

# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 179/2021  
Data: 17/11/2021**



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>3</b>
EXPORTAÇÕES DE CAFÉ CAEM 7,4% ENTRE JANEIRO E OUTUBRO NO PORTO DE SANTOS .....	3
INSCRIÇÕES PARA O SUMMIT CRUZEIROS TERMINAM NESTA QUARTA-FEIRA .....	4
PORTO 360° DEBATE VOLTA DA TEMPORADA DE CRUZEIROS .....	4
GESNER OLIVEIRA: O PORTO E A REVOLUÇÃO SILENCIOSA NA INFRAESTRUTURA .....	5
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>6</b>
LEILÃO DO TERMINAL DE GRANEL LÍQUIDO DO PORTO DE IMBITUBA SERÁ NESTA SEXTA-FEIRA (19) .....	6
ARÁBIA SAUDITA ANUNCIA CIDADE FLUTUANTE COM CARBONO ZERO.....	7
EXPORTAÇÕES DO AGRO ATINGEM VALOR RECORDE DE US\$ 8,84 BILHÕES EM OUTUBRO E CHINA É O PRINCIPAL MERCADO .....	7
PORTOS DA CHINA SEGUEM CONGESTIONADOS COM CARGAS DE COBRE.....	8
<b>GOVERNO DE RS</b> .....	<b>9</b>
PORTOS PÚBLICOS E TERMINAIS PRIVADOS MOVIMENTARAM 17,4% MAIS CARGAS DE JANEIRO A OUTUBRO DO QUE EM IGUAL PERÍODO DE 2020.....	9
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>10</b>
MINISTÉRIO DA ECONOMIA ELEVA PROJEÇÃO PARA IPCA DE 2021 DE 7,90% PARA 9,70% .....	10
ELETOBRAS VÊ AGORA PRIVATIZAÇÃO ATÉ MAIO DE 2022; ELEIÇÃO ESTÁ NO RADAR, DIZ CEO .....	11
CCJ DA CÂMARA APROVA DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO.....	12
<b>MONEYTIMES</b> .....	<b>13</b>
ELETOBRAS: O QUE OS MERCADOS NÃO GOSTARAM NO RESULTADO DO TERCEIRO TRIMESTRE? .....	13
RUSSOS GARANTEM OFERTA DE FERTILIZANTES AO BRASIL, DIZ MINISTRA .....	14
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>15</b>
TCU REVÊ POSIÇÃO E NOVO ENTENDIMENTO FACILITA PRORROGAÇÃO DA DESONERAÇÃO .....	15
DEPUTADOS APROVAM PRORROGAÇÃO DA DESONERAÇÃO DA FOLHA E TEXTO VAI AO SENADO .....	16
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>17</b>
CHUVA ACIMA DO PREVISTO AFASTA RISCO DE RACIONAMENTO E APAGÃO, DIZ DIRETOR-GERAL DO ONS .....	17
EMPRESA DE ENERGIA SOLAR RENOVIGI SE EXPANDE PARA O NORDESTE E QUER ABASTECER CARROS ELÉTRICOS .....	20
MINÉRIO DE FERRO CAI COM ESTOQUE DA CHINA ATINGINDO MÁXIMA DE 31 MESES .....	22
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>23</b>
LEILÃO DO TERMINAL DE COMBUSTÍVEIS EM SANTOS STS 08 NÃO RECEBE PROPOSTAS .....	23
MINÉRIO DE FERRO SOBE 1,2% NO PORTO DE QINGDAO E SAI NA CASA DE US\$ 91 POR TONELADA.....	24
O DEBATE ELEITORAL SOBRE A PRIVATIZAÇÃO .....	24
COSAN VÊ NOVA REALIDADE DE MERCADO EM COMBUSTÍVEIS .....	26
<b>AGÊNCIA BRASIL - DF</b> .....	<b>27</b>
MINISTÉRIO DA SAÚDE LANÇA "MEGA CAMPANHA" DE VACINAÇÃO CONTRA COVID.....	27
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>28</b>
DESESTATIZAÇÃO PORTUÁRIA EM 10 PONTOS .....	28
TERMINAL DE GRANEL LÍQUIDO DO PORTO DE IMBITUBA SERÁ LEILOADO NA SEXTA-FEIRA.....	30
HIDROVIAS DO BRASIL ADQUIRE SIMULADOR PARA MAIOR SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO .....	30
PORTO SECO DE URUGUAIANA REGISTRA MAIOR FLUXO DE VEÍCULOS EM 13 ANOS .....	31
ARTIGO - PRIVACIDADE E PROTEÇÃO DE DADOS PESSOAIS NA INDÚSTRIA DE CRUZEIROS .....	32
OFERTA DE METANOL PODE DOBRAR ATÉ 2025 .....	34
MARINHA DEFINE GRUPO PARA INCORPORAÇÃO DA 2ª UNIDADE DO PROSUB .....	35
PRODUÇÃO EM REGIME DE PARTILHA DÁ UM SALTO COM A ENTRADA DE BÚZIOS EM SETEMBRO .....	36
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA</b> .....	<b>37</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	37



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### EXPORTAÇÕES DE CAFÉ CAEM 7,4% ENTRE JANEIRO E OUTUBRO NO PORTO DE SANTOS

Quase 80% do produto vendido ao mercado internacional é embarcado no cais santista

*Por: Fernanda Balbino*

Seguindo uma tendência nacional, as exportações de café pelo Porto de Santos caíram 7,4% entre janeiro e outubro deste ano, somando 25,5 milhões de sacas de 60 quilos. No País, a redução das operações foi de 6,3% no mesmo período e os números devem continuar em queda no ano que vem por conta de problemas logísticos mundiais que restringem a oferta de contêineres nos terminais. No total, 76,8% do produto vendido ao mercado internacional é embarcado no complexo marítimo santista

Os dados são do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé). De acordo com o presidente da entidade, Nicolas Rueda, a queda no volume das exportações reflete a continuidade dos conhecidos gargalos logísticos no comércio marítimo mundial. Entre eles, estão o desbalanceamento na oferta de contêineres, o que atrasa ou até inviabiliza o transporte da commodity.

“O cenário é preocupante porque especialistas do setor, com os quais nos reunimos em diversos eventos nacionais e internacionais, apontam que esses entraves devem se arrastar durante 2022, devido ao grande volume dos produtos agrícolas brasileiros acumulados nos portos e às safras que são escoadas a partir do segundo semestre”, explica Rueda.

Segundo os dados do Cecafé, houve uma queda na utilização de contêineres para as exportações da commodity. Nos dez primeiros meses deste ano, 93.579 TEU (unidade equivalente a um cofre de 20 pés) transportaram o café brasileiro rumo ao mercado internacional. No mesmo período do ano passado, foram 98.839 TEU.

Esta redução pode ter sido afetada pelos problemas logísticos causados pela pandemia de covid-19, que forçou o fechamento de diversos portos, principalmente na Ásia, e causou o represamento das caixas metálicas. Segundo especialistas, o problema ainda será sentido até, pelo menos, o primeiro semestre do próximo ano.

Outra preocupação apontada por Rueda é a elevação dos custos. “Eles têm contribuído para as fortes altas nos índices de inflação, gerado indisponibilidade de insumos essenciais ao agronegócio no Brasil e uma escalada nos preços que começa a preocupar os produtores como um todo. Logicamente, o setor cafeeiro não é poupado dessas aflições”, afirma.

Além do Porto de Santos, 23 complexos portuários brasileiros exportam o café. É o caso dos portos do Rio de Janeiro, que responderam por 16,1% dos embarques ao embarcarem 5,3 milhões de sacas, e Vitória (ES), com o envio de 977.384 sacas ao exterior, com representatividade de 2,9%.

Os portos de Paranaguá (PR) e Salvador (BA) aparecem na sequência. No primeiro caso, foram escoadas 480.751 sacas, 1,4% do total brasileiro. Já no complexo baiano, o volume escoado foi de 199.354 sacas, o equivalente a 0,6% das exportações.

#### Destinos

Até o final do mês passado, o Brasil exportou café para 119 países. Os Estados Unidos seguem como os principais importadores do produto, com a aquisição de 6,468 milhões de sacas,

montante praticamente estável em relação às 6,489 milhões adquiridas no mesmo intervalo em 2020. O volume representou 19,4% dos embarques totais do País.

A Alemanha, com representatividade de 16,5%, importou 5,4 milhões de sacas (-8,2%) e ocupou o segundo lugar no ranking. Na sequência, vêm Itália, com a compra de 2,3 milhões de sacas (-7,7%); Bélgica, com 2,2 milhões (-22,6%); e Japão, com a aquisição de 2 milhões de sacas (+12,5%).

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 17/11/2021*

## INSCRIÇÕES PARA O SUMMIT CRUZEIROS TERMINAM NESTA QUARTA-FEIRA

Evento é promovido pelo Grupo Tribuna e terá transmissão on-line

*Por: Redação*



**Evento é promovido pelo Grupo Tribuna Foto: Thais Rozo/TV**

Termina nesta quarta-feira (17) o prazo para as inscrições do Summit Cruzeiros, que será realizado nesta quinta (18) pelo Grupo Tribuna. O evento será a partir das 14 horas, e terá formato híbrido, com palestrantes presentes e transmissão on-line. Para se inscrever, basta acessar o site. O evento é gratuito.

Após a abertura, o primeiro painel com um debate sobre a importância dos cruzeiros para o desenvolvimento regional e do País com o ministro do Turismo, Gilson Machado Neto, o consultor e professor universitário especializado em Turismo, Alexandre Nunes, o jornalista especializado no setor, Daniel Capella, o presidente da Associação das Agências de Viagens do Interior do Estado de São Paulo (Aviesp), Marcos Antonio de Carvalho Lucas, e o presidente da Associação dos Profissionais de Turismo da Baixada Santista (APT), Carlos Eduardo de Almeida Silveira.

Em seguida, está prevista a palestra da diretora geral da Norwegian Cruise Line Holding, Estela Farina, que abordará as incertezas no setor no cenário pós-pandemia de covid-19.

Por fim, especialistas e autoridades vão analisar os desafios e a viabilidade de um novo terminal de passageiros no Porto de Santos.

Neste painel, estarão o presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, o presidente da Clia Brasil, Marcos Ferraz, o prefeito Rogério Santos, o conselheiro da Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS), Eduardo Lustoza, o diretor de Gestão e Modernização Portuária do Ministério da Infraestrutura, Otto Burlier, e o sócio consultor na Agência Porto Consultoria Portuária e Empresarial, Fabrizio Pierdomenico.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 17/11/2021*

## PORTO 360° DEBATE VOLTA DA TEMPORADA DE CRUZEIROS

Transmitido pelas redes sociais do Grupo Tribuna, programa terá participação do deputado estadual Tenente Coimbra (PSL)

*Por: Redação*

Os bastidores do processo de liberação dos cruzeiros marítimos após mais de 20 meses de interrupção dessas operações, por conta da pandemia de covid-19, são o tema do Porto 360°

desta quarta-feira (17). O programa terá a participação do deputado estadual Tenente Coimbra (PSL), que atuou ativamente dessas discussões.

O Porto 360° é transmitido nas redes sociais do Grupo Tribuna (no Facebook e no YouTube) às 19h45, com apresentação de Maxwell Rodrigues.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 17/11/2021**

## **GESNER OLIVEIRA: O PORTO E A REVOLUÇÃO SILENCIOSA NA INFRAESTRUTURA**

Economista é também professor e coordenador do Centro de Infraestrutura e Soluções Ambientais da FGV

**Por: Gesner Oliveira**



**Foto: Carlos Nogueira/AT**

Está em curso uma revolução silenciosa na infraestrutura. Enquanto as atenções se voltam para os problemas conjunturais da taxa Selic e da inflação, verifica-se um salto nos investimentos do setor privado em segmentos fundamentais para a economia brasileira.

Muitos analistas e grande parcela da mídia enfatizam que as privatizações convencionais de venda de estatais não têm sido expressivas. No entanto, os números de parcerias e concessões são significativos. Nos últimos três anos foram registradas operações que resultaram em R\$ 185,6 bilhões de outorga e em R\$ 156,4 bilhões de investimentos previstos, recordes na história econômica do País.

Levantamento da GO Associados indica que foram arrecadados R\$ 98 bilhões em outorgas das concessões federais até o momento. Somadas às concessões com modelagem feita pelo BNDES ou PPI, esse número chega a R\$ 123,5 bi.

Mais importante do que o dinheiro que vai para os cofres públicos é o montante de investimentos previstos, de R\$ 155,5 bilhões, essenciais para atenuar os gargalos da infraestrutura e gerar empregos e renda. O caminho da retomada sustentada da economia brasileira passa necessariamente por haver um aumento no investimento em infraestrutura.

Os dois maiores leilões dos últimos dois anos, o do 5G e o da Cedae, movimentaram, respectivamente, R\$ 7,4 bilhões e R\$ 23 bilhões em outorgas. São setores fundamentais para o Brasil dar um salto e tornar-se mais competitivo, aumentando assim a conectividade e a saúde pública.

O volume de investimento no leilão do 5G (R\$ 39,8 bilhões) e o saneamento devem tornar-se o principal segmento em termos de investimentos previstos. Até o fim do ano, devem ser leiloados o Bloco 3 da Cedae os blocos B e C em Alagoas.

Também no setor ferroviário, as perspectivas são positivas com o novo marco legal do regime de autorizações. A intenção de investimento nesse setor chega a cerca de R\$ 100 bilhões.

As perspectivas para os investimentos portuários são igualmente favoráveis. Há disposição para empreender no setor desde que as regras sejam estáveis e transparentes.

Há duas semanas, ocorreram dois leilões: os de arrendamento portuário nos portos de Maceió e Areia Branca, movimentando outorgas de R\$ 115 mil e com previsão de investimento de R\$ 222

milhões. Nesta semana, serão realizados mais cinco leilões que preveem investimentos de cerca de R\$ 1,19 bilhão. Dos cinco terminais, dois serão em Santos (STS08 e STS08a) e representam R\$ 1,05 bilhão.

A desestatização planejada dos portos de Santos, São Sebastião, Itajaí e das companhias Codesa e Codeba encerram mudanças importantes. Os investimentos previstos para o Porto de Santos chegam a R\$ 10,5 bilhões e para o de São Sebastião, a R\$ 574 milhões. Os investimentos portuários são essenciais para o desenvolvimento do País. Basta dizer que o agronegócio depende diretamente disso para manter a competitividade.

O privilégio de dialogar com os leitores de A Tribuna nesta coluna servirá para discutir esse e outros temas fundamentais para o segmento portuário e para o Brasil. A questão transversal vai girar em torno do ingrediente básico para o investimento de longo prazo: a segurança jurídica.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 16/11/2021*



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

### LEILÃO DO TERMINAL DE GRANEL LÍQUIDO DO PORTO DE IMBITUBA SERÁ NESTA SEXTA-FEIRA (19)

*Informação: Porto de Imbituba (17 de novembro de 2021 )*



#### **Porto de Imbituba**

O leilão do Terminal de Granel Líquido do Porto de Imbituba será nesta sexta-feira, 19, e seguirá o modelo simplificado, sendo um dos primeiros no Brasil nesse tipo e terá um contrato de 10 anos. A sessão será na sede da B3 – Bolsa de Valores Oficial do Brasil, em

São Paulo, a partir das 11h. A empresa vencedora irá ampliar a estrutura do terminal, que passará a ter cinco tanques em operação e capacidade de armazenagem estática para 12.699 metros cúbicos.

A etapa inicial do processo licitatório do arrendamento da área foi a protocolização do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental na Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, em Brasília, no ano passado. O Estudo apresentou informações sobre previsão de movimentação, investimentos, estimativas de custos, dentre outros fatores para alavancar o empreendimento portuário.

O TGL é composto por três tanques de armazenamento, dois deles fora de operação. O tanque operante tem capacidade de 4.826 metros cúbicos. O terminal também conta com 806 metros de dutos de alimentação, que ligam o cais ao TGL, e equipamento para carregamento de veículos de transporte rodoviário. Atualmente, o TGL está sob um arrendamento transitório (de curto prazo) com a empresa Fertisanta, até que o processo licitatório anunciado pelo Governo Federal seja concluído.

Com o leilão, está prevista a injeção de cerca de R\$ 25 milhões na infraestrutura portuária do terminal. Dentre os investimentos a serem feitos pelo vencedor da licitação, está a construção de quatro novos tanques e a demolição e retirada dos dois tanques inoperantes.

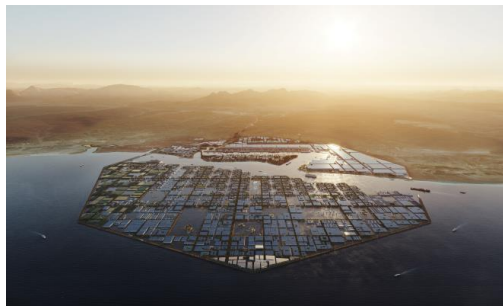
Comunicação Social SCPAR Porto de Imbituba

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

*Data: 17/11/2021*

### ARÁBIA SAUDITA ANUNCIA CIDADE FLUTUANTE COM CARBONO ZERO

Informação: ANBA (17 de novembro de 2021)



**Governo saudita lançou o projeto Neom, complexo industrial que ficará no Mar Vermelho e tem como meta ser um modelo no setor, com integração logística, geração de empregos e proteção ambiental – Foto: Divulgação/ANBA**

O príncipe herdeiro da Arábia Saudita, Mohammed bin Salman, anunciou nesta terça-feira (16) o lançamento da cidade de Neom, também chamada de Oxagon, com a pretensão de que seja o maior complexo flutuante do

mundo. Ela ficará no Mar Vermelho, próxima ao Canal de Suez, e a Arábia Saudita quer fazer do local uma referência global em adoção de tecnologia de ponta e sustentabilidade ambiental.

A notícia foi publicada no site do jornal saudita Arab News com base em informações da agência de notícias oficial saudita, a Saudi Press Agency (SPA). A nova cidade será movida por energia 100% limpa e seu núcleo industrial será baseado em sete segmentos, todos tendo como norte das atividades a inovação e as novas tecnologias.

Os setores são energia sustentável; mobilidade autônoma; inovação em água; produção sustentável de alimentos; saúde e bem-estar; tecnologia e manufatura digital; e métodos modernos de construção. Mobilidade autônoma são equipamentos capacitados a operar sozinhos. Manufatura digital é a aplicação da tecnologia ao processo produtivo. No caso de Neom, esse setor vai incluir telecomunicações, tecnologia espacial e robótica.

A cidade incluirá o porto saudita de Duba e ficará próximo de outro projeto similar chamado The Line. Boa parte do comércio mundial passa pelo Mar Vermelho, onde ficará a estrutura, que está planejada e posicionada para ser um dos centros de logística mais avançados do mundo, com conectividade de última geração entre porto, ferrovia e aeroporto. A cidade faz parte da Visão 2030, plano de desenvolvimento de longo prazo da Arábia Saudita.

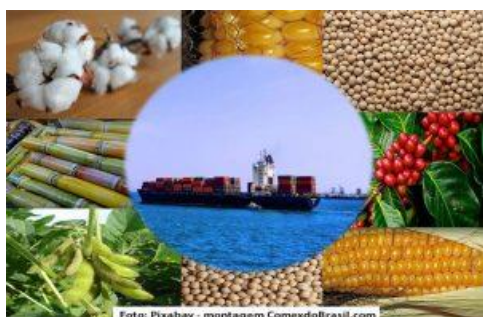
O projeto tem a ambição de redefinir a abordagem mundial para o desenvolvimento da indústria do futuro, protegendo o meio ambiente enquanto cria empregos e crescimento. As comunidades poderão ser percorridas a pé pela população ou por meio de transporte movido a hidrogênio. As indústrias, sustentáveis, serão construídas em torno das comunidades, minimizando tempo de deslocamento, com integração entre natureza e ambiente urbano.

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

Data: 17/11/2021

### EXPORTAÇÕES DO AGRO ATINGEM VALOR RECORDE DE US\$ 8,84 BILHÕES EM OUTUBRO E CHINA É O PRINCIPAL MERCADO

Informação: Comex do Brasil (17 de novembro de 2021)



Brasília – Exportações do agronegócio registraram valor recorde de US\$ 8,84 bilhões para o mês de outubro, motivada pela alta dos preços internacionais das commodities o valor é 10% superior aos US\$ 8,036 bilhões exportados no mesmo mês de 2020.

Segundo a Secretaria de Comércio e Relações Internacionais (SCRI) do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), a elevação dos preços médios de

exportação foi determinante para o incremento das vendas externas, uma vez que cresceram 25,8% comparados a outubro de 2020. Já a quantidade vendida ao exterior apresentou recuo de 12,5% no período em análise (outubro de 2020 a outubro de 2021).

As importações de produtos do agronegócio subiram de US\$ 1,2 bilhão, em outubro/2020, para US\$ 1,4 bilhão, em outubro/2021 (+16,8%). Vários produtos importados apresentaram altas expressivas do preço médio, como trigo (+15,5%), óleo de palma (+68,7%) e azeite de oliva (+26,3%).

De acordo com os analistas da SCRI, os principais destaques do mês foram soja em grão, carne suína e de frango e café.

A soja em grão foi responsável por US\$ 1,72 bilhão (+ 94,3%), correspondendo a 3,3 milhões de toneladas (+ 35,9%). O preço médio de exportação atingiu US\$ 522 por tonelada, incremento de 42,9% na comparação com outubro de 2020.

Também houve recorde na quantidade e valor exportados de carne suína. As vendas externas chegaram a US\$ 215,98 milhões (+ 8,9%), com expansão da quantidade exportada (+ 11,5%), mas queda no preço médio de exportação (- 2,3%).

As vendas externas de carne de frango foram de US\$ 700,08 milhões (+ 60%), resultado tanto do aumento da quantidade exportada (+ 23,4%) quanto do preço médio de exportação (+ 29,6%).

O setor cafeeiro registrou vendas de US\$ 606,71 milhões (+ 18,9%), apesar do recuo de 15,9% do volume exportado, que compensada pela elevação dos preços médios de exportação (+ 41,5%).

A China se mantém como a principal compradora dos produtos do agronegócio brasileiro. De cada US\$ 4 exportados, US\$ 1 foi para o país asiático, o que significa exportação de US\$ 2,25 bilhões para o mercado chinês em outubro/2021 (+ 6,2%). A China foi o destino de 80,8% da soja em grão brasileira exportada em volume (2,7 milhões de toneladas; +35%).

A China continua sendo o principal país importador de carne suína brasileira, embora as vendas do produto in natura tenham diminuído para US\$ 78,18 milhões. O país asiático passa por um período de excesso de oferta interna do produto, resultado dos esforços para recuperação de seu rebanho. O mercado chinês também foi importante importador da carne de frango in natura brasileira, com US\$ 110,88 milhões (+22,4%).

### (\*) Com informações do Mapa

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

Data: 17/11/2021

## PORTOS DA CHINA SEGUEM CONGESTIONADOS COM CARGAS DE COBRE

Informação: Bloomberg (17 de novembro de 2021)



### Portos Congestionamentos continuam preocupando

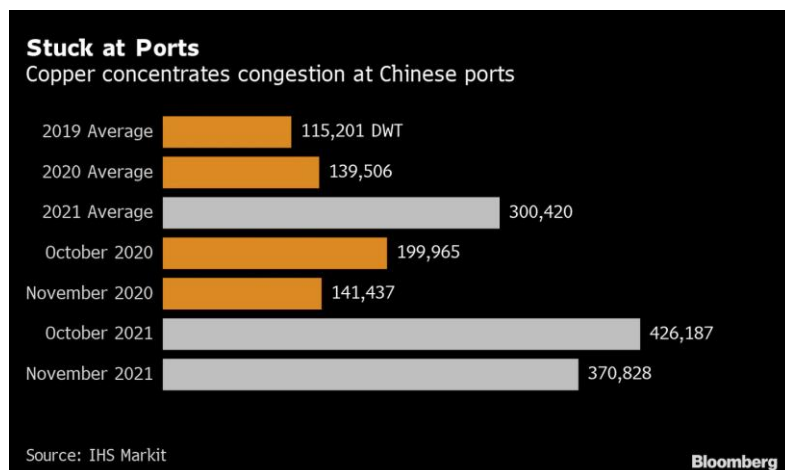
Bloomberg — O congestionamento de cargas de cobre nos portos chineses dá sinais de alívio, mas o volume ainda corresponde ao triplo dos níveis pré-pandemia.

Navios com capacidade para transportar cerca de 370 mil toneladas de concentrados semiprocessados do Chile e do Peru esperam para serem descarregados, segundo dados da IHS Markit. Embora o volume seja 13% menor que o de outubro, ainda está muito acima dos níveis do ano anterior e representa de 30% a 40% de todas as entregas mensais para a China dos dois principais países produtores do metal.



O congestionamento reflete parte dos problemas da cadeia de suprimentos global que resultaram, por exemplo, em um número recorde de navios porta-contêineres à espera para atracar em portos da Califórnia.

Embora commodities a granel sejam menos afetadas do que contêineres que transportam brinquedos e geladeiras, protocolos da Covid-19 em portos chineses causaram congestionamento durante a pandemia, de acordo com Juan Carlos Guajardo, que comanda a consultoria Plusmining. Isso significa uma espera de cerca de 10 dias por navios que transportam o concentrado da América do Sul para ser usado por fundições de cobre chinesas.



Os atrasos no lado da oferta ajudam a explicar o aperto nos mercados de metais globais, mas também há uma leitura negativa. O acúmulo de commodities pode ser em parte devido à desaceleração da demanda chinesa, com fundições e fabricantes sob pressão para reduzir as emissões e o uso de energia.

Ainda assim, Daejin Lee, analista da IHS Markit, espera que os gargalos diminuam no final do ano, com menos chegadas de remessas de

graneis sólidos durante o inverno. Atrasos nos carregamentos do Peru em meio a protestos no país também podem reduzir o congestionamento nos portos da China, ainda que temporariamente.

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

Data: 17/11/2021



## GOVERNO DE RS

### PORTOS PÚBLICOS E TERMINAIS PRIVADOS MOVIMENTARAM 17,4% MAIS CARGAS DE JANEIRO A OUTUBRO DO QUE EM IGUAL PERÍODO DE 2020

Na comparação com os dez primeiros meses de 2019, antes da pandemia, crescimento chegou a 11,2%



**Soja em grão, celulose, farelo de soja e fosfatos estão entre as cargas mais movimentadas em Rio Grande - Foto: Divulgação Portos RS**

O porto do Rio Grande registrou o melhor período acumulado de janeiro a outubro da história do complexo. No mesmo período, o porto de Pelotas aumentou em 40,97% as movimentações em relação a igual intervalo do ano passado. Os dados foram divulgados pela Superintendência dos Portos

do Rio Grande do Sul (Portos RS) nesta terça-feira (16/11).



De janeiro a outubro deste ano, os três portos públicos do Estado sob administração da Portos RS (Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre), somados com a movimentação privada do complexo do Superporto do Rio Grande, movimentaram 40.647.273 toneladas – aumento de 17,39% em relação ao mesmo intervalo do ano passado e de 11,17% em relação aos 10 primeiros meses de 2020.

O complexo portuário do Superporto do Rio Grande – que envolve Porto Público, cinco terminais particulares arrendados, dois estaleiros e quatro terminais de uso privado de empresas – foi responsável pela maior parte desse total: 38.545.987 toneladas no período até outubro, aumento de 16,6% na comparação com o mesmo intervalo de 2020.

A movimentação do acumulado de janeiro a outubro deste ano se caracterizou como a melhor da história do complexo do Superporto. Nesse período de dez meses a movimentação já ultrapassa o volume registrado em todo 2020, de 38.090.430 de toneladas.

Com relação às movimentações no Superporto, os destaques de maior aumento percentual de cargas ficaram por conta de madeira (+184,58%), seguido por milho (64,53%), ureia (32,7%) e soja em grão (31,61%). A soja em grão foi também a responsável pelo maior volume de movimentação total no porto da região, totalizando 12.086.524 toneladas no período.

Movimentação de outubro no porto de Pelotas continua com destaque para as toras de madeira e o clínquer (componente do cimento). A movimentação aumentou quase 41% no ano comparado com igual intervalo de 2020.

O porto de Pelotas registrou aumento de 23,24% nas movimentações realizadas no mês de outubro em relação ao mesmo período do ano passado. As duas principais mercadorias do porto pelotense continuam sendo as toras de madeira, respondendo por 76,7% da movimentação total do porto no ano e o clínquer, que responde por 18% das cargas do porto pelotense.

O porto de Porto Alegre foi o responsável pela movimentação de 633.404 de toneladas de fertilizantes em 2021, que juntamente com cevada, trigo, sal e outros somaram 908.129 toneladas no período dos 10 primeiros meses. Em relação ao ano passado, o total de cargas movimentadas no cais porto-alegrense registrou um aumento de 26,02%.

Conforme o diretor-superintendente da Portos RS, Fernando Estima, os recordes no ano refletem uma série de fatores, entre eles a melhoria da infraestrutura, investimentos de todos os terminais, a homologação do calado com maior profundidade, a chegada de novos terminais, como o Terminal Logístico do Arroz (TLA), e eficiência de todas as transportadoras, operadores e trabalhadores portuários.

**Fonte: Governo do RS - RS**

**Data: 17/11/2021**

# ISTOÉ Dinheiro

## ISTOÉ - DINHEIRO

### MINISTÉRIO DA ECONOMIA ELEVA PROJEÇÃO PARA IPCA DE 2021 DE 7,90% PARA 9,70%

Estimativa para a alta de preços neste ano passou de 7,90% para 9,70%. Para 2022, a projeção passou de 3,75% para 4,70% (Crédito: Marcello Casal Jr. Agência Brasil)

O Ministério da Economia revisou para cima sua projeção para a inflação medida pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) em 2021. De acordo com a nova grade de



parâmetros macroeconômicos da pasta, a estimativa para a alta de preços neste ano passou de 7,90% para 9,70%. Para 2022, a projeção passou de 3,75% para 4,70%.

A Secretaria de Política Econômica (SPE) da pasta manteve a avaliação de que, a partir de 2023, a projeção converge para a meta: 3,25% em 2023 e 3,0% de 2024 em diante.

No último relatório Focus, os analistas de mercado consultados pelo Banco Central estimaram que o IPCA deve acumular alta de 9,77% em 2021 e de 4,79% em 2022.

Todas as projeções para a inflação em 2021 estão bem acima do centro da meta deste ano, de 3,75%, que tem uma margem de tolerância de 1,5 ponto porcentual (índice de 2,25% a 5,25%). No caso de 2022, a meta é de 3,50%, com margem de 1,5 ponto (2,00% a 5,00%).

### INPC

O Ministério da Economia também atualizou a projeção para o Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC) – utilizado para a correção do salário mínimo. De acordo com a nova grade de parâmetros macroeconômicos da pasta, a estimativa para a alta do indicador neste ano passou de 8,40% para 10,04%. Para 2022, a projeção passou de 3,80% para 4,25%.

### IGP-DI

Já a estimativa da Economia para a alta do Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna (IGP-DI) em 2021 passou de 18,00% para 18,66%. Para o próximo ano, a projeção passou de 4,70% para 5,42%.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 17/11/2021*

## ELETOBRAS VÊ AGORA PRIVATIZAÇÃO ATÉ MAIO DE 2022; ELEIÇÃO ESTÁ NO RADAR, DIZ CEO

*Por Marta Nogueira*

RIO DE JANEIRO (Reuters) – A Eletrobras atualizou o cronograma para a sua privatização, prevendo agora que a operação de “follow-on” ocorra até maio do próximo ano, apontou nesta quarta-feira o presidente da estatal, Rodrigo Limp.

Antes, a companhia previa para o primeiro trimestre de 2022 a oferta de ações que deverá diluir a participação da União na empresa.

A atualização, segundo o executivo, ocorreu após decisão de realizar a operação com base nos dados do quarto trimestre de 2021, o que gera um prazo de até 134 dias para que ela ocorra.

Em agosto, o executivo havia ponderado que o cronograma que previa o “follow-on” em fevereiro era “desafiador”.

“Estamos bem confiantes e engajados de concluir a operação considerando o resultado anual, o que levaria a operação para o final de abril, mais tardar início de maio”, disse Limp, ao ponderar que o processo é “complexo” e tem questões que não estão totalmente no controle da companhia.

O executivo reconheceu ainda possíveis impactos devido à eleição do próximo ano.

“O que naturalmente pode ter algum reflexo é, a depender de como estiver o cenário eleitoral, pode ter uma volatilidade maior ou menor que pode afetar um pouco o ambiente para fazer a oferta de ações, mas não há impedimentos”, disse o presidente.



Nesse caso, o que poderia impedir a operação, segundo Limp, é que conforme previsto em resolução do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) será definido um preço mínimo para ação ser ofertada.

“Caso o preço resultante da oferta seja inferior ao preço mínimo, a operação não se concretiza”.

A empresa manteve ainda a decisão de realizar a capitalização também em Nova York.

### PRÓXIMAS ETAPAS

Ao detalhar o cronograma, Limp afirmou que está prevista para este mês a finalização da contratação do sindicato de bancos para estruturação da operação de “follow-on” e de distribuição do volume de ações a ser emitido pela companhia.

Também para novembro, o cronograma prevê a conclusão de uma primeira etapa de aprovações necessárias no Tribunal de Contas da União (TCU), relacionadas a uma revisão sobre valores de outorga. No entanto, Limp ponderou que tal etapa poderá ser concluída em dezembro, mas que um atraso maior pressionaria os prazos.

Uma última deliberação do TCU, relacionada a segregação necessária de Itaipu e Eletronuclear, deverá ocorrer no primeiro trimestre de 2022, nas expectativas de Limp.

“Nossa percepção é que o processo dentro do Tribunal de Contas está dentro da normalidade”, frisou Limp.

Outros passos importantes, como revisão de outorga pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) e convocação e realização de Assembleia Geral Extraordinária de acionistas, também precisam ser cumpridos.

Limp reiterou que a adesão da Eletrobras ao Novo Mercado, mais alto nível de governança da bolsa paulista B3, está nos planos, mas que não há tempo hábil para que isso ocorra antes da privatização.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*  
*Data: 17/11/2021*

### CCJ DA CÂMARA APROVA DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO

*Por Ricardo Brito*

BRASÍLIA (Reuters) – A Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Câmara aprovou nesta quarta-feira uma proposta que prorroga a desoneração da folha de pagamento das empresas de 17 setores econômicos do país até 2023.

O texto passou na CCJ em caráter terminativo, o que significa que, se não houver recursos para que ele seja apreciado pelo plenário da Câmara, seguirá diretamente para a apreciação do Senado.

A desoneração da folha encerraria no fim deste ano. Agora, o intuito é prorrogar por mais dois anos. Os setores beneficiados estão entre os que mais empregam no país, como construção civil, indústria têxtil e de calçados, transporte coletivo e empresas de comunicação.

O projeto original previa a prorrogação da desoneração até 2026. A mudança veio depois que, na semana passada, o presidente Jair Bolsonaro anunciou a prorrogação da desoneração por dois anos, após se reunir com empresários.

Em nota, o coordenador-geral da Frente Parlamentar do Empreendedorismo (FPE), deputado Marco Bertaiolli (PSD-SP), disse que a decisão da CCJ é indispensável para dar fôlego para as



empresas atravessarem o pós-pandemia “não só com a capacidade de manter empregos, mas também com condições de gerar mais postos de trabalho”.

“Essa aprovação é resultado de meses de intensa interlocução com os principais segmentos do setor produtivo. Hoje (quarta), a Câmara demonstrou mais uma vez que tem a liderança e a sensibilidade necessária para enfrentar os desafios urgentes do país”, destacou.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 17/11/2021*

## MONEYTIMES

### MONEYTIMES

#### ELETOBRAS: O QUE OS MERCADOS NÃO GOSTARAM NO RESULTADO DO TERCEIRO TRIMESTRE?

*Por Renan Dantas*

*O provisionamento inesperado de R\$ 9 bilhões pesou para o mercado*

A Eletrobras (ELET3;ELET6) divulgou o seu resultado na noite da última terça-feira (16) com lucro líquido de R\$ 965 milhões, bem menor do que os R\$ 2,5 bilhões no ano passado. O consenso do mercado apontava para um lucro de R\$ 1,8 bilhão.

Um provisionamento inesperado de R\$ 9 bilhões pesou na conta da elétrica. E o mercado não gostou: por volta das 14h12, os papéis ordinários caíram 5,3%, figurando entre as maiores quedas do Ibovespa.

De acordo com Safra, esse reconhecimento poderia diminuir o valor da Eletrobras após a sua privatização. Já o BTG afirma que precisa entender melhor o que levou a esse aumento, visto que é um componente importante no processo de venda da estatal.

Para a Ágora Investimentos, à primeira vista, o impacto desse valor no balanço é negativo. No entanto, Francisco Navarrete e José Cataldo, que assinam o relatório, afirmam que o risco de provisões adicionais relacionadas ao passivo de empréstimo obrigatório não é novo para os investidores.

Além disso, os analistas lembram a vitória no caso Roma. Na última semana, a empresa conseguiu no STJ (Superior Tribunal de Justiça) reverter uma decisão que poderia gerar provisões de até R\$ 12 bilhões.

“O empréstimo compulsório é uma das maiores dores da Eletrobras, pois, sendo uma estatal, a capacidade de se defender é muito superada pelos investidores e grandes empresas industriais que processam a empresa em mais de 4 mil casos diferentes”, completam.

Mesmo com esses entraves, o Safra mantém a recomendação outperform, ou seja, desempenho acima da média do mercado, com preço-alvo R\$ 53,8, potencial de alta 55,8%.

Segundo o banco, o processo de privatização sustenta a visão otimista.

### Resultados

Para o Safra, do lado operacional, a elétrica divulgou um resultado positivo, com os braços de geração e transmissão se beneficiando com a alta da inflação, enquanto os custos permaneceram sob controle.

O ebitda, que mede o resultado operacional, somou R\$ 4,6 bilhão, 24% acima da estimativa e 61% melhor que o projetado pelo consenso.

No terceiro trimestre do ano, a empresa investiu R\$ 1 bilhão, sendo R\$ 570 milhões na geração de energia. Desses, R\$ 375 milhões foram destinados à Usina de Angra 3.

**Fonte: MoneyTimes**

**Data: 17/11/2021**

## RUSSOS GARANTEM OFERTA DE FERTILIZANTES AO BRASIL, DIZ MINISTRA

*Por Reuters*



***Há ainda preocupações com a oferta, mesmo que produtores de grãos tenham, em sua maioria, já fechado negócios para a safra 2021/22 (Imagem: Bloomberg)***

Autoridades e representantes de empresas russas de fertilizantes se reuniram nesta quarta-feira com a ministra da Agricultura brasileira, Tereza Cristina, que disse ter obtido garantias de oferta do produto ao Brasil

em meio a preocupações com o suprimento, de acordo com nota do Ministério da Agricultura.

O Brasil, um grande importador de fertilizantes, observa um aumento nos custos, pelos preços mais altos de matérias-primas e também em função do câmbio.

Há ainda preocupações com a oferta, mesmo que produtores de grãos tenham, em sua maioria, já fechado negócios para a safra 2021/22.

A Rússia representa cerca de 20% do total de fertilizantes importados pelo Brasil. Recentemente, o governo russo anunciou restrições às exportações de fertilizantes nitrogenados por meio de cotas de exportação pelo período de seis meses a partir de 1º de dezembro, com o objetivo de evitar escassez no mercado interno, frisou o comunicado.

“Tivemos aqui a garantia, tanto do governo russo quanto das empresas de fertilizantes, de que nós não teremos problemas com a entrega de fertilizantes, tanto de potássio quanto dos fosfatos”, disse a ministra, que busca abrir negociação com os principais fornecedores diante de restrições na oferta mundial.

O Ministro do Desenvolvimento Econômico da Rússia, Maksim Reshetnikov, assegurou a manutenção do fornecimento ao Brasil de fertilizantes de potássio e fosfato e, “se possível, aumento de exportações para a próxima safra”, acrescentou o ministério.

“O ministro reforçou que o Brasil é um parceiro estratégico e que podemos ficar absolutamente tranquilos com o fornecimento de potássio e fósforo.”

A ministra brasileira se reuniu com o vice-presidente da produtora global de fertilizantes minerais complexos Acron, Vladimir Kantor, que garantiu o aumento de ao menos 10% das exportações de fertilizantes para o Brasil, de acordo com o comunicado.

O CEO da empresa russa PhosAgro, Andrey Guryev, foi na mesma linha.

De acordo com o ministério, a ministra Tereza Cristina ouviu do CEO da EuroChem, Vladimir Rashevskiy, planos de investimentos da empresa no Brasil para aumento da produção nacional de fertilizantes.

Na quinta-feira, Tereza Cristina deve se reunir com o CEO da Uralkali, produtora e exportadora russa de fertilizantes à base de potássio.

### Carne

Tereza Cristina também se reuniu em Moscou com o chefe do Serviço Federal de Vigilância Veterinária e Fitossanitária da Rússia, Sergey Dankvert, que garantiu a realização de uma visita de inspeção ao Brasil, ainda no primeiro trimestre de 2022, visando habilitação de novas plantas frigoríficas brasileiras para exportação.

O governo Russo anunciou que abrirá uma cota de 300 mil toneladas de carne (200 mil toneladas de carne bovina e 100 mil toneladas de carne suína) com tarifa zero de importação por seis meses, mercado que pode ser utilizado pelo Brasil.

Fonte: MoneyTimes

Data: 17/11/2021



### JORNAL O GLOBO – RJ

#### TCU REVÊ POSIÇÃO E NOVO ENTENDIMENTO FACILITA PRORROGAÇÃO DA DESONERAÇÃO

Em resposta a consulta sobre outro tema, Corte definiu que não é necessário indicar fonte de compensação de receita para uma renúncia que não afeta as metas fiscais

Por *Fernanda Trisotto*

BRASÍLIA – O Tribunal de Contas da União (TCU) reviu o entendimento sobre um dispositivo da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) e a nova posição pode facilitar o caminho da prorrogação da desoneração da folha de pagamento, cuja extensão foi aprovada na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Câmara dos Deputados nesta quarta-feira.

A Corte avaliou uma consulta feita pelo presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG) sobre necessidade de medida compensatória no Refis, caso ele esteja incluído no Orçamento e não prejudique o alcance de metas fiscais.

O entendimento do relator do processo, ministro Aroldo Cedraz, foi de que se a renúncia estiver estimada no orçamento e não afete os resultados fiscais, não é obrigatório apresentar previsão de medidas de compensação. Os demais ministros concordaram com essa tese e aprovaram a resposta à consulta.

Embora não trate do caso concreto da desoneração da folha de pagamento, esse novo entendimento do TCU facilita a prorrogação do benefício. Os parlamentares e o governo esperavam esse retorno da Corte, conforme já havia adiantado o líder do governo no Senado, Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE), na última semana.

A extensão da desoneração da folha até dezembro de 2023 foi aprovada na CCJ nesta quarta-feira, após acordo entre os parlamentares e governo. O texto agora segue para avaliação do Senado.

A desoneração da folha, que estava prevista para acabar no fim deste ano, permite às empresas substituir a contribuição previdenciária, de 20% sobre os salários dos empregados, por uma alíquota sobre a receita bruta, que varia de 1% a 4,5%.

Entre os 17 setores da economia que podem aderir a esse modelo estão as indústrias têxtil, de calçados, máquinas e equipamentos e proteína animal, construção civil, comunicação e transporte rodoviário. Eles empregam diretamente 6 milhões de pessoas.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 17/11/2021*

## DEPUTADOS APROVAM PRORROGAÇÃO DA DESONERAÇÃO DA FOLHA E TEXTO VAI AO SENADO

Proposta aprovada prevê extensão do benefício a 17 setores da economia até dezembro de 2023  
*Por Fernanda Trisotto*



***Prorrogação da desoneração da folha de pagamento foi aprovada na Câmara Foto: Agência O Globo***

BRASÍLIA – Os deputados aprovaram o projeto de lei que prevê a prorrogação da desoneração da folha de pagamento para 17 setores da economia até dezembro de 2023. O texto foi analisado em caráter conclusivo e terminativo na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) e, agora, segue para análise do Senado.

Após acordo entre os parlamentares, o projeto da desoneração foi a pauta única da sessão e teve uma alteração no mérito da proposta. Em vez de manter a prorrogação até dezembro de 2026, conforme o texto original, o relator, deputado delegado Marcelo Freitas (PSL-MG), apresentou uma complementação de voto para diminuir o prazo até dezembro de 2023.

Essa mudança foi feita para alinhar a proposta ao anúncio feito pelo presidente Jair Bolsonaro na última semana, de que o governo prorrogaria a desoneração por mais dois anos.

— Ontem, com a participação da presidência dessa Casa, do líder do governo e com o governo, construímos um acordo no sentido de, em vez de fazermos essa prorrogação até 2026, que a gente pudesse fazer a prorrogação até dezembro de 2023, com o compromisso do governo de não haver qualquer possibilidade de veto – afirmou o relator.

### **Inclusão de mais setores**

Segundo Freitas, dentro dos próximos dois anos, cabe aos deputados buscarem uma solução que permita incluir mais setores e que torne a desoneração uma medida perene.

Na complementação de voto, o relator ponderou sobre outro argumento que pesou para a redução do prazo da prorrogação:

— Apesar de todos os efeitos positivos que se espera, tem-se que, com o fim da pandemia, é importante agir com cautela. Não se sabe qual será o fomento necessário passadas as atribuições da saúde. Temos de ser circunspectos nessa ocasião para não comprometer parte significativa do orçamento com uma política pública que, daqui a cinco anos, pode não se mostrar mais eficaz ou até mesmo carecer da inclusão de outros setores.

Além dessa mudança, foi inserido um dispositivo que prevê que um ato do poder executivo crie mecanismos de avaliação e monitoramento, para que haja um acompanhamento sobre manutenção e geração de empregos para os setores que serão beneficiados pela desoneração. Essa inclusão atende a um pedido de partidos da oposição, como o PT.





Todos os partidos orientaram voto favorável à prorrogação da medida, exceto o PSOL, que orientou não, e o Novo, que liberou a bancada.

### Medida ampla

A presidente da CCJ, Bia Kicis (PSL-DF), afirmou que a desoneração da folha de pagamento deve ser uma medida mais ampla, que atenda a todos os setores, mas que isso depende de uma reforma tributária. Por isso, avaliou que a prorrogação da atual desoneração é importante:

— Enquanto essa reforma tributária não se torna uma realidade e, diante do momento complicado que vivemos (de pandemia, tanto desemprego, e apesar de todo o esforço que o governo tem feito, ainda tanta dificuldade), essa prorrogação da desoneração se faz importante. Mas precisamos fazer com que a folha seja desonerada de forma permanente e continuar trabalhando por uma reforma tributária – afirmou.

Autor do projeto de prorrogação, o deputado Efraim Filho afirmou que a medida é uma solução de estado para o maior desafio do país, que é preservar empregos e gerar novas oportunidades.

— Esses dois anos serão importantes para a construção de uma transição para um modelo de desoneração ampla – disse, frisando a importância da discussão da reforma tributária nesse período.

Em nota, o coordenador-geral da Frente Parlamentar do Empreendedorismo (FPE), deputado Marco Bertaiolli (PSD-SP), considerou a aprovação “indispensável para dar fôlego para as empresas atravessarem o pós-pandemia, não só com a capacidade de manter empregos, mas também com condições de gerar mais postos de trabalho”.

### 6 milhões de empregos

A desoneração da folha, que estava prevista para acabar no fim deste ano, permite às empresas substituir a contribuição previdenciária, de 20% sobre os salários dos empregados, por uma alíquota sobre a receita bruta, que varia de 1% a 4,5%.

Entre os 17 setores da economia que podem aderir a esse modelo estão as indústrias têxtil, de calçados, máquinas e equipamentos e proteína animal, construção civil, comunicação e transporte rodoviário. Eles empregam diretamente 6 milhões de pessoas.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 17/11/2021*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### CHUVA ACIMA DO PREVISTO AFASTA RISCO DE RACIONAMENTO E APAGÃO, DIZ DIRETOR-GERAL DO ONS

Em entrevista, Luiz Carlos Ciochi, diretor do Operador Nacional do Sistema, afirma que a chegada das chuvas e o trabalho feito para poupar os reservatórios indica que não há mais riscos de problemas no abastecimento

*Por Denise Luna e William Miron, O Estado de S.Paulo*

RIO E SÃO PAULO – A partir desta semana, o Operador Nacional do Sistema (ONS) já começa a ser mais seletivo no acionamento de usinas termelétricas, após meses funcionando com o máximo da potência do sistema elétrico brasileiro para evitar racionamento ou apagões no horário de ponta, informou o diretor geral do órgão, Luiz Carlos Ciochi. Mas até abril, o brasileiro ainda

verá a conta ser pressionada pela tarifa de escassez hídrica, referente à seca registrada este ano, e o impacto do custo das termelétricas contratadas para atravessar o período seco, que vai de abril a outubro.



**Luiz Carlos Ciochi, diretor-geral do ONS; 'Todas as ações que a gente vem tomando desde outubro do ano passado fazem com que essa chuva agora seja muito bem-vinda'. Foto: Marcos Oliveira/Agência Senado – 5/3/2020**

A chuva veio antes do esperado, diz Ciochi, que se preparava para um fim de ano igual ao de 2020, quando as chuvas só chegaram em dezembro e não foram suficientes para recuperar os reservatórios das hidrelétricas. Já este ano, as chuvas chegaram dois meses

antes, trazendo alívio para o Sistema Interligado Nacional (SIN), operado pelo ONS.

“Com essa chegada (das chuvas) antes, e com todo o preparo para uma situação mais extrema, realmente a chuva foi muito bem vinda e hoje a gente pode dizer com tranquilidade que do ponto de vista de escassez hídrica a gente não tem mais nenhuma indicação de problema, nem de energia nem de ponta, está equacionado”, disse Ciochi ao Broadcast/Estadão.

Ele ressaltou que o operador se preparava para uma situação mais adversa, e que apesar de não se falar em racionamento, antes do início das chuvas já havia alertas de que poderiam ocorrer problemas no horário de ponta (meio da tarde).

“Todas as ações que a gente vem tomando desde outubro do ano passado fazem com que essa chuva agora seja muito bem-vinda, porque agora a gente pode armazenar (água nos reservatórios), pode ser um pouco mais seletivo nos despachos, não precisa levar os reservatórios a um nível de estressamento agudo, como a gente ia ter que fazer”, explicou.

### Reservatórios

Os despachos do ONS consistem em ordenar a entrada de unidades geradoras de energia elétrica por ordem de mérito, ou seja, primeiro são liberadas as mais baratas, até chegar nas mais caras. As usinas termelétricas, principalmente as movidas a combustível fóssil, são as que custam mais caro ao sistema, enquanto as hidrelétricas e outras fontes renováveis, como solar e eólica têm menor custo.

Elevar o nível de armazenagem de água nos reservatórios das hidrelétricas agora é obrigatório por lei, lembrou Ciochi, referindo-se à emenda incluída na lei que aprovou a privatização da Eletrobras no Congresso Nacional, e que deu quatro anos para a recuperação dessas usinas. Segundo Ciochi, esse é um processo que não se faz em um ano, mas avaliou que em três anos os reservatórios já estarão em bons níveis.

“Nos níveis que nós chegamos, não conseguimos recuperar os reservatórios em um ano. Para fazer isso tem que economizar água, para economizar água tem que usar as térmicas. Mas nós não vamos encher reservatórios com térmicas de R\$ 2,4 mil, então à medida que a gente tenha um pouco mais de folga e se configure com clareza o período chuvoso, a gente vai poder usar térmicas mais baratas para isso”, garantiu.

Os reservatórios das usinas do subsistema Sudeste/Centro-Oeste, responsáveis por 70% da geração hídrica do País, chegaram ao nível de cerca de 16% em setembro e hoje operam em



torno dos 20%. No pior cenário, ou seja, se as chuvas repetissem o que ocorreu em 2020, especialistas previam que os reservatórios poderiam chegar a 10% no final de 2021.

Para Ciocchi, além das medidas tomadas pelo Ministério de Minas e Energia para superar a crise energética, como a criação da Câmara de Regras Excepcionais para Gestão Hidroenergética (Creg), a implantação do programa de Resposta Voluntária da Demanda (RVD) e a campanha para redução do consumo de energia elétrica, foi fundamental ter feito mudanças de algumas vazões mínimas, e que assim deve ocorrer também em 2022.

“O que a gente aplicou este ano e deu mais resultado foi mudar as vazões mínimas das hidrelétricas Jupia e Porto Primavera (ambas na divisa de Mato Grosso do Sul e São Paulo). Isso já dá uma diferença brutal e consegue espaço para térmicos dentro da ordem do mérito (das mais baratas para as mais caras)”, informou Ciocchi.

### **Belo Monte**

A expectativa é de que em 2022, o Ministério Público Federal (MPF) e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis (Ibama) permitam que a usina hidrelétrica de Belo Monte, no Pará, possa manter a operação prevista, com vazões maiores do que no ano passado. A usina alterna vazões maiores de águas (hidrograma A) e menores (hidrograma B). Este ano foi a vez do hidrograma B, mas existe dúvida se a usina terá permissão para liberar mais água para a produção de energia no ano que vem.

Segundo o diretor-geral do ONS, o assunto já foi tema de uma conversa na extinta Câmara de Regras Excepcionais para Gestão Hidroenergética (Creg), para que os órgãos de governança do setor elétrico dialogassem com o MPF e com o Ibama, para evitar novas ações judiciais estabeleçam vazões diferentes para o Rio Xingu, onde fica a hidrelétrica.

“Nem de longe a gente está numa situação normal (de armazenamento de água nos reservatórios das hidrelétricas), e a não manutenção do hidrograma A pode ser bastante complicada para o setor elétrico brasileiro”, afirmou Ciocchi.

A operação de Belo Monte em sua capacidade total pode economizar 2,5 pontos percentuais nos reservatórios do Sudeste/Centro-Oeste, uma vez que a maior parte da energia produzida na usina é exportada para o principal centro de carga do País. A hidrelétrica tem capacidade instalada de 11.233,1 megawatts (MW) e quantidade média de geração de 4.571 MW.

Segundo o presidente da Norte Energia, dona de Belo Monte, Paulo Roberto Pinto, já tem sido mostrado ao governo a necessidade de se manter o combinado, monitorando todos os possíveis impactos ambientais.

“Usando a hidrograma A sou capaz de gerar mais 1,12 mil megawatts-médio (MWmed) do que gerei este ano a um preço de R\$ 144 o megawatt-hora (MWh), e evitar a emissão de 3,6 milhões de toneladas de CO2 na atmosfera nos sete meses que Belo Monte opera”, explicou Pinto, destacando que com isso seria evitado o uso de térmicas que custam mais de R\$ 2,5 mil o MWh.

### **Redução voluntária**

Sobre a suspensão do programa de Resposta Voluntária da Demanda (RDV), criticada por agentes do setor elétrico, Ciocchi informou que pode voltar a qualquer momento, desde que haja necessidade.

Por meio do RDV, grandes consumidores industriais deslocam seu horário de consumo ou reduzem sua demanda de energia e recebem uma compensação financeira pela contribuição ao sistema. Esse valor é posteriormente rateado entre todos os consumidores de energia do mercado regulado.

De acordo com Ciochi, a suspensão do programa ocorreu porque o Operador identificou que não há mais risco de faltar energia, mesmo que em horários de maior estresse do sistema, como o fim da tarde, o que já não justificaria os custos do programa. “O programa teve uma aceitação muito boa, mas eu não preciso de ponta agora. Em dezembro vamos avaliar”, disse.

O fim do programa pegou o mercado de surpresa, com críticas principalmente da associação dos grandes consumidores de energia e do mercado livre, Abrace, que não vê motivos para um programa voluntário deixe de ser usado para poupar energia. Para Cocchi, a reação não tem fundamento e tudo será esclarecido com os agentes do setor.

“O programa está aí, está criado, e vai ser utilizado de acordo com a necessidade. Vamos conversar com a Abrace para ver o que precisa fazer para dar uma estabilidade maior, estamos abertos para esse tipo de sugestão”, afirmou.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 17/11/2021*

## **EMPRESA DE ENERGIA SOLAR RENOVIGI SE EXPANDE PARA O NORDESTE E QUER ABASTECER CARROS ELÉTRICOS**

Especializada na montagem de painéis em casas, fazendas e comércio, a companhia deve faturar R\$ 850 milhões este ano acompanhando o avanço da fonte de geração de energia  
*Por Denise Luna, O Estado de S.Paulo*

RIO - Há menos de dez anos, gerar energia no telhado da própria casa era impensável no Brasil. A partir de 2012, alguns pioneiros acreditaram na fonte que agora é candidata a ser a número 1 no fornecimento de energia nos próximos 30 anos, levando em conta a necessidade da redução de emissões de gases efeito estufa (GEE) e da escassez de chuvas. A Renovigi - que quer dizer renovável em esperanto - foi um deles e hoje vê seu faturamento disparar. A empresa está expandindo suas operações para o Nordeste e aposta no crescimento da eletromobilidade abastecida apenas pelo sol no País.

Especializada em montagem de painéis para instalações em telhados, fazendas e comércio, a empresa nasceu com investimento inicial dos sócios em Chapecó (SC) e hoje conta com mais um centro de operação em Louveira (SP). Apesar de já abastecer o País inteiro com painéis solares, montados a partir de equipamentos importados da Ásia, o modal rodoviário tem encarecido a operação no Brasil, enquanto a demanda não para de crescer. A solução foi ficar mais perto do mercado.

Em 2020 o faturamento saltou para R\$ 600 milhões e este ano deve atingir R\$ 850 milhões. Em 2022 a expectativa é ultrapassar R\$ 1 bilhão, segundo o presidente da Renovigi, Gustavo Müller Martins. Os números seriam ainda maiores não fosse a falta de equipamentos para importação em alguns momentos da pandemia e a desvalorização do real, disse. Mesmo assim, as perspectivas para o segmento não poderiam ser melhores.



***Painéis de energia solar em prédio em São Paulo; fonte de geração cresce ano a ano, mas ainda responde por apenas 2% da matriz elétrica brasileira. Foto: Tiago Queiroz/Estadão - 13/11/2020***

“No ano que vem a gente volta a pisar forte no acelerador e pretende crescer no mínimo 40%. A gente conseguiu se adaptar e o mercado também, mas ainda existe desafio, é a oferta com alta demanda,

preço subindo, a gente tem encarecimento da matéria-prima, além do dólar, que no Brasil impacta o negócio”, disse Martins ao Estadão/Broadcast, prevendo pelo menos 15 anos de forte crescimento da energia solar no Brasil.

A energia solar pela geração distribuída vem dobrando ano a ano no Brasil. De 591 megawatts (MW) em 2018, pulou para 2,1 mil MW em 2019, 4,8 mil MW em 2020 e até novembro somava 8 mil MW. Para 2022, a projeção é de uma aceleração ainda maior em razão da continuidade do encarecimento das tarifas de energia. Somada aos grandes parques centralizados (energia vendida nos leilões, a geração pelo sol no Brasil já conta com 12 mil MW instalados, cerca de 2% da matriz elétrica brasileira.

O crescimento do mercado levou a Renovigi a investir R\$ 30 milhões em uma nova montadora próxima ao Porto de Pecém, no município de São Gonçalo do Amarante (CE). O projeto atrasou por causa da pandemia, mas será inaugurado no mês que vem, segundo Martins.

“O objetivo é receber o material da Ásia no Porto de Pecém, que vem crescendo e já tem uma cadeia interessante de navios que estão entregando materiais lá. Vamos montar os kits (de sistemas solares) bem próximo ao porto, para distribuição no Nordeste. A gente, com isso, vai ganhar eficiência, tempo de entrega, redução dos custos internos, que são basicamente os custos rodoviários”, explicou.

### Carros elétricos

Outra aposta da empresa é a integração da energia solar com os carros elétricos, que começam a crescer no Brasil e são apontados como uma das principais soluções para reduzir o aquecimento do planeta, já que o transporte é um dos maiores responsáveis pela emissão de gases efeito estufa. De acordo com Martins, se o País de uma hora para outra atingisse 30 milhões de automóveis elétricos - hoje não chegam a 1 milhão - seria necessário uma nova Itaipu para abastecê-los.

“Como é impossível construir outra Itaipu, a gente aposta que o caminho vai ser pela energia solar, que é energia limpa. Faz todo sentido que o carro seja abastecido com energia elétrica não poluente. Se eu tiver que carregar meu carro com usina a carvão, não faz sentido”, ressaltou.



**Centro de operação da Renovigi em Louveira (SP); empresa que nasceu em Santa Catarina abastece o País inteiro com painéis solares. Foto: Renovigi/Divulgação**

Apresentado em uma feira do setor este ano, o equipamento que integra a geração solar distribuída da casa ao carro vai ser lançado no ano que vem. Batizado de RenoCharge e com custo que varia de R\$ 8 mil a R\$ 20 mil, o equipamento é um recarregador AC de baterias de veículos elétricos e/ou híbridos plug-in desenvolvido em parceria com a Incharge, empresa brasileira que fabrica carregadores para

mobilidade elétrica.

Testes feitos pela empresa comprovaram que o equipamento aumenta a autonomia dos carros elétricos com um curto tempo de recarga, dependendo da potência instalada. “Nosso negócio vai ser vender os carregadores da integração da casa ao carro, o equipamento vai estar interligado na casa, no shopping, na loja, no telhado, no terreno. Os painéis jogam a energia solar direta para o carro”, destacou.

Martins acredita que o carro elétrico vai ser o veículo do futuro para as regiões urbanas, com muitas cidades europeias já proibindo a circulação de carros a combustão (combustíveis fósseis), o que deve chegar ao Brasil nos médio e longo prazos. Ele inclui na conta os "carros voadores" da Embraer, que devem chegar ao mercado a partir de 2026.

"Tudo isso deve levar à opção para eletrificação e a solar tem tudo a ver com isso", disse. "O futuro é bem melhor que o presente. Estamos na fase de mudança de paradigmas, mas vai ser bem melhor para as novas gerações."

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 17/11/2021

## MINÉRIO DE FERRO CAI COM ESTOQUE DA CHINA ATINGINDO MÁXIMA DE 31 MESES

Recorde é, em parte, devido ao colapso da demanda na maior produtora de aço do mundo  
*REUTERS - reutersein@estadao.com*



**Um pedaço de minério de ferro nas mãos de um mineiro. Foto: David Gray/ Reuters**

Os contratos futuros do minério de ferro da China caíram pela quarta sessão consecutiva nesta quarta-feira (17), com os estoques portuários da matéria-prima siderúrgica crescendo para o nível mais alto em 31 meses, em parte devido ao colapso da demanda na maior produtora de aço do mundo.

O minério de ferro mais negociado para entrega em janeiro na Bolsa de Commodities de Dalian fechou em queda de 1%, a 538,50 iuanes (84,33 dólares) a tonelada.

Na Bolsa de Cingapura, o contrato do mês de dezembro do minério de ferro caía 0,3%, para 88,85 dólares a tonelada, no início da manhã (horário de Brasília), após ganho de 1,2% na sessão anterior.

Uma modesta queda semanal de 1,5 milhão de toneladas nas chegadas de minério de ferro aos portos chineses deve fornecer suporte temporário aos preços, disse Atila Widnell, diretor-gerente da Navigate Commodities, de Cingapura, em nota.

"Depois disso, a atenção se voltará para o crescimento estimado de 1,1 milhão de toneladas semana a semana nos embarques de minério de ferro australiano e brasileiro e o aumento dos estoques portuários da China", afirmou ele.

O minério de ferro importado estocado nos portos chineses subiu para 147,60 milhões de toneladas na semana passada, o maior desde abril de 2019, mostraram dados da consultoria SteelHome.

O preço spot de referência do minério de ferro com teor de 62% na China ficou 90,50 dólares a tonelada na quarta-feira, perto da mínima de 18 meses de 90 dólares atingida na segunda-feira.

O carvão metalúrgico de Dalian caiu 4,6% para seu nível mais baixo desde 15 de julho, mas o coque subiu 1,9% após uma liquidação de três sessões.

A produção de carvão da China em outubro deu um salto de 4% em uma comparação anual e ainda está crescendo, disse uma autoridade da Comissão Nacional de Desenvolvimento e

Reforma na terça-feira, garantindo o fornecimento estável do material para o período inverno-primavera.

O vergalhão de aço para construção na Bolsa de Futuros de Xangai subiu 0,6%, enquanto a bobina laminada a quente e o aço inoxidável subiram 0,1%.

A produção de aço bruto da China em outubro totalizou 71,58 milhões de toneladas, caindo pelo quinto mês consecutivo e 23,3% abaixo do mesmo mês do ano anterior.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 17/11/2021*



### VALOR ECONÔMICO (SP)

## LEILÃO DO TERMINAL DE COMBUSTÍVEIS EM SANTOS STS 08 NÃO RECEBE PROPOSTAS

Leilão de terminais portuários está marcado para esta sexta-feira (19); em Santos, apenas terminal STS 08A recebeu oferta

*Por Taís Hirata, Valor — São Paulo*



**Foto : Divulgação**

Um dos terminais de combustíveis no Porto de Santos, o STS 08, não recebeu oferta de nenhum grupo privado, segundo fontes de mercado. A licitação está marcada para esta sexta-feira (19), e a entrega de ofertas ocorreu nesta terça (16). Já o terminal STS 08A, outro terminal de grânéis líquidos no porto, recebeu proposta. A grande expectativa do mercado é que este contrato fique com a Petrobras, que hoje já opera ambas as áreas, por meio de um contrato precário de sua subsidiária Transpetro.

A previsão de investimento no STS 08 era de R\$ 265,5 milhões, que não serão contratados. Já no STS 08A, que tem uma área maior, deverão ser realizados R\$ 792 milhões de obras e melhorias, ao longo dos 25 anos de contrato.

Inicialmente, a expectativa era de grande competição pelos terminais. De fato, alguns grupos chegaram a estudar o leilão, como a Santos Brasil. No entanto, a percepção do setor privado é que o risco do investimento seria muito alto.

O principal temor é em relação às incertezas políticas quanto à política de preços da Petrobras, que seria concorrente do novo operador, segundo uma fonte. Uma das principais possibilidades que vinham sendo estudadas era a de usar o terminal para movimentar combustível importado. Porém, com isso, o operador privado ficaria exposto a uma eventual mudança de direcionamento na gestão da Petrobras — com uma mudança na política de preços, a empresa correria o risco de perder competitividade e passar a ter que comprar combustível da própria estatal.

Outro fator relevante, que tem impactado todos os projetos de infraestrutura, é o aumento do preço dos insumos, que tem afetado de forma importante as projeções de investimento.

Com a ausência de interessados pelo STS 08, ainda não está fechado como ficará a operação do local, mas existiria uma possibilidade de a Transpetro seguir operando de forma transitória no local. A subsidiária da Petrobras faz a operação de toda a área desde 1993. O contrato deveria ter se encerrado em 2014, mas, desde então, a estatal vinha conseguindo firmar sucessivos contratos de transição para permanecer no local.

Em 2019, o Ministério de Infraestrutura definiu que a área deveria ser dividida em duas e relicitada, para atrair novos investimentos e regularizar a situação — o que deverá se concretizar ao menos no STS 08A. Além disso, hoje, a Transpetro desembolsa cerca de R\$ 20 milhões por ano para a Santos Port Authority, companhia docas que administra o porto. Com o novo contrato do STS 08A, o valor deverá subir para R\$ 108 milhões por ano.

**Fonte:** Valor Econômico - SP

**Data:** 17/11/2021

### MINÉRIO DE FERRO SOBE 1,2% NO PORTO DE QINGDAO E SAI NA CASA DE US\$ 91 POR TONELADA

Com esse desempenho, a principal matéria-prima do aço reduziu a 15,1% as perdas acumuladas em novembro

*Por Stella Fontes, Valor — São Paulo*

Os preços do minério de ferro marcaram o segundo dia consecutivo de alta no mercado à vista, se descolando do desempenho mais tímido dos contratos futuros, diante da leve retomada na atividade comercial nos portos chineses e daprocura mais aquecida pela commodity de maior qualidade.



— Foto: Leo Pinheiro/Valor

Segundo a publicação especializada Fastmarkets MB, a tonelada do minério com teor de 62% de ferro encerrou a quarta-feira em US\$ 91,08 no porto de Qingdao, com valorização diária de 1,2%.

Com esse desempenho, a principal matéria-prima do aço reduziu a 15,1% as perdas acumuladas em novembro. No ano, a desvalorização supera 43%.

Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos mais negociados com vencimento em janeiro recuaram 0,4%, a 538,34 yuan por tonelada

**Fonte:** Valor Econômico - SP

**Data:** 17/11/2021

### O DEBATE ELEITORAL SOBRE A PRIVATIZAÇÃO

Ainda há muito a privatizar no Brasil

*Por Armando Castelar Pinheiro*

Privatização sempre foi um tema polêmico em campanhas eleitorais. Quem viu não esquecerá do candidato do PSDB, em 2006, vestindo o casaco com logos de várias estatais, depois de ser acusado por seu opositor de defender a privatização. Fato é, porém, que depois que começamos a debater o assunto, faz já quase meio século, a privatização só avançou.

No início, em meados dos anos 1970, foi um debate sobre limitar ou não o avanço das estatais, que experimentaram grande expansão depois da reforma administrativa promovida pelo Decreto Lei 200, de 1967. Elas não apenas cresceram, mas também diversificaram suas atividades,





vertical e horizontalmente. Pode parecer estranho, mas à época havia quem defendesse que a Petrobras entrasse, por exemplo, no ramo de motéis. Talvez surpreenda alguns que mesmo economistas liberais foram então contrários a limitar essa expansão, vista como necessária para diversificar a estrutura produtiva do país, preferindo-se em lugar disso aumentar os subsídios às empresas privadas. Foi a inspiração para elevar os subsídios do BNDES e promover parcerias societárias entre estatais e empresas privadas.

### ***Após décadas de monopólio estatal, investimento privado soma quatro quintos do total na infraestrutura***

Só no início dos anos 1980, já com o Brasil enfrentando séria crise de financiamento externo e com a hiperinflação se instalando no país, se aceitou a ideia de vender empresas estatais, e mesmo assim com foco naquelas que haviam nascido privadas e foram depois absorvidas pelo Estado, que compreendiam cerca de um terço das estatais federais de então. Em 1981 se criou a Comissão Especial de Privatização que, junto com o BNDES, vendeu 38 estatais, arrecadando pouco mais de US\$ 700 milhões

À época, porém, ainda prevalecia a ideia de que as estatais eram essenciais para a segurança nacional, uma ligação que atualmente soa no mínimo estranha. Isso começou a mudar no governo Collor, com a criação do Programa Nacional de Desestatização (PND), em 1990. Na primeira metade dos anos 1990 foram privatizadas várias empresas, majoritariamente empresas manufatureiras, muitas criadas já como estatais, como a Usiminas, a CSN e a Embraer.

Na segunda metade da década de 1990, a visão sobre o que era privatizável se alargou consideravelmente. Em especial, o PND adentrou o setor de infraestrutura, com a privatização de ferrovias, rodovias e empresas de eletricidade. Também nesse período houve a venda, ou fechamento, de vários bancos públicos estaduais, cuja sobrevivência ficou ameaçada pelo fim da hiperinflação. Mas os pontos altos desse período foram, sem dúvida, as privatizações da Vale, em 1997, e, no ano seguinte, da Telebras. Para isso foi necessário emendar a Constituição, processo que não apenas permitiu a venda de estatais, mas também abriu esses setores à iniciativa privada, como no caso do setor de petróleo

Desde então, o foco da privatização, sem de todo abrir mão da venda de estatais, se direcionou mais para a atração do investimento privado, em um quadro que a carência de recursos públicos, associada à enorme complexidade que é a realização de grandes investimentos pelos gestores públicos, deixava poucas alternativas, em especial na infraestrutura.

Fato é que, depois de décadas em que a infraestrutura foi um monopólio estatal, temos hoje uma realidade em que a iniciativa privada responde por quatro quintos de todo investimento no setor. A tendência é, de fato, que essa proporção aumente ainda mais. Com a nova lei do saneamento, vemos o setor privado gradualmente assumir várias das grandes empresas do setor, com elevados compromissos de investimento. No setor de transportes, veremos em breve a quase completa privatização dos aeroportos e, um grande marco nesse processo, a privatização das Companhias Docas, começando com a Codesa, no Espírito Santo, e, esperase, chegando ano que vem ao Porto de Santos. Isso além de grandes projetos sendo tocados pela iniciativa privada no setor ferroviário e, com a renovação das concessões, também nas rodovias.

Em que pese toda a evidência hoje disponível sobre a melhoria de gestão das estatais que foram privatizadas, e todo sucesso na atração da iniciativa privada para a infraestrutura, ainda há grupos se opondo ao avanço da privatização. Uma provável razão, como no passado, é que muitos grupos se beneficiam dessa situação, aí incluídos os políticos que indicam os quadros gestores de muitas dessas empresas

A campanha eleitoral de 2022 será uma boa oportunidade para jogar luz sobre esse tema. De um lado, para discutir porque manter atividades que podem ser desenvolvidas pelo setor privado sob gestão estatal, quando se reconhece que os necessários controles sobre o gestor público



impedem que esse seja eficiente na gestão dessas atividades. De outro, para ver como avançar no desenvolvimento do arcabouço institucional essencial para promover o investimento privado.

Ainda há muito a privatizar no Brasil. Depois de tantas décadas de sucesso com a privatização, seria interessante conhecer os argumentos dos que seguem a ela se opondo.

**Armando Castelar Pinheiro é professor da FGV Direito Rio e do Instituto de Economia da UFRJ e pesquisador-associado do FGV Ibre e escreve quinzenalmente neste espaço. Twitter: @Acastelar.**

Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 17/11/2021

## COSAN VÊ NOVA REALIDADE DE MERCADO EM COMBUSTÍVEIS

Petrobras está impondo cortes no suprimento a distribuidoras, que terão de mostrar que são eficientes na gestão do negócio

Por Stella Fontes — De São Paulo

Na avaliação do presidente da Cosan, Luis Henrique Guimarães, há uma nova realidade no mercado brasileiro de combustíveis, decorrente das mudanças na política de suprimento da Petrobras, e aqueles que não tiverem infraestrutura eficiente e acesso a outros fornecedores correrão o risco de deixar clientes desabastecidos.

“Vejo isso como uma boa oportunidade de o mercado funcionar como deveria. Cada player será responsável por sua cadeia, por seu risco. O suprimento passa a ser um valor”, disse o executivo, em teleconferência. “Já vemos isso acontecendo em novembro e achamos que assim continuará”. A Cosan participa do mercado de distribuição de combustíveis por meio da Raízen, joint venture com a Shell.

A Petrobras revisou a carteira de pedidos para dezembro, impondo cortes a todos os distribuidores que habitualmente comprem da estatal. Há rumores de que, no caso da Raízen, esse corte teria sido de 19%. O presidente da Cosan não confirmou o percentual e disse que o tamanho dos cortes, que atingem a todos, é relativo a volume do pedido e capacidade de suprimento da estatal. “Não há privilégio ou discriminação de um player ou outro. Qualquer que seja o corte, ele é consistente com o que o mercado vai levar”, afirmou.

Nesse novo momento de mercado, avaliou o executivo, a Petrobras indica que não mais vai garantir o “suprimento a qualquer preço”. “Isso é uma boa notícia para a maturidade do mercado. O que ficou marcado nas últimas semanas é que quem não tiver infraestrutura ou não trouxer produtos, vai deixar seus clientes secos”, ressaltou.

Ainda na teleconferência, o comando da Cosan indicou que o grupo vai retomar imediatamente o programa de recompra de ações e manterá a política de distribuição de dividendos, que devem alcançar valor recorde neste ano.

“Na Cosan, fazemos os dois: recompramos ações e pagamos dividendo, e o acionista se beneficia de ambos”, disse o vice-presidente financeiro do grupo, Marcelo Martins, ao ser questionado sobre alocação de capital. O preço atual da ação, observou, está aquém do que o grupo considera razoável.

De acordo com Guimarães, a Cosan fez avanços importantes na agenda de reestruturação societária e de seu portfólio de negócios, culminando no lançamento da Cosan Investimentos. Por meio de Fundos de Investimento em Participações (FIP), o novo veículo do grupo já anunciou investimentos em mineração e logística (JV Mineração), gestão de terras (Radar) e mobilidade (Mobitech), além do aporte no Climate Tech Fund. “Coincidu de a Cosan Investimentos anunciar três acordos seguidos. Não devemos esperar que esse ritmo se mantenha”, observou.

As discussões acerca de novos investimentos da Cosan, conforme Marcelo Martins, já aconteciam há algum tempo e o modelo escolhido dá flexibilidade para captação de recursos, gestão de portfólio e potenciais "spinoffs".

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 17/11/2021*



**AGÊNCIA BRASIL - DF**

## MINISTÉRIO DA SAÚDE LANÇA "MEGA CAMPANHA" DE VACINAÇÃO CONTRA COVID

Dose de reforço será ampliada para quem tem mais de 18 anos

*Por Leandro Martins - Repórter da Rádio Nacional – Brasília*



Quem tem mais de 18 anos e tomou a segunda dose da vacina contra covid há cinco meses, vai poder tomar a dose de reforço. O anúncio foi feito pelo ministro da Saúde, Marcelo Queiroga, nesta terça-feira, durante lançamento da "Mega Campanha" de vacinação.

Marcelo Queiroga disse ainda que é recomendável que a terceira dose seja de um imunizante diferente das duas primeiras. Por exemplo, quem tomou a primeira e a segunda da AstraZecca, pode e até deve tomar a dose de reforço da Pfizer. No caso da vacina da Janssen, que é aplicada em dose única, o reforço será uma segunda dose. E quem tomou as duas primeiras doses de imunizantes diferentes, deve tomar a dose de reforço da Pfizer.

A terceira dose estava sendo aplicada apenas a partir dos 60 anos e seis meses depois da segunda. Até o momento, pouco mais da metade desse público recebeu o reforço, além dos profissionais de saúde.

A "Mega Campanha" também pretende chamar a atenção dos 21 milhões de brasileiros que ainda não tomaram a segunda dose da vacina, mesmo estando no prazo para receber o imunizante. A maioria dessas pessoas tem entre 25 e 35 anos, faixa etária de trabalhadores. Por isso, as secretarias de saúde dos municípios vão ampliar o horário de atendimento e organizar mutirões. Para o ministro Queiroga, é importante esse público atualizar a vacinação para que não ocorram novas ondas de covid no país,

O ministro da Saúde ressaltou que já foram distribuídas no país mais de 350 milhões de doses dos imunizantes e que há vacinas suficientes para toda a cobertura da população. Queiroga disse ainda que será lançada uma campanha publicitária para divulgar a vacinação.

**Edição: Nádia Faggiani / GT Passos**

*Fonte: Agência Brasil - DF*

*Data: 17/11/2021*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### DESESTATIZAÇÃO PORTUÁRIA EM 10 PONTOS

Por Flavia Nico *OPINIÃO* 17 Novembro 2021



A desestatização dos portos — ou do Porto de Vitória ?! — continua trend topic. Agora, não mais pela novidade que o tema desperta, mas, sim, pelas incertezas que pairam no ar. Segue lista, não exaustiva, de questionamentos da agenda da desestatização portuária:

#### 1 - Por que eu?!, pergunta o Porto de Vitória

Por que o Porto de Vitória foi escolhido como pioneiro da desestatização? Pela trajetória histórica de “porto laboratório”? Por ser um dos 34 portos organizados com menos problemas trabalhistas? Por uma questão de sorte — ou, como alguns creem, de azar? E as especulações continuam... A comunidade portuária não tem clareza sobre como o porto está inserido na estratégia do setor e como será o encaminhamento da política portuária.

#### 2 - O caso do filho único: o Porto de Vitória

A queixa da comunidade portuária local é de se transformar no patinho feio da história — um modelo experimental, conduzido a partir de um cronograma top-down e o único dos 34 portos organizados a ser apartado da União. Aposta-se que o Porto de Vitória seja o único da lista com chances de ter o processo de desestatização concretizado dentro do mandato presidencial atual. Logo, o único dos portos organizados a perder investimentos e subsídios governamentais. Na falta de clareza da política portuária de médio e longo prazo, o cenário político se soma às incertezas em curso.

#### 3 - O aumento tarifário e a perda de competitividade: “um tiro no pé”

Para que o negócio seja atrativo ao investidor, ele consiga arcar com os compromissos do edital e, ainda, remunerar o capital investido, prevê-se aumento tarifário e, conseqüentemente, a perda de competitividade. O Porto de Vitória é conhecido por ter uma linda baía. Sua atratividade, entretanto, não se deve ao canal de acesso, cujo calado, homologado em abril/2020, atende navios de até 12,50 metros. No Balanço Patrimonial de 2019, dos R\$ 119.765.480 de Receita Operacional, apenas R\$ 24.335.336 referem-se à rubrica Movimentação de Cargas. Com navegação restrita e movimentando cargas de baixo valor agregado — especialmente granéis sólidos e líquidos — a maior parte das receitas vêm da cobrança tarifária.

#### 4 - Gestão (pública) profissional e a melhora dos resultados

Argumento pró-desestatização: o Estado não sabe fazer gestão, o que é atributo do mercado. Deve-se deixar o Estado restrito às funções essenciais e entregar a gestão portuária ao empresariado. Este é o caminho para o sonhado aumento de eficiência. Na prática, o instagram do Porto de Vitória divulga números e fatos que atestam a boa gestão (pública) do porto em sua atual gestão, incluindo recordes inéditos em relação aos últimos 50 anos. O que a comunidade portuária argumenta é que o erro não está na consideração da gestão pública x gestão privada, mas sim na gestão política que deveria ser gestão técnica. Ou seja, o próprio governo já provou que profissionalizar a gestão portuária gera mais eficiência. O que justifica então????

#### 5 - E a função pública dos portos?

Se vamos deixar para o Estado só o que lhe é específico, cabe então entender melhor como ficam a função pública ou social dos portos e o exercício da autoridade portuária. Há cargas que podem não ser de interesse do empresário, quem irá movimentá-las? Sem seu porto público, todos os

portos capixabas serão privados. A seletividade de cargas tem impactos sobre o desenvolvimento local. Ponto lembrado com temor frente à perspectiva de “teste de um modelo não testado” com duração de 35 anos em um elemento-chave da dinâmica econômica local.

### 6 - O que será: aumento tarifário x redução tarifária

Para o governo, a tarifa portuária cairá. Para a comunidade portuária, aumentará. Os documentos do edital de desestatização incluem cobranças ao concessionário: 7,5% da Receita Bruta — atenção, receita e não resultado, principalmente a bruta! — e verba de fiscalização fixa para a ANTAQ. Ainda tem o retorno sobre o capital investido e os compromissos de investimentos previstos no edital. Para a comunidade portuária, “a conta não fecha”, para os economistas a busca pela “eureka”!

### 7 - Especulações levam a cenários pessimistas: quem paga a conta?

Com o potencial aumento de tarifas há perspectiva de perda de cargas no Porto de Vitória. Por outro lado, os TUPs reclamam porque serão eles a pagar a conta. Portocel, TUP localizado em Barra do Riacho/Aracruz, em área administrada pela Codesa incluída no edital de desestatização, teme aumento em cerca de 3 vezes nas despesas tarifárias. Nesse cenário, as consequências se estendem ao desenvolvimento econômico territorial capixaba, com perda de receitas e de produção sendo deslocada para outras cidades portuárias.

### 8 - Incoerências do processo

Três questionamentos associados ao argumento “incoerências do processo”. O primeiro deles, o governo sai da posição de investidor do porto para se tornar seu “sócio”, isto é, ele se livra da obrigatoriedade de investir (e gastar) e passa a receber (e ganhar) do porto. O segundo uma incoerência prática, além das questões legais: o porto paga o fiscalizador (ANTAQ) para lhe fiscalizar. A terceira, um gestor privado passa a cobrar tarifas dos TUPs e assume uma função de natureza pública — ser autoridade portuária.

### 9 - Top secret: a falta de acesso às informações

Um conjunto de documentos, como os de viabilidade técnico-econômica, foram colocados em sigilo. Este ponto se somou a outros que levaram a petições do setor empresarial e dos trabalhadores no órgão de controle Tribunal de Contas da União/TCU. Alguns ingressaram como amicus curiae no processo. O andamento do processo no TCU ajudou a lançar luz a alguns aspectos, incluindo a recente determinação do TCU para transparência do processo.

### 10 - Que pressa é essa?!

O processo de desestatização tem pressa, seu cronograma é sua linha condutora. Especula-se que o produto final — o porto desestatizado — seja recurso de campanha política. A reboque, a participação social e o engajamento dos stakeholders. Daí a reclamação recorrente da comunidade portuária de “falta de debate”. A resposta oficial é de que houve várias participações em webinars, audiências públicas, reuniões e a disposição para escutar. Acredito que a fala de Patricia Lascosque, no 8º ATP, traduz bem esse ponto: “Não queremos apenas ser ouvidos, queremos ser escutados”.



Se as informações não são suficientes, as especulações aumentam e a confiança dos agentes no processo cai. Acreditando que todos querem o melhor resultado para o sistema portuário, não cabe falar em lados, mas reconhecer o vácuo entre governo e comunidade e identificar os pontos que merecem mais atenção. E para terminar com mais uma dúvida: como resolvemos isso?!

**Flavia Nico é doutora em Ciências Sociais, membro do Comitê Executivo da Wista Brazil, consultora no iPORTS Consultoria e Treinamentos, fundadora do Observatório Cidade e Porto/UFES e pesquisadora associada no LabPortos/UFMA**

### TERMINAL DE GRANEL LÍQUIDO DO PORTO DE IMBITUBA SERÁ LEILOADO NA SEXTA-FEIRA

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 17 Novembro 2021



O leilão do Terminal de Granel Líquido do Porto de Imbituba será realizado nesta sexta-feira (19) e seguirá o modelo simplificado, sendo um dos primeiros no Brasil nesse tipo e terá um contrato de 10 anos. A sessão será na sede da B3 — Bolsa de Valores Oficial do Brasil, em São Paulo, a partir das 11h. A empresa vencedora irá ampliar a estrutura do terminal, que passará a ter cinco tanques em operação e capacidade de armazenagem estática para 12.699 metros cúbicos.

A etapa inicial do processo licitatório do arrendamento da área foi a protocolização do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental na Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, em Brasília, no ano passado. O Estudo apresentou informações sobre previsão de movimentação, investimentos, estimativas de custos, dentre outros fatores para alavancar o empreendimento portuário.

O TGL é composto por três tanques de armazenamento, dois deles fora de operação. O tanque operante tem capacidade de 4.826 metros cúbicos. O terminal também conta com 806 metros de dutos de alimentação, que ligam o cais ao TGL, e equipamento para carregamento de veículos de transporte rodoviário. Atualmente, o TGL está sob um arrendamento transitório (de curto prazo) com a empresa Fertisanta, até que o processo licitatório anunciado pelo Governo Federal seja concluído.

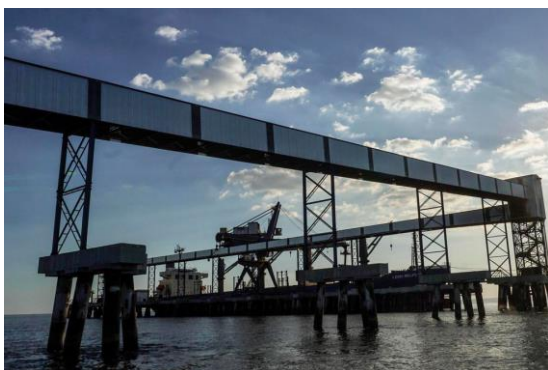
Com o leilão, está prevista a injeção de cerca de R\$ 25 milhões na infraestrutura portuária do terminal. Dentre os investimentos a serem feitos pelo vencedor da licitação, está a construção de quatro novos tanques e a demolição e retirada dos dois tanques inoperantes.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 17/11/2021

### HIDROVIAS DO BRASIL ADQUIRE SIMULADOR PARA MAIOR SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

Da Redação *NAVEGAÇÃO* 17 Novembro 2021



A Hidrovias do Brasil adquiriu um moderno simulador de manobras, que auxiliará no treinamento da tripulação das embarcações da companhia, que navegam pelos rios amazônicos para transportar commodities para a exportação. A empresa está investindo na construção de um centro especializado destinado exclusivamente a capacitar as equipes responsáveis pela navegação.

Concebido com tecnologia especializada, o equipamento contará com a reprodução fiel da cabine de comando dos empurradores da empresa e possibilitará a simulação de manobras em condições desafiadoras de navegabilidade na região, inclusive na rota estratégica de Miritituba a Barcarena e de Porto Velho a Barcarena, com os desafios da navegação pelo rio Madeira.

De acordo com a diretora do Sistema Norte da Hidrovias do Brasil, Gleize Gealh, para garantir a primeira etapa da capacitação dos tripulantes, a empresa está construindo um centro de

treinamento aquaviário especializado na unidade administrativa, que fica localizada em Barcarena. “Assim como as grandes empresas que buscam soluções inteligentes e inovadoras para a logística e o transporte hidroviário, a Hidrovias do Brasil também priorizou investir neste simulador de manobras, com tecnologia de ponta, que será considerado referência para o mercado na região e será um grande diferencial para a capacitação da equipe nos anos de 2022 e 2023. Ressalto que esse tipo de equipamento é fundamental para garantir o transporte seguro de cargas na região, atendendo os requisitos de segurança da navegação e contribuindo para a preservação ambiental e o preparo das equipes para manobras em terminais de qualquer natureza”, ressaltou Gleize.

A executiva disse ainda: "Além disso, reconhecendo nosso papel social, desejamos construir no futuro uma parceria com as entidades apropriadas para que este centro possa ser utilizado também para qualificar os moradores da região que queiram entrar no mercado de trabalho como tripulantes ", completou a diretora da Hidrovias do Brasil.

Os tripulantes da empresa participarão do treinamento, com o auxílio do simulador, durante as horas em que não estão navegando e sob demanda, garantindo a aquisição aprofundada do conhecimento técnico necessário para realizar manobras de navegação nos rios da região amazônica, incluindo os trechos onde o grau de dificuldade é maior.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 17/11/2021*

## PORTO SECO DE URUGUAIANA REGISTRA MAIOR FLUXO DE VEÍCULOS EM 13 ANOS

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 17 Novembro 2021*



O Porto Seco de Uruguaiiana, no Rio Grande do Sul, administrado pela Multilog, registrou um volume de 15,3 mil caminhões no mês de outubro e já apresenta números acima da média em novembro. É o maior fluxo em 13 anos, superando a marca de julho de 2008, quando 15 mil veículos passaram pelo terminal aduaneiro.

Na área de exportação, o Porto Seco de Uruguaiiana apresentou um volume de 11.148 veículos em outubro, enquanto que na parte de importação o número de caminhões foi de 4.152. O resultado histórico foi impulsionado pelo aquecimento do transporte rodoviário, por conta da diminuição de contêineres no mundo.

Uruguaiiana é o segundo maior porto seco da América Latina. “O movimento nas fronteiras que ligam o Brasil aos demais países do Mercosul está bem aquecido. Estamos desenhando soluções temporárias para o pico de movimentação atual e, ao mesmo tempo, nos preparando para a elevação da demanda do transporte rodoviário futuro”, disse Paulo Luis Borges da Rosa, gestor de operações de Uruguaiiana.

Os demais portos secos de fronteira administrados pela Multilog também obtiveram resultados positivos em outubro. Foz do Iguaçu, por exemplo, apresentou um recorde histórico, com um movimento de 21.567 veículos, sendo 12.625 destinados à importação e 8.942 para exportação.

Já Santana de Livramento teve um volume de 969 caminhões, com fluxo de 667 na área de exportação e 302 em importação. No Porto Seco de Jaguarão, o número total de caminhões chegou a 2.646. Desse número, 1.186 veículos são provenientes das operações de importação e 1.460 da exportação.

A empresa também acaba de assinar o contrato de licitação para operar o novo Porto Seco de Dionísio Cerqueira, no Extremo Oeste de Santa Catarina e divisa com a Argentina, que será construído a partir do próximo ano já com capacidade consideravelmente superior para atender a demanda futura.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/11/2021

## ARTIGO - PRIVACIDADE E PROTEÇÃO DE DADOS PESSOAIS NA INDÚSTRIA DE CRUZEIROS

Por Ana Carolina Ferreira de Melo Brito OPINIÃO 17 Novembro 2021



A Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD- Lei nº 13.709/2018) trata da salvaguarda de informações que identifiquem, ou possam identificar, uma pessoa física. Embora a lei não apresente uma relação do que são dados pessoais, até porque seria tarefa de difícil sucesso, são consideradas dados pessoais, por exemplo, as informações dos documentos oficiais de identificação (Registro Geral-RG; Cadastro de Pessoas Físicas-CPF; Carteira Nacional de Habilitação-CNH; Carteira de Trabalho, passaporte, título de eleitor), mas não somente isso. Endereço residencial ou comercial, telefone, e-mail, cookies, endereço IP, fotos, imagens de câmeras de segurança, impressões digitais e placa do carro também trazem informações que podem levar ao reconhecimento e individualização de uma pessoa e, por isso, estão dentro do espectro de proteção legal.

Segundo a LGPD, a Autoridade Nacional de Proteção de Dados (ANPD) é o órgão da administração pública federal responsável por zelar, implementar e fiscalizar o cumprimento daquela norma em todo o território nacional. No entanto, após o primeiro ano de vigência da lei, foram identificadas mais de 500 decisões proferidas em tribunais brasileiros, as quais discutiram em alguma medida a aplicação da LGPD. Isso ocorre porque cada pessoa física é titular dos seus dados e tem o direito subjetivo de proteção e obtenção de informações a respeito do tratamento realizado pelas empresas. Dentre esses direitos incluem-se (i) confirmar a existência de tratamento; (ii) ter acesso aos dados; (iii) corrigir dados incompletos, inexatos ou desatualizados; (iv) obter anonimização, bloqueio ou eliminação de dados desnecessários; (v) portabilidade dos dados a outro fornecedor de serviço; (vi) revogação do consentimento; (vii) saber com quais pessoas o controlador realizou uso compartilhado de dados e (viii) informação sobre a possibilidade de não fornecer consentimento e sobre as consequências da negativa. Diante dessa ampla gama de direitos, constata-se que as demandas sobre dados, tal como ocorrem nas questões de consumo e trabalhistas, podem ser propostas pelos próprios usuários diretamente nas instâncias competentes. Assim, povoam o noticiário notícias sobre investigações ou ações lideradas pelo Ministério Público, Procons e entidades privadas de proteção ao consumidor, para proteção dos direitos previstos na LGPD.

A indústria marítima tem adotado algumas providências para o compliance com a lei. A Santos Port Authority (SPA) anunciou, em setembro de 2021, que teria constituído o cargo de Data Protection Officer (DPO), adotando uma denominação consagrada no exterior. A LGPD refere-se ao DPO como “Encarregado” de Tratamento de Dados, atribuindo-lhe a responsabilidade por estabelecer a comunicação entre os titulares de dados e controladores de dados, bem como entre estes e a ANPD. A SPA também anunciou a aprovação de política interna de privacidade e segurança de dados, bem como um sistema de gestão de privacidade. Com efeito, a adequação à LGPD é mais um processo e sistema de governança do que um checklist de produtos a entregar. O atendimento a esses requisitos mínimos é medida salutar e que sinaliza, ao menos, a sensibilidade das empresas para o tema em questão. Sob essa perspectiva, em novembro de 2021, foram analisadas 16 empresas de navios de cruzeiros, para verificar se os seus sites oficiais oferecem as informações mínimas sobre a proteção de dados pessoais determinada pela LGPD.





Os itens verificados foram: (a) informações sobre o DPO; (b) política de privacidade disponível e (c) informações sobre o uso de cookies pelo site e os resultados são comentados a seguir.

Primeiramente, é preciso salientar que a indústria de cruzeiros opera com passageiros e prestadores de serviços de diversas nacionalidades, de forma que se faz importante verificar qual a lei de proteção de dados pessoais aplicável em cada caso. A LGPD, por sua vez, aplica-se a qualquer operação de tratamento realizada por pessoa natural ou por pessoa jurídica de direito público ou privado, independentemente do meio, do país de sua sede ou do país onde estejam localizados os dados, desde que:

*I - a operação de tratamento seja realizada no território nacional;*

*II - a atividade de tratamento tenha por objetivo a oferta ou o fornecimento de bens ou serviços ou o tratamento de dados de indivíduos localizados no território nacional; ou*

*III - os dados pessoais objeto do tratamento tenham sido coletados no território nacional.*

*§ 1º Consideram-se coletados no território nacional os dados pessoais cujo titular nele se encontre no momento da coleta.*

Sendo assim, ainda que a empresa tenha sede no exterior, ou o serviço seja oferecido em território estrangeiro, a LGPD poderá ser invocada para a proteção de indivíduos localizados no Brasil, ou cujos dados tenham sido obtidos em território nacional. Essa característica de extraterritorialidade na aplicação da lei também é prevista em outras legislações de proteção de dados, a exemplo do artigo 13 do Regulamento (EU) 2016/679 ("GDPR").

Portanto, dentre as disposições da LGPD de aplicação imediata, encontra-se a necessidade de o controlador de dados nomear um Encarregado (DPO). Pode ser considerado "Controlador" qualquer pessoa natural ou jurídica, de direito público ou privado, a quem competem as decisões referentes ao tratamento de dados pessoais. Isto é, ainda que a empresa terceirize determinadas ações, como marketing, TI, por exemplo, ainda é a responsável pelas decisões sobre todas as operações dos dados pessoais e, por isso, cabem-lhe determinadas responsabilidades, tal como nomear o Encarregado (art.41 da LGPD). Dentre as empresas pesquisadas, apenas 9 disponibilizaram essa informação em seu site. Sobre a política de privacidade, embora 11 empresas tenham indicado links para acesso, 4 não apresentavam o conteúdo correspondente, muitas vezes ocorrendo erros de página, ou links sem correspondência com uma Política de Privacidade. A informação sobre cookies, no primeiro acesso ao site, estava visível em 8 sites, mas apenas 5 conduziram à obtenção de consentimento e marcação das preferências no próprio site, sem opções pré-marcadas. As indicações para desativação de cookies pelo browser, mas sem opção de alteração no próprio site da empresa, estavam disponíveis.

Em face desse breve levantamento experimental e preliminar, resta evidente a necessidade de que as empresas de cruzeiros passem a conhecer e aplicar os dispositivos legais de proteção de dados pessoais, efetivando o sistema de gerenciamento de proteção de dados de nível internacional, que possa dialogar com as diversas leis sobre o tema em vigor no mundo.

Para além das providências iniciais de divulgar o seu aviso de privacidade, nomear um Encarregado e zelar pela privacidade dos usuários de seu site, tal como nos itens pesquisados, é essencial manter em registro os seus fluxos de dados pessoais, um mapeamento adequado e medidas administrativas e técnicas de controle e segurança da informação. Somente após um diagnóstico multidisciplinar, que envolva pessoas, processos e ferramentas, será possível avaliar quais medidas razoáveis de proteção precisam ser implementadas ou aperfeiçoadas em cada caso. A nomeação do encarregado de dados (ou Data Protection Officer) é mandatória, bem como a implantação de um canal de atendimento aos titulares de dados pessoais, segundo a LGPD.

A depender do lugar de origem do usuário do site ou cliente, exigências legais podem variar, o que não é exatamente uma novidade para uma indústria cuja prática corrente é lidar com uma enorme variedade de legislações e regulamentações. Trata-se, pois, da necessidade de implantação de um ciclo permanente de revisão e melhoria, que se estenderá de forma contínua,

tal como já ocorre com as rodadas de auditoria e processos de monitoramento de compliance. Acrescenta-se que tais medidas poderão isentar a empresa de penalidades, ou atenuar sanções aplicadas, possibilitando, ainda, respostas mais rápidas e assertivas às pessoas que requisitarem informações sobre o tratamento dos seus dados.

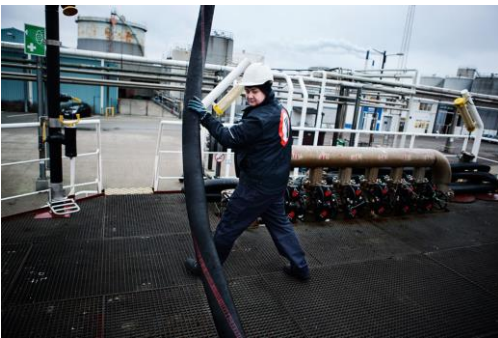


**Ana Carolina Ferreira Brito** Ana Carolina Ferreira de Melo Brito é membra da WISTA- Women's International Shipping & Trading Association. Mestre e Doutoranda em Ciências Ambientais (USP). Advogada, sócia, DPO (Data Protection Officer) e Head de Direito Ambiental, Consumidor e Data Privacy em Trigueiro Fontes Advogados

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 17/11/2021

## OFERTA DE METANOL PODE DOBRAR ATÉ 2025

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 16 Novembro 2021



### Arquivo/Divulgação

Consultoria avalia que capacidade atual deve ser suficiente para atender demanda nos próximos anos. Para mercado brasileiro, avaliação é que fonte ainda precisa se consolidar como combustível marítimo a nível internacional antes de vir a ser adotado por empresas que operam no país.

O metanol está disponível em mais de 100 portos em todo o mundo. Atualmente existem em torno de 12 embarcações operando com essa fonte como uma das opções de combustível marítimo e existem outros pedidos em andamento, indicando que a frota de embarcações bicombustível de metanol terá, pelo menos, o dobro do tamanho em 2025. Há previsão de mais unidades chegando na Ásia nos próximos anos. Para o mercado brasileiro de navegação, a avaliação é que o metanol ainda precisa se consolidar como combustível a nível internacional antes de vir a ser adotado no país.

“Dado o tamanho inicial do mercado de depósitos de metanol, a capacidade de metanol deve ser suficiente para cobrir a demanda dos próximos anos. Vimos grandes empresas de transporte marítimo, como Maersk, Stena, Waterfront, pioneiras na transição para o metanol como combustível marítimo”, disse à Portos e Navios o chefe global da S&P Global Platts para as áreas de metanol e petroquímicos, Stergios Zacharakis. A consultoria lançou três novas avaliações diárias de preços de combustível de metanol, refletindo o valor do metanol usado como combustível marítimo nos portos de Roterdã (Holanda), Cingapura e Houston (EUA).

As empresas brasileiras de navegação (EBNs) ainda não se dedicam a avaliações ou comparações mais aprofundadas entre os prós e contras de combustíveis marítimos alternativos, como metanol, GNL, amônia e hidrogênio. A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), que representa empresas brasileiras que atuam na cabotagem, ressalta que não tem estudos, mas acompanha o que vem sendo desenvolvido no mundo pelos grandes transportadores de longo curso.

A Abac mantém o acompanhamento do transporte marítimo mundial e seus reflexos para o segmento de navegação doméstica no Brasil. A associação acredita que o Brasil seguirá o que acontece no mundo e adotará o combustível que o mundo optar. A Abac observa que, até o momento, existe grande discussão sobre novos combustíveis, em especial ao custo benefício e disponibilidade do mesmo em diversos portos.

O entendimento da Abac é que, num primeiro momento, o uso do metanol tem sido experimental devido à baixa rede de disponibilidade do combustível no mundo. “Se o metanol for a opção mundial, certamente, por conta da importância do comércio marítimo para o Brasil, teremos este combustível aqui. Para a cabotagem é importante que esteja disponível em vários portos da nossa costa”, afirmou a associação.

A avaliação da Abac é que o combustível que vier a ser adotado não dependerá das distâncias navegadas. A associação considera que a busca de novas fontes tem como motivação a redução de gases de efeito estufa e carbono. Para as empresas brasileiras de navegação, uma cadeia logística que garanta o abastecimento em diversos pontos do planeta é o maior desafio, o que antes depende da comprovação de que essa opção traz benefícios ao meio ambiente com a redução de emissões. “Acompanhamos o desenvolvimento para tomar a decisão no momento adequado”, salientou a associação.

Os defensores do metanol afirmam que o conteúdo de energia dessa fonte é mais baixo do que os combustíveis de bunker tradicionais, portanto, seria necessário mais espaço nas embarcações. Zacharakis, da Platts, acrescentou que, embora a capacidade de metanol seja adequada, a virada do jogo seria a utilização de bio-metanol ou e-metanol como combustível naval e há apenas alguns projetos ou instalações em todo o mundo produzindo esses combustíveis verdes.

“A combustão do metanol convencional pode emitir 15-20% menos emissões de carbono, enquanto usando formas verdes de metanol este nível de economia de carbono em comparação com os bunkers tradicionais pode chegar a mais de 90%”, observa Zacharakis. A capacidade de metanol globalmente é de cerca de 100.000 toneladas por ano e esse combustível é considerado um produto de rápido crescimento em comparação com outros produtos químicos principais, com uma série de novas instalações de produção entrando em operação globalmente nos próximos anos.

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

**Data:** 17/11/2021

## MARINHA DEFINE GRUPO PARA INCORPORAÇÃO DA 2ª UNIDADE DO PROSUB

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 16 Novembro 2021



### **Submarino Humaitá é lançado ao mar (Divulgação Marinha do Brasil)**

Portaria define composição do grupo com 9 oficiais e 51 praças da futura tripulação do submarino Humaitá (S41), lançado em dezembro de 2020, no complexo naval da Marinha em Itaguaí.

A Marinha do Brasil publicou, nesta terça-feira (16), uma portaria que institui um grupo para o recebimento do submarino Humaitá (S41), segunda das quatro unidades de propulsão convencional (diesel-elétrica) do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub). O GRS, em caráter temporário, tem como missão executar as tarefas referentes ao recebimento do submarino, a fim de incorporá-lo à força naval. A unidade S-BR2 do programa, em construção na base naval da Marinha em Itaguaí (RJ), foi lançada ao mar em dezembro de 2020.

O GRS será composto por nove oficiais e 51 praças da futura tripulação do submarino Humaitá, dos quais sete oficiais e 24 praças da tripulação de testes, quatro praças na tripulação complementar, além de dois oficiais e 23 praças no grupo de apoio. O grupo é subordinado à Diretoria-Geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha. A portaria, retroativa a fevereiro, definiu que o grupo vai atuar até o dia de incorporação do submarino à Marinha, previsto para 2023.

O 'GRS Humaitá' será então extinto assim que houver a incorporação deste submarino à esquadra. O diretor-geral de desenvolvimento nuclear e tecnológico da Marinha, almirante de esquadra Marcos Sampaio Olsen, e o diretor-geral do pessoal da Marinha, almirante de esquadra Renato Rodrigues de Aguiar Freire, são os responsáveis por baixar os atos complementares que se fizerem necessários à execução desta portaria. A previsão é que as primeiras provas de mar deste futuro submarino ocorram no começo de 2022.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/11/2021

## PRODUÇÃO EM REGIME DE PARTILHA DÁ UM SALTO COM A ENTRADA DE BÚZIOS EM SETEMBRO

Da Redação OFFSHORE 16 Novembro 2021



**Produção total da Partilha alcançou 431 mil bpd; União passa a contar com 5,9 mil barris diários de produção de óleo em Búzios**

O início da produção dos volumes excedentes da Cessão Onerosa do Campo de Búzios, a partir de setembro último, fez a média diária da produção de óleo em regime de Partilha dar um salto histórico: a produção média dos contratos de Mero, Búzios, Sapinhoá e Tartaruga Verde Sudoeste alcançou 431 mil barris de petróleo dia (bpd). Desde novembro de 2017, quando teve início a série histórica da Partilha, o pico de produção média diária de petróleo havia sido de 65 mil bpd, o que foi superado, agora, em 563%.

Do total (431 mil bpd) do mês de setembro deste ano, 418 mil bpd são de Búzios, 8 mil bpd de Entorno de Sapinhoá e 5 mil bpd de Tartaruga Verde Sudoeste. A Área de Desenvolvimento de Mero não teve produção no mês de setembro, devido ao encerramento do primeiro Sistema de Produção Antecipada 1 (SPA-1) e mudança de localização do FPSO "Pioneiro de Libra" para iniciar o SPA-2 durante o quarto trimestre de 2021.

O Campo de Búzios conta com quatro navios-plataformas em produção (P-74, P-75, P-76 e P-77), 18 poços produtores em operação e é regido por um Acordo de Coparticipação, que estabelece um percentual da produção de 26,1205% para o contrato de Cessão Onerosa e de 73,8795% para o contrato de Partilha de Produção. Na Partilha, a produção tem a Petrobras como operadora, com as sócias CNODC Brasil (5%) e a CNOOC Petroleum (10%). Com isso, a partir de setembro, a União já passou a contar com uma produção de 5,9 mil bpd por dia referente ao Campo de Búzios. Soma-se a esse montante 5,4 mil bpd referente ao contrato do Entorno de Sapinhoá, totalizando 11,3 mil bpd para a União.

Com a entrada de Búzios, a produção acumulada em regime de Partilha de Produção passou a 71,2 milhões de barris de petróleo, 22,5% a mais do que o valor acumulado em agosto de 2021. A parcela acumulada do excedente em óleo da União passou a 10,5 milhões de barris de petróleo.

### Gás natural

A partir de setembro também houve grande impacto na produção de gás natural em regime de Partilha de Produção. A produção total teve média diária de 875 mil m<sup>3</sup>/dia nos três contratos com aproveitamento comercial do gás natural, sendo 706,8 mil m<sup>3</sup>/dia em Búzios, 130,6 mil m<sup>3</sup>/dia em Entorno de Sapinhoá e 37,9 mil m<sup>3</sup>/dia em Tartaruga Verde Sudoeste. Em comparação com o mês anterior, o volume de gás disponível apresentou um aumento de 400%.

A média diária do total do excedente em gás natural foi de 101 mil m<sup>3</sup>/dia, sendo 10 mil m<sup>3</sup>/dia referente à produção de Búzios e 91 mil m<sup>3</sup>/dia referente ao Entorno de Sapinhoá.



Desde 2017, a produção acumulada soma 290 milhões de m<sup>3</sup> de gás natural com aproveitamento comercial. No mesmo período, a produção acumulada da União em gás natural é de 90,7 milhões de m<sup>3</sup>.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 17/11/2021*



## MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

### MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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*