b>
PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS (ELET3): 88% DOS LEITORES DO MT SÃO CONTRA VENDER ESTATAL.....	22
BOLSONARO DIZ QUE IRÁ A PETRÓPOLIS NA 6ª E PROMETE CRÉDITO PARA RECONSTRUÇÃO.....	23
PRODUÇÃO E VENDAS DE AÇO RECUEM NO BRASIL EM JANEIRO, MAS EXPORTAÇÕES DISPARAM.....	23
<b>NAVAL PORTO ESTALEIRO</b> .....	<b>24</b>
PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS VISA UMA GRANDE EXPANSÃO NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGA.....	24
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>25</b>
ANEEL HOMOLOGA RESULTADO FINAL DE LEILÕES A-1 E A-2.....	25
PROMESSAS CLIMÁTICAS DE GRANDES EMPRESAS TÊM BAIXA INTEGRIDADE, ALERTA ESTUDO.....	27
TCU APROVA PRIMEIRA FASE DA PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS.....	29
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>31</b>
INTELBRAS COMPRO FABRICANTE DE SISTEMAS DE ENERGIA SOLAR RENOVIGI.....	31
ESTADOS SE MOBILIZAM CONTRA MUDANÇA EM ICMS DO COMBUSTÍVEL.....	32
EMBRAER FECHA VENDA DE ATÉ 90 'CARROS VOADORES' PARA EMPRESAS AUSTRALIANAS.....	32
ASSOCIAÇÃO DE NAVIOS E CRUZEIROS MANTÉM OPERAÇÕES SUSPENSAS NOS PORTOS BRASILEIROS ATÉ 4 DE MARÇO.....	33
ENTENDA OS DOIS PROJETOS QUE TENTAM REDUZIR PREÇO DA GASOLINA E PODEM SER VOTADOS HOJE NO SENADO.....	34
ENTENDA POR QUE O BNDES QUER REDISCUtir COM O GOVERNO A DEVOLUÇÃO DE R\$ 54 BI AO TESOURO PREVISTA PARA ESTE ANO.....	36
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>38</b>
PREÇO DO FRETE DA ÁSIA PARA O BRASIL JÁ AUMENTOU 5,7 VEZES DESDE O INÍCIO DA PANDEMIA.....	38
WEG TEM LUCRO DE R\$ 874 MILHÕES NO QUARTO TRIMESTRE DE 2021, ALTA DE 17,8%.....	40
CS INFRA, CONTROLADA PELA SIMPAR, ASSUME OPERAÇÕES DE RODOVIAS NO PIAUÍ.....	41
PROJETOS NO SENADO PARA REDUZIR O PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS 'BLINDAM' ARRECADAÇÃO DE ESTADOS.....	42
TCU APROVA PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS; GOVERNO QUER FINALIZAR PROCESSO ATÉ MAIO.....	43
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>44</b>
A EMPRESÁRIOS, GUEDES DIZ QUE GOVERNO LANÇARÁ PACOTE DE CRÉDITO DE R\$ 100 BI NA SEMANA QUE VEM.....	44



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 020/2022  
Página 3 de 51  
Data: 16/02/2022  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

MINÉRIO DE FERRO NO MERCADO À VISTA CAI 9% COM ALERTA CONTRA ESPECULAÇÃO NA CHINA .....	45
PETROBRAS VAI PRECISAR DE NOVOS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA DE CONEXÃO DA PRODUÇÃO À COSTA .....	45
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS .....</b>	<b>46</b>
ÁREAS TÉCNICAS AVALIARÃO PARECERES PARA AUDIÊNCIA SOBRE COBRANÇA E FISCALIZAÇÃO DO THC .....	46
LEILÃO DE TERMINAIS PESQUEIROS PÚBLICOS TEM NOVA DATA: 11 DE MARÇO .....	47
DIRETORES DA ANTAQ DEFENDEM AMADURECIMENTO DE PAUTAS DA NAVEGAÇÃO INTERIOR.....	48
TCP REALIZA EXPANSÃO DO SEU CALADO OPERACIONAL .....	48
APM TERMINALS PECÉM REGISTRA CRESCIMENTO DE 10% EM 2021 .....	49
METEOROLOGIA PORTUÁRIA PERMITE OPERAÇÃO EM 708 HORAS SOB RISCO DE CHUVAS .....	50
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>50</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	50



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### ÁREA DO PORTO DE SANTOS NO PAQUETÁ VAI A LEILÃO EM MARÇO

Até o fim do mês que vem, será solicitado o STS11, que deverá ser o maior terminal de graneis sólidos vegetais do cais

Por: **Fernanda Balbino**



**Área possui 114.700 m<sup>2</sup> e terá capacidade de armazenagem estática de 516,6 mil toneladas de grãos** Foto: Arquivo/Carlos Nogueira/AT

Até o final do mês que vem deve ser publicado um novo edital de leilão no Porto de Santos. Desta vez, será licitado o STS11, que deverá ser o maior terminal de graneis sólidos vegetais do cais santista, localizado no Paquetá. A documentação foi aprovada pelo Tribunal de Contas da União (TCU) na semana passada, com a ressalva da necessidade de revisão de custos por parte do

Governo Federal.

A expectativa é de movimentação de até 14,3 milhões de toneladas de grãos por ano. Já os investimentos privados na área são estimados em R\$ 758,15 milhões durante os 25 anos de contrato, com geração de 10.610 postos de trabalho.

#### Capacidade

A área do STS11 tem 114.700 metros quadrados e contará com uma capacidade de armazenagem estática de 516,6 mil toneladas de grãos, especialmente soja, farelo de soja, milho e açúcar.

O terreno será entregue em partes. Na primeira etapa, o arrendatário poderá operar os berços dos armazéns 13 e 14, além do Armazém 15. Na segunda fase, será disponibilizado o berço do Armazém 12A.

De acordo com o TCU, vários pontos foram analisados no processo do STS11. Entre eles, estão viabilidade técnica do arrendamento, viabilidade econômico-financeira, adequação das minutas jurídicas (edital, contrato) e os procedimentos da audiência pública.

O TCU destacou que os estudos apresentados “não conseguiram comprovar adequadamente os valores adotados ou descrever com clareza os serviços que devem ser realizados para construção do pátio ferroviário”. O órgão também destacou que há discrepância na data-base dos preços dos equipamentos, o que torna necessária revisão dos custos previstos no estudo de viabilidade.

#### Detalhes do empreendimento

Segundo a Empresa de Planejamento Logístico (EPL), uma parcela de 70% das cargas deverá chegar ao STS11 por meio do modal ferroviário. Esta foi uma das preocupações dos interessados em participar do leilão, durante a audiência pública realizada no ano passado.

Na ocasião, o mercado considerou alto o risco de os investimentos ferroviários no Porto demorem ou não saírem do papel. Porém, o governo crê que a capacidade das linhas férreas

será ampliada e o planejamento é integrado, incluindo a destinação um pátio ferroviário capaz de comportar um trem inteiro, de 120 vagões, no Valongo.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 16/02/2022*

## FUNDAÇÃO CENEP ABRE INSCRIÇÕES PARA CURSOS GRATUITOS NO PORTO DE SANTOS

Candidatos interessados em aprender sobre a área portuária têm até dia 25 para garantir participação

*Por: Fernanda Balbino*



**Curso do Cenep tem como objetivo aproximar a população do Porto de Santos** Foto: Carlos Nogueira/AT

Interessados em conhecer o universo e as oportunidades do Porto de Santos devem ficar atentos. Até o próximo dia 25, a Fundação Cenep está com inscrições abertas para a segunda edição do curso gratuito Fundamentos de Logística, Infraestrutura e Ambiente Portuário (Fliap). As vagas são ilimitadas e o curso será 100% on-line. Para se inscrever, basta ter concluído do Ensino Fundamental e acessar o site para preencher a ficha de inscrição.

“A ideia do Fliap é difundir conhecimento da ciência portuária para trazer a sociedade mais próxima do Porto. A gente viu que há interesse e, por isso, a plataforma será aberta para todos”, explicou o diretor de Ensino, Pesquisa e Extensão da Fundação Cenep Santos, Aluizio Moreira. Segundo ele, a expectativa é de que mais de 5 mil pessoas façam o curso.

As aulas serão iniciadas em 7 de março, com uma aula magna que terá a participação de um presidente de companhia docas. O nome do executivo ainda será divulgado. Depois, as aulas serão disponibilizadas todas as segundas-feiras e ficarão disponíveis para o acesso dos alunos durante o ano. Dentro da plataforma do Fliap, os alunos terão acesso ao conteúdo gravado.

Também serão oferecidas palestras ao vivo pelo YouTube com professores ao final de cada módulo. O curso conta com um ebook (livro digital) com todo o conteúdo do curso em texto. Com ele, os alunos podem consultar e revisar os materiais sempre que quiserem

Segundo Moreira, os 50 melhores alunos serão selecionados para aulas presenciais com professores doutores. Elas serão realizadas em laboratórios de instituições de ensino, como Escola Politécnica e de Oceanografia da Universidade de São Paulo (USP) e o Núcleo de Pesquisa Hidrodinâmica da Universidade Santa Cecília (Unisanta), e também no Porto de Santos. A ideia é que os alunos tenham conhecimento da logística, da infraestrutura e das funções desempenhadas no cais santista.

### Conceitos

O curso do Cenep abordará conceitos do sistema portuário, noções de direito portuário, aduaneiro e marítimo, além de navegação, operações portuárias, gestão de terminais e comércio internacional.

Finanças nos portos, energia, oceanografia, automação de terminais e diversos outros temas também fazem parte da grade

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 16/02/2022*

### EMPRESAS PRORROGAM SUSPENSÃO DA TEMPORADA DE CRUZEIROS NO BRASIL ATÉ 4 DE MARÇO

Previsão inicial era de que as embarcações voltassem a navegar na próxima sexta-feira

Por: **Fernanda Balbino** - 15/02/22 - 15:28



**Armadoras decidiram que os cinco transatlânticos continuarão fundeados na Barra de Santos Foto: Flavio Hopp/AT**

A temporada brasileira de cruzeiros marítimos permanecerá suspensa até, pelo menos, o próximo dia 4 de março. Havia a previsão de que as embarcações voltassem a navegar na próxima sexta-feira (18). Porém, diante de indefinições sobre os protocolos da covid-19, as armadoras decidiram que os cinco transatlânticos continuarão fundeados na Barra de Santos

A informação é da Associação Brasileira de Navios de Cruzeiros (Clia Brasil). De acordo com a entidade, é necessário que todos os estados e municípios onde há escalas dessas embarcações estejam alinhados com os protocolos de segurança estabelecidos pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa).

“As operações de cruzeiros possuem características técnicas específicas, que precisam ser trabalhadas com total uniformidade em todo o território nacional”, destacou a Clia Brasil, em nota.

A temporada de cruzeiros foi suspensa no início deste ano, após surtos de covid-19 em diversas embarcações. Os casos foram detectados após testes a bordo. Esta testagem diária é uma das exigências da Anvisa para as operações. Segundo o órgão, todos os turistas devem estar com o ciclo vacinal completo e só embarcam após apresentarem testes negativos.

Máscaras, distanciamento social e menor ocupação dos navios para a reserva de cabines aos contaminados também fazem parte do protocolo da autoridade sanitária. Segundo a Clia Brasil, de um total de aproximadamente 130 mil passageiros transportados, entre 5 de novembro de 2021 e 3 de janeiro deste ano, cerca de 1.100 casos foram confirmados, o que representa menos de 1% do total das pessoas a bordo.

“A temporada atual, que começou em novembro de 2021, tinha previsão de movimentar mais de 360 mil turistas, com impacto de R\$ 1,7 bilhão, além da geração de 24 mil empregos, envolvendo uma cadeia extensa de setores da economia, entre eles comércio, alimentação, transportes, hospedagem, serviços turísticos, agenciamento, receptivos e combustíveis, entre muitos outros”, destacou a entidade.

Durante o período de suspensão da temporada, cerca de 7 mil tripulantes serão imunizados com a terceira dose da vacina contra a covid-19 no Porto de Santos. A aplicação das doses é feita em parceria entre a Prefeitura de Santos, o Ministério da Saúde e as armadoras.

Fonte: **A Tribuna Digital** - SP

Data: 16/02/2022

### ANVISA FLEXIBILIZA ACESSO DE PORTUÁRIOS A NAVIOS DE CARGAS

Comprovante de testagem contra covid não será mais necessário

Por: **Fernanda Balbino**



***A mudança de norma foi possível após pedido de entidades que representam empresas portuárias***  
***Foto: Alexander Ferraz/AT***

A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) flexibilizou as regras para acesso de trabalhadores a navios de cargas. Agora, não será mais necessária a apresentação de documentos que comprovem testes contra a covid-19. A vacinação segue obrigatória. O órgão atendeu a um pedido de operadores portuários.

A regra anterior, de dezembro do ano passado, valia para tripulantes, práticos, agentes marítimos e protetores, fornecedores, operadores portuários e demais prestadores de serviços que precisam ir a bordo de embarcações.

Na ocasião, todos passaram a ter que apresentar comprovação de vacinação completa contra a covid-19, além de teste PCR feito para a detecção da doença até 72 horas antes do embarque ou teste rápido 24 horas antes do acesso à embarcação. Também era necessária uma triagem prévia.

Agora, os profissionais não tripulantes e terceiros, quando em prestação de serviço exclusiva de apoio portuário, estão dispensados da testagem, desde que usem máscaras do tipo N95 ou do tipo PFF2 e mantenham o distanciamento físico dos tripulantes embarcados.

Os trabalhadores deverão ser submetidos a um monitoramento e uma investigação epidemiológica. Pela regra anterior, os testes deveriam ser viabilizados pelas embarcações. Na prática, os agentes de navegação eram os responsáveis pelo cumprimento da norma, já que representam os armadores no País.

“Essa mudança da Anvisa não engessa mais o ingresso nas embarcações. As exigências eram excessivamente rigorosas e faziam o comandante controlar acesso a bordo, o que é especialmente difícil para a estiva e alguns prestadores de serviço”, afirmou o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque.

### **Coalizão**

A mudança de norma foi possível graças a um pedido de entidades que representam empresas que atuam nos portos. A coalizão portuária se reuniu com diretores da Anvisa e justificou o pedido.

De acordo com o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, não havia sentido que todos os envolvidos nos embarques e desembarques fossem obrigados a fazer testes de covid.

“São dois grupos distintos. Uma coisa é o tripulante quando embarca e desembarca e tem tratamento diferenciado, Mas, todos os envolvidos na operação, e isto inclui trabalhadores, representante de operadores, estavam previstos na exigência de apresentar testes”, afirmou o executivo.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 16/02/2022**



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

**ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS**



### CONSULTA PÚBLICA SOBRE COBRANÇA DE THC TERÁ INÍCIO A PARTIR DE 21 DE FEVEREIRO

Contribuições poderão ser enviadas até o dia 6 de abril. Os documentos serão disponibilizados no portal da Antaq para consulta

A ANTAQ realizará, entre os dias 21 de fevereiro a 6 de abril, audiência e consulta públicas para obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento das propostas de atos normativos relativos ao Tema 3.1 da Agenda Regulatória da ANTAQ, biênio 2020/2021, que trata sobre "Sistematizar mecanismo de análise e apuração de possíveis abusividades relacionadas com cobrança de THC de usuários, por parte dos armadores que atracam em instalações portuárias brasileiras". Trata-se da Audiência Pública nº 03/2022.

A Taxa de Movimentação no Terminal (Terminal Handling Charge - THC) é o preço cobrado pelos serviços de movimentação de cargas entre o portão do terminal portuário e o costado da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas pelo prazo contratado entre o transportador marítimo, ou seu representante, e instalação portuária ou operador portuário, no caso da exportação, ou entre o costado da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário no caso da importação.

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

#### Participação Social

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 06 de abril, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível em [gov.br/antaq](http://gov.br/antaq).

Será permitido, exclusivamente por meio do e-mail [anexo\\_audiencia032022@antaq.gov.br](mailto:anexo_audiencia032022@antaq.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@antaq.gov.br](mailto:asc@antaq.gov.br)**

**Data: 16/02/2022**



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

### A IMPORTÂNCIA DOS CABOS SUBMARINOS NO BRASIL

Informação: *Marinha do Brasil (16 de fevereiro de 2022)*



#### **Operação logística para lançamento de cabo submarino – Fonte: Agência Marinha de Notícias**

Hoje completa um mês que um vulcão localizado nas proximidades de Tonga, país da Oceania, teve uma violenta erupção, provocando um tsunami no país e enviando cinzas e gases no ar. O caso talvez não tivesse gerado tanta repercussão no Brasil se não fosse o aparecimento de gases remanescentes do vulcão que alteraram o tom de cor do céu em diversas cidades brasileiras. Como consequência da erupção, houve, também, o rompimento de cabos submarinos que deixaram Tonga sem comunicação com o restante do mundo.

Os cabos submarinos são essenciais para a transmissão de dados de telefone ou internet, por exemplo. Eles são comumente utilizados em redes internacionais de telecomunicações, interligam países e continentes e são fundamentais para a utilização da internet da forma como conhecemos atualmente.

Cerca de 437 sistemas de cabos submarinos estão ativos no mundo, sendo lançados aproximadamente 100 mil km de novos cabos por ano. Em 1995, a distribuição entre a transmissão de dados de comunicações via cabos submarinos e satélite era de 50% para cada. Atualmente, essa relação é de 99% via cabos submarinos e 1% via satélites.

Na parte marítima, os cabos submarinos são lançados por navios especializados, que têm a capacidade de lançamento e reparo, podendo contar, inclusive, com o apoio de um veículo submarino operado remotamente para a instalação. Os cabos de telecomunicação submarinos modernos são normalmente de fibra ótica, variando em termos de comprimento, topologia de rede e capacidade de transporte de dados.

#### **Situação no Brasil**

No cenário brasileiro destacam-se a Anatel, o Ibama e a Marinha do Brasil (MB) como órgãos regulatórios, cada um com uma atribuição específica, cabendo à MB a atribuição de autorizar a instalação desses cabos, de acordo com as Normas da Autoridade Marítima e a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, que definem os registros operacionais necessários quando em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB).

Na MB, as Capitânicas dos Portos são as organizações militares responsáveis por acompanhar os processos de autorização de instalação de cabos submarinos em suas áreas de responsabilidade e encaminhar os documentos referentes ao projeto à Diretoria de Hidrografia e Navegação, bem como a planta final da situação – documento georreferenciado encaminhado, ao final da instalação do cabo submarino – ao Centro de Hidrografia da Marinha para que seja cartografado.

Além da importância da interligação entre o Brasil e os outros países e continentes, também é importante que as cidades brasileiras estejam interligadas e possuam infraestrutura de comunicação adequada.

No Brasil, existem quatro principais pontos de conexão, sendo o mais importante o de Fortaleza (CE), que é considerado pela comunidade internacional como um grande hub intercontinental, funcionando como um polo conector entre diversos sistemas de telecomunicações via cabos submarinos. Os outros três polos relevantes estão situados em Santos (SP), Salvador (BA) e Rio de Janeiro (RJ).

### **Marinha no apoio ao Programa “Norte Conectado”**

A região mais crítica em nosso País é a Região Norte. Por isso, o Governo Federal criou o Programa “Norte Conectado”, capitaneado pelo Ministério das Comunicações, que visa a atender a uma demanda reprimida por comunicação, incluindo a ampliação do acesso à internet, a melhoria da segurança e a redundância das redes terrestres existentes na região.

Isso será possível por meio de infraestrutura de alta capacidade, com elevada confiabilidade e disponibilidade, que possibilitará o escoamento do tráfego de dados das instituições públicas de educação, saúde, segurança pública e justiça, dos poderes executivos Municipal, Estadual e Federal, bem como das operadoras de telecomunicações e dos provedores locais de acesso à internet em banda larga.

Em uma ação, no dia 14 de janeiro, que faz parte do programa, a Marinha prestou apoio logístico para o lançamento de cabo subfluvial de fibra óptica de 770 quilômetros de extensão, no leito do Rio Amazonas, em Macapá (AP).

A Capitania dos Portos do Amapá realizou a interdição fluvial e a segurança do tráfego aquaviário nas proximidades da área da Fazendinha (AP), com apoio do Navio-Patrolha “Bracuí”, do Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Norte, da Lancha de Ação Rápida, do Grupo de Embarcações de Operações Ribeirinhas do Norte, e de outros órgãos de Segurança Pública.



### **Marinha atua em apoio ao Programa Norte Conectado**

O Capitão dos Portos do Amapá, o Capitão de Mar e Guerra Kaysel Costa Ribeiro, avalia que com o Programa “Norte Conectado”, a notável melhora no acesso à internet para as comunidades mais afastadas da capital facilitará o trabalho de conscientização da Marinha do Brasil. “A população ribeirinha terá a oportunidade de acessar os serviços prestados pela Capitania, de se informar sobre as campanhas de conscientização para prevenção de acidentes e de contribuir para a segurança da navegação”, disse o comandante.

Atualmente, as redes de telecomunicações na Região Norte sofrem quedas constantes de conexão por falta de uma infraestrutura robusta de transporte de dados em fibra óptica, que geram impactos à população local, ao comércio, à indústria e às estruturas administrativas municipais, estaduais e federais.

De acordo com o Ministro de Comunicações, Fábio Faria, o programa tem o propósito de mudar esse quadro. “Com o Norte Conectado, vamos levar internet para milhões de brasileiros que hoje possuem pouca ou nenhuma conexão. Tudo isso sem derrubar uma árvore sequer, já que se trata de uma rede subfluvial. Essa verdadeira revolução que implementamos na região Amazônica não seria possível sem a parceria com a Marinha do Brasil”, afirmou.

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

**Data: 16/02/2022**

### PORTO DE AVEIRO INVESTE 2,6 MILHÕES NOS GRANÉIS LÍQUIDOS

*Informação: Transportes e Negócios (16 de fevereiro de 2022 )*

O projeto, denominado de Implementação da Operacionalidade do Terminal de Granéis Líquidos, “teve como principal objetivo aumentar as condições de segurança e de proteção ambiental das operações de carga/descarga nas pontes cais n.º 24, 25 e 26 do Terminal de Granéis Líquidos, permitindo, assim, potenciar o aumento do movimento de granéis líquidos no Porto de Aveiro, bem como o reforço da competitividade do porto”, explica a Administração do Porto de Aveiro em comunicado.



**O Porto de Aveiro anunciou a conclusão de um investimento de 2,6 milhões de euros no aumento da operacionalidade do Terminal de Granéis Líquidos.**

Entre as melhorias introduzidas estiveram a ligação da esteira de pipelines às pontes cais do terminal de granéis líquidos, bem como novas redes de águas pluviais e de combate de incêndios, com a instalação de uma nova central de bombagem.

O investimento de 2,6 milhões de euros foi co-financiado ao abrigo do COMPETE2020, com 1,4 milhões de euros provenientes do Fundo de Coesão.

A administração portuária salienta a importância do investimento para o reforço da competitividade do Porto de Aveiro no segmento de granéis líquidos.

No ano passado, foram ali movimentados 1,48 milhões de toneladas, o que representou um crescimento homólogo de 13,4%.

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

*Data: 16/02/2022*

### RÚSSIA RESPONDE POR 0,6% DAS EXPORTAÇÕES DO BRASIL; VISITA BUSCA INCREMENTAR COMÉRCIO

*Informação: CNN Brasil (16 de fevereiro de 2022 )*



**Para assistir clique aqui. →**  
<https://youtu.be/L7tm66sojSw>

O presidente Jair Bolsonaro (PL) e sua comitiva de autoridades iniciam viagem a Moscou nesta segunda-feira (14) para encontro com Vladimir Putin e reuniões bilaterais que, de acordo com o Itamaraty, já estavam sendo planejadas desde meados do ano passado, antes da escalada recente das tensões nas fronteiras da Ucrânia.

Com o presidente russo engajado em ameaças de invasão à vizinha Ucrânia, diplomatas e especialistas de dentro e de fora do Brasil avaliam que a aproximação, agora, poderia enviar um sinal negativo ao mundo ocidental sobre o posicionamento brasileiro em relação ao conflito — em especial para os Estados Unidos, segundo maior parceiro comercial do Brasil, e para potências

européias que formam a Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan), ambos engajados em revidar a ofensiva russa no território ucraniano.

No entanto, para especialistas em comércio exterior consultados pelo CNN Brasil Business, apesar de não ser o melhor momento para a visita, é importante uma aproximação entre estes dois dos cinco membros dos BRICS, e há muitas oportunidades comerciais, hoje subutilizadas, que podem ser ampliadas entre o Brasil e a Rússia.

**“A Rússia é um mercado importante, tem 140 milhões de habitantes. O Brasil tem interesse em aumentar as exportações para lá, principalmente de alimentos, e há a possibilidade de que, dentro dos BRICS, tenha algum tipo de cooperação”, disse o ex-secretário de Comércio Exterior Welber Barral, sócio da BMJ Consultores Associados.**

“A visita é justificada, só o momento que não é o melhor”, afirmou.

### Encolhendo

Participação da Rússia nas exportações brasileiras - em %



### 0,6% das exportações

Há duas décadas, a Rússia já foi a maior compradora de carnes, especialmente suína, do Brasil. O posto, porém, foi minguando conforme os russos trabalharam por sua autossuficiência e, no Brasil, os produtores começaram a se ocupar de outros destinos bem maiores em ascensão, caso da China.

Em 2021, o Brasil vendeu um total de US\$ 1,7 bilhão em produtos para a Rússia, o equivalente a 0,6% das exportações totais, a menor participação em pelo menos duas décadas. Isso deixou o país com a nona maior população do mundo em 36º entre os destinos para onde o Brasil mais exporta.

O valor mal se compara aos US\$ 88 bilhões embarcados para a China e os US\$ 31 bilhões comprados pelos Estados Unidos no ano passado. Até nações menores, mais pobres e também distantes, como Malásia (US\$ 4,7 bilhões), Vietnã (US\$ 2,6 bilhões) ou Irã (US\$ 1,9 bilhão), compram hoje mais do Brasil do que a Rússia.

### Maiores compradores

### Principais destinos das exportações brasileiras em 2021

Posição	País	Valor exportado (em US\$ bi)
1	China	87.91
2	Estados Unidos	31.15
3	Argentina	11.88
4	Países Baixos (Holanda)	9.32
5	Chile	7.02
6	Singapura	5.82
7	Coreia do Sul	5.67
8	México	5.56
9	Japão	5.54
10	Espanha	5.43
*36	Rússia	1.59

Fonte: Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços

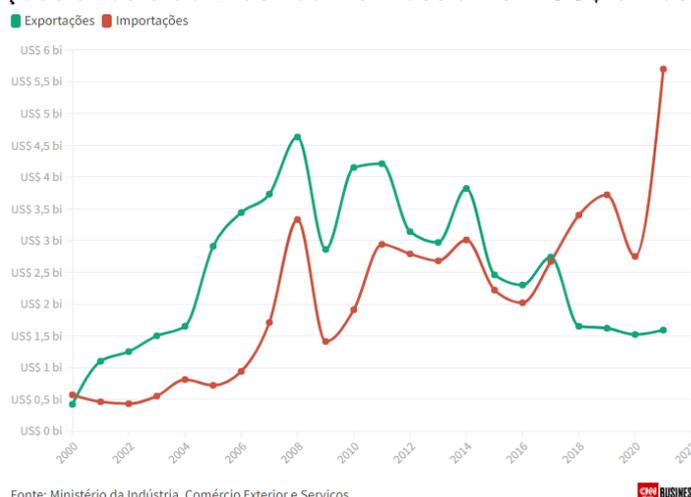
**Na pauta dos itens mais vendidos para os russos estão alimentos como soja, frango, carnes, café, açúcar e até amendoim, o que faz do país um parceiro especialmente querido do agronegócio brasileiro.**

No sentido oposto, os fertilizantes dominam a lista de produtos exportados pela Rússia ao Brasil – cerca de 60% (US\$ 3,5 bilhões) dos US\$ 5,6 bilhões que o Brasil importou dos russos em 2021 foi em adubos e fertilizantes, de acordo com os dados oficiais da balança comercial brasileira.

O valor importado mais do que dobrou no ano passado e consolidou de vez uma relação bilateral que, depois de anos favoráveis, hoje é deficitária para o Brasil.

### Corrente de comércio

#### Exportações e importações anuais do Brasil com a Rússia - em US\$ bilhões



“Mesmo que seja menos de 1% [a participação nas exportações], estamos falando de duas das maiores economias do mundo, e que pouco se conhecem”, disse o economista-chefe da Fundação Centro de Estudos do Comércio Exterior (Funcex), Mario Cordeiro.

Ele menciona o fato de a presença dos produtos brasileiros nos países do leste europeu ser muito pequena e pouco arrojada perto do potencial de consumo que poderia ter por lá.

“Apesar do tensionamento político, é uma ida auspiciosa no sentido de poder criar caminhos para que a nossa corrente de comércio com a região aumente”, acrescentou Cordeiro.

### **Agronegócio à frente**

Com um peso tão forte do agronegócio nas relações comerciais entre os dois países, é natural que o tema seja parte importante da pauta econômica da visita.

A ministra da Agricultura, Tereza Cristina, era um dos nomes previstos na comitiva que acompanha Bolsonaro – sua presença, porém, acabou cancelada após a confirmação de diagnóstico de Covid-19 na semana passada.

Também são basicamente empresários do setor agrícola que integram a reduzida equipe de representantes da iniciativa privada a acompanhar o presidente na visita – a participação empresarial acabou enxugada pela falta de tempo para ampliar os convites, feitos em boa parte com o intermédio da Câmara Brasil-Rússia de Comércio, e também pelas limitações da Covid-19.

Marcos Molina, dono da Marfrig; o presidente da Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), Ricardo Santin, e o presidente da Abrafrutas, Guilherme Coelho, além de representantes da Associação Brasileira dos Produtores de Soja (Aprosoja), estão entre os empresários que foram escalados para acompanhar a viagem.

Para o presidente da Câmara Brasil-Rússia, Gilberto Ramos, porém, as oportunidades a serem exploradas entre os dois países vão muito além do campo, inclusive na atração de investimentos de empresas russas tanto estatais quanto privadas para o Brasil.

“A corrente comercial pode facilmente voltar para os US\$ 8 bilhões ou US\$ 9 bilhões, e nós projetamos um potencial de investimentos entre os dois países de US\$ 40 bilhões nos próximos cinco anos”, disse Ramos, que também é vice-presidente para o Brasil da BRICS Alliance, organização internacional de integração entre os cinco países integrantes do bloco.

“A Rússia tem muita expertise em áreas como petróleo, energia, infraestrutura, portos, ferrovias. O marco das ferrovias, por exemplo, aprovado no ano passado, vai demandar investimentos na ordem de R\$ 70 bilhões a R\$ 80 bilhões, e a Rússia tem condições muito favoráveis de ser uma parceira”, disse Ramos, mencionando a RZD, a estatal de trilhos russas, e a larga cadeia de suprimentos ferroviários que a rodeia.

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

**Data: 16/02/2022**

## **SANTOS BRASIL ABRE PROGRAMA DE TRAINEE COM FOCO NA FORMAÇÃO DE LÍDERES**

**Informação: Santaportal (16 de fevereiro de 2022)**



**Foto: Divulgação / Santos Brasil**

A Santos Brasil, referência em operações portuárias e logísticas, está com inscrições abertas para o seu programa de trainee, com foco na formação de líderes. O salário é de R\$ 8 mil, mais benefícios. São oferecidas 11 vagas.

As oportunidades são para as operações portuárias e logísticas em Santos e São Bernardo do Campo (SP) e para a operação de granéis líquidos em Itaqui (MA), e são abertas a pessoas de todo o País, desde que tenham disponibilidade para mudanças de cidade/estado e viagens.

Os candidatos devem ser recém-formados — com até três



anos de conclusão dos cursos de Engenharia, Economia, Administração de Empresas e áreas afins — e ter, no mínimo, um ano de experiência corporativa. Não há limite de idade e a proficiência no idioma inglês, embora muito desejada, não é requisito obrigatório.

“A Santos Brasil preza pela diversidade e quer, acima de tudo, avaliar competências e o potencial de desenvolvimento de cada um. No período de dois anos, os participantes serão treinados para ocupar posições de liderança, na supervisão ou coordenação, alinhados com o objetivo da Companhia para seus projetos futuros”, afirma Marcelo Redoschi de Carvalho, diretor de Gente e Gestão.

O processo seletivo inclui provas online de conhecimentos gerais e específicas (Português, Matemática e raciocínio lógico) e entrevistas. Haverá também um game digital (In Basket) em que serão avaliadas competências como resolução de problemas, learn agility (agilidade de aprendizagem), capacidade de solução sob pressão, criatividade, comunicação assertiva, planejamento de ações estratégicas e tomada de decisões, além de assessment (experiência de autoconhecimento) e avaliação do nível de proficiência no idioma inglês (requisito não obrigatório, mas desejável).

### O programa

Para o programa de trainee da Santos Brasil, foi desenvolvido um planejamento de treinamentos ao longo de dois anos, em que as funções são definidas e constantemente acompanhadas pelos gestores. Haverá rotação entre áreas e diversos treinamentos para desenvolvimento de liderança e gestão de negócios.

A empresa investirá no desenvolvimento do profissional, oferecendo desafios, disponibilizando mentores e interações multidisciplinares com os executivos da Companhia.

Os benefícios incluem vale-alimentação, cesta básica (cartão), refeitório na unidade de trabalho, assistência médica, assistência odontológica, seguro de vida, vale transporte, Allya e Gympass.

### Serviço

- O que: inscrições para o Programa de Trainee da Santos Brasil.
- Quando: de 15 de fevereiro a 21 de março de 2022.
- Onde: no site do programa.
- Requisitos: ser recém-formado, com até três anos de conclusão dos cursos de Engenharia, Economia, Administração de Empresas ou áreas afins; ter, no mínimo, um ano de experiência corporativa; e ter mobilidade.
- Salário: R\$ 8 mil.
- Benefícios: vale-alimentação, cesta básica (cartão), refeitório na unidade de trabalho, assistência médica, assistência odontológica, seguro de vida, vale transporte, Allya e Gympass.
- Duração: dois anos.

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

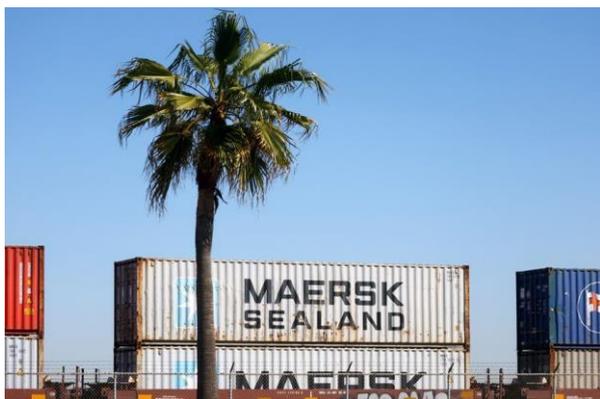
**Data: 16/02/2022**

### MAERSK ESTÁ FAMINTA POR MAIS EMPRESAS DE LOGÍSTICA DOS EUA

**Informação: The Wall Street Journal (16 de fevereiro de 2022)**

A empresa dinamarquesa de navios porta-contêineres AP Moller-Maersk A/S está planejando mais aquisições nos EUA, pois busca uma parcela maior dos gastos com logística doméstica.

Narin Phol, diretor administrativo da Maersk para a América do Norte, disse que os transportadores gastam oito a nove vezes mais em logística doméstica, como transporte por caminhão, armazenamento e entrega, do que em frete marítimo internacional, o principal negócio da empresa. “Agora queremos ter acesso e unir os dois fluxos”, disse Phol.



**Contêineres Maersk em vagões ferroviários no Porto de Los Angeles. A empresa teve lucros recordes no ano passado.**

**FOTO: MARIO TAMA/GETTY IMAGES**

Cheia de dinheiro de lucros recordes, a Maersk está expandindo seu alcance nas cadeias de suprimentos domésticas em uma competição global com outras transportadoras marítimas, incluindo a linha de transporte de contêineres francesa CMA CGM SA para alcançar mais o mercado business-to-consumer.

“Há uma corrida para construir redes de ponta a ponta”, disse Chris Wofford, sócio-gerente da Wofford Advisors, com sede em West Palm Beach, Flórida, consultores estratégicos em cadeias de suprimentos globais. “Eles tinham hotéis flutuantes para frete e agora, à medida que se estendem dos portos, estão criando uma gama de serviços mais rígida e de maior valor agregado.”

Nos últimos anos, a Maersk adquiriu empresas de logística e cadeia de suprimentos na Europa e na Ásia, mas sua estratégia está mais avançada nos Estados Unidos.

Na semana passada, a gigante do transporte anunciou sua aquisição por US\$ 1,68 bilhão da Pilot Freight Services LLC, com sede em Glen Mills, na Pensilvânia, que dará à Maersk uma base no negócio de entrega e instalação de itens volumosos, como lavadoras e secadoras, nas casas das pessoas.

Autoridades da Maersk dizem que a aquisição complementa sua compra no ano passado da empresa de e-commerce Visible Supply Chain Management LLC, especializada em embalagens menores, e a aquisição em 2020 da Performance Team LLC, com sede na Califórnia, El Segundo, especialista em armazenamento e distribuição.

As compras expandiram a rede de armazenamento e distribuição da Maersk nos EUA de cerca de 20 instalações no início de 2020 para mais de 150 na conclusão da aquisição da Pilot, prevista para meados deste ano. Autoridades da Maersk dizem que planejam comprar ou construir pelo menos mais 12 armazéns nos EUA este ano.

Ao controlar todos os elos da cadeia de suprimentos, desde quando um item sai de uma fábrica na Ásia até a entrega em domicílio, a Maersk poderá oferecer serviços mais rápidos e confiáveis aos remetentes, disse Phol. A aquisição do Pilot completa as capacidades da Maersk da fábrica ao consumidor, e futuras aquisições nos EUA “impulsionarão ainda mais a escala e fortalecerão nossa oferta de produtos aos clientes”, disse ele.

No ano passado, a Maersk registrou lucro subjacente antes de juros, impostos, depreciação e amortização de US\$ 24 bilhões. A empresa projeta outros US\$ 24 bilhões em lucros este ano, com fluxo de caixa livre de mais de US\$ 15 bilhões.

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

**Data: 16/02/2022**

## **JAPÃO COLOCA EM OPERAÇÃO PRIMEIRO NAVIO DE CARGA AUTOMÁTICO DO MUNDO**

**Fonte: Informativo dos Portos (16 de fevereiro de 2022)**

Uma das embarcações, a Mikage, com 95 metros, foi o primeiro navio de carga automático a ser testado. A embarcação saiu do Porto de Tsuruga, no Mar do Japão, no fim de janeiro, e viajou 161

milhas náuticas (298,17Km) até o Porto de Sakai, perto de Osaka, usando um sistema de sensores por radar, câmeras e direcionamento por satélite para navegar.

O Mikage chegou a ancorar sozinho no fim de sua viagem, usando drones para lançar as cordas aos trabalhadores do Porto que estavam esperando para prender o navio. A Mitsui Lines testou seu segundo navio automático, apelidado de Suzaku, numa viagem entre a Baía de Tóquio e a Baía de Ise, ocorrida no dia 5 de Fevereiro, segundo informações do The Quartz.



**Foto: DIVULGAÇÃO/MITSUI OSK LINES-MOL**

Ao contrário de testes anteriores com embarcações automáticas, como o do navio Norueguês Yara Birkeland, as embarcações japonesas são as primeiras a serem consideradas como totalmente automáticas. Isso porque o navio norueguês fez sua viagem de inauguração, em novembro do ano

passado, com uma equipe humana a bordo.

### **As embarcações automáticas são o futuro da navegação?**

De acordo com o site da 'Nippon Foundation', a indústria de navegação costeira do Japão identificou como urgente a necessidade de "reduzir requisitos de mão de obra levando em conta uma força de trabalho marítima que está envelhecendo e diminuindo".

O The Quartz destaca, no entanto, que grandes companhias internacionais de navegação ainda não estão totalmente convencidas sobre o uso dos navios automáticos. A análise destaca que as empresas de navegação podem se beneficiar mais do investimento em eficiência para controle de suas embarcações do que automatizando toda sua força de trabalho.

O CEO da gigante Maersk, Søren Skou, já disse à Bloomberg, sobre o tema, que acha improvável que a tecnologia se torne predominante no setor. "Mesmo se a tecnologia evoluir, não acho que será permitido navegar com navios de 400 metros, pesando 200.000 toneladas sem nenhum ser humano a bordo. Não acho que será um sinônimo de eficiência, não no meu tempo."

**Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo**  
**Data: 16/02/2022**

### **ONE QUER MAIS CINCO NAVIOS DE 13 MIL TEU**

**Informação: Transportes e Negócios (16 de fevereiro de 2022)**



**A ONE estará a preparar uma encomenda de cinco porta-contentores de 13 mil TEU de capacidade.**

Para o efeito, a ONE terá já contactado vários estaleiros, japoneses, sul-coreanos e chineses, para obter propostas para a encomenda.

Na corrida ao negócio, que poderá valer cerca de 800 milhões de dólares, estarão estaleiros como o Imabari Shipbuilding, Hyundai Heavy Industries, Daewoo Shipbuilding & Marine

Engineering, Hudong-Zhonghua Shipbuilding e Jiangnan Shipyard, de acordo com a "Container News".

Os novos navios deverão ser equipados com scrubbers, para limpeza dos gases de exaustão, ou em alternativa disporem de motores dual-fuel.

Quanto aos prazos de entrega, e considerando as carteiras de encomendas da maioria dos estaleiros, eles deverão iniciar-se em finais de 2024.

Em Dezembro passado, a ONE anunciou um acordo para a Shoei Kisen Kaisha para o afretamento de longo prazo (15 anos) de seis navios de +24 000 TEU, as serem entregues em 2023/24.

A ONE ocupa o sexto lugar no ranking dos maiores transportadores marítimos de contentores elaborado pela Alphaliner.

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

*Data: 16/02/2022*

### **SANTOS GARANTE INCLUSÃO DE TÚNEL DA ZONA NOROESTE EM OBRAS COM DESESTATIZAÇÃO DO PORTO**

*Informação: Jornal Portuário (16 de fevereiro de 2022 )*



***Prefeitura teve pedido aceito pelo Governo Federal para incluir construção de túnel***  
***– Imagem: Arquivo / PMS***

A construção do túnel do maciço central, unindo as zonas Leste e Noroeste de Santos, foi incluída no pacote de obras que serão executadas na Cidade com a desestatização do Porto do Santos, após pedido da Prefeitura. Os investimentos, que somarão R\$ 16 bilhões, também contemplam a construção do túnel submerso, interligando Santos e Guarujá, e o viaduto da Alemoa, que contribuirá na expansão industrial do bairro.

Todas as informações foram anunciadas na quinta-feira (10), pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, ao prefeito Rogério Santos, durante visita ao Paço Municipal. Na oportunidade, ele apresentou o modelo previsto pelo Governo Federal para a desestatização do Porto de Santos.

A grande novidade no encontro foi a inclusão do túnel que liga as Zonas Leste e Noroeste dentre os investimentos no Município, como contrapartida pela desestatização. O pedido foi feito pelo chefe do executivo santista em dezembro do ano passado, em audiência com 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, que também recebeu do ministro a garantia da preocupação com o trabalhador portuário avulso e uma de dedicação especial à revisão de uma área de cais público.

### **PORTO DE SANTOS**

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.

Tarcísio salientou a preocupação do governo federal com o maior Porto da América Latina e os investimentos devem chegar até R\$ 30 bilhões, entre contratos de concessão e desestatização.



“Nosso encontro foi diretamente voltado para resoluções históricas, como a construção de praticamente uma via expressa da Imigrantes até o Guarujá. 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: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*

*Data: 16/02/2022*



Ministério da Infraestrutura

## GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

### DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA NO PAÍS PASSA PELO INVESTIMENTO PRIVADO, AFIRMA SECRETÁRIO DO MINFRA

Marcelo Sampaio destacou perspectiva positiva para equilibrar a matriz de transportes, a partir do programa de concessões do Governo Federal



### ***“É necessário encontrar caminhos”, afirmou Marcelo Sampaio no evento da FGV - Divulgação/ANTT***

O desenvolvimento da infraestrutura de transportes no país passa pelo investimento privado no setor, avaliou nesta terça-feira (15) o secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura, Marcelo Sampaio. O secretário participou de seminário sobre “Fontes de Financiamento e Desafios do Project Finance no Brasil” e citou as dificuldades do Poder Público, num cenário de restrições

orçamentárias e limite fiscal.

“O Brasil tem feito um esforço muito grande de buscar alternativas para fazer investimentos em infraestrutura. Uma vez que o nosso orçamento público chega a um ponto de exaustão, que a gente não consegue mais fazer os investimentos usando o orçamento da União, então, é necessário encontrar caminhos, e a gente tem buscado fazer isso juntamente com o setor privado”, afirmou Sampaio.

Segundo o secretário, por meio da iniciativa privada será possível amenizar o gap de infraestrutura que o Brasil tem. Estudos apontam para a necessidade de se investir, ao menos, 4,3% do PIB, ao longo dos próximos 10 anos, para o país reduzir gargalos ao desenvolvimento econômico e social. Atualmente, estes números giram na ordem dos 2% do PIB.

Até o momento, o programa de concessões do Ministério da Infraestrutura já garantiu R\$ 89,81 bilhões em investimentos e R\$ 20,1 bilhões em outorgas, com o leilão de 81 ativos - 34 aeroportos; 35 terminais arrendados; 6 ferrovias; e 6 rodovias. Os impactos na economia devem gerar cerca de 1,2 milhão empregos, entre diretos, indiretos e efeito-renda.

Para 2022, o Minfra projeta o leilão de mais 56 ativos, com destaque para a sétima rodada de aeroportos, com 15 terminais, as desestatizações portuárias da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e porto de Santos, além dos arrendamentos de dezenas de terminais, e mais de 8,8 mil quilômetros em rodovias, superando R\$ 165 bilhões em investimentos.

### Financiamento



O project finance non recourse (também conhecido como project finance puro) ainda não existe no setor de transportes no Brasil. É aquele em que as garantias para o financiamento são somente os direitos emergentes da concessão, como as receitas provenientes das tarifas de pedágio, não sendo exigidas garantias corporativas dos sócios ou fianças bancárias. “Quando a gente fala do project finance puro, a gente ainda está engatinhando no Brasil”, finalizou Sampaio.

Promovido pelo Ministério da Infraestrutura em parceria com a Fundação Getúlio Vargas (FGV), o encontro teve o formato de talk show com o objetivo de debater os principais desafios para o desenvolvimento de Project Finance no Brasil, abordando aspectos de boas práticas com foco em: garantias, câmbio e fontes de recursos, considerando o mercado de capitais brasileiro.

Participaram do evento o diretor-geral da ANTT, Rafael Vitale; o diretor substituto da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Tiago Sousa; o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery; o diretor na Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias do Mlnfra, Rui Gomes; o professor da FGV, Richard Salto; a diretora do BNDES de Crédito a Infraestrutura, Solange Vieira; o head de Project Finance do Itaú, Marcelo Girão; o sócio associado de project finance do banco de investimentos BTG Pactual, Ricardo Uras e o professor da USP, Rodrigo de Losso.

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

*Data: 16/02/2022*

## **NOVA FERRAMENTA DA CARTEIRA DIGITAL DE TRÂNSITO VAI POSSIBILITAR VENDA DE VEÍCULOS POR MEIO DIGITAL**

Em fase final de elaboração, funcionalidade estará disponível no fim de março para todos os usuários do aplicativo criado pelo Governo Federal

Uma nova funcionalidade da Carteira Digital de Trânsito (CDT) tornará mais rápida e prática a transferência de titularidade de um veículo. Trata-se da possibilidade de concretizar a compra e venda entre pessoas físicas sem a necessidade de reconhecer firma ou firmar contrato em papel, apenas pelo aplicativo e com a assinatura digital do GOV.BR.

A autorização de transferência poderá ser feita por qualquer proprietário de veículo desde que o veículo tenha documentação digital, que são os carros saídos de fábrica ou transferidos a partir do dia 4 de janeiro de 2021. Na operação, o vendedor acessará o aplicativo da CDT, informará o CPF do comprador e assinará digitalmente. O comprador receberá a notificação e repetirá o processo.

A autorização irá diretamente para o sistema do Governo Federal. Depois, basta levar o veículo para a vistoria no departamento de trânsito local e efetivar a transferência. “É mais uma alternativa de simplificação que a Senatran está oferecendo, dentro do escopo de transformação digital do governo federal, sem custo para o cidadão que tiver a CDT. Quem fizer a transação online estará livre da taxa de reconhecimento de firma”, afirma o secretário Nacional de Trânsito, Frederico Carneiro.

Para fazer a transação digitalmente, vendedores e compradores deverão ter o login qualificado no GOV.BR. O Detran onde o veículo está registrado deverá ter aderido ao novo sistema de autorização digital. Além disso, a transferência eletrônica só estará disponível para todos os veículos que possuem a documentação digital.

### **Relacionamento**

Desenvolvida pelo Serpro para o Ministério da Infraestrutura (Mlnfra), por meio da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), e em parceria com a Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia, a ferramenta teve sua primeira versão lançada em agosto de 2021. Ela permitia a vendas de veículos por pessoas físicas, de forma 100% digital, para estabelecimentos comerciais integrados ao Registro Nacional de Veículos em Estoque (Renave).



“Essa é uma novidade espetacular do Ministério da Infraestrutura com o apoio da plataforma GOV.BR. Isso mostra o quanto o governo está modernizando o estado e combatendo a burocracia”, afirmou o secretário especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia, Caio Mario Paes de Andrade. “Nosso objetivo é estreitar cada vez mais o relacionamento entre o governo e os cidadãos, facilitando e transformando o dia a dia das pessoas através do digital”, completou.

“A venda de veículos entre pessoas físicas poderá ser feita de forma 100% virtual. Tudo com muita praticidade e segurança ao cidadão, que pode assinar a autorização pelo aplicativo por meio da conta gov.br. O processo acontece em instantes, o que, antes, demorava dias e até semanas. É a transformação digital do Governo Federal melhorando a vida dos brasileiros”, destaca o presidente do Serpro, Gileno Barreto.

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

*Data: 16/02/2022*

## ISTOÉ Dinheiro

### ISTOÉ - DINHEIRO

#### SENADO ADIA VOTAÇÃO DE PROJETOS SOBRE PREÇO DE COMBUSTÍVEL PARA SEMANA QUE VEM

O Senado decidiu adiar a votação de dois projetos relacionados ao preço dos combustíveis, que estavam na pauta do plenário nesta quarta-feira, 16, para a semana que vem. A informação foi confirmada pelo relator das propostas, senador Jean Paul Prates (PT-RN), após reunião com os presidentes do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), e da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL).

Uma terceira proposta, que garante subsídio federal à tarifa do transporte urbano para idosos, calculada em R\$ 5 bilhões, está mantida na pauta desta quarta-feira.

“O processo legislativo demanda cautela e diálogo, e estamos avançando em busca de um entendimento que permita tramitação veloz na Câmara dos Deputados do texto que for aprovado no Senado. Ao mesmo tempo, vamos ouvir mais pessoas, buscando a solução que priorize os mais pobres”, disse o relator em nota.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 16/02/2022*

#### CCJ DO SENADO PAUTA VOTAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA PARA O DIA 23

A Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado pautou a votação da reforma tributária (PEC 110/2019) para a próxima quarta-feira, 23. O presidente da Casa, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), prometeu levar a proposta para o plenário após aprovação na comissão.

A reforma unifica a cobrança de tributos em um Imposto sobre Valor Agregado (IVA). O parecer apresentado pelo senador Roberto Rocha (PSDB-AM) cria um IVA Dual, dividido em dois tributos: um federal, unindo PIS e Cofins na Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), e outro subnacional, chamado de IBS (Imposto sobre Bens e Serviços), que unificaria o ICMS, cobrado atualmente pelos Estados, e o ISS, recolhido pelos municípios.

A aprovação da reforma tributária ainda é cercada de dúvidas no Senado. Líderes partidários e integrantes da CCJ dizem que há chances de o texto ser aprovado na comissão, mas a possibilidade diminui no plenário e praticamente não existe na Câmara no momento.



“Aprovada na CCJ, será pautada no Plenário para bem da sociedade que espera uma reforma no sistema tributário”, afirmou Pacheco.

Há ainda dúvida sobre o real interesse do governo do presidente Jair Bolsonaro em aprovar a medida. “Eu acho que esta é a última janela de oportunidade desta geração nossa, e nós temos que aproveitar. Essa não é uma matéria do governo, essa é uma matéria do Senado.

Ela nasceu e se encerra no Senado, porque aqui é que vai ser feita a promulgação dessa matéria”, disse o relator da PEC, Roberto Rocha (MA).

Para a mesma reunião, o presidente da CCJ, Davi Alcolumbre (DEM-AP), pautou a Lei da Lei Geral do Esporte e a flexibilização do porte e da posse de armas.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 16/02/2022*



## MONEYTIMES

### PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS (ELET3): 88% DOS LEITORES DO MT SÃO CONTRA VENDER ESTATAL

*Por Márcio Juliboni*

Sinal verde: privatização da Eletrobras avança no TCU (Imagem: REUTERS/Brendan McDermid)  
Viabilizar a privatização da Eletrobras (ELET3; ELET6) é a última grande tacada do presidente Jair Bolsonaro e de seu ministro da Economia, Paulo Guedes, para provar que não abandonaram a agenda liberal com que se elegeram.

O assunto voltou às manchetes nesta semana, quando o TCU (Tribunal de Contas da União) concluiu o julgamento da proposta enviada pelo Executivo. O processo foi aprovado por seis votos a um.

1. Na sua opinião, a Eletrobrás deve ser privatizada?

88% Não

12% Sim

O voto contrário coube ao ministro Vital do Rêgo, que criticou o preço estabelecido pelo governo para vender a estatal. Para Rêgo, a Eletrobras deveria ser vendida por R\$ 130 bilhões, quase o dobro dos R\$ 67 bilhões calculados pelo governo Bolsonaro.

Contra a privatização da Eletrobras

Se a privatização da companhia dependesse dos leitores do Money Times, contudo, não sairia do papel. A enquete foi realizada entre ontem (15) e a manhã de hoje (16), e contou com participação recorde de 5.691 pessoas.

2. A conta de luz tende a ficar mais cara com a privatização da Eletrobrás?

87,80% Sim

12,20% Não

Desse total, 88% afirmaram que a empresa não deve ser privatizada. Quase o mesmo tanto (87,8%) acrescentaram que, na sua opinião, a conta de luz ficará mais cara, caso a Eletrobras deixe de ser estatal.

*Fonte: MoneyTimes*

*Data: 16/02/2022*

### BOLSONARO DIZ QUE IRÁ A PETRÓPOLIS NA 6ª E PROMETE CRÉDITO PARA RECONSTRUÇÃO

Por Reuters



**O presidente Jair Bolsonaro disse nesta quarta-feira que irá sobrevoar a região de Petrópolis na próxima sexta-feira (Imagem: REUTERS/Adriano Machado)**

O presidente Jair Bolsonaro disse nesta quarta-feira que irá sobrevoar a região de Petrópolis na próxima sexta-feira, onde a chuva causou deslizamentos de terra que levaram à morte de pelo menos 58 pessoas.

Em viagem a Rússia, o presidente afirmou que chegará na sexta pela manhã ao aeroporto internacional de Guarulhos e de lá irá de helicóptero até Petrópolis.

“Pretendemos apresentar ao prefeito já o que podemos oferecer”, disse Bolsonaro. “Entre elas, a liberação do fundo de garantia e obras emergenciais para restabelecer o trânsito na região.”

De Moscou, Bolsonaro falou com os ministros do Desenvolvimento Regional, Rogério Marinho, e da Economia, Paulo Guedes, para que um crédito extraordinário seja liberado para reconstrução de áreas atingidas.

“É um crédito especial para atender os vitimados da catástrofe e para reconstrução de alguma coisa. Lamentamos as dezenas de mortes”, disse.

Fonte: MoneyTimes

Data: 16/02/2022

### PRODUÇÃO E VENDAS DE AÇO RECUAM NO BRASIL EM JANEIRO, MAS EXPORTAÇÕES DISPARAM

Por Reuters



**Em 2021, o setor viveu um descompasso entre demanda e oferta por aço (Imagem: REUTERS/Paulo Whitaker)**

A produção de aço bruto no Brasil em janeiro recuou junto com as vendas no mercado interno, na comparação com o mesmo período de 2021, informou nesta quarta-feira o Aço Brasil, entidade que reúne siderúrgicas instaladas no país.

O setor produziu em janeiro 2,88 milhões de toneladas de aço bruto, queda de 4,8% ante mesmo mês do ano passado, mas alta de 10,3% na comparação com o desempenho de dezembro.

“Como o mercado interno encontra-se plenamente abastecido, as empresas estão escoando parte de sua produção para o mercado internacional”, afirmou o Aço Brasil em comunicado à imprensa.

Em 2021, o setor viveu um descompasso entre demanda e oferta por aço, com muitos clientes do setor siderúrgico tentando refazer estoques reduzidos pela queda da atividade econômica no país na sequência da pandemia, em março de 2020.

As vendas de aço de janeiro no Brasil despencaram 28% na comparação anual, a 1,4 milhão de toneladas. Mas ante dezembro, houve incremento de 1,5%, segundo os dados do Aço Brasil.

“Os dados apontam interrupção das quedas nas vendas ao mercado interno”, disse a entidade. “As quedas (de vendas no Brasil) desde julho passado vinham ocorrendo com o fim do intenso processo de estocagem que ocorreu nos setores consumidores durante 2020 e grande parte de 2021”, adicionou.

As exportações, enquanto isso, mais que dobraram sobre janeiro de 2021, para 1,215 milhão de toneladas. O movimento foi impulsionado por laminados planos, cujas vendas externas subiram de 57 mil para 247 mil toneladas.

Os embarques de semiacabados, cujo mercado principal são os Estados Unidos, passaram de 436 mil para 842 mil toneladas, segundo o Aço Brasil.

As importações seguiram recuando, após forte incremento em 2021.

Em janeiro, as compras de material produzido no exterior caíram cerca de 9% ano a ano, para 295,6 mil toneladas. Em dezembro, a importação somou 308,6 mil toneladas.

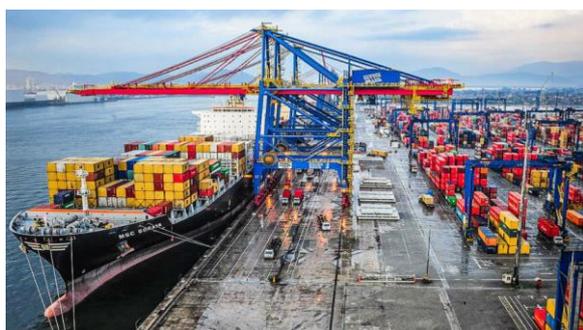
**Fonte: MoneyTimes**  
**Data: 16/02/2022**



## NAVAL PORTO ESTALEIRO

### PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS VISA UMA GRANDE EXPANSÃO NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGA

*Por Ruth Rodrigues*



***O Governo Federal espera dobrar a capacidade de movimentação de carga do Porto de Santos após o projeto de privatização, com obras focadas em melhorias na infraestrutura para isso***

A privatização do Porto de Santos segue como o esperado e, durante esta última sexta-feira, (11/02), o ministro da infraestrutura comentou sobre as projeções para o projeto no futuro. O executivo afirmou que o Governo Federal espera dobrar a capacidade de movimentação de carga com a privatização e que as obras focadas na infraestrutura e no aprofundamento dos acessos serão essenciais para que isso aconteça.

### **Capacidade de movimentação de carga do Porto de Santos poderá dobrar após o processo de privatização do Governo Federal**

O Ministério da Infraestrutura e o Governo Federal seguem com seus esforços para expandir a desestatização dos portos brasileiros durante os próximos anos, visando um crescimento ainda maior do setor no mercado internacional. Entre os portos que passarão pela privatização, um dos principais é o Porto de Santos, que está atualmente nas fases iniciais do processo e o Governo Federal espera dobrar a capacidade de movimentação de carga do local após a finalização do projeto e as obras de infraestrutura necessárias.

Dessa forma, o ministro da infraestrutura, Tarcísio de Freitas, comentou sobre quais são as expectativas do órgão e do Governo Federal após a privatização do Porto de Santos e destacou



que “Vamos dobrar capacidade, transformar o maior porto da América Latina no maior porto do Hemisfério Sul, e inserir mais o Porto de Santos na rota do comércio internacional. Não faltarão interessados. No último ‘roadshow’ que fizemos no exterior, o Porto de Santos foi um dos mais requisitados. Chegamos a ficar duas, três horas discutindo a modelagem”.

O processo de privatização do porto contará com um total de R\$ 18,55 bilhões aplicados por parte do novo operador, porém, deste valor, mas os recursos destinados a melhorias e intervenções em obras de infraestrutura no próprio porto somam R\$ 1,4 bilhão. Com isso, o Porto de Santos poderá expandir ainda mais as suas operações de movimentação de carga e crescer no setor portuário internacional, ganhando ainda mais destaque e reconhecimento pelo seu valor para o mercado brasileiro.

### **Investimentos da privatização do Porto de Santos serão destinados a obras de infraestrutura e aprofundamento dos berços para as operações**

Dentro do montante de R\$ 1,4 bilhão que será aplicado em obras de infraestrutura dentro do Porto de Santos, já estão inclusos o aprofundamento do canal de acesso, dos atuais 15 metros para 17 metros, além de melhorias de acesso rodoviário e na estrutura aquaviária. Além disso, a maior parcela dos recursos, R\$ 14,16 bilhões, será destinada à manutenção do calado do porto, com obras de dragagem, visando garantir uma infraestrutura mais adequada para as operações de movimentação de carga com navios de grande porte no complexo portuário durante os próximos anos.

Outro projeto essencial na privatização são os R\$ 2,99 bilhões que serão aplicados para a construção do túnel Santos-Guarujá e, embora a obra não será construída pelo novo operador do porto, os recursos serão destinados a uma conta que será usada para viabilizar o empreendimento. O aumento de tarifas e tributações dentro das operações de movimentação de carga no Porto de Santos também é esperado pela administração do local após o processo de privatização.

O contrato de privatização também contará com o pagamento de uma outorga fixa, de R\$ 63 milhões por ano, e uma outorga variável, de outros 2,25% da receita operacional bruta da autoridade portuária, visando destinar esses investimentos às obras de infraestrutura da maneira mais adequada possível para a expansão das operações do porto.

*Fonte: Naval Porto Estaleiro*

*Data: 16/02/2022*



## **AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS**

### **ANEEL HOMOLOGA RESULTADO FINAL DE LEILÕES A-1 E A-2**

Foram R\$ 491 milhões em contratos nos dois leilões para fornecimento de 137 MW médios, entre janeiro de 2022 e dezembro de 2024

*Por epbr - 16 de fevereiro de 2022 - Em Setor elétrico*

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) aprovou, nesta terça (15/2), a homologação dos resultados dos Leilões de Energia Existente A-1 e A-2, para reforçar o suprimento no mercado regulado – consumidores das distribuidoras.

Realizados em dezembro de 2021, pela Aneel e pela Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), os certames somaram R\$ 491 milhões em contratos para fornecimento entre janeiro de 2022 e dezembro de 2024.



**Para 2022 estão previstos oito leilões de energia ou de reserva de capacidade, conforme cronograma do MME (foto: Eiji Kikuta/Pixabay)**

Os lotes contratados no Leilão de Energia Existente A-1 devem fornecer 66 MW médios (ou 1.156.320 MWh) para o Sistema Interligado Nacional (SIN) entre janeiro de 2022 e dezembro de 2023, por um preço médio de R\$ 209,25/MWh.

As empresas vencedoras foram: Alupar, Brasil, Copel e Safira, que devem entregar os montantes negociados para as distribuidoras Celpa e Cemar.

No Leilão A-2 foram contratados 71 MW médios (ou 1.245.624 MWh), ao preço médio de R\$ 199,97/MWh, para suprimento no período de janeiro de 2023 a dezembro de 2024.

Venceram as empresas Eletronorte, Kroma, Máxima Energia e Vivaz Energia, que venderam para as distribuidoras Celpa, Cemar e CPFL Jaguarí.

### Veja como ficaram os leilões:

Produto Quantidade - QTDE2022-02

Proprietário	Empresa	Submercado	Lotes Contratados	Preço Inicial (R\$/MWh)	Total (MWh)	Preço de Venda (R\$/MWh)	Montante (R\$)
ALUPAR	ALUPAR N	N	19	240,00	332.880,000	210,00	69.904.800,00
BRASIL COM	BRASIL COM N	N	20	240,00	350.400,000	209,00	73.233.600,00
COPEL COM	COPEL COM NE	NE	7	240,00	122.640,000	205,80	25.239.312,00
SAFIRA COM	SAFIRA COM N	N	20	240,00	350.400,000	210,00	73.584.000,00
<b>Total</b>			<b>66</b>		<b>1.156.320,000</b>		<b>241.961.712,00</b>

#### Total Geral

Início do Leilão: 03/12/2021 10:00  
 Preço Médio (R\$/MWh): 209,25  
 Lotes Contratados: 66

Preço Marginal (R\$/MWh): 210,00  
 LOTE DE ENERGIA: 1,000 Mwmédio

Término do Leilão: 03/12/2021 10:18  
 Total (MWh): 1.156.320,000  
 Deságio: 12,81%

Montante (R\$): 241.961.712,00  
 Duração total: 0h 18m

### Leilão de Energia Existente A-1 (fonte: Aneel)

Produto Quantidade - QTDE2023-02

Proprietário	Empresa	Submercado	Lotes Contratados	Preço Inicial (R\$/MWh)	Total (MWh)	Preço de Venda (R\$/MWh)	Montante (R\$)
ELETRONORTE	ELETRONORTE N	N	51	200,00	894.744,000	200,00	178.948.800,00
KROMA	KROMA N	N	10	200,00	175.440,000	199,88	35.066.947,20
KROMA	KROMA NE	NE	5	200,00	87.720,000	199,88	17.533.473,60
MAXIMA ENERGIA	MAXIMA ENERGIA N	N	3	200,00	52.632,000	199,90	10.521.136,80
VIVAZ ENERGIA	VIVAZ ENERGIA N	N	2	200,00	35.088,000	199,98	7.016.898,24
<b>Total</b>			<b>71</b>		<b>1.245.624,000</b>		<b>249.087.255,84</b>

#### Total Geral

Início do Leilão: 03/12/2021 10:50  
 Preço Médio (R\$/MWh): 199,97  
 Lotes Contratados: 71

Preço Marginal (R\$/MWh): 200,00  
 LOTE DE ENERGIA: 1,000 Mwmédio

Término do Leilão: 03/12/2021 11:06  
 Total (MWh): 1.245.624,000  
 Deságio: 0,02%

Montante (R\$): 249.087.255,84  
 Duração total: 0h 16m

### Leilão de Energia Existente A-2 (fonte: Aneel)

### Leilões para 2022–2024 têm cronograma definido

Para 2022 estão previstos oito leilões de energia ou de reserva de capacidade, conforme cronograma do Ministério de Minas e Energia (MME).



Os lotes dos leilões de transmissão previstos para o ano de **2022** somam cerca de R\$ 11 bilhões nos dois certames.

- Maio: um leilão de energia nova A-4
- Agosto: leilões de energia nova A-5 e A-6
- Setembro: leilão de reserva de capacidade (nos termos da lei 14182/21)
- Outubro: leilão para suprimento aos sistemas isolados
- Novembro: leilão de reserva de capacidade na forma de potência
- Dezembro: leilões de energia existente A-1 e A-2

Para **2023** e **2024** são 7 leilões previstos:

- Março: leilões de reserva de capacidade (nos termos da lei 14182/21)
- Agosto: leilões de energia nova A-4 e A-6
- Outubro: leilões para suprimento aos sistemas isolados
- Novembro: leilões de reserva de capacidade na forma de potência
- Dezembro: leilões de energia existente A-1 e A-2

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 16/02/2022*

## **PROMESSAS CLIMÁTICAS DE GRANDES EMPRESAS TÊM BAIXA INTEGRIDADE, ALERTA ESTUDO**

“Muitas promessas são prejudicadas por informações críticas ocultas e truques contábeis”, diz Monitor de Responsabilidade Climática Corporativa  
*Por Nayara Machado - 15 de fevereiro de 2022 - Atualizado em 16 de fevereiro de 2022 - Em Diálogos da Transição, Transição energética*

**Editada por Nayara Machado**  
**[nayara.machado@epbr.com.br](mailto:nayara.machado@epbr.com.br)**

Um levantamento do NewClimate Institute descobriu que as promessas climáticas de 25 das maiores empresas do mundo vão reduzir, em média, apenas 40% de suas emissões, e não 100%, como sugerido pelos compromissos “zero líquido” e “neutro de carbono” até 2050.

Lançado na última semana, o Monitor de Responsabilidade Climática Corporativa avalia 25 grandes empresas — operando em diferentes setores e países — para determinar a transparência e integridade de seus principais compromissos climáticos.

Apenas o compromisso zero líquido de uma empresa foi avaliado com “integridade razoável”; três com “moderado”, dez com “baixo” e os 12 restantes foram classificados com integridade “muito baixa”.

“À medida que aumenta a pressão sobre as empresas para agir sobre as mudanças climáticas, suas manchetes ambiciosas muitas vezes carecem de substância real, o que pode enganar tanto os consumidores quanto os reguladores”, comenta Thomas Day, do NewClimate Institute, um dos autores do estudo.

Segundo o especialista, mesmo as empresas que estão indo relativamente bem exageram suas ações.

Na classificação, a Maersk é a única com integridade razoável, seguida pela Apple, Sony e Vodafone com integridade moderada.



Já as principais promessas da Amazon, Deutsche Telekom, Enel, GlaxoSmithKline, Google, Hitachi, IKEA, Vale, Volkswagen e Walmart têm baixa integridade.

As da Accenture, BMW Group, Carrefour, CVS Health, Deutsche Post DHL, E.ON SE, JBS, Nestlé, Novartis, Saint-Gobain e Unilever têm integridade muito baixa.

“Muitas promessas são prejudicadas por planos contenciosos para reduzir emissões em outros lugares, informações críticas ocultas e truques contábeis”, diz o documento.

As 13 empresas que apoiaram suas promessas líquidas zero com compromissos explícitos se comprometem, em média, a reduzir em apenas 40% as emissões de sua cadeia de valor total, a partir de 2019.

Os outros 12 não têm compromissos específicos de redução de emissões para o ano de meta zero líquido.

Maersk, Vodafone e Deutsche Telekom comprometem-se claramente com a descarbonização profunda de mais de 90% de suas emissões da cadeia de valor total.

Enquanto pelo menos cinco, entre as 25 empresas, reduziram efetivamente suas emissões em menos de 15%, muitas vezes excluindo as emissões a jusante ou a montante em sua cadeia de valor, mostra o estudo. **Veja em inglês (.pdf)** <https://newclimate.org/wp-content/uploads/2022/02/CorporateClimateResponsibilityMonitor2022.pdf>



**As promessas da Accenture, BMW Group, Carrefour, CVS Health, Deutsche Post DHL, E.ON SE, JBS, Nestlé, Novartis, Saint-Gobain e Unilever têm integridade muito baixa, diz o estudo (foto: Pixabay)**

**A seleção das companhias seguiu três critérios:**

1. empresas com compromissos de mitigação de mudanças climáticas de alto perfil;
2. máximo de cinco empresas por país (de sua sede) e dois por setor econômico;
3. excluídas empresas na área de gestão de investimentos, devido às características e desafios excepcionais.

“Queríamos obter insights de grandes empresas com compromissos climáticos, abrangendo uma ampla gama de setores. A seleção não pretendia ser uma amostra estatisticamente representativa”.

Um dos problemas em comum é a exclusão de fontes de emissão ou segmentos de mercado.

Oito empresas excluem as emissões upstream ou downstream em sua cadeia de valor, que geralmente representam mais de 90% das emissões sob seu controle.

“A E.ON pode excluir segmentos de mercado que representem mais de 40% de suas vendas de energia. O Carrefour parece excluir locais que representam mais de 80% das lojas da marca Carrefour”, revela o relatório.

**Greenwashing** Os pesquisadores também alertam que as abordagens de compensação — o famoso offset — estão minando a integridade: 24 das 25 empresas provavelmente contarão com créditos de compensação, de qualidade variável.



Pelo menos dois terços das empresas dependem de remoções de florestas e outras atividades biológicas, que podem ser facilmente revertidas, por exemplo, por um incêndio florestal.

“A Nestlé e a Unilever se distanciam da prática de compensação no nível da empresa-mãe, mas permitem e incentivam suas marcas individuais a buscar a compensação para vender produtos rotulados como neutros em carbono”, exemplifica.

“Sem mais regulamentação, isso vai continuar. Precisamos que governos e órgãos reguladores intensifiquem e acabem com essa tendência de greenwashing”, diz Gilles Dufrasne da Carbon Market Watch.

Há esperança. O relatório identifica alguns exemplos promissores de liderança climática. Um deles é o Google, que está desenvolvendo ferramentas para aquisição de energia renovável em tempo real — e já tem outras empresas de olho na tecnologia.

A Maersk e a Deutsche Post estão fazendo grandes investimentos para transição energética no transporte e logística — em setores difíceis de descarbonizar.

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

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

A companhia relata que sofre pressão dos próprios clientes, que também necessitam reduzir a pegada de carbono em suas cadeias de suprimento.

Para dar conta da meta, encomendou oito navios capazes de operar com metanol verde, e prometeu encomendar apenas novas embarcações que utilizem o combustível neutro em carbono.

Também está nos planos chegar a 2030 com um quarto de todo o seu frete marítimo transportado por combustíveis verdes. Isso representaria emissões pelo menos 65% menores do que os atuais fósseis, incluindo o gás natural liquefeito.

**Fonte: Agência EPBR de Notícias**

**Data: 16/02/2022**

## TCU APROVA PRIMEIRA FASE DA PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS

Voto contrário de Vital do Rêgo defendeu revisão do valor da capitalização para R\$ 130 bilhões

**Por Larissa Fafá - 15 de fevereiro de 2022 - Em Política energética, Setor elétrico**

BRASÍLIA – O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou nesta terça (15) a primeira fase da capitalização da Eletrobras com a modelagem proposta pelo governo.

O modelo proposto pelo governo estima que a operação de capitalização seja feita por um custo de R\$ 67 bilhões. Agora, o tribunal deve avaliar a definição do preço das ações que serão ofertadas no mercado.

O único ministro da Corte que votou contrário foi Vital do Rêgo. O ministro defendeu uma revisão na outorga das usinas hidrelétricas que levaria adicionaria mais R\$ 67 bilhões à operação, deixando-a um custo total de R\$ 130 bilhões.

Seis ministros acompanharam o voto do relator, ministro Aroldo Cedraz, pela aprovação da desestatização da companhia.

### **“Erro crasso” na privatização da Eletrobras**

Rêgo entendeu que o governo subvalorizou a desestatização das usinas hidrelétricas por não levar em consideração o cálculo de potência nos cálculos e também por falhas na definição dos critérios de risco hidrológico nos próximos anos — o que considerou como um erro “absurdo” e “crasso”.

Com isso, aumentaria também o valor que seria destinado à CDE para modicidade tarifária, proveniente da capitalização da empresa.

“Estamos falando de subavaliações que superam facilmente a casa das várias dezenas de bilhões de reais. Estamos falando de obscuridades no impacto tarifário para o consumidor de energia elétrica, ou seja, a quase totalidade da população brasileira”, argumentou o ministro durante a sessão do tribunal.

O governo e a própria Eletrobras passaram os últimos dias em reuniões com os outros ministros do TCU para defenderem que o novo cálculo não faria sentido dentro das regras atuais do sistema elétrico brasileiro.

Isso porque o cálculo de outorgas usa geração média de energia das usinas e o Executivo defendeu que, hoje, não há mercado de potência regulado.

### **Mercado de potência**

É a mesma visão defendida por parte de agentes do setor.

“O Brasil não tem mercado de potência para hidroelétricas, assim como também não tem mercado de serviços ancilares, mercados de flexibilidade, mercados vinculantes, PLD nodais”, afirma Luiz Augusto Barroso, diretor-presidente da Consultoria PSR.

“Com isso, há muita incerteza estrutural para considerar receitas provenientes de mercados que ainda não existem”, diz.

O Ministério de Minas e Energia (MME) já havia respondido às críticas envolvendo a inclusão de um mercado de potência na modelagem da Eletrobras.

Argumentou, em síntese, que não há referência para considerar o valor futuro da comercialização de capacidade nas contas da estatal.

Na análise do TCU, contou a prática favorável à adoção do indicativo o uso da potência para cálculos de outorgas em outros lugares no mundo; e o fato de o próprio governo federal ter inaugurado o mercado de potência no ano passado, com os leilões de reserva de capacidade.

O governo temia que uma revisão do valor adicionado pelas novas outorgas colocasse em risco à privatização da Eletrobras.

Independente do valor, a própria necessidade de revisão preocupava o governo.

Caso seja reajustado, o processo de análise de toda documentação para a capitalização precisa seguir repetir boa parte do rito de aprovação.

Ou seja, voltaria para deliberação do CNPE, depois no PPI, aprovação do Conselho da Eletrobras para, apenas depois, ser reavaliada pelo TCU.

O risco de postergar a capitalização para o segundo semestre, segundo integrantes da Eletrobras, não torna a privatização impossível, mas está longe de ser o cenário ideal.

Com as eleições, é difícil prever quais serão as condições e o apetite do mercado para a capitalização. Na frente das pesquisas eleitorais, o ex-presidente Lula já disse que pode rever as privatizações de Bolsonaro, incluindo a da Eletrobras.

**Fonte:** Agência EPBR de Notícias

**Data:** 16/02/2022



### JORNAL O GLOBO – RJ

#### INTELBRAS COMPRA FABRICANTE DE SISTEMAS DE ENERGIA SOLAR RENOVIGI

Valor do negócio foi de quase R\$ 335 milhões. Operações de ambas continuarão independentes  
*O Globo*



#### **Intelbras investe na energia solar Foto: Divulgação**

RIO - A Intelbras, empresa de soluções de alta tecnologia e inteligência artificial de produtos, como câmeras, sensores, interfones para casas e empresas, anunciou nesta quarta-feira a aquisição da fabricante de sistemas fotovoltaicos Renovigi. O valor do negócio foi de quase R\$ 335 milhões, dos quais R\$ 84 milhões serão pagos à vista e o restante em parcelas após carência de sete meses e de acordo

com o cumprimento de metas.

A compra acontece em meio à crise energética do país e da busca de fontes alternativas, sendo a solar uma das principais apostas. A expectativa é que a geração de energia solar dobre sua potência operacional instalada nos próximos anos, segundo a Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar). O aumento da conta de luz é um estímulo para que mais pessoas adotem o modelo. Outro é o marco legal da microgeração e minigeração distribuída, publicada em janeiro.

A Renovigi tem mais de 1,5 milhão de painéis solares instalados e a Intelbras é listada em bolsa e já atua em 98% do país. Com este processo, as duas empresas juntas passam a estar entre as cinco maiores do Brasil de energia solar.

Mais cara: Aneel avalia reajuste de quase 18% nas contas de luz de clientes residenciais da Light

As operações de ambas as companhias, porém, assim como as políticas comerciais e de produtos, continuarão independentes.

As duas empresas estão localizadas em Santa Catarina, sendo que a Intelbras está há 45 em São José. Já a especialista em energia solar foi fundada em Chapecó há 10 anos.

Crise hídrica: Com hidrelétricas jogando água fora, Aneel pede ao ONS para reduzir geração de termelétricas



A conclusão da aquisição está sujeita às aprovações regulamentares exigidas por lei, do CADE e demais autoridades econômicas. A previsão é que o processo seja finalizado em até 60 dias.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 16/02/2022*

## ESTADOS SE MOBILIZAM CONTRA MUDANÇA EM ICMS DO COMBUSTÍVEL

Secretários de Fazenda argumentam que mudança implicaria em aumento de carga tributária. Proposta foi retirada da pauta do Senado

*Por Fernanda Trisotto*

BRASÍLIA – Os estados se manifestaram contra a um dos projetos de lei que buscam reduzir o preço dos combustíveis. O texto que modifica a sistemática de cobrança do ICMS que incide sobre a gasolina, diesel e biodiesel foi rechaçado pelos entes no dia em que estava prevista a votação das propostas no Senado. Sem acordo entre os parlamentares, os textos foram retirados de pauta e a votação deve ficar para a próxima semana.

Em carta, os secretários de Fazenda, que já se opunham ao texto aprovado na Câmara, criticam a mudança proposta para uma alíquota única, que consta no substitutivo entregue pelo senador Jean Paul Prates (PT-RN) na terça-feira, argumentando que isso implicaria “fatalmente em aumento de carga tributária”. O projeto está na pauta do Senado nesta quarta-feira.

“Considerando diversas as realidades regionais, os estados com as menores cargas tributárias precisariam elevar suas incidências até o patamar que garanta a arrecadação dos estados com maiores cargas tributárias, para se chegar a uma alíquota cuja geração de recursos fosse de tamanho percentual uniforme em todo território nacional”, diz o texto assinado pelo Comitê Nacional dos Secretários de Fazenda dos Estados e do Distrito Federal (Comsefaz).

“Essas alterações pontuais, fora da órbita de discussão de uma reforma tributária, como a que está em andamento no eminente Congresso Nacional, não são um ajuste prosaico”, continua a entidade, que defende a tramitação da proposta de emenda à Constituição (PEC) 110, que promove ampla reforma sobre os impostos de consumo.

Os estados também afirmam que as alterações neste substitutivo são inconstitucionais e não vão reduzir o preço dos combustíveis. Além disso, apontam que “serão custosas para as vidas dos cidadãos em situação de maior vulnerabilidade econômica, aqueles que mais serão afetados com o avultado corte de recursos de serviços públicos”.

Mais uma vez, os estados reforçaram que o problema na alta do preço dos combustíveis está relacionado à política de preços da Petrobras, que acompanha a flutuação no mercado externo.

Por isso, apoiam a tramitação do outro projeto que também está na pauta do Senado, e também é relatado por Prates, que modifica a política interna de preços e cria um programa para estabilização, que busca manter uma reserva para evitar que a volatilidade no mercado externo afete o preço pago pelo cidadão na bomba.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 16/02/2022*

## EMBRAER FECHA VENDA DE ATÉ 90 'CARROS VOADORES' PARA EMPRESAS AUSTRALIANAS

Encomendas serão entregues até 2026, preveem contratos firmados no Cingapura Airshow

*O Globo*

RIO - A Embraer anunciou dois novos contratos com empresas australianas que preveem a entrega de até 90 eVTOLs, aeronaves elétricas de pouso e decolagem vertical também chamadas

de “carros voadores”, até 2026. As encomendas foram fechadas no Cingapura Airshow, evento sobre aviação que acontece no país nesta semana. Os valores das encomendas não foram relevados.



***Eve, da Embraer, fecha contratos para venda de até 90 eVTOL, aeronaves elétricas para pouco e decolagem Foto: Divulgação***

Um dos contratos prevê a entrega de até 50 eVTOLs para Aviar e HeliSpirit, duas companhias do grupo Grupo HMC, que oferecem serviços especializados de fretamento, transporte público regular e turismo na Austrália. A parceria foi firmada com a Eve, braço da Embraer para o desenvolvimento da nova tecnologia.

“A tecnologia da Eve está alinhada com nosso modelo de negócios e com o desejo de estarmos na vanguarda das soluções neutras em carbono para a indústria da aviação. A pegada de baixo ruído da aeronave a torna particularmente adequada para operações em ambientes naturais sensíveis, incluindo parques nacionais e áreas tombadas pelo Patrimônio Mundial, bem como para deslocamentos urbanos”, disse Michael McConachy, diretor executivo da Aviar e da HeliSpirit em nota.

O segundo contrato foi fechado com a Microflite, uma das principais operadoras de helicópteros da Austrália. Trata-se de uma encomenda de até 40 eVTOLs, que serão usados para apoiar a mobilidade urbana na Austrália.

A Eve tem encomendas de mais de 700 unidades de carros elétricos voadores.

### **Encomenda de US\$ 160 milhões para a American**

A Embraer também assinou encomenda de três novos jatos E175 para a American Airlines. As aeronaves serão operadas pela subsidiária da American, a Envoy Air. Com previsão de conclusão das entregas este ano, a frota de E175 da Envoy irá ultrapassar cem unidades até o final de 2022.

O valor do contrato é de US\$ 160,2 milhões, conforme preços atuais de lista, e será incluído na carteira de pedidos do quarto trimestre de 2021 da Embraer.

“Essa aeronave cumpre um papel fundamental, ao proporcionar a conectividade diária essencial em todo o território dos Estados Unidos. O E175 é a espinha dorsal da malha regional americana, com mais de 600 aeronaves vendidas e uma participação de mercado de 86%, desde 2013”, disse em nota Mark Neely, vice-presidente de Vendas e Marketing das Américas da Embraer Aviação Comercial.

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 16/02/2022**

### **ASSOCIAÇÃO DE NAVIOS E CRUZEIROS MANTÉM OPERAÇÕES SUSPENSAS NOS PORTOS BRASILEIROS ATÉ 4 DE MARÇO**

Anúncio foi feito através de nota publicada nesta terça-feira; as atividades estavam anteriormente previstas para serem retomadas em 18 de fevereiro  
**O Globo**

RIO - A Associação Brasileira de Navios e Cruzeiros (Cia Brasil) decidiu, nesta terça-feira (15), manter a suspensão voluntária das operações nos portos brasileiros até 4 de março.

A decisão do novo adiamento foi baseada no cenário epidemiológico nacional, que registrou piora neste início de ano, devido ao alto potencial de contágio da variante Ômicron.



### **Viagens de cruzeiros serão retomadas em 4 de março Foto: Márcia Foletto / Agência O Globo**

Anteriormente, a data estipulada para o retorno das atividades dos cruzeiros era 18 de fevereiro. Em nota, a associação pontuou que a “decisão visa dar continuidade ao criterioso trabalho e discussões com as autoridades nacionais, estaduais e municipais para a retomada dos cruzeiros”.

No dia 12 de janeiro, como medida de segurança à população, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) havia recomendado ao Ministério da Saúde e à Casa Civil que a temporada de cruzeiros no Brasil fosse definitivamente suspensa.

Segundo a Portaria Interministerial nº 666, publicada em 20 de janeiro de 2022, todos os municípios e estados que irão receber os cruzeiros precisam estar de acordo com os requisitos que apoiam o retorno das operações e os protocolos de segurança estabelecidos pela Anvisa.

A temporada atual, que teve início em novembro do ano passado, previa movimentar mais de 360 mil turistas, com impacto de R\$ 1,7 bilhão na economia e gerar 24 mil empregos em diversos setores.

Um estudo feito pela Clia Brasil em parceria com a Fundação Getúlio Vargas mostra que cada navio gera em torno de R\$ 350 milhões de impacto para a economia nacional.

Segundo a associação, a Covid-19 foi diagnosticada em 1,1 mil pessoas que estavam a bordo de navios, incluindo hóspedes e tripulantes. Entre 5 de novembro do ano passado e 3 de janeiro de 2021, cruzeiros que realizaram viagens na costa brasileira transportaram aproximadamente 130 mil passageiros.

No Brasil, os protocolos atuais exigem que todos os hóspedes estejam com o ciclo vacinal completo, apresentem testes negativos antes do embarque e tenham testagem contínua a bordo.

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 16/02/2022**

## **ENTENDA OS DOIS PROJETOS QUE TENTAM REDUZIR PREÇO DA GASOLINA E PODEM SER VOTADOS HOJE NO SENADO**

Propostas são relatadas por senador petista. Textos preveem mudanças em impostos estaduais e a ampliação do Auxílio Gás

**Por Fernanda Trisotto**

BRASÍLIA – O senador Jean Paul Prates (PT-RN) é relator de dois projetos que buscam reduzir os preços dos combustíveis e podem ser votados pelos parlamentares nesta quarta-feira.

Um dos projetos modifica a tributação do ICMS, imposto estadual, sobre o diesel, biodiesel e gasolina, além de ampliar o alcance do Auxílio Gás. Essa proposta traz um novo texto em relação ao que já havia sido aprovado na Câmara dos Deputados.

Já a outra proposta cria uma conta para estabilização dos preços do petróleo e derivados, além de promover mudanças na política interna de preços.

Os dois textos estão na pauta da sessão do Senado desta quarta-feira, e o presidente da Casa, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), estabeleceu que o prazo para apresentação das emendas vai até as 14h, duas horas antes do horário marcado para o início da sessão.

### Veja a seguir o que está em jogo nas propostas

#### Mudança no ICMS



**Posto de combustíveis da antiga BR Distribuidora na Zona Norte do Rio Foto: Marcelo Theobald / Agência O Globo**

O parlamentar apresentou um novo texto para o projeto que modifica a cobrança de ICMS sobre combustíveis, e que havia sido aprovado na Câmara em outubro de 2021, com a determinação de alíquotas específica para cada tipo de combustível que seriam fixadas anualmente.

#### Cobrança única

O tributo que incide sobre a gasolina, o diesel e biodiesel será cobrado de uma vez só, sem efeito cascata.

O mecanismo, que é semelhante à substituição tributária, não teria de ser obrigatoriamente adotado pelos estados.

A implantação desse modelo, cujo nome técnico é monofasia, depende de regulamentação do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz).

#### Autonomia dos estados

As alíquotas para o tributo serão definidas pelos estados e Distrito Federal, eram uniformes em todo país e podem ser diferenciadas por produtos.

Também será possível optar por uma cobrança do ICMS que incide sobre uma unidade de medida fixa (um valor sobre o litro) ou se permanece no modelo atual (porcentual sobre o preço).

As alíquotas poderão ser reduzidas e reajustadas pelos estados no mesmo ano.

#### Ampliação do Auxílio Gás para o dobro de famílias

O texto prevê que o programa dobre sua capacidade atual de atendimento, alcançando 11 milhões de famílias, o que exigiria o gasto adicional de R\$ 1,9 bilhão.

Para bancar esse gasto extra, o senador indicou como fonte para as novas despesas com o vale-gás parte do dinheiro arrecadado com os bônus de assinatura dos campos de Sépia e Atapu, parte do Pré-Sal na Bacia de Santos.

#### Nova política de preços e programa de estabilização

O outro projeto, também relatado por Prates, é de autoria do senador Rogério Carvalho (PT-SE), e prevê novas diretrizes para a fixação dos preços do diesel, gasolina e gás no mercado interno, além de criar uma conta para estabilização dos preços dos combustíveis.

#### Mercado interno

O texto diz que a política de preços para o mercado interno, tanto do petróleo produzido no país quanto importado, precisa proteger os interesses do consumidor, reduzir a vulnerabilidade externa, estimular e ampliar a capacidade de refino nacional, modicidade de preços e a redução da volatilidade desses preços.



A sugestão é que os preços internos tenham como referência cotações médias no mercado internacional, custos internos de produção e custos de importação, se for o caso.

O governo pode regulamentar a utilização de bandas móveis de preços, para estabelecer os limites da variação desse valor, definindo a frequência de reajustes e mecanismos de compensação.

### **Programa para estabilização de preços**

Para tentar alguma proteção em relação à volatilidade dos preços do petróleo, é criado um programa de estabilização, a ser regulamentado pelo governo.

A proposta é a criação de uma conta, com saldo que seria acumulado durante o período de baixa dos preços para que pudesse ser usado em momentos de alta do petróleo, para evitar o repasse aos preços.

Guedes: PEC Kamikaze, que prevê vale-diesel para caminhoneiro e reduz tributo sobre gasolina, é 'bomba fiscal', diz ministro

Prates estima que essa conta demandaria um investimento inicial de R\$ 25 bilhões em 2022. Os recursos viriam do imposto de exportação sobre o petróleo bruto, dividendos da Petrobras devidos à União e royalties.

O executivo administraria a conta e também definiria os parâmetros para a redução da volatilidade dos preços.

### **Imposto de exportação**

A proposta institui a cobrança de um imposto de exportação sobre o petróleo bruto, com a fixação das alíquotas, a depender do valor do barril do petróleo no mercado internacional.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 16/02/2022*

## **ENTENDA POR QUE O BNDES QUER REDISCUTIR COM O GOVERNO A DEVOLUÇÃO DE R\$ 54 BI AO TESOURO PREVISTA PARA ESTE ANO**

Pagamentos podem ser mais lentos. Com alta de juros, banco poderia ter R\$ 14 bi em prejuízo ao cumprir a antecipação prevista para 2022

*Por Glauce Cavalcanti*

RIO - O BNDES voltou a discutir com o governo federal o ritmo das devoluções antecipadas de recursos ao Tesouro Nacional. A meta acordada para este ano é de R\$ 54,2 bilhões, mas não há garantia de que seja cumprida diante de fatores como a alta dos juros.

Cálculos feitos pelo banco no fim de 2021, considerando os juros da época, apontam que a transferência de todo o valor previsto para ser antecipado até o fim deste ano resultaria em um prejuízo de R\$ 14 bilhões.

Em março de 2021 foi definido um cronograma para o pagamento de R\$ 116,2 bilhões pelo banco à União. Ficou acordado que R\$ 62 bilhões seriam pagos até o fim do ano passado e R\$ 54,2 bilhões este ano. O BNDES pagou R\$ 67,5 bilhões ao Tesouro em 2021.

O banco nega haver um novo cronograma em discussão, como antecipou a reportagem da Folha de S. Paulo desta terça-feira. Mas reconhece que há ajustes dentro do que está acordado com o Tribunal de Contas da União (TCU).



“Uma solução financeira foi apresentada ao Tesouro Nacional e encontra-se em análise pela equipe do Ministério da Economia. Tais tratativas, que envolveram estudos, mudanças de sistema e debates com contrapartes, evidenciam os melhores esforços da instituição em alcançar o Cronograma Alvo”, diz o BNDES por meio de nota.

É que o cronograma alvo, que trazia as metas de pagamento para 2021 e 2022, foi definido pelo “regime de melhores esforços”. Ou seja, seu cumprimento integral, na prática, depende da avaliação da administração do banco, do planejamento financeiro e de condições de liquidez, risco e outras.

Em 2021, explica o banco, algumas das condições definidas no documento não se confirmaram. E “foi possível efetuar o pagamento apenas do cronograma firme. Porém, isso não significa que o mesmo se repetirá ao longo de 2022”, reconhece.

A dívida remanescente a ser paga pelo BNDES ao Tesouro é de R\$ 130 bilhões. Deste total, R\$ 98 bilhões integram o acordo com o TCU, que recomenda que o processo siga a premissa de que “as devoluções não resultem em perdas financeiras para o BNDES”, informou o banco.

As devoluções tiveram início em 2015 e são referentes a contratos de empréstimos fechados entre a União e o BNDES. Ao longo dos governos de Luiz Inácio Lula da Silva e de Dilma Rousseff, o banco tinha seu caixa reforçado com recursos do Tesouro. Entre 2008 e 2014, R\$ 440,8 bilhões foram captados por esse modelo em contratos com pagamento a perder de vista para apoiarem operações de crédito ou de participações societárias.

### **Desde 2015, R\$ 472 bi devolvidos**

Com a ruína fiscal, ficou acordada a devolução antecipada desses recursos ao Governo. O TCU avaliou que o uso dos recursos do Tesouro para concessão de crédito e emissão de títulos por bancos públicos constituía uma operação irregular.

Desde 2015, houve pagamentos anuais ao Tesouro — exceto em 2020, interrompidos em razão da pandemia —, somando R\$ 472 bilhões, em valores correntes, segundo tabela atualizada nesta segunda-feira pelo BNDES.

O cronograma apresentado pelo banco à Corte previa que cerca de 75% do valor a ser devolvido ao Tesouro deve ser pago até o fim de 2026, antecipando a vigência original dos contratos firmados entre o BNDES e a União, que vencem em 2040.

No fim de janeiro, o banco divulgou uma carta redigida por seu presidente, Gustavo Montezano, com o planejamento do BNDES para 2022. No documento, ele lembra que entre 2019 e 2021 foram transferidos R\$ 270 bilhões ao Tesouro em pagamento de dívidas, dividendos, juros sobre capital próprio e tributos. Frisou que o “BNDES exercerá melhor sua missão quanto menor for sua dependência do Tesouro Nacional. Recursos tangíveis e intangíveis não lhe faltam para tal”.

No ano passado, na divulgação de resultados do banco no segundo trimestre, o próprio Montezano explicou que com a alta de juros seria preciso ajustar o ritmo das devoluções: “A premissa que a gente enviou ao TCU é que não teria perda financeira ou econômica para o banco com esse pagamento. E caso a curva permaneça aberta, ou juros altos na curva longa, como está hoje, a gente vai pagar um pouco mais devagar, para não incorrer em perda de patrimônio”, explicou à época.

De janeiro a setembro de 2021, o banco registrou R\$ 26,4 bilhões em lucro, expansão de 93% na comparação com igual período do ano anterior. O resultado fechado do ano será divulgado apenas na semana que vem.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 16/02/2022**

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### PREÇO DO FRETE DA ÁSIA PARA O BRASIL JÁ AUMENTOU 5,7 VEZES DESDE O INÍCIO DA PANDEMIA

Custo disparou desde início de 2020 e não há sinais de arrefecimento; especialistas já acreditam que dificilmente o preço voltará ao patamar pré-pandemia

*Por Vinicius Neder, O Estado de S.Paulo*

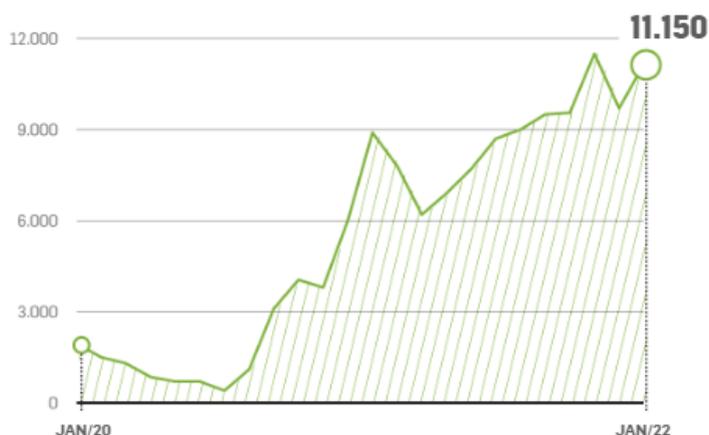
RIO - O pequeno alívio sentido no custo do frete marítimo da Ásia para o Brasil na primeira metade de 2021 ficou para trás nos últimos meses, e o preço médio do serviço de transporte começou 2022 custando 5,7 vezes mais do que antes da pandemia, conforme a Confederação Nacional da Indústria (CNI).

#### **Nova alta**

O preço médio do frete marítimo voltou a subir

#### Preço médio do frete da Ásia para o Brasil

EM DÓLARES, POR CONTÊINER DE 20 PÉS



Fonte: CNI

Para entidade, a demora na normalização dos gargalos na logística global pode sinalizar um “novo normal” de custos maiores para os próximos anos. O principal efeito do novo cenário é encarecer os insumos importados pela indústria, colocando mais pressão na inflação.

A disparada no preço do frete marítimo ocorreu no segundo semestre de 2020, em meio à retomada da economia global. No início da pandemia, restrições ao contato social e a queda na demanda paralisaram o comércio internacional, e até fizeram o custo do frete tombar.

Na retomada, a demanda por bens voltou mais rapidamente do que o esperado – turbinada por políticas de transferência de renda e pelo fato de que, por causa do distanciamento social, consumidores passaram a gastar mais em produtos do que em serviços pessoais.

Isso levou a uma corrida pelos serviços de transportes, pressionando a capacidade de portos, armazéns, navios e contêineres. O desequilíbrio entre demanda e oferta fez os preços explodir.

Com a disparada, o preço do frete de importação da Ásia para o Brasil atingiu, em janeiro de 2021, a média de US\$ 8.900 por contêiner de 20 pés (equivalente a 6 metros), 4,6 vezes mais do que janeiro de 2020, antes da pandemia, segundo levantamento da CNI.

Em março, o preço caiu para US\$ 6.200 por contêiner, mas o alívio durou pouco. O custo voltou a subir, chegando a US\$ 9.700 em dezembro. O preço médio de US\$ 11.150 de janeiro deste ano é 5,7 vezes maior do que o de janeiro de 2020, uma disparada de 472%.



***Demora na normalização dos gargalos na logística global pode sinalizar um 'novo normal' de custos maiores para os próximos anos Foto: Tiago Queiroz/ Estadão***

Segundo Matheus de Castro, especialista em infraestrutura da CNI, “em vários momentos” que se debruçou sobre o problema, a avaliação apontava para “gargalos passageiros”, um fenômeno “conjuntural”, muito associado à pandemia.

De fato, a pandemia “catalisou” o problema, disse o especialista, mas o desequilíbrio entre a demanda por serviços de transporte e a oferta de capacidade de portos, armazéns, navios e contêineres agora parece ter elementos estruturais. Em outras palavras, os preços do frete marítimo de antes de 2019 podem ter ficado para trás.

“A elevação do custo foi catalisada pela pandemia, mas há indicativos de que esses valores, bem superiores à média da última década, seriam um novo normal”, afirmou Castro.

### **Razões para a alta**

Dois fatores principais explicariam esse “novo normal”. O primeiro é o crescimento intenso do comércio eletrônico. Ainda que tenha sido turbinado pelo isolamento social ao longo da pandemia, o hábito de comprar mais coisas pela internet, sem sair de casa, parece ter vindo para ficar entre os consumidores. E isso eleva a logística de transporte a um nível superior de importância para as empresas da indústria e do comércio – afinal, o consumidor quer receber o produto o quanto antes. Mais essenciais, os serviços de logística tenderiam a ficar mais caros mesmo, disse Castro.

O segundo fator citado pelo especialista da CNI tem a ver com o ciclo de negócios do setor de transporte global – e 90% das movimentações do comércio internacional são feitas pelo mar. Depois de um ciclo, nos anos 2010, marcado por faturamento estagnado e margens de lucro apertadas, as grandes companhias de logística estariam entrando numa década de ganhos melhores, diante da nova situação.

De acordo com Castro, a década passada foi de margens apertadas porque, do lado da demanda, o comércio global nunca se recuperou totalmente da crise financeira de 2008, com os fluxos de transporte da década passada abaixo daqueles dos anos 2000.

Ao mesmo tempo, o ciclo dos anos 2000 impulsionou a construção de navios. A combinação de demanda morna com boa oferta de capacidade ajudou a segurar os preços do frete. Agora, as companhias deverão aproveitar para recompor suas margens de lucro, contribuindo para que preços mais elevados sejam “a tendência nos próximos anos”, disse Castro.

### **Custos mais altos para a indústria**

Para o Brasil, os gargalos na logística global afetam principalmente as importações e a produção industrial. Com as cadeias de produção integradas internacionalmente, a indústria depende de importar componentes. Esses insumos vêm encarecendo desde o segundo semestre de 2020, em parte por causa do preço do frete. Esse custo se soma a outros, como a alta na cotação do dólar e

a escassez de alguns componentes – um símbolo do problema é o atraso na produção de veículos por causa da falta de semicondutores.

“A consequência direta é a inflação”, afirmou o especialista da CNI.

As exportações também são afetadas, mas com efeitos mais pontuais no comércio exterior brasileiro. Isso porque a maior parte das exportações do País é de matérias-primas – destaque para soja, milho, minério de ferro e petróleo –, que são transportadas em navios graneleiros, enquanto os gargalos logísticos atingem, principalmente, o transporte via contêineres.

Essas grandes caixas de aço aumentam a produtividade do transporte, mas seu uso depende de um sistema todo encadeado, que foi afetado pelos desequilíbrios entre oferta e demanda. Entre os principais produtos brasileiros vendidos ao exterior que dependem do sistema estão as carnes e as frutas, que usam contêineres refrigerados.

Bruno Carneiro Farias, presidente da F Trade, empresa especializada em logística para comércio exterior, especialmente de frutas e outros perecíveis, vê um quadro de “colapso” na logística mundial e acha que os problemas poderão durar ainda este ano inteiro. Se os preços do frete de importação da Ásia parecem ter estabilizado, ainda sobem para a exportação de frutas, cujas cargas são relativamente pequenas.

“Esta semana estou deixando de carregar um monte de carga de limão por falta de contêineres”, afirmou Farias. “Se tivéssemos uma supersafra de maçã, que não houve por causa da seca (na região Sul), não teríamos como escoar”, completou o executivo.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 16/02/2022*

## **WEG TEM LUCRO DE R\$ 874 MILHÕES NO QUARTO TRIMESTRE DE 2021, ALTA DE 17,8%**

Em boa fase nos negócios, a fabricante de equipamentos eletrônicos segue investindo em modernização de máquinas para expandir capacidade produtiva

*Por Beth Moreira, O Estado de S.Paulo*

A fabricante de equipamentos elétricos Weg encerrou o quarto trimestre de 2021 com lucro líquido de R\$ 874,1 milhões, com crescimento de 17,8% em relação ao mesmo período do ano anterior. Segundo a empresa, os desafios na cadeia de suprimentos global e o consequente aumento dos custos das matérias-primas, em conjunto com a alteração no mix de produtos, devido à volta da receita de novos projetos de geração eólica, resultaram em redução das margens operacionais neste trimestre.

A receita operacional líquida totalizou R\$ 6,5 bilhões entre outubro e dezembro, alta de 33,7% ante o último trimestre de 2020, sendo 28,6% no mercado interno e 38,1% no mercado externo. Já a geração de caixa nas atividades operacionais foi de R\$ 939,4 milhões no ano de 2021. Esse



resultado foi impactado pela necessidade de capital de giro no período, notadamente em relação ao aumento dos estoques da companhia — movimento que se fez necessário devido ao cenário de volatilidade e incertezas na cadeia global de suprimentos.

***Weg busca investir para modernizar máquinas e ampliar capacidade produtiva Foto: Diones dos Santos Almeida/WEG***

No quarto trimestre a empresa investiu R\$ 321,3 milhões em modernização e expansão de capacidade produtiva, máquinas e equipamentos e licenças de uso de softwares, sendo 52% destinados às unidades produtivas no Brasil e 48% destinados aos parques industriais e demais instalações no exterior.

A empresa também busca expansão no exterior para se blindar do cenário local. Recentemente, a companhia anunciou o investimento de 23,5 milhões de euros para a construção de uma nova fábrica em Portugal.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 16/02/2022*

## CS INFRA, CONTROLADA PELA SIMPAR, ASSUME OPERAÇÕES DE RODOVIAS NO PIAUÍ

*Por Juliana Estigarríbia*



**Concessão envolve região de escoamento de grãos no Piauí** Foto: CNA Triluz Wenderson Araújo

A CS Infra, controlada pela Simpar, acaba de iniciar as operações das rodovias Transcerrados e Estrada Palestina, no Piauí, fruto de uma parceria público-privada (PPP) com o governo do Estado. Embora o cenário de custos se mostre cada vez mais desafiador, especialmente na área de materiais de construção, a empresa demonstra confiança de

que a concessão trará a rentabilidade esperada, além de contribuir para a redução do frete em uma região conhecida pelo escoamento de grãos.

“Os custos fazem parte do risco do projeto. Na nossa estratégia, sempre buscamos os melhores fornecedores com custos adequados. A operação está dentro da margem esperada”, afirma o diretor-presidente da concessionária Grãos do Piauí, Marcio Protta, em entrevista ao Broadcast.

O grupo Simpar venceu a PPP em maio do ano passado, em uma licitação com critério de desconto sobre o valor da contraprestação. O contrato terá duração de 30 anos, com investimentos previstos de R\$ 800 milhões, sendo R\$ 230 milhões nos primeiros 24 meses da operação.

### Matopiba

As rodovias contempladas na PPP estão inseridas em uma rota de escoamento da produção de milho e soja da região do “Matopiba” (confluência entre os Estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia), de grande importância para o agronegócio brasileiro. O projeto prevê a pavimentação de 143 quilômetros de estradas de terra. Os serviços incluem limpeza de pistas e acostamento, recuperação do pavimento, da sinalização, limpeza dos sistemas de drenagem e conformação da pista não pavimentada, entre outros.

Segundo Protta, o volume inicial de investimentos se deve à complexidade dos trabalhos, que incluem, por exemplo, licenciamento ambiental, levantamento topográfico e eliminação de atoleiros. A expectativa da concessionária é que sejam criados mais de 150 empregos diretos e outros 250 indiretos ao longo dos próximos meses, direcionados a moradores residentes das cidades do entorno da rodovia.

Na visão do executivo, as melhorias vão facilitar a fluidez e o transporte de cargas da região. “O frete vai cair e os custos dos produtores também, isso contribui para tornar o País mais competitivo.”

Além da PPP do Piauí, a CS Infra também venceu as concessões dos terminais ATU12 e ATU18 do Porto de Aratu (BA) e do BRT da cidade de Sorocaba (SP), em uma estratégia do grupo de se firmar como um importante competidor na área de infraestrutura.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 16/02/2022*

## PROJETOS NO SENADO PARA REDUZIR O PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS 'BLINDAM' ARRECADAÇÃO DE ESTADOS

Casa coloca em votação projetos que preveem mudança no modelo de cobrança do ICMS sobre combustíveis, e que também ampliam o vale-gás para 11 milhões de famílias em 2022

*Por Daniel Weterman, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - O Senado deve votar hoje um pacote de projetos que propõem a redução de preços dos combustíveis no País, com medidas para evitar perda de arrecadação nos Estados e ampliar a concessão de subsídios pelo governo federal. A Casa não incluiu a proposta defendida pelo presidente Jair Bolsonaro para reduzir os impostos cobrados sobre o diesel.

Um dos projetos pautados altera a cobrança do ICMS, tributo arrecadado pelos Estados. O relatório do senador Jean Paul Prates (PT-RN) garante autonomia para cada governador definir a alíquota do tributo, blindando os Estados de perda de arrecadação. O parecer propõe ainda a ampliação do vale-gás para 11 milhões de famílias em 2022, o que dobrará o gasto com o programa, atualmente de R\$ 1,9 bilhão.



***O Senado age para evitar perdas de arrecadação do ICMS, mas Bolsonaro quer mudar a alíquota dos Estados. Foto: Roque de Sá/Agência Senado - 9/2/2022***

O relatório do senador rejeitou um dispositivo aprovado pela Câmara que estabelecia um limite para a cobrança do ICMS sobre os combustíveis. O texto do Senado estabelece que as alíquotas serão uniformes em todo o território nacional, podendo ser cobradas sobre o litro de combustível ou sobre o preço final do produto.

Além disso, o relatório introduz a cobrança monofásica do ICMS sobre a gasolina, o diesel e o biodiesel. Com isso, a incidência do imposto deverá ocorrer em apenas uma fase de comercialização, como nas refinarias, e não em toda a cadeia de produção. A implantação desse modelo dependerá de regulamentação do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), formado por secretários estaduais.

### **Corte de imposto**

O relator se recusou a incluir uma proposta de redução dos impostos federais, deixando essa definição para o governo. Mais alinhado aos governadores, o Senado age para evitar perdas de arrecadação do ICMS, enquanto Bolsonaro pressiona os Estados a mexerem na alíquota. O preço dos combustíveis representou o segundo produto que mais pesou na alta da inflação em 2021, atrás apenas da energia elétrica, e passou a pressionar os pré-candidatos em ano eleitoral.

“O problema é ‘resolvível’ com os projetos como eles estão no Senado, com a conta de compensação de preços e com a cobrança monofásica ad rem do ICMS”, disse Jean Paul. “Se o governo quiser (reduzir impostos federais), tudo bem, que o faça diretamente, eventualmente enfrente a constitucionalidade do assunto ou apresente uma emenda, e vamos avaliar.”

Em meio ao debate sobre a criação de subsídios em ano eleitoral, o relator incluiu no pacote a ampliação do programa Gás dos Brasileiros, que hoje serve a 5,47 milhões de famílias, para

contemplar no mínimo 11 milhões de famílias em 2022. A medida dobrará o gasto com o benefício no orçamento, atualmente de R\$ 1,9 bilhão. Para bancar esse custo, o parecer indica como fonte os valores arrecadados com os bônus de assinatura dos campos de Sépia e Atapu, mas apenas o montante destinado à União, estimado em R\$ 3,5 bilhões, blindando a receita dos Estados e municípios.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 16/02/2022*

## TCU APROVA PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS; GOVERNO QUER FINALIZAR PROCESSO ATÉ MAIO

Por seis votos a um, o Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou a primeira e mais importante etapa da privatização da Eletrobras

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

BRASÍLIA - O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou nesta terça-feira, 15, a primeira etapa da privatização da Eletrobras, vista como principal oportunidade da equipe de Jair Bolsonaro repassar uma grande estatal para a iniciativa privada. Por seis votos a um, o órgão fiscalizador manteve os parâmetros que já haviam sido indicados pelo ministro-relator do tema, Aroldo Cedraz, em dezembro. As recomendações foram consideradas pelo Ministério de Minas e Energia (MME).

Ao Broadcast/Estadão, o secretário especial de Desestatização do Ministério da Economia, Diogo Mac Cord, afirmou que a decisão é “extraordinária” e não compromete o cronograma para a operação de desestatização da estatal, prevista para ser realizada até maio. “Aconteceu o que deveria ter acontecido - um debate amplo e transparente, mas sem comprometer o prazo: colocou-se em votação, e venceu o parecer do relator”, afirmou o secretário.

Nessa fase, o TCU analisou os valores envolvidos na privatização referentes ao bônus de outorga que a União irá receber pela assinatura dos novos contratos das 22 usinas hidrelétricas da estatal e os repasses a serem feitos para amortizar as tarifas dos consumidores nos próximos anos. Em dezembro, atendendo a recomendações do voto do ministro relator do processo no TCU, Aroldo Cedraz, o Conselho de Política Energética (CNPE) revisou os valores dos contratos adicionados e fixou o montante em R\$ 67 bilhões - sendo R\$ 25,3 bilhões a serem pagos ao Tesouro Nacional.

A discussão do tema foi retomada com a apresentação do voto-vista do ministro Vital do Rêgo. Em seu parecer, o ministro apontou três grandes falhas na modelagem econômico-financeira da operação, o que elevaria o valor da privatização para o dobro previsto pelo governo. Segundo ele, o montante pelos novos contratos chegaria a R\$ 130,4 bilhões, com repasse de R\$ 57,2 bilhões ao Tesouro. O principal ponto de polêmica foi em relação a venda de “potência de energia”, referente a contratação a longo prazo para atender o sistema em horários de maior demanda. Este ponto, entretanto, não foi seguido pelos demais ministros do TCU.



***Aroldo Cedraz também será o relator da segunda parte da desestatização da Eletrobras Foto: Valter Campanato/Agência Brasil***

O ministro também questionou os impactos tarifários da desestatização da estatal nas contas de luz. Ao criticar dados encaminhados pelo governo ao TCU, o ministro afirmou que foi necessário buscar estudos de outras entidades para mensurar os efeitos aos consumidores. Segundo ele, segundo a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), com

as premissas indicadas no voto, haveria um custo adicional entre R\$ 52,4 bilhões e R\$ 104,2 bilhões em 30 anos, já considerando os repasses para a CDE. “Isso corresponde a um aumento

tarifário entre 4,3% e 6,5% ao ano”, argumentou. No futuro, segundo ele, existirá o sentimento de que “a Eletrobras foi vendida pela metade do preço e a iniciativa privada está fazendo a festa”.

“É obrigatório que o tribunal exerça suas obrigações de resguardo do patrimônio público. O que se demonstrou é que as falhas na modelagem e nos parâmetros resultam em última instância no desfazimento de patrimônio da União por valor menor do que representa, com consequências deletérias para o setor elétrico”, argumentou. “O TCU não pode assumir o ônus de calcular o valor que será adicionado aos novos contratos de concessão de energia elétrica, mas deve, por atribuição constitucional, apontar os erros e determinar aos órgãos responsáveis que adotem as medidas necessárias para efetuar as devidas correções.”

A segunda parte da análise sobre a desestatização da Eletrobras, que envolverá a modelagem da operação, deve ser concluída pela área técnica do TCU entre o fim deste mês e o início de março. O relator desta etapa também é o ministro Aroldo Cedraz.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 16/02/2022



### VALOR ECONÔMICO (SP)

#### A EMPRESÁRIOS, GUEDES DIZ QUE GOVERNO LANÇARÁ PACOTE DE CRÉDITO DE R\$ 100 BI NA SEMANA QUE VEM

“Não deu detalhes, mas disse que vem muita coisa por aí”, disse ao Valor o presidente da Associação Brasileira de Bares e Restaurantes (Abrasel), Paulo Solmucci

Por *Lu Aiko Otta, Valor — Brasília*



**Ministro da Economia, Paulo Guedes — Foto: EDU ANDRADE/Ascom/ME**

O governo lançará um pacote de crédito de R\$ 100 bilhões na semana que vem, disse o ministro da Economia, Paulo Guedes, em almoço com representantes da União Nacional de Entidades de Comércio e Serviços (Unecs).

“Não deu detalhes, mas disse que vem muita coisa por aí”, disse ao Valor o presidente da Associação Brasileira de Bares e Restaurantes (Abrasel), Paulo Solmucci. Segundo adiantou o ministro, serão atendidos desde microempreendedores individuais (MEIs) até empresas com faturamento de R\$ 300 milhões ao ano.

“É bastante oportuno, pela tempestividade”, comentou Solmucci. As empresas do setor de bares e restaurantes, segundo ele, estão no “sufoco” e uma a cada cinco relata atraso em pagamentos. “Com esse recurso novo, teremos um ano de crescimento, depois da retomada forte que tivemos no segundo semestre do ano passado”, afirmou. “Vamos manter o fôlego para continuar crescendo.”

Guedes antecipou o anúncio quando foi questionado sobre a manutenção do Programa Nacional de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Pronampe) em 2022. Confirmou que a linha de crédito criada na pandemia será reativada. Da mesma forma, haverá aportes no Fundo Garantidor de Investimentos (FGI), que dá suporte ao Programa Emergencial de Acesso ao Crédito (Peac), que atende a empresas de médio e grande portes.

O Valor trouxe, no dia 7 de fevereiro, entrevista com o assessor especial do Ministério da Economia Guilherme Afif Domingos, na qual ele informa sobre a injeção de recursos no Fundo Garantidor de Operações (FGO) para retomada do Pronampe e do FGI.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 16/02/2022*

## MINÉRIO DE FERRO NO MERCADO À VISTA CAI 9% COM ALERTA CONTRA ESPECULAÇÃO NA CHINA

No acumulado de 3 dias, a desvalorização da principal matéria-prima do aço se aproxima de 12%  
*Por Stella Fontes, Valor — São Paulo*



*Foto: Reprodução/Sibanye-Stillwater*

Os preços do minério de ferro no mercado à vista acompanharam a derrocada dos contratos futuros e recuaram ao nível mais baixo em três semanas nesta terça-feira.

Segundo a publicação especializada Fastmarkets MB, o minério com teor de 62% de ferro encerrou o dia com queda de 9%, para US\$ 134,88 a tonelada.

Em três dias, a desvalorização da principal matéria-prima do aço se aproxima de 12%. Em 2022, os ganhos acumulados foram reduzidos a 11,7%.

Segundo a imprensa local, a Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma da China disse que enviará equipes para fiscalizar os níveis dos estoques da commodity nos portos e as negociações nos mercados à vista e futuro.

Na semana passada, agências internacionais já haviam informado que a China estaria disposta a coibir “preços artificiais” da principal matéria-prima do aço, após as cotações à vista alcançarem o nível de US\$ 150 por tonelada.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 16/02/2022*

## PETROBRAS VAI PRECISAR DE NOVOS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA DE CONEXÃO DA PRODUÇÃO À COSTA

O plano estratégico da companhia para os anos de 2022 a 2026 prevê US\$ 57,3 bilhões em investimentos em exploração e produção, dos quais 63% irão para atividades no pré-sal

*Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio*

A Petrobras vai precisar investir em nova infraestrutura para conectar a produção em campos marítimos aos ativos de processamento na costa, disse o gerente executivo de estratégia da companhia, Eduardo Bordieri.

**“A produção do pré-sal e o desenvolvimento da infraestrutura para torná-lo viável são essenciais para a estratégia da Petrobras”, apontou durante participação no Brazil Gas Summit, na manhã desta quarta-feira.**



Bordieri lembrou que o plano estratégico da companhia para os anos de 2022 a 2026 prevê US\$ 57,3 bilhões em investimentos em exploração e produção, dos quais 63% irão para atividades no pré-sal.

### **Acordo para compartilhar gasodutos com outros operadores de campos na Bacia de Santos deve estar ativo nos próximos meses — Foto: Divulgação / Petrobras**

“Somos humildes em reconhecer que temos muitos desafios à frente. A competição global está apenas ficando mais forte. A janela para a transição energética está aberta. Estamos focados em ativos resilientes, com baixo ‘break even’ [preço de equilíbrio] e baixa pegada de carbono”, afirmou.

O executivo também afirmou que o acordo fechado com a Petrobras para compartilhar gasodutos com outros operadores de campos na Bacia de Santos deve estar ativo nos próximos meses. O acordo foi assinado em 2020, em conjunto com Petrogal Brasil, Repsol Sinopec Brasil e Shell Brasil, e prevê o compartilhamento das infraestruturas de escoamento e processamento de gás natural no pré-sal.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 16/02/2022*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### **ÁREAS TÉCNICAS AVALIARÃO PARECERES PARA AUDIÊNCIA SOBRE COBRANÇA E FISCALIZAÇÃO DO THC**

*Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 15 Fevereiro 2022*



Minutas de instrução normativa e de resolução tratam do mecanismo de análise e apuração de possíveis abusividades relacionadas à cobrança da taxa de usuários, por parte dos armadores que atracam em instalações portuárias brasileiras.

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, determinou o encaminhamento interno da proposta de submissão a audiência e consulta públicas da resolução que estabelece instrumentos de aprimoramento de análise e fiscalização da cobrança do THC (terminal handling charge) e da instrução normativa que disciplina a metodologia para a apreciação de condutas abusivas relacionadas à taxa de movimentação em terminais portuários. A decisão, publicada no Diário Oficial da União desta terça-feira (15), foi tomada durante a 516ª reunião ordinária da diretoria colegiada, realizada no último dia 3 de fevereiro.

Nery determinou caráter sigiloso aos documentos que compõem o processo, cujos autos deverão ser encaminhados à Superintendência de Regulação (SRG) e à Secretaria Geral (SGE) da Antaq. As minutas de instrução normativa e de resolução referentes ao cumprimento do tema 3.1 da agenda regulatória da Antaq para o biênio 2020/2021 abrangem a sistematização do mecanismo de análise e apuração de possíveis abusividades relacionadas à cobrança de THC de usuários, por parte dos armadores que atracam em instalações portuárias brasileiras.

Para o aprimoramento dos atos normativos, a diretoria determinou a apresentação dos documentos em audiência pública pelo período de 45 dias. Entre os pareceres, um relatório de análise de impacto regulatório (AIR), a minuta de resolução que estabelece instrumentos para o aprimoramento de análise e fiscalização da cobrança do THC e altera a resolução normativa 18/2017 (direitos e deveres dos usuários, agentes intermediários e armadores) e a resolução normativa 34/2019 (serviços de segregação e entrega de contêineres — SSE, também chamado de THC-2).

A SRG também deverá analisar a minuta de instrução normativa da gerência de regulação marítima (GRM) que disciplina a metodologia para determinar abusividade na cobrança de THC ao apurar casos concretos, em atendimento às normas vigentes da Antaq que regulamentam a matéria.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 16/02/2022*

## LEILÃO DE TERMINAIS PESQUEIROS PÚBLICOS TEM NOVA DATA: 11 DE MARÇO

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15 Fevereiro 2022*



***Terminais deverão beneficiar mais de 59 mil pescadores artesanais, com estimativa de produção de mais de 54 mil toneladas de pescado por ano***

Foi publicado no Diário Oficial da União nesta segunda-feira (14) aviso de retificação das datas para a concessão de sete Terminais Pesqueiros Públicos (TPPs) localizados nas cidades de Aracaju, Manaus, Belém, Natal, Vitória, Santos (SP) e Cananéia (SP).

De acordo com o documento, os envelopes serão recebidos em 7 de março, de 10h às 14h, presencialmente, na sede da B3, em São Paulo, e o leilão está agendado para ocorrer no dia 11 de março, às 14h, no mesmo local.

Os terminais foram qualificados no PPI por meio dos decretos 10.383/2020 e 10.442/2020, juntamente com o TPP de Cabedelo, o primeiro a ser concedido no Brasil em leilão realizado em janeiro deste ano.

A atualização complementa a Resolução CPPI nº 219, de 16 de Dezembro de 2021, que aprova as condições para a concessão de sete terminais. A Resolução, que é pré-requisito para a publicação do edital, estabeleceu o prazo de concessão em 20 anos, prorrogáveis por até cinco anos.

Já a licitação foi definida na modalidade de leilão, a ser realizado em sessão pública, por meio de apresentação de propostas econômicas em envelopes fechados. O critério de julgamento da melhor proposta econômica será o de maior oferta de outorga fixa pela concessão de cada um dos Terminais Pesqueiros Públicos.

Os estudos para concessão foram finalizados em abril deste ano e apontam que poderão ser beneficiados mais de 59 mil pescadores artesanais, com produção que pode chegar a mais de 54 mil toneladas de pescado por ano.

### **Mais investimentos**

Os estudos estimam que, ao longo dos 20 anos de concessão, os concessionários deverão realizar investimentos mínimos de R\$ 71,1 milhões (Capex) e outros R\$ 628,5 milhões com operação (Opex) nos sete terminais, e que as melhores condições de manuseio e processamento da produção após a concessão podem reduzir o desperdício em mais de 87,5 mil toneladas no longo prazo.

Cada terminal será ofertado individualmente, com exceção dos TPPs de Santos e Cananéia (SP), que serão concedidos em bloco.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 16/02/2022*

### DIRETORES DA ANTAQ DEFENDEM AMADURECIMENTO DE PAUTAS DA NAVEGAÇÃO INTERIOR

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 15 Fevereiro 2022



***Durante solenidade de encerramento de mandato de Adalberto Tokarski, membros da diretoria destacaram necessidade da agência aprofundar temas relacionados ao desenvolvimento do modal.***

A diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) destacou, nesta terça-feira (15), a necessidade de amadurecimento constante dos temas regulatórios relacionados ao desenvolvimento da navegação interior. O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, e a diretora Flávia Takafashi, ressaltaram que essa é uma das principais pautas defendidas pelo diretor Adalberto Tokarski, cujo mandato se encerra na próxima sexta-feira (18).

Nery afirmou que as pautas relacionadas à navegação interior terão continuidade nos próximos anos e são importantes para o desenvolvimento da multimodalidade do país. Ele lamentou que o período de pandemia tenha prejudicado as ações presenciais, principalmente na região Amazônica. O diretor-geral espera que as visitas sejam retomadas quando houver condições mais favoráveis de circulação. “A agência tem a obrigação de manter a pauta da navegação interior com maturidade”, disse durante cerimônia de encerramento do mandato de Tokarski.

O diretor-geral da Antaq destacou a participação de Tokarski na elaboração do plano nacional de integração hidroviária e na realização de um estudo completo sobre o transporte de passageiros na Amazônia. Nery também citou a atuação do diretor em debates na agência como na elaboração da norma de registro, na implantação da outorga eletrônica para empresas de navegação e no modelo dos arrendamentos simplificados, cuja primeira área foi licitada em 2021. Ele lembrou que Tokarski foi defensor da simplificação de processos e redução do fardo regulatório.

Nery também destacou a presença do diretor em discussões sobre a multimodalidade e junto à Agência Nacional de Águas (ANA) e ao Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) na defesa do direito da navegação interior quanto ao uso múltiplos das águas na operação da hidrovía Tietê-Paraná. A diretora Flávia Takafashi acrescentou que esses dois temas são um legado para a agência e exemplos da importância da regulação e do papel Antaq para o setor aquaviário.

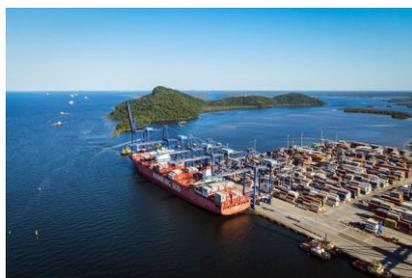
Em sua fala de despedida, o diretor Adalberto Tokarski voltou a defender a necessidade de retomada da navegação na hidrovía Tietê-Paraná, que já chegou a ficar paralisada por mais de 20 meses. Ele lamentou que a empresa mais antiga que atua na região esteja vendendo suas embarcações por causa da falta de previsibilidade sobre os períodos em que a hidrovía pode ser utilizada para navegação. “A empresa mais antiga está vendendo embarcações. Se a navegação não for retomada, acaba a credibilidade e a estrutura ficará sem funcionar”, avaliou. Ele sugeriu que sejam estudadas parcerias público-privadas para encontrar uma solução para uma dragagem permanente que garanta condições de tráfego na via fluvial.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/02/2022

### TCP REALIZA EXPANSÃO DO SEU CALADO OPERACIONAL

Da Redação NOTÍCIAS



***Ao permitir a chegada de embarcações maiores, o terminal terá maior disponibilidade de escalas e espaço para embarques***

A TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, teve seu calado operacional ampliado, passando de 12,10 metros para 12,30 metros. O incremento de 20 centímetros está dentro do plano de expansão do terminal, anunciado no início deste ano. Aprovado pela Marinha do Brasil, a nova medida proporcionará o aumento na eficácia, segurança e a maior disponibilidade de escalas e espaço para embarques.

Para que a marca fosse alcançada, a TCP investiu em infraestrutura marítima nos últimos anos, o que permitiu um aumento gradual em sua operação. Em 2021, junto com a Capitania dos Portos do Paraná, autoridade portuária e praticagem foram realizados estudos técnicos que possibilitaram o aumento do calado operacional do Porto de Paranaguá em 1.440 TEUs por embarcação, se comparado à capacidade disponível em 2015.

Segundo Thomas Lima, diretor comercial e institucional do terminal, o aumento do calado operacional é mais um passo para transformar o terminal em um hub marítimo. A ampliação garante uma operação mais flexível e competitiva para armadores, importadores e exportadores. “Com esses avanços, os grandes navios serão operados com maior eficácia e nossos clientes poderão usufruir de uma maior oferta de escalas e espaço para embarques, o que é essencial para o reaquecimento econômico esperado nos próximos anos”, diz.

“Dentro do nosso plano de expansão do terminal, estamos realizando investimentos em modernização, novos equipamentos e sistemas. Em conjunto com a autoridade portuária, trabalhamos na comprovação da viabilidade do aumento do calado operacional para os grandes navios de contêineres. Hoje, nossa preocupação não é apenas com um segmento do porto, mas sim com toda a cadeia produtiva e logística do Paraná, integrando os principais atores técnicos e institucionais em um mesmo objetivo: tornar Paranaguá o melhor e mais produtivo porto do Brasil”, detalha Lima.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 16/02/2022*

## APM TERMINALS PECÉM REGISTRA CRESCIMENTO DE 10% EM 2021

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15 Fevereiro 2022*



A APM Terminals Pecém relatou um crescimento de dois dígitos percentuais na movimentação pelo segundo ano consecutivo, registrando cerca de 430 mil TEUs em 2021. Os números mostram 10% a mais do que em 2020, resultado principalmente das exportações de cargas refrigeradas, que cresceram aproximadamente 21% em relação ao ano retrasado.

Com mais de 350 mil TEUs movimentados em Pecém (CE) ao longo do ano, a cabotagem no terminal aumentou em 6%. Os embarques de carga refrigerada impulsionaram esse forte crescimento, resultando em 47,7% acima dos níveis de 2020. Atualmente, o Porto do Pecém oferece seis linhas de cabotagem, ligando o Sul do país ao Nordeste e Manaus, sendo um porto estratégico para movimentação de cargas de cabotagem e longo curso.

Em termos de embarques de longa distância, a companhia obteve um crescimento de 31% em relação a 2020, registrando mais de 75 mil TEUs movimentados no ano. Essas cargas representaram 18% do total de movimentações do terminal, consequência do resultado das exportações full load (carga completa), que cresceram 20% no período.

A APM Terminals Pecém também cresceu na exportação de frutas da região Nordeste para o litoral leste da América do Norte e Europa. Mais de 11 mil contêineres foram movimentados de janeiro a novembro, representando um aumento de 22% em relação ao mesmo período de 2020.



Além disso, o terminal se manteve como principal porta de entrada para embarques desse segmento de carga fora do Brasil.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 16/02/2022*

## METEOROLOGIA PORTUÁRIA PERMITE OPERAÇÃO EM 708 HORAS SOB RISCO DE CHUVAS

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15 Fevereiro 2022*



Em 2021, o radar que monitora a previsão do clima em tempo real reduziu em 33% o impacto causado pelo risco da chuva nas operações do Tiplam

Mesmo diante de risco de chuvas, a VLI – companhia de soluções logísticas que opera terminais, ferrovias e portos – diminuiu de forma significativa, ao longo do ano passado, o tempo de parada dos navios no Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam), localizado na Baixada Santista. Ao todo foram 708 horas de operação sob

a possibilidade de ocorrência de eventos climáticos, garantindo a movimentação de um volume de um milhão de toneladas.

A otimização das atividades foi possível devido ao uso de um radar de alta precisão, em um programa de inovação da companhia chamado Meteorologia Portuária, que opera com base em uma plataforma tecnológica pioneira para nowcasting (previsão do tempo de curtíssimo prazo).

O balanço revela ainda que as metas estabelecidas tanto para ganhos de receita quanto de operação em horas praticamente dobraram. E com relação ao trabalho sob risco de chuva, em 2021 foi possível garantir a operação no porto em 33% do tempo em que havia previsão de condições climáticas adversas. Por sua vez, no ano anterior, as operações ocorreram em 16% do tempo com previsão de chuvas.

Antes da meteorologia portuária, tudo era feito a partir da percepção humana.

Com um radar meteorológico compacto Banda X, instalado no Monte Serrat, a sete quilômetros do Tiplam, a VLI monitora a chuva em tempo real e faz uma projeção de onde essa precipitação estará em curtos espaços de tempo. Desta forma, a empresa consegue fazer um planejamento minucioso de parada das operações de carga e descarga de produtos nos navios. A ideia surgiu em 2019 e foi implantada em 2020.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 16/02/2022*



## 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.



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 020/2022  
Página 51 de 51  
Data: 16/02/2022  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006