

# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 008/2022  
Data: 24/01/2022**



### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
DIRETOR-PRESIDENTE DA DP WORLD SANTOS ACREDITA QUE ANO SERÁ ESTRATÉGICO PARA SETOR PORTUÁRIO.....	4
CONSULTA PÚBLICA SOBRE PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS TERÁ INÍCIO EM 31 DE JANEIRO.....	6
DE POPA A PROA: A ESPERADA RETOMADA DOS CONTÊINERES DE IMPORTAÇÃO.....	7
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>9</b>
ANTAQ AUTORIZA EBNS, REGISTROS E MOVIMENTAÇÃO DE GRANEL SÓLIDO.....	9
ACÓRDÃO AMPLIA TRANSPARÊNCIA NA COBRANÇA DOS VALORES EXTRAFRETE E SOBRETAXAS DO TRANSPORTE MARÍTIMO.....	10
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>11</b>
MINISTRO TARCÍSIO DE FREITAS VAI REALIZAR O SONHO DO TÚNEL SUBMERSO DO PORTO DE SANTOS?.....	11
NEARSHORE: NOVA TENDÊNCIA DO SETOR LOGÍSTICO?.....	11
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>13</b>
O NOVO TERMINAL DE CRUZEIROS DO QUÊNIA FICA OCIOSO DEVIDO A INTERRUPÇÃO DA ÔMICRON.....	13
EUA LIDERAM IMPORTAÇÕES DOS CAFÉS DO BRASIL.....	14
YANTIAN RESTRINGE A ENTRADA DE CONTÊINERES PARA ALIVIAR O EXCESSO DE CARGAS EM ESPERA.....	15
PRÓXIMO À SUA LICITAÇÃO, PORTO DE BUENOS AIRES BUSCA UMA NOVA IDENTIDADE.....	16
LEILÃO DE TERMINAL EM SANTOS DEVERÁ TER ACESSO FERROVIÁRIO.....	17
<b>NAVAL PORTO ESTALEIRO</b> .....	<b>17</b>
PORTO DE COTEGIPE, NA BAHIA, CONTOARÁ COM AMPLIAÇÃO E MELHORIAS NO PROCESSO DE EXPORTAÇÃO DE SOJA.....	18
PARCERIA ENTRE WILSON SONS E PORTO DO AÇU COMPLETAM 5 ANOS COM FOCO NA INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE.....	19
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF</b> .....	<b>20</b>
MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA INFORMA SOBRE SITUAÇÃO DAS RODOVIAS E FERROVIAS EM MINAS GERAIS.....	20
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>23</b>
MINISTRO DO STF SUSPENDE PARTE DE DECRETO QUE TRATA DE CAVERNAS.....	23
CONSELHO DE AEROPORTOS RECOMENDA QUE NOVAS RESTRIÇÕES NÃO SEJAM REINTRODUZIDAS.....	23
BOLSONARO VETA R\$ 3,1 BI DO ORÇAMENTO E SANCIONA VERBA PARA REAJUSTE DE SERVIDOR.....	24
<b>MONEYTIMES</b> .....	<b>25</b>
BALANÇA COMERCIAL TEM DÉFICIT DE US\$ 877,2 MILHÕES NA 3ª SEMANA DE JANEIRO.....	25
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>25</b>
PROSPERIDADE III, NA BAHIA, PASSA A SER PRIMEIRA TERMELÉTRICA CARBONO NEUTRO DO BRASIL.....	25
ENAUTA COMPRA FPSO DEFINITIVO PARA O CAMPO DE ATLANTA.....	27
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>28</b>
GOVERNO PREVÊ NOVA USINA NUCLEAR EM OPERAÇÃO NO BRASIL EM 2031.....	28
O QUE INCOMODA AS CONSTRUTORAS DO RIO NO PLANO DIRETOR PROPOSTO POR PAES.....	29
EM PLENA CRISE HÍDRICA, EMPRESAS DO SETOR ELÉTRICO LUCRARAM MAIS DE R\$ 40 BI NO ANO PASSADO.....	30
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>31</b>
MINISTROS DO TCU VÃO AMPLIAR AUDITORIA EM CONTAS DO GOVERNO.....	31
EMBRAER ASSINA CONTRATO DE VENDA DE AERONAVES PARA EMPRESA AMERICANA POR ATÉ US\$ 3,9 BI.....	32
GOVERNO DRIBLA LRF AO USAR PEC PARA ZERAR IMPOSTO DE COMBUSTÍVEL, AVALIAM TRIBUTARISTAS.....	33
GOVERNO QUER ABRIR TRANSPETRO A CONCORRENTES DA PETROBRAS.....	34
RUMO E VLI DEVEM ENFRENTAR CORRIDA PARA TIRAR DO PAPEL FERROVIAS COM MESMO DESTINO E ORIGEM.....	35
PROPOSTA PARA PRIVATIZAÇÃO DE SANTOS PREVÊ MAIOR LIMITE À PARTICIPAÇÃO DE EMPRESAS NO LEILÃO.....	36
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>37</b>
GOVERNO APOSTA EM PROJETO POLÊMICO PARA DUPLICAR HIDROVIA.....	37
ALTAS DE VENDAS E PREÇO IMPULSIONAM INDÚSTRIA.....	39
ENAUTA ASSINA CONTRATO DE COMPRA PARA PLATAFORMA NO CAMPO DE ATLANTA.....	40
SP DEFINE MODELO PARA RODOANEL NORTE.....	40



<b>G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO .....</b>	<b>42</b>
PUBLICADA LICITAÇÃO PARA CONCESSÃO DO RODOANEL NORTE POR PRAZO DE 31 ANOS E INVESTIMENTO DE R\$ 3 BILHÕES .....	42
<b>FOLHA DE PERNAMBUCO - PE.....</b>	<b>43</b>
SUAPE, UMA LOCOMOTIVA EM PLENO VAPOR.....	43
<b>RADAR DO LITORAL – SP .....</b>	<b>46</b>
TRABALHADORES PORTUÁRIOS REALIZAM PARALISAÇÃO CONTRA DESESTATIZAÇÃO NO DIA 28 EM SÃO SEBASTIÃO.....	46
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>47</b>
PORTO DO AÇU INGRESSA COMO MEMBRO ASSOCIADO DA IALA .....	47
DP WORLD SANTOS RECEBE NOVA LINHA DE SERVIÇO QUE CONECTA AMÉRICA DO SUL À ÁSIA .....	48
MOVIMENTAÇÃO DA CABOTAGEM CRESCE 14% EM 2021 .....	48
CMA CGM E TOTALÉNERGIES REALIZAM 1º SHIP-TO-SHIP DE ABASTECIMENTO DE GNL EM PORTA-CONTÊINER.....	49
COM ALTA DE 35%, TERMINAIS DE PARANAGUÁ FAZEM PROJEÇÃO PARA EXPORTAÇÕES DO 1º TRIMESTRE.....	50
PUBLICADO EDITAL DE LEILÃO DA CODESA .....	51
CODEBA E AMG REALIZAM ESTUDO PARA ATRACAÇÃO DE NAVIOS MAIORES NO PORTO DE ARATU-CANDEIAS .....	52
PÖYRY DESENVOLVE A ENGENHARIA DO MAIOR TERMINAL DE CONTÊINERES PRIVADO DA AL FORA DE ZONA PORTUÁRIA ...	52
SETOR DE ROCHAS BATE RECORDE DE EXPORTAÇÕES .....	53
HYPERLOOPTT PROMOVE APRESENTA AO GOVERNO FEDERAL PROJETO DE LOGÍSTICA PORTUÁRIA.....	54
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>55</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	55



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## DIRETOR-PRESIDENTE DA DP WORLD SANTOS ACREDITA QUE ANO SERÁ ESTRATÉGICO PARA SETOR PORTUÁRIO

Fábio Siccherino falou, em entrevista a A Tribuna, sobre movimentação de cargas, eficiência, navios maiores e mais

**Por: Fernanda Balbino**



**Fábio Siccherino: “Existem ações que podem garantir maior eficiência nas operações do Porto de Santos. A primeira seria o aumento do calado no canal de acesso” Foto: Divulgação/DPW Santos**

Além das expectativas de superar marcas de movimentação de cargas no Porto de Santos neste ano, o diretor-presidente da DP World Santos, Fábio Siccherino, aposta que 2022 será um ano estratégico para o setor.

Segundo ele, a empresa segue com avaliações sobre novos investimentos, com o objetivo de diversificar operações e aumentar a capacidade de embarques e desembarques de contêineres. O executivo ainda destaca a oportunidade de consolidar o Porto de Santos como um Hub Port da costa leste da América do Sul e a necessidade de melhorias nos acessos ferroviários, aquaviários e rodoviários do cais santista. Confira mais na entrevista a seguir.

### **Quais são as expectativas de movimentação de cargas em 2022? O volume estimado é maior ou menor do que o realizado em 2021? Quanto?**

Esperamos que 2022, em termos gerais, seja melhor que 2021, que já teve números superiores a 2020. Ainda estamos fechando o consolidado do ano passado, porém a DP World Santos apresentou, no primeiro semestre de 2021, um crescimento de 17% em suas operações com cargas containerizadas em relação a 2020, com pouco mais de 450 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) movimentados no período. O bom número também é reflexo da recuperação do setor, que foi fortemente impactado pela pandemia de covid-19 em 2020.

### **Como driblar esses impactos?**

A DP World Santos vem fazendo investimentos em equipamentos, inovação, tecnologia e capacitação de mão de obra para aumentar a produtividade das operações e contribuir significativamente para a competitividade do comércio exterior brasileiro. Neste ano, seguimos com a nossa avaliação sobre novos investimentos, com o objetivo de continuar a estratégia de diversificação de cargas e aumentar a nossa capacidade de movimentação de contêineres, suportando, assim, o crescimento sustentável do comércio global. Além disso, a DP World Logistics, braço logístico do Grupo DP World, criada no fim de 2020, começou a operar, passando a oferecer dentro do seu portfólio o serviço porta-a-porta, ou seja, a logística completa da carga dos clientes nas operações de importação e exportação.

### **E quais são as ações que podem garantir que as operações sejam mais eficientes no terminal do Porto de Santos?**

Existem algumas ações que podem garantir maior eficiência nas operações do Porto de Santos. A primeira seria o aumento do calado no canal de acesso. Em 2021, já foi homologada pela Marinha do Brasil a possibilidade do Porto de Santos receber navios de 366 metros. Mas, para que isso seja atrativo aos armadores, será fundamental a dragagem do canal, garantindo maior calado e permitindo um maior aproveitamento da capacidade desses navios maiores. Um ambiente que permita e incentive a atração de novos investimentos para o Porto também será fundamental para

que os operadores possam continuar investindo em inovações e aportando novas tecnologias que certamente contribuirão para o aumento da eficiência. Nesse sentido, a segurança jurídica e estabilidade regulatória são imprescindíveis.

### **No cenário macro, quais são os desafios de logística neste ano?**

Um dos principais desafios para a logística internacional é promover conexões eficientes e competitivas entre a hinterlândia e o Porto. Assim, é fundamental que ocorram melhorias nos acessos ferroviários, aquaviários e rodoviários. Atualmente, a iniciativa privada tem investido muito em infraestrutura no Brasil, mas ainda temos um longo caminho pela frente para recuperar o nosso estoque de capital de infraestrutura. Além disso, considerando os portos como territórios situados nos espaços de manobra de um “tabuleiro” mundial, é necessário que estes estejam atentos no que existe de mais moderno e eficiente para atender a estas grandes embarcações, tanto do ponto de vista de infraestrutura quanto de automação e tecnologia.

### **E especificamente no Porto de Santos?**

Já comentamos, há algum tempo, que o Porto de Santos, por ser o principal porto da América Latina, tem a grande oportunidade para se consolidar como um Hub Port da costa leste da América do Sul, ou seja, um porto concentrador, a partir do qual as cargas poderiam ser distribuídas ao longo da costa através dos serviços feeder, com navios menores. A partir dessa consolidação, seria possível colocarmos navios maiores nas rotas mais longas e navios menores em rotas para fazer a navegação por meio de cabotagem. Também é fundamental mais investimentos do modal ferroviário para que possamos melhorar e ampliar a recepção de cargas no Porto de Santos. Atualmente, cerca de 30% das cargas chegam à Santos pelo modal ferroviário e a demanda é tão sensível que a DP World Santos inaugurou, em 2020, como parte do maior e mais moderno complexo de celulose do País, em parceria com a Suzano, uma moderna periferia ferroviária que minimiza a necessidade de manobras e não demanda o desengate dos vagões para fazer a descarga. Isso permite que todo o volume do produto seja transportado direto das unidades produtoras nas cidades de Jacaré e Três Lagoas por ferrovia até nosso terminal. No entanto, quando olhamos o volume de contêineres que chegam ou saem do Porto de Santos, apenas 3% vão pelo modal ferroviário. Observamos aí uma grande oportunidade.

### **Será um ano de intensas transformações, com a possibilidade de desestatização da Santos Port Authority (SPA). Quais são as expectativas para este processo?**

A princípio, vemos com bons olhos a desestatização da SPA. Entretanto, é necessária a realização de discussões mais detalhadas sobre o modelo de desestatização que será escolhido. As discussões devem ser em torno dos benefícios esperados, principalmente para os embarcadores, e como será contemplado o tema segurança jurídica, além dos riscos regulatórios dos contratos vigentes e as regras para novos contratos. O modelo deve, ainda, garantir que o Porto de Santos mantenha o seu papel de protagonista no comércio internacional brasileiro. Essa é uma iniciativa que, se feita de forma correta, trará inúmeros benefícios ao setor como maior celeridade aos investimentos em infraestrutura de acesso aquaviário, que permita a operação de navios cada vez maiores, conferindo maior confiabilidade às operações portuárias e maior competitividade ao comércio exterior brasileiro.

### **E quais os pontos de maior atenção para as autoridades e usuários do setor?**

Como já ressaltado, é necessário que o Porto de Santos se consolide como principal Hub Port para a costa leste da América do Sul e, para isso, é fundamental que sejam criados e melhorados os acessos terrestres e aquaviários para tornar o porto mais eficiente e competitivo, além de construir uma boa conectividade com outros portos a partir de um serviço feeder, com o intuito de possibilitar a distribuição dos volumes operados para outros portos ao longo da costa brasileira.

### **Também haverá eleições presidenciais, o que sempre mexe com o mercado e com as expectativas do setor. Em linhas gerais, quais devem ser os planos dos candidatos para o Porto de Santos?**

Acreditamos que o ritmo dos programas de investimentos em infraestrutura contribuirá positivamente para o desenvolvimento do nosso país. Porém, como já ressaltamos anteriormente,

precisamos de um ambiente favorável para investimentos em infraestrutura e um dos pontos, sem dúvida, deve ser a segurança jurídica e estabilidade regulatória, entre outros, para que possamos seguir investindo em tecnologia, aumentando a eficiência e a competitividade do Porto de Santos e, como consequência, contribuindo para uma maior participação do Brasil no comércio global.

### **Na sua opinião, como estará o setor portuário em 31 de dezembro deste ano?**

O setor portuário brasileiro está aquecido, em particular com as conquistas que tivemos ao longo de 2021, mas ainda precisa de impulso do setor privado. Neste ano, já veremos bons resultados com a entrada em vigor do BR do Mar, que vai ampliar o escoamento da produção a partir da cabotagem. Também podemos aguardar, para o segundo semestre, a privatização do Porto de Santos, que, dependendo da modelagem do processo, vai potencializar os lucros relacionado a este porto no País. O leilão da Codesa poderá dar um bom indício do que virá.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 24/01/2022*

## **CONSULTA PÚBLICA SOBRE PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS TERÁ INÍCIO EM 31 DE JANEIRO**

Para secretário nacional de Portos, divulgação da data representa avanço no processo

*Por: Ágata Luz*



***Diogo Piloni, destacou que, entre os avanços, está o aprofundamento do canal de acesso, hoje em 15 metros e que pode chegar a 17 metros até 2033 Foto: Matheus Tagé/AT***

Terá início no dia 31 a consulta pública sobre o processo de desestatização do Porto de Santos. A data foi divulgada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que também realizará audiência pública sobre o tema. Até 16 de março, a agência receberá contribuições da comunidade portuária e

demais interessados. A intenção é que o prazo de concessão do complexo portuário santista seja de 35 anos, prorrogáveis por mais cinco.

Para A Tribuna, o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, destacou que, entre os avanços que ocorrerão com a privatização do Porto de Santos, está o aprofundamento do canal de acesso, hoje em 15 metros e que pode chegar a 17 metros até 2033. Isso possibilitaria ao complexo santista receber navios ainda maiores, dinamizando suas operações.

De acordo com ele, o aprofundamento seria um dos trabalhos viabilizados a partir dos R\$ 16 bilhões previstos para o investimento em adequação da infraestrutura do Porto. “Cerca de R\$ 3,5 bilhões serão aportes para o projeto do túnel SantosGuarujá. Há ainda investimentos para dragagem do canal de acesso ao longo dos 35 anos, manutenção do calado do Porto, dragagem e muito mais”.

Segundo a Antaq, o valor de outorga inicial do Porto de Santos no leilão previsto para o 2º semestre será de R\$ 1,4 bilhão, mas também haverá contribuição variável ao poder concedente equivalente a 2,25% ao ano sobre a receita bruta consolidada. Além disso, o futuro concessionário deverá pagar uma taxa anual à agência, fixada em R\$ 6,4 milhões, para a fiscalização e regulação no modelo de concessão.

### **Limites**

A Antaq também divulgou que a participação no certame terá limites. Arrendatários, detentores de contratos de transição, armadores, transportadores marítimos, operadores portuários, terminais de

uso privado do complexo santista e concessionários de ferrovias que operem no Porto, assim como empresas pertencentes ao grupo econômico, poderão participar com limitação de share de 15% de participação individual e de 40% quando integrarem consórcio com outros grupos da mesma natureza.

### Passo importante

Segundo Piloni, a aprovação da consulta é “um passo importante” por mostrar à sociedade e à comunidade portuária o modelo para desestatização, que possui “todos os amadurecimentos adquiridos no processo da Codesa (Companhia Docas do Espírito Santo) e do Porto de São Sebastião”.

‘Estamos tratando de um modelo de concessão dos ativos operacionais com alienação da empresa, mas são mantidos os ativos públicos concedidos por meio do contrato de concessão de 35 anos”.

Para o diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, a privatização é fundamental para “alavancar investimentos na ampliação da infraestrutura do maior e mais importante ativo portuário do País”.

Segundo ele, o anúncio da abertura da consulta pública deve ser celebrado “por todos aqueles que defendem um porto mais competitivo, altamente eficiente e sustentável”.

### Contribuições

As contribuições consideradas pela Antaq serão apenas as que foram colocadas em consulta e audiência públicas. Elas poderão ser dirigidas à agência até as 23h59 de 16 de março, exclusivamente por meio de formulário eletrônico disponível **neste link**. <https://www.gov.br/antag/pt-br>

Imagens digitais, bem como mapas, plantas e fotos poderão ser anexadas exclusivamente através do e-mail anexo\_audiencia012022@antag.gov.br. É indispensável a identificação do contribuinte e cumprimento do prazo estipulado. Todas as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos do formulário eletrônico.

Para esclarecer dúvidas e fomentar a discussão sobre o assunto, a Antaq irá realizar uma audiência pública presencial ou tele-presencial, com data, horário e local a serem definidos

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 23/01/2022**

## DE POPA A PROA: A ESPERADA RETOMADA DOS CONTÊINERES DE IMPORTAÇÃO

Angelino Caputo é diretor-executivo da Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados

**Por: Angelino Caputo**



**Foto: AT**

Que o Porto de Santos é um porto multicargas, movimentando contêineres, graneis agrícolas, graneis líquidos, cargas de projeto, celulose, suco de laranja, fertilizantes, veículos e o que mais precisar ser transportado por navios, todo mundo já sabe. Que o porto bate sucessivos recordes de movimentação em toneladas, independente dos cenários de crise, também não é novidade para ninguém.



Ocorre que as estatísticas gerais muitas vezes podem mascarar o desempenho específico de um tipo de carga, que pode requerer mais ou menos atenção dos empresários e autoridades públicas.

Olhando especificamente para a movimentação de contêineres, nota-se que o Porto de Santos movimenta algo em torno de 300 mil dessas caixas metálicas por mês. Isso contempla cargas de exportação, cargas de importação, contêineres vazios e aqueles que apenas fazem escala no porto, vindo ou indo para outros locais, já que Santos é o principal hub do Brasil.

Colocando-se uma lupa sobre a operação de contêineres de importação temos aqui um segmento que gera muita riqueza e empregos na região. Trata-se das caixas que trazem produtos manufaturados do exterior ou insumos para a indústria nacional. Esse tipo de carga recebe todo um controle aduaneiro para a entrada no País, sendo fiscalizado por diversos órgãos públicos, com destaque para a Receita Federal, Anvisa, Vigiagro e Ibama.

Para que isso aconteça com segurança e as cargas possam ficar armazenadas e entregues de forma ordenada aos importadores, existem os recintos alfandegados, que podem tanto ser os operadores portuários que carregam e descarregam os navios como as empresas retroportuárias, especializadas nessa atividade.

Os contêineres de importação que recebem tratamento aduaneiro na Baixada Santista totalizam atualmente, em média, cerca de 60 mil caixas metálicas por mês. Mas isso não ocorre de forma linear. Em um ano típico, temos um movimento um pouco mais baixo no primeiro semestre, seguido de uma movimentação maior nos meses de agosto, setembro e outubro, provavelmente para abastecimento do mercado com produtos para o Natal. Em seguida, o movimento volta a cair um pouco nos dois últimos meses do ano.

Por operar os sistemas de controle aduaneiro no Porto de Santos, a Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra) produz estatísticas mensais que permitem acompanhar os volumes e as tendências de movimentação para os contêineres de importação nesse porto.

Fazendo-se uma retrospectiva dos últimos cinco anos dessas estatísticas, observamos um excelente ano em 2017, com um total de 721.925 contêineres de importação descarregados e desembarcados na Baixada Santista, gerando emprego e renda para operadores portuários, recintos retroportuários alfandegados e até mesmo para o vira – caminhões que levam as cargas ainda não nacionalizadas dos operadores para o retroporto.

Mas, reparando bem a curva de 2017, a queda esperada para os dois últimos meses do ano foi bem maior do que o esperado. Isso já refletia a crise econômica mundial que começava ali e fica claro nos desempenhos observados nos anos de 2018, com 608.627 contêineres de importação desembarcados no Porto de Santos, e 2019, com 601.651 contêineres.

Os primeiros meses de 2020 pareciam sinalizar o início da recuperação, mas aí veio a pandemia, seguida da crise dos contêineres vazios, a supervalorização do dólar, encarecendo os produtos importados e até o encalhe do navio Ever Given no Canal de Suez, tumultuando a logística mundial. Como consequência disso, tivemos o pior ano da nossa série histórica recente, com 541.998 contêineres de importação desembarcados no porto de Santos. Destaca-se negativamente o mês de junho de 2020, com apenas 31.259 caixas descarregadas.

O ano de 2021 foi bem atípico, com 665.344 contêineres de importação desembarcados no Porto de Santos, porém a curva das descargas mostrou momentos de maior otimismo e outros de maior cautela. Ainda é um desempenho pior que 2017, mas o ano termina com o melhor mês de dezembro da série histórica, mostrando que 2022 pode ser finalmente o ano da retomada, se não tivermos muitas turbulências econômicas e políticas pela frente.





Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### ANTAQ AUTORIZA EBNS, REGISTROS E MOVIMENTAÇÃO DE GRANEL SÓLIDO

As deliberações aconteceram durante a 515ª Reunião Ordinária de Diretoria entre 17 e 19 de janeiro.



#### *Embarcação da Transportadora Bons Amigos: atuação na Região Hidrográfica Amazônica*

A ANTAQ autorizou oito empresas para prestarem serviços de navegação, deferiu dois registros de instalação de apoio ao transporte aquaviário e uma movimentação e/ou armazenagem de granel sólido. As deliberações aconteceram durante a 515ª Reunião Ordinária de Diretoria entre 17 e 19 de janeiro. As decisões

serão publicadas em breve no Diário Oficial da União.

A Agência autorizou o TUP Tubarão, da Vale S.A., a movimentar escória (um subproduto da fundição de minérios metálicos) na instalação portuária localizada em Vitória (ES).

Durante a Reunião Ordinária de Diretoria, a ANTAQ deferiu o registro da instalação portuária de apoio ao transporte aquaviário formulado pela empresa Arrozal Estaleiro Metalúrgico Ltda. O estaleiro está localizado em Barcarena (PA). Vale ressaltar que o registro deferido não o desonera do atendimento aos padrões de regularidade e segurança exigidos pelos entes intervenientes na operação, em especial a Marinha do Brasil, o Poder Público Municipal, a Autoridade Aduaneira, o Corpo de Bombeiros local e o órgão de meio ambiente.

A ANTAQ também deferiu o requerimento da empresa Mapara Indústria e Comércio de Madeiras Ltda. para obtenção de registro de instalação de apoio ao transporte aquaviário localizada em Inhangapi (PA).

#### **Navegação Interior**

A Transportadora Bons Amigos Ltda., de Manaus (AM), obteve autorização para operar como Empresa Brasileira de Navegação (EBN) na prestação de serviços de transporte de granel líquido, biocombustíveis, petróleo e seus derivados, na navegação interior de percurso longitudinal, na Região Hidrográfica Amazônica, nos trechos interestaduais de competência da União.

A Agência autorizou a Mega Logística Transporte Por Navegação Ltda., de Belém (PA), para operar como EBN, na prestação de serviços de transporte de granel sólido, na navegação interior de percurso longitudinal, na Região Hidrográfica Amazônica, nos trechos interestaduais de competência da União.

A empresa Sebastião Gonçalves Torres, localizada em Costa Marques (RO), também obteve autorização para operar como EBN e prestará serviços de transporte de passageiros na navegação interior de travessia internacional, na Região Hidrográfica Amazônica, sobre o rio Guaporé, entre o município de Costa Marques (Brasil) e Buena Vista-Beni (Bolívia).

O microempreendedor individual Estefanio Martins de Souza foi autorizado a operar como EBN na prestação de serviços de transporte de carga geral, na navegação interior de percurso longitudinal interestadual, na Região Hidrográfica Amazônica, nas rotas interestaduais de Manaus (AM) a Porto Velho (RO) e Manaus (AM) a Santarém (PA). A empresa está localizada em Manaus.

### Apoios Portuário e Marítimo

A empresa Andrade e Carreto Serviços Ltda, de Vila Velha (ES), foi autorizada a operar como EBN na navegação de apoio portuário, operando exclusivamente com embarcações com potência de até 2.000 HP.

A ANTAQ também autorizou três empresas localizadas no estado do Rio de Janeiro a prestarem serviços de transporte na navegação de apoio marítimo: Ocean Safer Monitoramento Ambiental Ltda.; Girassol Apoio Marítimo Ltda.; e Seagems Solutions Ltda.

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

**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

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

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

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

**Data: 24/01/2022**

### ACÓRDÃO AMPLIA TRANSPARÊNCIA NA COBRANÇA DOS VALORES EXTRAFRETE E SOBRETAXAS DO TRANSPORTE MARÍTIMO

Solução apresentada tem como vantagens seu baixo custo de implementação e respeito à liberdade comercial das empresas de navegação



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou, na quinta-feira (20), o Acórdão nº 57, que visa dar maior transparência à cobrança dos valores extrafrete e sobretaxas do transporte marítimo.

Com base no Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) da matéria, a ANTAQ optou por elaborar uma cartilha de caráter educativo voltada aos usuários, conjugada com a intensificação de ações fiscalizatórias para verificação da transparência estabelecida pela Resolução nº 7.586/2020-ANTAQ.

Para a ANTAQ, essa opção não apresenta custos regulatórios para o setor, além de representar baixíssimo custo de implementação e tem como vantagem não ferir a liberdade comercial das empresas de navegação, além reduzir a assimetria de informação, principalmente dos pequenos usuários.

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

**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

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

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

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

**Data: 24/01/2022**

### PORTAL PORTO GENTE

## MINISTRO TARCÍSIO DE FREITAS VAI REALIZAR O SONHO DO TÚNEL SUBMERSO DO PORTO DE SANTOS?

*Editorial Portogente*

“É evidente que o interesse comum só é respeitado nas Repúblicas: tudo o que pode trazer vantagem geral é nelas conseguido sem obstáculos”. (O Príncipe – Machiavelli)



Desde o famoso projeto da ponte unindo as margens do Porto de Santos, do engenheiro-arquiteto Francisco Prestes Maia, em 1948, e tantas propostas e promessas vazias da sua construção, em períodos eleitorais, o compromisso de realizá-la do ministro da Infraestrutura, Tarcísio de

Freitas, até agora, alcançou uma marca destacada. Foi publicado no Diário Oficial da União, do dia 20 de janeiro último, a Resolução CPPI nº213 de 16/1/22 que opina favoravelmente pelos estudos para o desenvolvimento do túnel imerso do Porto de Santos.

Trata-se de uma parceria de investimentos, que está submetida à deliberação do Presidente da República, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). Segundo essa resolução, os estudos serão finalizados no primeiro trimestre de 2022 e o leilão deverá ocorrer no quarto trimestre deste ano. Sem sombra de dúvida, uma perspectiva coerente com a competência da engenharia nacional e a grandeza do Porto de Santos.

Tarcísio de Freitas tem feito uma gestão empreendedora à frente do ministério da Infraestrutura (MINFRA). Se concretizar a construção desse túnel imerso, irá vencer uma batalha contra uma miopia e casos administrativos de corrupção que há 74 anos mantém as margens do Porto de Santos sem ligação a seco. Situação logística e tecnicamente anacrônica, geradora de resistência aos fluxos de navios, pessoas e transportes. Uma consequência muito negativa na produtividade e imagem do principal porto do Brasil.

Para agregar eficiência ao Porto de Santos é preciso pensar grande. Ele é fator de desenvolvimento do pujante Estado de São Paulo e da economia de uma expressiva hinterlândia brasileira e Sul-Americana. Como uma corrente caudalosa fomenta trabalho e riqueza, pelo comércio, bem como atrai investimentos robustos nessa imensa região. O túnel imerso vai facilitar o acesso ao porto, dos trabalhadores e dos transportes. Por seu ineditismo nacional, será também uma atração na visitada estrutura de turismo local.

Os olhos do Brasil se voltam para essa realização do primeiro túnel submerso em águas portuárias brasileiras. A engenharia irá celebrar essa conquista, como fez na Ponte Rio-Niterói e na rodovia dos Imigrantes. O ministro Tarcísio de Freitas tem se destacado como realizador e cumpridor de metas. O Estado de São Paulo torce por essa realização.

*Fonte: Portal Porto Gente*

*Data: 24/01/2022*

## NEARSHORE: NOVA TENDÊNCIA DO SETOR LOGÍSTICO?

*Assessoria de Comunicação*

A pandemia chacoalhou o mercado de comércio exterior e fez vários players repensarem a logística internacional. A dependência exclusiva da China como o principal fornecedor, somada à nova realidade de custos dos fretes, provocou questionamentos e reacendeu a pauta de nearshore como forma de evitar a quebra da cadeia logística e garantir preços mais competitivos.



### **Logística Freepik**

Muito utilizado pelas empresas de tecnologia, o termo nearshore consiste na terceirização de serviços de TI em países estrangeiros, mas com características em comum, se beneficiando de aspectos culturais e de fusos horários similares. Assim, um centro de delivery instado no México pode atender perfeitamente as demandas de outros países latino-americanos e dos Estados Unidos.

Mas como este conceito se aplicaria ao mercado de supply chain e em qual velocidade? De acordo com Rafael Dantas, diretor comercial da Asia Shipping, este movimento pode acontecer no prazo de dez anos, envolvendo investimentos superiores a US\$ 1 trilhão de dólares dos principais

importadores mundiais. As empresas que optarem pelo nearshore terão que reunir Know-how e tecnologia de ponta para propiciar fluidez, eficiência e segurança que os processos logísticos requerem.

Segundo o executivo, o nearshore está na pauta do setor e pode ser uma tendência a partir do momento que os investimentos saírem do papel. A principal vantagem seria contar com fábricas regionalizadas para atender uma demanda local, evitando rupturas na cadeia logística, como ocorreu com a China durante a pandemia de Covid-19.

Depois de praticamente parar em 2020, o país asiático retornou a toda velocidade em 2021 para atender a hiper demanda global, provocando um estrangulamento na capacidade de fornecimento de energia, que forçou o governo a

religar usinas já desativadas. O cenário agravou-se com a escassez de matéria-prima, aumento demasiado dos fretes, falta de espaço nos contêineres e atraso nas entregas das mercadorias.

Se antes o envio de um contêiner de 40 pés da China para o Brasil custava US\$ 1.500, o preço do frete atingiu mais de US\$ 15 mil, em 2021, se estabilizando no patamar mais alto (cerca de US\$ 10 mil no início deste ano). Outro episódio que agravou a situação foi o bloqueio do Canal de Suez durante seis dias, após um navio porta-contêineres encalhar no local. Mesmo com a resolução do problema, os reflexos do episódio perduraram por alguns meses, com gigantescos atrasos. Ainda no ano passado, com o avanço da variante Delta, a China fechou parcialmente alguns portos, como o de Ningbo-Zhoushan, o terceiro mais movimentado do mundo.

Com o surgimento de novos casos da variante ômicron e com a política de tolerância zero do governo chinês em relação à Covid, alguns especialistas não descartam o fechamento de outros portos, o que pode impactar novamente as cadeias de suprimentos globais. “As rupturas devem acontecer após o Ano Novo chinês, comemorado no final de janeiro, quando as pessoas se reúnem e pode haver disseminação do vírus. O feriado chinês deve ser um marco. A logística só vai se normalizar depois que a situação da Covid se normalizar. Se a pandemia continuar, os problemas também devem persistir”, destaca Rafael Dantas.

Segundo o executivo, a ideia principal do nearshore, conceito que ganhou relevância nas últimas semanas, é descentralizar a dependência de um único país, especialmente em cenários de incerteza. Porém é um processo que deve ocorrer gradualmente, pois os “desbravadores” terão

que solucionar problemas políticos e de infraestrutura regionais, além de promover investimentos consideráveis em tecnologia e formação de mão de obra especializada para desenvolver uma nova cultura de comércio exterior. “Diante de tal desafio, coloco dois pontos para reflexão: O mercado logístico mundial está preparado para o nearshore? Modismo, fogo de palha ou tendência a médio e longo prazo?”, questiona o executivo.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 24/01/2022



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

### O NOVO TERMINAL DE CRUZEIROS DO QUÊNIA FICA OCIOSO DEVIDO A INTERRUPÇÃO DA ÔMICRON

Informação: The Maritime Executive (24 de janeiro de 2022 )



*Courtesy Kenya Ports Authority – Foto: The Maritime Executive*

O comissionamento de um terminal de navios de cruzeiro de US\$ 11 milhões no porto de Mombasa, no Quênia, permanece no limbo, pois a pandemia do COVID-19 continua a atrapalhar a indústria global de cruzeiros.

Em meados do ano passado, o Quênia concluiu a construção do terminal ultramoderno, que foi construído para atrair mais linhas de cruzeiro e estimular o crescimento da indústria do turismo vital. No Quênia, o turismo representa 4,4% do produto interno bruto. A nação da África Oriental é o terceiro maior destino de viagens e turismo na África Subsaariana, depois da África do Sul e da Nigéria.

No entanto, a nova instalação permaneceu ociosa – em grande parte devido à interrupção do setor de cruzeiros pelo COVID-19. “O terminal foi concluído em junho do ano passado, mas o governo não tem pressa em iniciá-lo devido às circunstâncias que a indústria de cruzeiros enfrenta globalmente”, disse Peter Njanga, operador turístico.

Localizado no cais 1 do porto de Mombasa, o terminal inclui lojas duty-free, restaurantes, instalações para conferências e escritórios. Com capacidade para 2.000 passageiros, o terminal deveria posicionar o Quênia como um dos principais destinos de turismo de cruzeiros e permitir ao país competir com países vizinhos como África do Sul, Seychelles, Maurícias, Cabo Verde e Zanzibar, entre outros.

O governo queniano acredita que, assim que entrar em operação, o terminal criará cerca de 300 empregos diretos e impulsionará indústrias locais, como o setor de transportes, hotéis, restaurantes e vendedores de artesanato.

O COVID-19 colocou essas esperanças em espera, e o novo terminal ainda não recebeu um único navio de cruzeiro. A indústria global de cruzeiros, que estava a caminho da recuperação no ano passado, foi interrompida novamente pela variante Ômicron. As principais linhas de cruzeiros foram mais uma vez forçadas a alterar ou suspender algumas viagens devido ao aumento do número de casos e restrições nacionais de viagens.

A indústria do turismo do Quênia também desacelerou. Dados do governo mostram que 2020 foi o pior ano em termos de desempenho do setor, com o número de chegadas internacionais caindo 72%, de dois milhões em 2019 para 579.600. No ano, os lucros caíram 44%, de US\$ 1,4 bilhão

em 2019 para US\$ 800 milhões. No ano passado, a indústria testemunhou uma recuperação, com chegadas aumentadas em 53%, para 870.465.

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

Data: 24/01/2022

## EUA LIDERAM IMPORTAÇÕES DOS CAFÉS DO BRASIL

Informação: Agrolink (24 de janeiro de 2022)



**Total de café exportado pelo Brasil atinge 40,37 milhões de sacas de 60kg, com preço médio da saca a US\$ 154,63 e receita cambial total de US\$ 6,24 bilhões em 2021 – Imagem: Pixabay**

No ano civil 2021, as exportações dos Cafés do Brasil realizadas para 122 países totalizaram um volume físico equivalente a 40,37 milhões de sacas de 60kg, com preço médio unitário da saca a US\$ 154,63 e receita cambial anual total de US\$ 6,24 bilhões. Tal performance representa uma queda de 9,7% no volume físico exportado e, em contrapartida, um acréscimo de 10,3% na receita cambial obtida, caso os números citados de 2021 sejam comparados com os dados das exportações do ano anterior.

O maior importador dos cafés brasileiros, há vários anos, continuam sendo os Estados Unidos, país que adquiriu 7,78 milhões de sacas, volume que representou em torno de 19,3% do total exportado em 2021, apesar de essa performance ter sido 4,4% inferior ao total comprado por esse país no ano anterior. Neste contexto, se for estabelecido um ranking dos cinco países que mais importaram Cafés do Brasil, na sequência se destacou a Alemanha, com 6,53 milhões de sacas importadas, número que equivale a 16,2% dessas vendas totais ao exterior e, também, implica redução mais expressiva de 14,4% do total adquirido por esse país em 2020.

Na terceira posição desse ranking, em 2021, destacou-se a Itália, com a compra de 2,94 milhões de sacas, o que também implicou redução no volume físico de 2,5%, em relação à mesma base comparativa em foco. Na quarta posição, a Bélgica se destacou com a aquisição de 2,83 milhões de sacas, o que também representou uma queda bastante expressiva de 24,6% em relação ao ano anterior. E, por fim, o Japão, que promoveu a importação de 2,50 milhões de sacas de 60kg dos cafés brasileiros, cuja performance representou um aumento de 4,2%, caso tal volume também seja comparado com 2020.

Conforme está devidamente registrado pelo Conselho dos Exportadores de Café do Brasil – Cecafé no seu Relatório mensal de exportações, de dezembro de 2021, no qual o Observatório do Café, do Consórcio Pesquisa Café coordenado pela Embrapa Café, está se baseando para promover esta análise e divulgação, merece destaque o fato de a Colômbia, terceiro maior produtor de café em nível mundial, logo após do Brasil e do Vietnã, ter importado do nosso País em 2021 volume físico equivalente a 1,15 milhão de sacas de 60kg, número que representou um crescimento bastante expressivo de 33,4% na comparação com o ano anterior.

Para o Cecafé, também de acordo com o seu Relatório ora em destaque, o volume físico total dos Cafés do Brasil exportados em 2021 citado, ou seja, de 40,37 milhões de sacas de 60kg, representa o terceiro maior das exportações brasileiras. E, em relação à receita cambial obtida, de US\$ 6,24 bilhões, trata-se da maior nos últimos sete anos, fato que pode ser atribuído principalmente aos preços mais elevados do café no mercado em nível mundial, e, obviamente, ao câmbio que se tem mantido favorável às exportações brasileiras de um modo geral.

Com relação aos tipos dos Cafés do Brasil exportados no ano em destaque, o café arábica foi o mais exportado nesse ano, com a venda de 32,65 milhões de sacas de 60kg ao exterior, desempenho que correspondeu a 80,9% do total exportado em 2021. Em complemento, o segmento do café solúvel exportou o corresponde a 4,03 milhões de sacas de 60kg, o que representa aproximadamente 10% do total exportado. Na sequência, vêm a variedade de café canéfora (robusta + conilon), com 3,64 milhões de sacas (9%), e o café torrado e moído, com 45.766 sacas (0,1%).

Neste contexto, merece também destaque os cafés diferenciados brasileiros, que são os que possuem qualidade superior ou algum tipo de certificado de práticas sustentáveis, que representaram 19% das exportações totais brasileiras do produto de janeiro a dezembro de 2021, com a venda de 7,67 milhões de sacas ao exterior. Tal desempenho do volume físico dos cafés diferenciados, conforme o Relatório do Cecafé, representa uma redução de 2,7% nas exportações, caso seja comparado com as 7,87 milhões de sacas vendidas pelo Brasil ao exterior em 2020. E, por fim, que o preço médio desse produto diferenciado foi de US\$ 207,53 por saca, proporcionando assim uma receita cambial ao País de US\$ 1,59 bilhão em 2021, o que corresponde a 25,5% do total geral obtido com as exportações dos Cafés do Brasil.

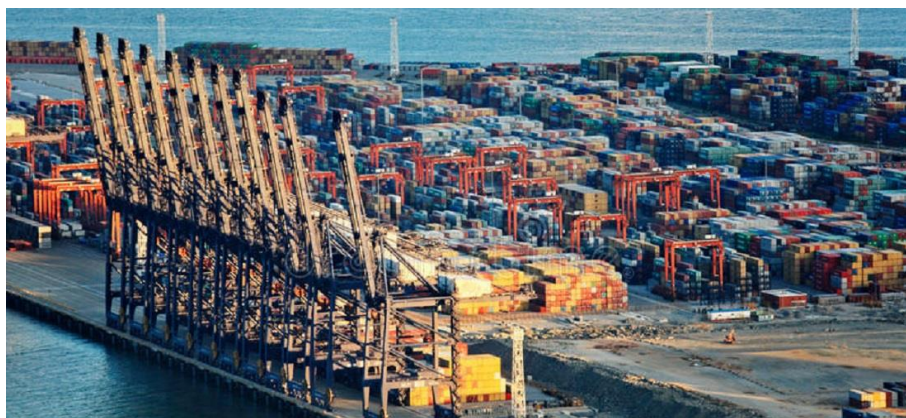
### **dados Embrapa.**

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

*Data: 24/01/2022*

## **YANTIAN RESTRINGE A ENTRADA DE CONTÊINERES PARA ALIVIAR O EXCESSO DE CARGAS EM ESPERA**

*Informação: Datamar News (24 de janeiro de 2022 )*



**Foto: Divulgação / Datamar**

Com contêineres demais para serem operados dentro e fora de seus limites, os operadores do terminal Yantian, a maior instalação portuária de Shenzhen, decidiram a partir de hoje que contêineres cheios só podem ser transportados

em direção ao porto faltando até quatro dias para que os navios atraquem.

Shenzhen, o quarto maior porto de contêineres do mundo, está sofrendo um congestionamento severo pouco antes do feriado do Ano Novo Lunar, agravado pelos recentes surtos de Covid-19 que forçaram partes da cidade ao confinamento. Os navios que chegam a Yantian estão atualmente tendo que esperar cerca de uma semana por um espaço de atracação.

De acordo com a Kuehne+Nagel, na quarta-feira, Shenzhen mostrou-se o terceiro complexo portuário mais congestionado do mundo, depois de Los Angeles e Long Beach, no sul da Califórnia, e Xangai e Ningbo, na costa leste da China.

Uma nova análise publicada hoje pela empresa britânica de gerenciamento de risco Russell Group sugere que o congestionamento portuário em Xangai está custando cerca de US\$ 4,5 bilhões por semana em termos de oportunidades de comércio perdidas.

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

*Data: 24/01/2022*

## PRÓXIMO À SUA LICITAÇÃO, PORTO DE BUENOS AIRES BUSCA UMA NOVA IDENTIDADE

Informação: *Datamar News (24 de janeiro de 2022)*



**Foto: Divulgação / Datamar**

O Porto de Buenos Aires começou a funcionar em 1580, com a chegada de Juan de Garay. Hoje, os atores envolvidos nas operações de comércio exterior querem modernizá-lo.

Para que o país seja competitivo, seu principal porto

deve ser mais ágil e se adaptar às necessidades das cargas atuais.

Os dez metros de calado que mantém desde a sua fundação tornam inconsistente receber os navios oceânicos de grande porte que estão em crescendo. Investir em infraestrutura, em digitalização e em fazer com que “qualidade de serviço a um custo razoável prevaleça sobre o cânone de exploração”, são prioridades nas quais concordam os referentes de comércio exterior consultados pelo La Nación, que enfatizam a necessidade de se alinhar com uma parceria marítima estratégica e conjunta de longo prazo.

Como entrar em sintonia com o comércio internacional de hoje? “Com um moderno sistema de logística que auxilie no rápido trânsito de mercadorias nos portos. Se o objetivo é cumprir o Acordo de Facilitação de Comércio da OMC, é fundamental avançar rapidamente para essas mudanças”, destaca Enrique Loizzo, presidente do Centro de Despachantes Aduaneiros (CDA). Ele destaca que a entidade vem se reunindo com representantes do setor para interagir e promover iniciativas “rastreadáveis ??para todos os operadores, e convidando o setor público, com propostas sustentáveis”.

Loizzo acredita que “uma comunidade portuária” deve ser criada e debatida sob diferentes perspectivas: “operadores de comércio exterior, autoridades portuárias, alfândegas, empresas de segurança e serviços afins”. Para tanto, no final de 2021 iniciaram reuniões, juntamente com câmaras empresariais – entre outras, a Câmara de Comércio e Serviços (CAC), a Câmara de Exportadores (Cera) e a União Industrial Argentina (UIA), além das autoridades da Administração Geral de Portos (AGP), para posteriormente manifestar suas preocupações em notas dirigidas “aos órgãos reguladores superiores (Ministério dos Transportes da Nação e Ministério da Produção, Ciência e Inovação Tecnológica da província de Buenos Aires)”.

### As prioridades

Na lista de problemas aliviados pelas Câmaras, priorizando a situação nos Terminais de Buenos Aires e Dock Sud, constam: a atribuição de turnos de importação; atrasos excessivos nas operações dentro dos terminais; dificuldades de comunicação, uso de ferramentas web; operações em dias e horários impróprios; cobrança de encargos e custos extras na importação high cube (HC).

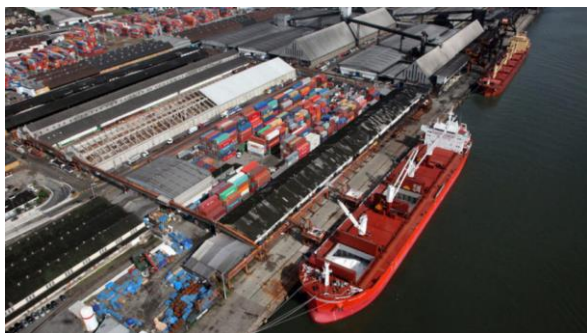
O gerente-geral da Câmara dos Importadores (Cira), Fernando Furci, ressalta a necessidade de “transparência” das operações portuárias e que “isso se reflete nas faturas, pois os embarcadores não entendem o que lhes é cobrado.

**Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo**  
**Data: 24/01/2022**



### LEILÃO DE TERMINAL EM SANTOS DEVERÁ TER ACESSO FERROVIÁRIO

Informação: Poder 360 (24 de janeiro de 2022)



*Porto de Santos (SP), um dos principais canais de embarque de produtos de exportação do país – Foto: Divulgação Porto 360*

O terminal portuário STS 08, em Santos (SP), voltará à venda em 2022 com um possível acesso ferroviário ao local. Segundo o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, o terminal é interligado por dutos da Petrobras, mas a grande aposta de mercado para o leilão é o acesso pela via ferroviária.

“Estamos trabalhando em uma melhor configuração de acesso ferroviário a esse terminal. Ao fazer isso, abrimos o leque de potenciais interessados porque tem muita gente olhando esse terminal para importação de combustíveis, inclusive para contestar o mercado que hoje tem uma grande participação da Petrobras”, disse Piloni em entrevista ao Poder360.

O terminal, destinado a movimentação de combustíveis, foi levado a leilão em novembro de 2021, mas não houve interessados. Segundo o secretário, além da falta de acesso ferroviário, outro motivo que contribuiu para a falta de ofertas no certame foi a alta dos insumos para construção, como o aço.

“Terminal de líquidos tem uma participação do insumo aço muito grande. Estamos falando da construção de tanques. Isso tudo fez com que, no final das contas, demandasse uma reconfiguração”, disse.

A expectativa é que um novo edital seja publicado ainda em 2022 e o leilão seja realizado na sequência. Piloni diz ainda que, se não houver mudanças que alterem a lógica geral do empreendimento, o rito para o leilão pode ser acelerado e não precisar de aval do TCU (Tribunal de Contas da União) para aprovação.

#### REPORTO

O secretário disse ainda que o Ministério da Infraestrutura não vai trabalhar para derrubar o veto ao reporto, regime especial de tributação para importação de peças para empresas que operam nos portos.

A continuidade do regime fiscal especial estava prevista no projeto de lei BR do Mar, aprovado pelo Congresso Nacional no fim do ano passado. Entretanto, ele foi vetado pelo presidente Jair Bolsonaro (PL), sob orientação do Ministério da Economia.

Segundo a ABTP (Associação Brasileira de Terminais Portuários) o veto ao reporto vai causar um apagão no setor portuário e poderá encarecer a importação de materiais para movimentação de cargas em até 40%.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo  
Data: 24/01/2022*

### PORTO DE COTEGIPE, NA BAHIA, CONTARÁ COM AMPLIAÇÃO E MELHORIAS NO PROCESSO DE EXPORTAÇÃO DE SOJA

Por Ruth Rodrigues



***O Porto de Cotegipe, na Bahia, receberá uma ampliação na sua área para melhorar a exportação de soja e a movimentação de carga no local, além de novos empreendimentos***

Durante esta última quinta-feira, (20/01), a Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União do Ministério da Economia (SPU/ME) aprovou o projeto de ampliação do Porto de Cotegipe, na Bahia.

Assim, o local contará com melhorias na infraestrutura para a exportação de soja e movimentação de carga no geral, bem como investimentos e empreendimentos para novas operações no porto.

#### **Ministério da Economia aprova ampliação de cerca de 35% do Porto de Cotegipe para melhorias na infraestrutura portuária e empreendimentos locais**

O Porto de Cotegipe foi bastante beneficiado nesta semana e a Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União do Ministério da Economia (SPU/ME) concedeu autorização ao Terminal para utilizar a área em águas públicas de domínio da União em Salvador (BA), local onde será implantado aterro hidráulico e construído o Berço 3 de atracção do terminal. Assim, o local contará com um projeto de expansão de cerca de 35%, visando melhorias na movimentação de carga.

A Secretária de Coordenação e Governança do Patrimônio da União, Fabiana Rodopoulos, comentou acerca da decisão de expandir a área do Porto de Cotegipe e da importância para o local, afirmando também que “a cessão das áreas federais é uma das importantes fases de legalização, junto à União, dos projetos portuários. Ao lado dos contratos de adesão, firmados pelo Ministério da Infraestrutura, a cessão dos bens da União traz a segurança jurídica necessária para que o setor privado invista nos projetos de infraestrutura”.

Além disso, a cessão realizada é de uso onerosa e é referente a uma área total de 48.800,73 m<sup>2</sup>, localizada na estrada da Base Naval de Aratu, São Tomé de Paripe, em Salvador. A partir da assinatura do contrato, o berço de atracção do terminal deverá ser entregue em cerca de 4 anos, um período pequeno para os benefícios que o projeto trará depois que estiver finalizado.

#### **Além de novos empreendimentos, exportação de soja e movimentação de outras cargas serão beneficiados com projeto de expansão do Porto de Cotegipe**

Toda a soja produzida na região do cerrado do estado da Bahia é escoada por meio do Porto de Cotegipe e, com a ampliação de cerca de 35% da área do porto, essa movimentação de carga será fortemente beneficiada, principalmente se tratando da exportação desse produto. Dessa forma, o principal objetivo do Ministério da Economia com a concessão da expansão do porto é atrair novos investimentos para o local e expandir ainda mais a movimentação de carga e a exportação de soja, que já é um grande destaque no complexo.

Assim, o superintendente do Patrimônio da União na Bahia, Abelardo Filho, ressalta a relevância dessa expansão para a movimentação de carga no local e como beneficiará o porto, destacando que “o terminal é de suma importância para a cadeia produtiva do agronegócio, principalmente devido à sua localização estratégica. Ele está mais perto da Europa, por exemplo, conferindo-lhe vantagem competitiva em relação aos portos das regiões Sudeste e Sul do Brasil, reduzindo os custos de exportação desta importante cadeia produtiva”.

Por fim, o Terminal Portuário Cotegipe deverá apresentar todos os licenciamentos, autorizações, documentos e alvarás necessários ao funcionamento da estrutura náutica. Assim, o que se espera agora é que o Ministério da Economia possa seguir com o projeto de expansão e que o terminal possa expandir as suas operações com as melhorias na infraestrutura que serão realizadas durante os próximos anos com o projeto.

*Fonte: Naval Porto Estaleiro*

*Data: 24/01/2022*

## **PARCERIA ENTRE WILSON SONS E PORTO DO AÇU COMPLETAM 5 ANOS COM FOCO NA INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE**

*Por Ruth Rodrigues*



***A empresa do setor portuário Wilson Sons completou 5 anos de parceria com o Porto do Açu, com foco em inovação e sustentabilidade para a movimentação de carga na região***

Representantes do Porto do Açu comentaram sobre a comemoração de 5 anos de parceria com a multinacional Wilson Sons. A iniciativa de apoio entre as companhias do setor é focada em sustentabilidade e inovação nos serviços de

movimentação de carga no mercado nacional e internacional. Dessa forma, até esse sábado, (22/01), ambos os lados saem beneficiados, principalmente o setor portuário nacional.

### **Porto do Açu bate marca de 5 anos de parceria com a Wilson Sons para soluções de inovação e sustentabilidade na movimentação de carga**

O fim do ano de 2021 marcou cinco anos de atuação da empresa de navegação Wilson Sons no Porto do Açu, um dos maiores complexos porto-indústria do Brasil, localizado na região Norte Fluminense do Rio de Janeiro. O contrato entre as empresas está ativo desde o ano de 2016 e a Wilson Sons oferece serviços de rebocagem portuária às movimentações de minério de ferro exportado pelo porto, além de soluções de inovação e sustentabilidade dentro da movimentação de carga.

A parceria entre as companhias vai além dos serviços de rebocagem e a Wilson Sons fez diversas análises de inovação e sustentabilidade dentro do setor para entender as melhores condições para a movimentação de carga no Porto do Açu. Assim, Márcio Castro, diretor executivo da unidade de Rebocadores da Wilson Sons comentou sobre a parceria e destacou que “participamos, inclusive, das operações que traziam materiais e equipamentos para a construção do complexo portuário”.

O Centro de Aperfeiçoamento da unidade da Wilson Sons (CAMWS) vem investindo em novas soluções para as operações do porto desde 2016 e a parceria deverá continuar nos próximos anos, beneficiando ambas as unidades. A Wilson Sons conta hoje em dia com oito rebocadores de alta potência no Açu, sendo três com certificado para combate a incêndio, o que traz novas melhorias para a movimentação de carga no porto e expande as operações.

### **Foco em inovação para o setor portuário é ponto chave na parceria entre a Wilson Sons e o Porto do Açu**

A Wilson Sons vem investindo em tecnologia de inovação há alguns anos e a sua parceria com o Porto do Açu tem um grande foco nesses estudos. Assim, um bom exemplo dessa utilização é o uso da tecnologia de ponta da Central de Operações de Rebocadores (COR) da Wilson Sons, que foi case de sucesso para a implementação do Centro de Operações e Resposta a Emergências do Porto do Açu. Ambos os locais utilizam hoje em dia um centro de monitoramento em tempo real durante 24 horas por dia nas embarcações do porto.



Vinícius Patel, diretor de Administração Portuária da Porto do Açú Operações, comentou sobre a tecnologia da inovação na parceria e como ela está sendo importante para o desenvolvimento do porto no setor, além de destacar que “seguimos juntos com a Wilson Sons, promovendo ações de sustentabilidade, desenvolvimento tecnológico e inovação para fortalecimento do nosso setor no Brasil, sendo referência nas atuações que temos no Açú, inclusive internacionalmente”.

A Wilson Sons conta com mais de 80 rebocadores em 25 localidades, além de cobrir quase toda a costa do território brasileiro e manter a sua presença fortemente no setor portuário como um grande destaque em tecnologia de inovação e sustentabilidade. O principal destaque da empresa é o Centro de Aperfeiçoamento Marítimo (CAMWS) voltado para novas soluções que tornarão o setor mais sustentável e adaptável às tecnologias utilizadas no mercado global.

Fonte: *Naval Porto Estaleiro*  
Data: 24/01/2022



Ministério da Infraestrutura

## GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

### MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA INFORMA SOBRE SITUAÇÃO DAS RODOVIAS E FERROVIAS EM MINAS GERAIS

Boletim desta segunda-feira (24), atualizado às 12h, traz as informações consolidadas sobre as vias no estado

Tendo em vista os efeitos das fortes chuvas que atingem o estado de Minas Gerais nas últimas semanas, o Ministério da Infraestrutura segue trabalhando em conjunto com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e Polícia Rodoviária Federal (PRF) para amenizar os impactos causados e buscar soluções rápidas para garantir a segurança das pessoas e a trafegabilidade nas rodovias do estado.

#### Rodovias federais sob responsabilidade do Dnit

- BR-116/MG: km 390, próximo ao Córrego do Chonin em Governador Valadares, está interditado parcialmente.
- BR-251/MG: km 335, próximo a cidade de Salinas, está interditado parcialmente devido ao deslizamento de rochas.
- BR-251/MG: km 338, próximo a Salinas, está parcialmente interditado devido a erosões na margem direita da rodovia.
- BR-251/MG: km 348 está parcialmente interditado no entroncamento com a MG-307, na cidade de Grão Mogol, devido ao deslizamento de talude.
- BR-251/MG: km 504 está totalmente interditado no trevo de acesso a Janaúba.
- BR-262/MG: no km 175, em São Domingos do Prata, o tráfego está parcialmente interditado devido erosão na pista.
- BR-265/MG: km 350, próximo ao acesso à rodoviária de Lavras, está parcialmente interditado devido a erosão na margem direita da rodovia. O tráfego ocorre em meia pista.
- BR-352/MG: km 397, próximo a Martinho Campos, está parcialmente bloqueado devido à erosão na rodovia.
- BR-352/MG: nos kms 443 e 445, próximo ao trevo de Pitangui, o tráfego está parcialmente bloqueado devido erosão na via.
- BR-354/MG: do km 382 ao km 405, em Serra da Saudade, o tráfego está parcialmente bloqueado devido à queda de barreiras.
- BR-354/MG: km 526, próximo ao município de Formiga, está parcialmente interditado devido a erosão na rodovia. O tráfego de veículos ocorre em meia pista.
- BR-354/MG: km 586, Campo Belo e Perdões, está interditado parcialmente devido a erosão na margem direita da rodovia.



- BR-356/MG: o km 32 está parcialmente interditado devido a queda de barreiras na rodovia. O tráfego de veículos ocorre em meia pista.
- BR-356/MG: km 38 está totalmente interditado próximo a Vargem Grande devido a erosão na rodovia.
- BR-356/MG: km 44 está parcialmente interditado próximo a Serra de Itabirito. A orientação é para que os usuários utilizem a rota alternativa entre BH e Ipatinga, em ambos os sentidos. Veículos pesados: BR-262, entre João Monlevade e Realeza, seguido da BR-116/MG até a BR-458/MG, em Ipatinga, e por fim, trafegar até a BR-381/MG. Veículos leves: depois de João Monlevade, siga pela BR-262/MG até MG-320, siga pela LMG-760 em Timóteo.
- BR-356/MG: km 45, 47 e 48 estão parcialmente interditados na Serra de Itabirito.
- BR-356/MG: km 51 ao km 55 e km 59 estão parcialmente interditados próximo ao município de Itabirito.
- BR-356/MG: o km 57 está totalmente bloqueado próximo ao município de Itabirito. A orientação é para que os usuários utilizem o desvio por dentro do município.
- BR-356/MG: km 86, 88, 89, 90, 93, 97, em Ouro Preto, estão parcialmente interditados devido ao deslizamento de encostas.
- BR-381/MG: o km 321 está totalmente interditado entre os municípios Nova Era e Antônio Dias. Rota alternativa para veículos leves e pesados: saindo de Ipatinga, através dos municípios de Belo Oriente, Guanhães e Itabira.
- BR-365/MG: km 370 e km 372 parcialmente interditados, próximo a curva dos Moreiras, devido a erosão do lado direito da rodovia.
- BR-367/MG: km 185, em Itaobim, está interditado parcialmente devido a queda de barreiras no local.
- BR-367/MG: km 336 ao km 456 parcialmente interditados devido a erosões no segmento. O tráfego de veículos ocorre em meia pista.
- BR-474/MG: km 124, entre São João do Jacutinga e Santo Antônio do Manhuaçu, o tráfego ocorre em meia pista devido a queda de barreiras provocada pelas chuvas. Rota alternativa: desvio pela MG-111, de Manhuaçu até Ipanema.
- BR-494/MG: km 181, próximo a Ritópolis, está parcialmente interditado devido a erosão na margem esquerda no sentido São João Del Rei.

### **BR-262/MG**

- O km 96 ficará totalmente interditado, próximo a região de Abre Campo, a partir desta segunda-feira (24). As equipes já sinalizaram o local e orientam que os usuários utilizem a rota alternativa.
- Para veículos grandes:  
Sentido BH - Vale do Aço: de BH a Juiz de Fora pela BR-040, depois para Leopoldina siga pela BR-267/MG, passe pela BR-116/MG sentido Caratinga e siga para BR-458/MG para chegar em Ipatinga.  
Sentido BH – Vitória: de BH a Juiz de Fora pela BR-040, depois siga em sentido Leopoldina pela BR-267, passe por Realeza pela BR-116 e chegue em Vitória pela BR-262.
- Para veículos leves:  
Sentido BH - Vale do Aço: de BH a Rio Casca pela BR-262, depois siga para Caratinga pela MG-329 até trevo da BR-458 pela BR-116. Do trevo siga até Ipatinga pela BR-458.  
Sentido BH - Vitória: de BH a Rio Casca pela BR-262, siga para Caratinga pela MG-329, depois até Realeza pela BR-116. De Realeza a Vitória pela BR-262.

### **Rodovias concedidas**

#### **BR 381 (Arteris Fernão Dias)**

- Km 527, em Brumadinho, sentido norte, pista parcialmente interditada – tráfego flui em ambos os sentidos pela pista sul entre o km 525 e o km 529.

#### **BR 262 (Triunfo Concebra)**



- Km 355, em Betim, sentido Oeste, pista Oeste com Faixa 1 interditada em virtude de trincas no pavimento – pista Leste e pista Oeste (Faixa 2) liberadas.
- Km 365,8, em Juatuba, sentido Leste, pista leste com faixa dois e acostamento interditados em virtude de deslizamento de talude.
- Km 387,8, em Juatuba, sentido Leste, pista leste totalmente interditada - tráfego opera em um trecho em mão dupla pela pista oeste.
- Km 398,8, em Pará de Minas, sentido Leste, pista Leste com faixa 2 e acostamento interditados em virtude de erosão em talude lateral.

### Ferrovias

#### Ferrovia Centro-Atlântica

- Trecho Pedreira Rio das Velhas - Cp. Eduardo - Monte Azul, sem ponto de interdição.
- Trecho Eldorado - Divinópolis, com cinco pontos de interdição.
- Trecho Divinópolis - Garças de Minas, com dois pontos de interdição (km 711,5 e km 715,7)
- Trecho Tigre - Campos Altos, com três pontos de interdição.
- Corredor Minas Rio, sem ponto de interdição.
- Corredor Centro - Sudeste, com um ponto de interdição (entre Uberaba e Brejo Alegre).

#### MRS Logística

- Ramal do Paraopeba (Belo Horizonte – Congonhas), sem ponto de interdição – liberado com velocidade restrita.
- Ferrovia do Aço (Itabirito – Barra Mansa), sem ponto de interdição – liberado com restrição de velocidade entre Itabirito e Pires (Ouro Preto).
- Linha do Centro (Barra do Piraí – Congonhas), sem ponto de interdição – liberado com restrição de velocidade.
- Ramal Burnier (Ouro Branco), com quatro pontos de interdição.
- Ramal Olhos D'Água (Ibirité - Nova Lima), sem ponto de interdição – liberado com velocidade restrita.
- Ramal Ouro Branco (Ouro Branco), sem ponto de interdição – liberado com restrição de velocidade.

#### Estrada de Ferro Vitória-Minas (Vale)

- Trem de passageiros circulando somente entre Barão de Cocais (MG) e Vitória (ES). A operação no trecho Belo Horizonte – Barão de Cocais ainda segue suspensa.
- Ramal de Belo Horizonte, sem interdição. Operação com locomotivas não tripuladas na região de Gongo Soco.
- Ramal de Fábrica (Ouro Branco), sem interdição.
- Linha Principal (Itabira/MG – Vitória/ES), sem interdição – velocidade reduzida.

**As condições de tráfego de cada rodovia estão sendo atualizadas em tempo real pelas concessionárias e pelo Dnit nas respectivas redes sociais. Informações adicionais também podem ser obtidas por meio dos telefones informados abaixo:**

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Dnit

Twitter: @dnitoficial

BR-381 – Arteris Fernão Dias

☎ 0800 283 0381

BR-060/153/262 – Triunfo Concebra

☎ 0800 060 6000

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 24/01/2022

## ISTOÉ Dinheiro

### ISTOÉ - DINHEIRO

#### MINISTRO DO STF SUSPENDE PARTE DE DECRETO QUE TRATA DE CAVERNAS

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Ricardo Lewandowski suspendeu hoje (24) parte do Decreto 10.935/2022, editado pelo presidente Jair Bolsonaro, que trata da proteção de cavernas e grutas naturais. A norma alterou outros decretos que tratavam da mesma matéria.

A decisão do ministro foi motivada por uma ação protocolada na semana passada pelo partido Rede. De acordo com a legenda, parte do decreto permitiria a exploração econômica e a diminuição da proteção da biodiversidade.

O partido alega que, pelas regras, a classificação da relevância da cavidade natural poderia ser alterada a pedido de um empreendedor ou pelo órgão licenciador, a qualquer tempo.

“As cavernas localizadas em áreas de licenciamento ambiental são classificadas em grau máximo, alto, médio ou baixo de relevância, o que determina regras específicas para exploração e impacto. Pela regra anterior, apenas as cavidades de relevância alta, média e baixa poderiam ser impactadas. As de máxima relevância estavam fora do alcance de empreendimentos e não poderiam ter nenhum tipo de impacto direto, nem mesmo no seu entorno imediato”, argumentou o partido.

Ao analisar a ação, Lewandowski entendeu que a exploração econômica de áreas de maior proteção pode ocasionar danos ambientais irreversíveis.

“A exploração das cavidades naturais subterrâneas, convém sublinhar, também pode provocar a destruição da fauna e da flora das cavernas e, conseqüentemente, ameaçar espécies em extinção e aumentar o risco à saúde humana com o potencial surgimento de novas epidemias ou até pandemias”, afirmou o ministro.

Cabe recurso contra a decisão de Lewandowski, que, apesar de estar em vigor, deverá ser referendada pelo plenário do STF.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 24/01/2022*

#### CONSELHO DE AEROPORTOS RECOMENDA QUE NOVAS RESTRIÇÕES NÃO SEJAM REINTRODUZIDAS

O Conselho Internacional de Aeroportos para a América Latina e o Caribe (ACI, na sigla em inglês) divulgou nota recomendando aos governos que evitem reintroduzir medidas restritivas às viagens aéreas para “não comprometer a recuperação da indústria da aviação e turismo”. “Durante 2021, os importantes avanços na vacinação foram acompanhados pela eliminação de muitas das medidas restritivas ao transporte aéreo em todos os países da nossa região, traduzindo-se numa melhoria progressiva na recuperação do tráfego aéreo”, disse a associação.

Em janeiro de 2021, o tráfego nos aeroportos latino-americanos representava 45% do mesmo mês de 2019, enquanto em novembro do ano passado a recuperação representou 73% ante igual período daquele ano.

“A revisão de nossas expectativas dependerá, acima de tudo, de reações precipitadas ou não por parte dos governos. A Ômicron está rapidamente se tornando a variante dominante na maioria dos países e, de acordo com o Centro Europeu de Prevenção e Controle de Doenças (ECDC), as

restrições de viagem são ineficazes do ponto de vista da saúde pública e muito prejudiciais econômica e socialmente.”

Conforme a associação, um estudo realizado pelas consultorias Oxera e Edge Health sobre o

impacto das restrições de viagens aéreas na disseminação de variantes no Reino Unido mostrou “que as restrições de viagem são ineficazes na prevenção da disseminação de uma nova variante e que apenas a retardam um pouco”.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 24/01/2022

## **BOLSONARO VETA R\$ 3,1 BI DO ORÇAMENTO E SANCIONA VERBA PARA REAJUSTE DE SERVIDOR**



***Orçamento de 2022 será o último da atual gestão de Bolsonaro e Paulo Guedes na economia (Crédito: Evaristo Sa/AFP)***

O presidente Jair Bolsonaro vetou R\$ 3,184 bilhões do Orçamento de 2022. Do total, R\$ 1,823 bilhão correspondem a emendas de comissão e R\$ 1,823 bilhão, a despesas discricionárias, aquelas que ficam sob controle dos ministérios. O tamanho do corte é superior aos R\$ 2,8 bilhões anunciados por Bolsonaro no fim de semana, mas bem abaixo do valor sugerido pelo Ministério da Economia, que apontou necessidade de recompor R\$ 9 bilhões em despesas obrigatórias neste ano.

Este é o único veto do presidente ao texto que saiu do Congresso Nacional, e está publicado no Diário Oficial da União (DOU) desta segunda-feira, 24, assim como a íntegra da lei.

No domingo, 23, a Secretaria-Geral da Presidência disse em comunicado distribuído à imprensa que o presidente decidiu vetar parte dos gastos aprovados no Orçamento para ajustar as verbas destinadas a despesas de pessoal e encargos sociais, mas não havia informado o valor. A pasta informou que, devido a essa decisão do veto, o governo precisará pedir ao Congresso um acréscimo para cobrir essas despesas ao longo do ano e, para isso, será encaminhado projeto de crédito adicional para recompor valores.

O Orçamento de 2022 é o maior da história, com espaço de R\$ 89 bilhões para o Auxílio Brasil, programa que substituiu o Bolsa Família. A lei estima a receita da União para 2022 em R\$ 4,7 trilhões, com despesa de igual valor, dos quais R\$ 1,884 trilhão destinados para refinanciamento da dívida pública federal.

### **Recurso para servidores**

O presidente sancionou a verba de R\$ 1,7 bilhão para o reajuste de servidores públicos federais no Orçamento de 2022. O recurso foi negociado para atender os policiais federais, grupo estratégico para Bolsonaro em ano eleitoral, e causou reação de outras categorias do funcionalismo público.

Tecnicamente, os recursos não são carimbados para nenhuma categoria específica, mas foram articulados pelo presidente para conceder uma remuneração extra à Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal e Departamento Penitenciário Nacional, em um aceno em ano eleitoral.

O reajuste efetivo ainda dependerá de atos do Executivo. Técnicos e parlamentares esperam que o presidente deixe a decisão em “banho-maria”, enquanto consolida um apoio maior para o aumento aos policiais nas próximas semanas. Conforme o Broadcast, sistema de notícias em



tempo real do Grupo Estado, mostrou, a verba não é suficiente sequer para a revisão na remuneração da segurança pública.

O reajuste aos policiais federais foi incluído no Orçamento por articulação pessoal de Bolsonaro. A verba foi aprovada por meio de uma emenda da Comissão de Segurança e Combate ao Crime Organizado da Câmara. Outras emendas de comissão foram vetadas, situação que provocou reação de líderes ligados a esses colegiados no Congresso na semana passada.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 24/01/2022

## MONEYTIMES

### MONEYTIMES

#### BALANÇA COMERCIAL TEM DÉFICIT DE US\$ 877,2 MILHÕES NA 3ª SEMANA DE JANEIRO



**As exportações registraram aumento de 28,4% na média diária de janeiro ante o mesmo período do ano passado (Imagem: Pixabay/bahonya)**

A balança comercial brasileira registrou déficit de US\$ 877,2 milhões na terceira semana de janeiro (dias 17 a 23). De acordo com dados divulgados nesta segunda-feira, 24, pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia, o valor foi alcançado com

exportações de US\$ 4,503 bilhões e importações de US\$ 5,380 bilhões.

Em janeiro, a balança comercial acumula saldo deficitário de US\$ 117,3 milhões até o dia 23, com exportações em US\$ 14,394 bilhões e importações de US\$ 14,512 bilhões.

As exportações registraram aumento de 28,4% na média diária de janeiro ante o mesmo período do ano passado, com crescimento de 93,0% na Agropecuária, queda de 14,2% na Indústria Extrativa e alta de 39,9% nas vendas de produtos da Indústria de Transformação.

Fonte: MoneyTimes

Data: 24/01/2022



### AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

#### PROSPERIDADE III, NA BAHIA, PASSA A SER PRIMEIRA TERMELETRICA CARBONO NEUTRO DO BRASIL

Usina do grupo Imetame, em construção, adquire 2,3 milhões de toneladas de carbono da hidrelétrica Teles Pires

Por Moksha de Castro - 24 de janeiro de 2022 - Em Meio ambiente, Política energética, Setor elétrico



**Com 50 MW de potência e previsão de início das operações para segundo semestre de 2022, UTE Prosperidade III está sendo construída em Camaçari (BA), com investimentos de cerca de R\$ 180 milhões (foto: Imetame/Divulgação)**

A usina hidrelétrica Teles Pires (MT/PA), controlada pela Neoenergia (do grupo espanhol Iberdrola), vendeu 2,3 milhões de toneladas de carbono equivalente em créditos cancelados, em favor da UTE Prosperidade III, controlada pelo grupo Imetame, do Espírito Santo.

Os créditos foram adquiridos em processo de cancelamento voluntário de emissões das partes envolvidas, em operação viabilizada pela Urca Comercializadora de Energia, juntamente com a Imetame Termelétrica.

Com 50 megawatts (MW) de potência, a UTE Prosperidade III está sendo construída em Camaçari (BA), com investimentos de cerca de R\$ 180 milhões, e a previsão é iniciar as operações no segundo semestre de 2022.

A UTE precisou de um plano de compensação total de emissões para obter aval de funcionamento dos órgãos reguladores, já que o plano inicial era operar com biomassa, mas foi adaptada para usar apenas gás natural.

A nova termelétrica compõe um conjunto de três usinas no modelo gas-to-wire, próximas aos poços de gás da Imetame no Recôncavo Baiano.

“Conseguimos montar um plano para que as emissões, que seriam compensadas ao longo de 23 anos do empreendimento, pudessem ser abatidas de uma só vez, um feito inédito no mercado de créditos de carbono”, conta Pedro Assumpção, sócio da Urca Comercializadora.

Com base na potência da usina e num histórico de despacho de 60%, a estimativa é que a UTE Prosperidade III emita cerca de 2 milhões de toneladas de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) ao longo dos 23 anos de contrato.

A contratação foi realizada utilizando o Mecanismo de Desenvolvimento Limpo (MDL), formato de compensação de emissões GEE criado pelo “GHG Protocol” (Kyoto, 1997), padrão para contabilização e comunicação de inventários de emissões de CO<sub>2</sub>.

Com a iniciativa, a energia produzida pelo empreendimento passa a gerar créditos de carbono, as Reduções Certificadas de Emissão (CERs, na sigla em inglês).

“Teles Pires é uma das usinas mais eficientes do Brasil, gerando energia limpa, que não emite GEE, e gerando créditos que podem auxiliar outras empresas a compensar suas emissões”, afirma a diretora da UHE Teles Pires, Ana Granato.

Segundo a Neoenergia, ao todo em 2021, a UHE Teles Pires emitiu 4,9 milhões de toneladas de carbono equivalente em créditos, referentes à geração de energia renovável na usina entre 2017 e 2018.

Além do contrato com a Urca, a Neoenergia negociou créditos com empresas da Holanda e da Índia.

A empresa do grupo espanhol possui 4 GW de capacidade instalada em geração no Brasil, sendo 88% de energia renovável, e está implementando mais 1 GW com a construção de novos parques eólicos.

Fonte: Agência EPBR de Notícias  
Data: 24/01/2022

### ENAUTA COMPRA FPSO DEFINITIVO PARA O CAMPO DE ATLANTA

"Aquisição concretiza a produção definitiva do campo, de até 50 mil barris/dia, a partir de 2024", diz Décio Oddone (CEO da Enauta)

Por epbr - 24 de janeiro de 2022 - Em Mercado offshore, Mercados, Petróleo e gás



A Enauta anunciou nesta segunda (24) que comprou o FPSO OSX-2 para o sistema definitivo de produção do campo de Atlanta, em águas profundas da Bacia de Santos. A previsão da empresa é que a conclusão da operação aconteça no primeiro trimestre, depois de cumpridas todas as condições contratuais.

"A aquisição do FPSO é mais um passo importante para a concretização do sistema definitivo de Atlanta. Os termos negociados permitem que o projeto venha a ter um breakeven baixo e um retorno atraente. Se

tivermos sucesso na sanção do projeto, a produção de Atlanta chegará à casa dos 50 mil barris de óleo por dia a partir de 2024, gerando expressivo valor para os nossos acionistas", comentou Décio Oddone, CEO da Enauta.

Em dezembro, a empresa anunciou que assinou carta de intenções com a Yinson Holdings Berhad para engenharia de detalhamento e compromissos de long lead items para o FPSO.

O acordo prevê a adaptação do FPSO por meio de um contrato turnkey de Engineering, Procurement, Construction and Installation (EPCI), com garantia, operação e manutenção por 24 meses. O custo será da ordem de US\$ 500 milhões

Antes do início da produção, a Yinson terá uma opção de compra da unidade atrelada a um financiamento. Se exercê-la, entrarão em vigor os contratos de afretamento, operação e manutenção por um período de 15 anos, com a possibilidade de extensão por mais cinco anos, com um valor total de US\$ 2,0 bilhões para os 20 anos.

O investimento para a perfuração de poços e equipamentos subsea permanece estimado entre US\$ 500 milhões e US\$ 700 milhões.

#### Produção antecipada até 2025

Também nesta segunda, a Enauta anunciou o retorno da produção de um dos poços do campo de Atlanta, após uma paralisação preventiva para inspeção e reparo de uma linha de produção do FPSO Petrojarl I, que está produzindo, no momento, 4 mil barris por dia de petróleo.

O segundo poço deve voltar a produzir depois que uma falha no sistema elétrico for reparada.

Na última semana, a empresa anunciou que fechou acordo com a Petrojarl I e a Altera para extensão do contrato de afretamento e operação e manutenção, respectivamente, do FPSO Petrojarl I, que é responsável pelo Sistema de Produção Antecipada do campo de Atlanta, em águas profundas da Bacia de Santos.

A ampliação do contrato demandará US\$ 30 milhões para a adequação da plataforma, que ficará no sistema de produção até maio de 2025, uma ampliação de dois anos da previsão inicial de término, que era programada para maio de 2023.

A extensão do contrato de afretamento, operação e manutenção depende da obtenção de Certificado da DNV (Det Norske Veritas), a ser emitido antes do término do contrato atual.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 24/01/2022

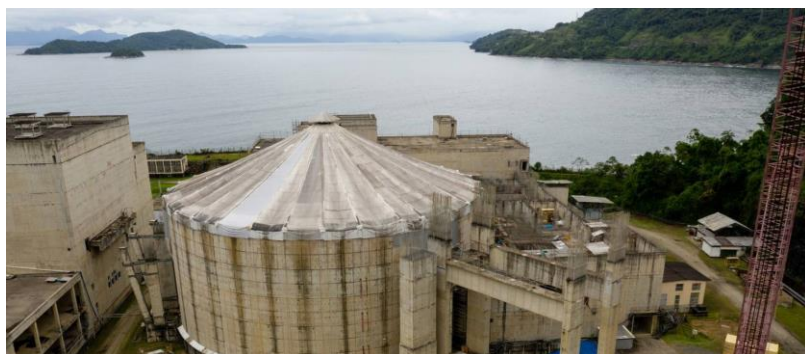


### JORNAL O GLOBO – RJ

#### GOVERNO PREVÊ NOVA USINA NUCLEAR EM OPERAÇÃO NO BRASIL EM 2031

Hoje, essa fonte representa 3% da eletricidade gerada no país

Por Manoel Ventura



**Usina nuclear de Angra 3, que está com as obras paradas**  
Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo/04-02-2020

BRASÍLIA — Antes mesmo da retomada das obras de Angra 3, o governo planeja a construção de uma nova usina nuclear no país, com início de operação prevista para 2031. A instalação da usina

consta no Plano Decenal de Energia (PDE) de 2031, documento que serve de base para o planejamento do setor e que foi colocado em consulta pública pelo Ministério de Minas e Energia nesta segunda-feira.

Veja também: Em plena crise hídrica, empresas do setor elétrico lucraram mais de R\$ 40 bi no ano passado

O governo não indica exatamente o local de construção da nova usina, mas diz que ela ficará no Sudeste ou no Centro-Oeste. “Os atributos de confiabilidade de geração, elevado fator de capacidade e livre de emissões de gases causadores de efeito estufa, concretizam essa tecnologia como opção na matriz elétrica brasileira”, defende o plano elaborado pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE).

Com duas usinas (Angra 1 e 2, em Angra dos Reis-RJ), a matriz responde hoje por menos de 3% de toda a energia gerada no país. A previsão oficial é que a nova usina tenha capacidade de gerar 1 gigawatt (GW) de energia, o suficiente para abastecer uma cidade com 1,5 milhão de habitantes.

No PDE, o governo argumenta que o país é privilegiado também na oferta de urânio, combustível necessário para as usinas nucleares, e domina toda a tecnologia do ciclo desde a mineração até a montagem. “Há de se ressaltar também o quadro técnico de pessoas com experiência de sucesso na operação e manutenção das usinas de Angra 1 e 2, bem como centros de ensino e pesquisas na área nuclear”, acrescenta.



Com relação à usina nuclear de Angra 3, de 1,405 GW, a expectativa do governo é que o projeto inicie a operação comercial em novembro de 2026, com a planta em plena capacidade no ano seguinte. A construção de Angra 3 parou depois de denúncias de corrupção e por conta da deterioração do cenário fiscal. Agora, o governo busca parceiros e uma forma de fazer com que a obra seja retomada.

A construção de usinas nucleares sempre esteve nos planos do ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, que é um entusiasta do setor. Mas, até agora, não havia formalização da construção de uma nova usina no médio prazo.

Atualmente, só o governo pode construir usina nuclear porque a Constituição diz que isso é competência exclusiva da União. As duas usinas nucleares são operadas pela Eletronuclear, subsidiária da Eletrobras.

A exploração de urânio, combustível das usinas nucleares, também é monopólio da União. De acordo com fontes do setor, essas duas questões são entraves para a construção de usinas nucleares. Hoje, a Eletronuclear tem poucos recursos para montar a construção de uma usina.

Além disso, será preciso aumentar a exploração de urânio, que hoje só é permitida à iniciativa privada se houver outro mineral associado em grande volume, como acontece em Santa Quitéria, no Ceará.

Albuquerque já sinalizou interesse em quebrar o monopólio da União na exploração da energia nuclear, mas para isso será preciso mudar a Constituição — e, até agora, o governo não propôs isso ao Congresso.

O Plano Decenal de Energia estima ainda que a capacidade instalada para geração de energia elétrica aumentará 37% nos próximos dez anos, alcançando 275 gigawatts (GW) em 2031, com as fontes eólica e solar ganhando espaço na matriz enquanto a hídrica terá sua fatia reduzida a menos de 50%. O documento prevê que o parque gerador nacional passará dos atuais 200 GW para 275 GW em 2031.

Um dos principais destaques é a geração distribuída de energia — pequenas usinas para geração própria, normalmente solares, instaladas em telhados ou terrenos. Essa modalidade deverá atingir 37 GW em dez anos (ante 8 GW atuais), chegando a 14% da capacidade instalada total.

Já no caso das hidrelétricas, a expectativa é de que sua participação relativa na matriz continue caindo. Em 2031, as hidrelétricas devem representar 45% da capacidade instalada total do país, contra 58% em 2021 e 83% no início dos anos 2000.

O governo prevê ainda um aumento de 12 GW da oferta de térmicas não renováveis, que podem ser movidas a gás natural, carvão mineral, óleo, diesel e gás industrial. A expectativa é de que esse grupo de usinas some 35 GW em 2031.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 24/01/2022*

## **O QUE INCOMODA AS CONSTRUTORAS DO RIO NO PLANO DIRETOR PROPOSTO POR PAES**

*Por Rennan Setti*

Um ponto do projeto para o novo plano diretor do Rio, em discussão na Câmara de Vereadores, está preocupando as construtoras. Trata-se da outorga onerosa, que prevê o pagamento de contrapartidas ao poder público para quem construir em um terreno acima de um limite estabelecido na lei.



A prefeitura — e urbanistas em geral, diga-se — defende a outorga como mecanismo importante para o planejamento urbano, e a regra já existe em cidades como São Paulo. Lá, em 2019, a arrecadação com a outorga foi de mais de R\$ 700 milhões.

### **Construção Construção | Pixabay**

Mas o setor da construção, que já dá como certa a aprovação da outorga, reclama que o projeto oferece período de transição curto. O

texto prevê aplicação gradual ao longo de quatro anos.

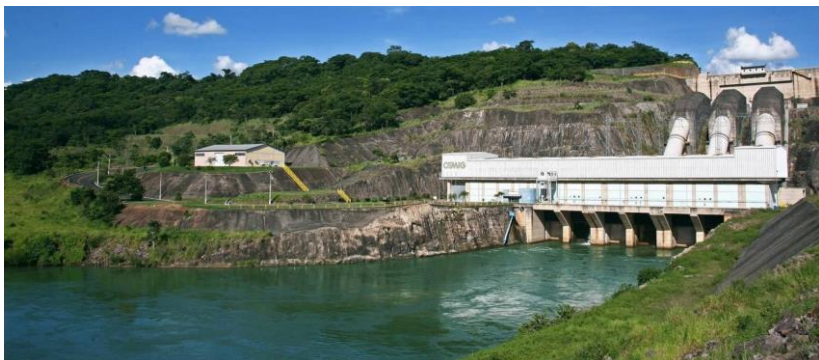
As construtoras tentam convencer o prefeito Eduardo Paes de que um prazo de pelos menos dez anos seria mais adequado. A alegação é que, como está, o projeto vai desacelerar lançamentos na cidade.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 24/01/2022*

## **EM PLENA CRISE HÍDRICA, EMPRESAS DO SETOR ELÉTRICO LUCRARAM MAIS DE R\$ 40 BI NO ANO PASSADO**

As companhias listadas na Bolsa, incluindo estatais, tiveram uma média mensal de lucro de R\$ 4,5 bilhões no ano passado, bem acima dos anos anteriores

*Por Manoel Ventura*



**Usinas da Cemig. Empresa foi uma das que lucrou no ano passado Foto: Divulgação**

BRASÍLIA - As empresas do setor elétrico listadas na Bolsa de Valores de São Paulo, a B3, lucraram juntas R\$ 40 bilhões nos nove primeiros meses do ano passado, últimos dados disponíveis, de acordo com

levantamento feito pela consultoria Econômica.

Num ano marcado pela crise hídrica e com risco de racionamento de energia, as empresas do segmento aumentaram seus rendimentos na comparação com anos anteriores.

São empresas de geração, transmissão e distribuição de energia, incluindo estatais como Eletrobras e Cemig, que têm ações negociadas na Bolsa. De um total de 39 empresas analisadas, quatro registraram prejuízos.

Contando com esses resultados, as empresas do setor elétrico tiveram uma média mensal de lucro de R\$ 4,5 bilhões, um avanço em relação aos R\$ 3,7 bilhões de 2020, no auge dos efeitos econômicos da pandemia, mas ainda sem crise de geração nas hidrelétricas.

A marca também é maior que as médias mensais de 2019 (R\$ 3,1 bilhões) e de 2018 (R\$ 2,7 bilhões).

Pelas regras do setor elétrico, a maior parte da alta nos custos de geração é repassada para os consumidores residenciais e industriais por meio das contas de luz. Empresas do setor mais eficientes conseguem então lucrar mais, independentemente do cenário hídrico.

Além disso, em 2020, o governo editou um socorro de R\$ 14,8 bilhões para o setor, por meio de um financiamento tomado pelas distribuidoras de energia junto a um pool de bancos.

Todo o valor será pago pelos consumidores por meio das contas de luz ao longo de cinco anos e meio. Um novo empréstimo, nesses mesmos moldes, já foi autorizado e está em preparação para este ano, com o objetivo de evitar um “tarifaço” nas contas de luz num ano eleitoral.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 24/01/2022*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### MINISTROS DO TCU VÃO AMPLIAR AUDITORIA EM CONTAS DO GOVERNO

A Corte vai produzir relatórios específicos em relação a empréstimos da União a Estados e municípios

*Por Guilherme Pimenta, O Estado de S. Paulo*

BRASÍLIA - Com a percepção de piora nas contas públicas e sucessivas mudanças de regras fiscais, o Tribunal de Contas da União (TCU) vai aprofundar este ano trabalhos de auditoria financeira nos números do Tesouro Nacional. A Corte vai produzir relatórios específicos em relação a empréstimos da União a Estados e municípios, além de um trabalho de auditoria exclusiva nos números da dívida pública federal.

Técnicos e ministros do TCU avaliam que o órgão deve aprofundar a análise nos empréstimos aos governos regionais, tendo em vista que a União tem, no total, R\$ 650 bilhões a receber de Estados e municípios. Mais da metade desse valor já é considerado perda provável, segundo estimativas do próprio governo.



***Técnicos e ministros do TCU avaliam que o órgão deve aprofundar a análise nos empréstimos aos governos regionais Foto: Dida Sampaio/Estadão***

Decisões do Poder Judiciário nos últimos anos ampliaram a insegurança jurídica dessas operações, no entendimento de membros do TCU, e podem estar acarretando perdas para o governo federal. Assim, há uma avaliação de que essas operações demandariam uma

análise mais aprofundada do órgão, que já determinou que o governo evidencie riscos fiscais decorrentes de ações de conflito entre Estados e municípios e a União.

A dívida pública, por sua vez, já é objeto de trabalhos do TCU há alguns anos, mas sempre no âmbito de análises financeiras que também abordaram outros temas. Recentemente, o Tribunal entendeu que haveria a necessidade de dar mais confiança a esses números. Os auditores vão conduzir um trabalho específico sobre isso, com aprimoramento técnico. Fiscalizações e acompanhamentos relacionados às contas públicas do biênio 2021-2022 serão relatados pelo ministro Aroldo Cedraz.



### Tributos

A administração tributária também será um dos focos do Tribunal este ano. Somente a partir de 2021, o TCU conseguiu auditar o órgão responsável pela arrecadação e seus dados, após vencer uma queda de braço com a Receita Federal que durou décadas. Hoje, há uma secretaria na Corte que cuida exclusivamente da análise da administração tributária e este ano, pela primeira vez, o parecer das contas do Executivo contará com um capítulo específico sobre o tema.

O órgão realiza atualmente um trabalho que analisa eventuais distorções em relação à tributação sobre o consumo. Ainda no âmbito tributário, uma das frentes do Tribunal será a análise das renúncias tributárias, que ganharão um capítulo específico nas contas deste ano, principalmente a prorrogação da desoneração da folha de pagamentos.

Já há um processo em aberto no TCU no qual são analisadas todas as renúncias de receita e despesas obrigatórias permanentes referentes ao ano de 2021. Lá, os técnicos vão avaliar se o governo cumpriu a Lei de Responsabilidade Fiscal ao sancionar a desoneração e conceder outras renúncias fiscais.

A conclusão da unidade técnica deve sair em fevereiro, e servirá de base para a análise das contas do governo, no meio do ano. Mesmo que a área técnica conclua que o presidente Jair Bolsonaro descumpriu a LRF ao sancionar o texto, membros do Tribunal afirmam reservadamente não acreditar que isso seja suficiente para que o plenário rejeite as contas, principalmente em ano eleitoral.

O ministro Jorge Oliveira, que trabalhou com Bolsonaro no Palácio do Planalto, será o relator das contas do presidente referente ao ano de 2021. Em 2019 e 2020, a Corte aprovou com ressalvas as contas apresentadas pelo Executivo.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 24/01/2022*

### EMBRAER ASSINA CONTRATO DE VENDA DE AERONAVES PARA EMPRESA AMERICANA POR ATÉ US\$ 3,9 BI

As entregas das aeronaves brasileiras começarão em 2023; contrato é de compra de 20 aeronaves e direito de compra de mais 30

*Por Beth Moreira e Luísa Laval, O Estado de S.Paulo*

A Embraer assinou contrato de venda de 20 aeronaves da família E2 para a companhia americana de arrendamento de aviões Azorra, além de mais 30 direitos de compra, totalizando 50 unidades. A preços de tabela, a encomenda é avaliada em US\$ 3,9 bilhões. Segundo a fabricante brasileira, o acordo é flexível e permite que a Azorra adquira aeronaves E190-E2 ou E195-E2.

A Azorra e a Embraer mantêm uma estreita parceria, já que a empresa também participa do projeto Eve, startup de “carros voadores” da fabricante brasileira. O novo negócio tem contribuído para o ressurgimento da Embraer depois da malfadada tentativa de união de suas operações de aviação comercial com a Boeing, iniciada em 2018 e cancelada pouco antes da pandemia, no início de 2020.

A recuperação da Embraer ficou evidente no desempenho da companhia na B3, a Bolsa brasileira, no ano de 2021. Enquanto o mercado como um todo andou para trás, com queda de quase 12% do Ibovespa (principal índice de ações brasileiro), a fabricante aeronáutica liderou os ganhos no ano, vendo sua ação se valorizar mais de 180%.

No fim de dezembro, a Azorra anunciou a compra de 200 aeronaves de pouso e decolagem vertical, chamadas tecnicamente de e-VTOL. Além disso, a companhia de leasing de aeronaves também assinou um acordo com a subsidiária da Embraer para fornecer infraestruturas adicionais



para o funcionamento dos carros voadores. O objetivo da Embraer é ter essas aeronaves em operação a partir de 2026.

Em comunicado enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) ontem, a Embraer detalha que a Azorra é uma empresa de leasing especializada em aeronaves executivas, regionais e comerciais. As entregas terão início em 2023.

“Esse compromisso reforça nossa crença no E2, uma família de aeronaves modernas com desempenho econômico e ambiental superior, proporcionando à Azorra uma excelente oportunidade para estabelecer uma posição de liderança nos mercados em que servimos”, disse John Evans, CEO da Azorra, na nota.

### **Avaliação do mercado**

O pedido de quase US\$ 4 bilhões não foi suficiente para alterar a visão do Citi sobre a Embraer. Isso porque, segundo apontam os analistas Stephen Trent, Brian Roberts e Filipe Nielsen, a Azorra é um concorrente um pouco menos conhecido no mercado global de leasing de aeronaves. Eles ainda acreditam que a transação provavelmente também envolva um desconto significativo no preço de tabela por unidade.

“No passado, a Embraer enfrentou desafios de ter sua carteira comercial concentrada em alguns grandes clientes e parte desses clientes acabaram adiando e/ou cancelando parcelas de seus pedidos”, observam os analistas.

Como a Azorra não espera começar a receber este pedido antes de 2023, o Citi não fez nenhum ajuste em suas estimativas da Embraer neste momento. O banco manteve a recomendação neutra para o ADR (recibo de ação) da Embraer, negociado em Nova York, com preço-alvo de US\$ 17,50 e potencial de alta de 16,8% ante à cotação atual.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 24/01/2022*

## **GOVERNO DRIBLA LRF AO USAR PEC PARA ZERAR IMPOSTO DE COMBUSTÍVEL, AVALIAM TRIBUTARISTAS**

Proposta do presidente Jair Bolsonaro é criticada por contornar a Lei de Responsabilidade Fiscal ao zerar impostos sem contrapartidas; para tributaristas, proposta não tem restrição legal

*Por Eduardo Laguna, O Estado de S.Paulo*

Apesar de ser bastante criticada por contornar a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), a proposta lançada pelo presidente Jair Bolsonaro (PL) de zerar impostos dos combustíveis sem contrapartida de geração de receita por outra fonte não deve esbarrar em restrições legais, conforme avalia a maioria dos advogados tributaristas ouvidos pelo Estadão/Broadcast.

Segundo eles, mesmo a ideia de incluir o ICMS na medida, o que poderia ter implicações no pacto federativo, dificilmente seria obstruída no Supremo Tribunal Federal (STF), dado o entendimento de não invasão da competência dos governos estaduais na cobrança do imposto.

“A notícia é que a PEC [Proposta de Emenda Constitucional] autoriza os Estados a promover as alterações como medida de política econômica, não impondo a sua adoção e mantendo, portanto, a autonomia de cada ente federativo. Por isso, deve avançar”, diz Guilherme Amorim Campos da Silva, advogado constitucionalista e sócio da banca Rubens Naves Santos Jr. Advogados.

A ideia foi anunciada na live semanal do presidente Jair Bolsonaro, que, cobrado até mesmo por apoiadores pela disparada nos preços dos combustíveis, e seu impacto relevante sobre a inflação, abriu negociações com o Congresso para zerar as alíquotas de PIS/Cofins sobre gasolina, diesel e etanol. A isenção pode se estender às contas de luz.



Como o governo não pretende aumentar outros tributos para financiar tal desoneração, como exige a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), a proposta só se viabiliza via emenda à Constituição.

Bolsonaro quer pressionar os Estados a fazer o mesmo, de forma que a PEC também deve incluir a autorização para os governos estaduais reduzirem o ICMS dos combustíveis sem terem que subir o imposto de outros produtos.

Ainda que do ponto de vista do Direito Financeiro a proposta não seja inconstitucional, João Vitor Kanufre Xavier, sócio do Galvão Villani, Navarro e Zangiácomo Advogados, entende que ela contraria uma lógica que levou anos para se consolidar e ser incluída na LRF. "Criar uma exceção a essa lógica é ruim porque enfraquece a LRF."

Se for em frente, o impacto aos cofres públicos é estimado entre R\$ 50 bilhões, se considerada apenas a isenção dos combustíveis, e R\$ 57 bilhões, caso se estenda à energia elétrica.

"Por se tratar de emenda, inconstitucional não é. Não deixa de ser, porém, desaconselhável face à necessidade de manter-se um equilíbrio fiscal mínimo", afirma o doutor em Direito Tributário Igor Mauler Santiago, que é sócio fundador do Mauler Advogados e presidente do Instituto Brasileiro de Direito e Processo Tributário (IDPT).

Na mesma linha, Lucas Barducco, tributarista do escritório Abe Giovanini Advogados, considera que a PEC preservaria a competência dos Estados, não ferindo assim a Constituição Federal. "Pelo contrário, a medida ampliaria o poder dos governos estaduais para reduzir o ICMS sem uma correspondente medida compensatória."

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 24/01/2022*

## GOVERNO QUER ABRIR TRANSPETRO A CONCORRENTES DA PETROBRAS

O objetivo seria "desverticalizar" o mercado de combustíveis, na intenção de reduzir preços  
*Por Guilherme Pimenta, O Estado de S. Paulo*

BRASÍLIA - O Ministério da Economia quer acelerar a publicação de uma medida provisória para tentar ampliar a concorrência no setor de logística e distribuição de combustíveis. O objetivo seria "desverticalizar" o mercado de combustíveis, na intenção de reduzir preços e permitir que concorrentes da Petrobras tenham acesso à infraestrutura da Transpetro. A construção do texto corre em paralelo à Proposta de Emenda à Constituição (PEC) do governo que propõe zerar tributos sobre combustíveis – o que poderia reduzir a arrecadação federal em cerca de R\$ 50 bilhões.

A ideia partiu da Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade (SEAE), e foi negociada com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), entre outros órgãos. A proposta, porém, ainda não avançou porque encontra resistências em alguns desses órgãos consultados.

Há uma avaliação no departamento que lida com a concorrência no Ministério da Economia de que a atual estrutura de logística e distribuição de combustíveis da Transpetro seria ociosa e a empresa poderia permitir acesso de sua infraestrutura aos concorrentes da Petrobras. No Ministério da Economia, técnicos afirmam que, no âmbito da abertura de mercado e dos desinvestimentos que têm sido realizados pela estatal nos últimos anos, foi identificada uma brecha para fazer o transporte por outros canais.

## PEC

Relator de projeto encabeçado pelo Senado para reduzir o preço dos combustíveis, o senador Jean Paul Prates (PT-RN) criticou a proposta negociada pelo presidente Jair Bolsonaro para zerar os tributos federais cobrados no preço da gasolina.

Segundo ele, a proposta de zerar a cobrança de PIS e Cofins não teria efeitos para reduzir os preços ao consumidor e serviria como munição política para pressionar os governadores a mexerem no ICMS, principal fonte de arrecadação dos Estados, em ano eleitoral. “É totalmente sem efeito, é retórica pura, é puro factóide.” COLABOROU DANIEL WETERMAN E IANDER PORCELLA

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 24/01/2022*

### **RUMO E VLI DEVEM ENFRENTAR CORRIDA PARA TIRAR DO PAPEL FERROVIAS COM MESMO DESTINO E ORIGEM**

As duas companhias assinaram contratos com o governo para construir ferrovias ligando cidades do Mato Grosso e de Minas Gerais; no centro da disputa, está o escoamento da produção do agronegócio de Goiás

*Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo*



***Empresas terão de estudar a viabilidade dos trechos e qual será o traçado adequado.***  
***Foto: Tchêlo Figueiredo – Secom/MT***

BRASÍLIA – Duas importantes empresas do setor ferroviário, a Rumo e a VLI Multimodal devem enfrentar uma disputa comercial intensa para tirar do papel dois projetos ferroviários a princípio idênticos, autorizados pelo governo federal. As duas companhias assinaram contratos com o Ministério da Infraestrutura para construir ferrovias privadas ligando Água Boa (MT) a Lucas do Rio Verde (MT) e Uberlândia (MG) a Chaveslândia (MG), o que gera um suspense no setor sobre quem, de fato, irá erguer esses empreendimentos – e se há possibilidade de as duas operadoras construírem traçados paralelos nessas regiões. No governo, a avaliação é de que a solução será estritamente de mercado. Ou seja, uma corrida pelos projetos vai definir o futuro dessas ferrovias.

A competição pelos trechos é possível em razão do novo modelo de operação de ferrovias, chamado de autorização, pelo qual trilhos são construídos exclusivamente pelo interesse privado. Todos os riscos envolvidos no projeto são arcados pelas empresas. É o caminho contrário da concessão, regime pelo qual o governo leiloa um projeto ferroviário, no qual apenas uma empresa é autorizada a construir e operar. Desde que o novo formato foi lançado, em agosto do ano passado, mais de 70 pedidos de autorização foram apresentados ao governo. Desses, 21 já passaram da fase de assinatura de contrato de adesão com o Ministério da Infraestrutura. É o caso da Rumo e da VLI, autorizadas pela pasta a construir, cada uma, dois trechos ferroviários ligando os mesmos destinos e origem. A VLI foi a primeira a apresentar o interesse, seguida pela Rumo.

Como já mostrou o Estadão/Broadcast, no centro da disputa está o escoamento da produção do agronegócio em Mato Grosso e Goiás. No Ministério da Infraestrutura, a opção foi por deixar que as próprias companhias resolvam o desenrolar da situação, já que o modelo de autorização é baseado em princípios da iniciativa privada. Portanto, não seria papel do governo estipular critérios prévios ou decidir quem vencerá a disputa. “Não é um problema do Estado definir o projeto, é uma questão comercial”, afirmou ao Estadão/Broadcast o secretário Nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura, Marcello Costa Vieira.

Ele ainda argumentou que seria prematura uma determinação do Executivo para que uma das empresas altere o empreendimento neste momento, uma vez que ainda não há projeto de engenharia, e sim o conceito de uma ferrovia.

A expectativa é de que as etapas para o desenvolvimento das ferrovias definam, ao longo do tempo, o que acontecerá com os projetos. Agora, as empresas terão de estudar a viabilidade dos trechos, qual será o traçado adequado, por quais terras os trilhos vão passar, conseguir o licenciamento ambiental e fazer as desapropriações – se resolverem seguir com o plano. A eficiência para avançar nessas etapas será um fator importante para definir o desfecho da história. “Vamos supor que [as empresas estejam atrás] de uma mesma terra [por onde o traçado passará]. Só um vai poder comprar”, exemplificou o secretário.

Segundo Vieira, essa disputa não preocupa o governo. Pelo contrário, disse ele. “Tomara que crie uma corrida”, afirmou o secretário. “Que vença quem for mais competente, quem tiver mais bala na agulha, quem definir a financiabilidade do projeto mais rápido, quem tiver um projeto melhor, que faça licenciamento ambiental mais rápido”, afirmou Vieira, lembrando também da possibilidade de as demandas por transporte nas regiões suportarem, eventualmente, dois traçados com o mesmo destino e origem, abrindo espaço para as duas empresas disputarem a mesma carga.

Procuradas, a VLI e a Rumo se manifestaram em nota ao Estadão/Broadcast.

A Rumo afirmou que os pedidos de autorização feitos ao governo estão em linha com o seu plano de crescimento estratégico de longo prazo.

“Em ambos os trechos, a empresa tem como objetivo aumentar a capacidade do atendimento ferroviário a regiões que se conectarão estrategicamente ao Porto de Santos (SP)”, afirmou.

A VLI alegou que os projetos permitem à companhia acessar mercados ainda não plenamente atendidos “e outros que se conectam às malhas das concessões da Ferrovia Centro-Atlântica e da Ferrovia Norte Sul (tramo Norte).”

Entenda a disputa entre as empresas:

### O negócio

- Rumo e VLI assinaram contratos com o governo para construir e operar trechos ferroviários com mesmo destino e origem.

### Os trechos

- Ferrovia 1: Vai de Água Boa (Mato Grosso) a Lucas do Rio Verde (Mato Grosso). Tem 508 km de extensão e um investimento estimado em R\$ 5,08 bilhões.
- Ferrovia 2: Vai de Uberlândia (Minas Gerais) até Chaveslândia (Minas Gerais). Tem extensão de 276,5 km e investimento estimado em R\$ 2,77 bilhões.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 24/01/2022*

## PROPOSTA PARA PRIVATIZAÇÃO DE SANTOS PREVÊ MAIOR LIMITE À PARTICIPAÇÃO DE EMPRESAS NO LEILÃO

*Por Amanda Pupo*

Brasília- O governo propôs maior limite à participação de empresas no leilão de privatização do Porto de Santos, cuja abertura da consulta pública foi aprovada nesta quinta-feira, 20, pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O mecanismo, mais rígido que o do projeto



de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santos (Codesa), foi antecipado pelo Broadcast.

Pelas regras sugeridas pelo Ministério da Infraestrutura, os arrendatários, detentores de contratos de transição, armadores, transportadores marítimos, operadores portuários, terminais de uso privado do complexo Portuário, concessionários de ferrovias que operem no Porto de Santos, assim como empresas pertencentes ao grupo econômico poderão participar do certame, mas com limitação de share de 15% de participação individual e de 40% quando integrarem consórcio junto a outros grupos da mesma natureza.

Como mostrou o Broadcast, a variedade de operadores e de cargas movimentadas pelo maior complexo portuário da América Latina impõe a necessidade de um modelo que mitigue riscos de conflito de interesse entre as companhias que comandam terminais dentro do porto e a futura administradora deste 'condomínio'.

A proposta do governo entrará em consulta a partir do próximo dia 31, valendo até 16 março. Num prazo de concessão de 35 anos, prorrogável por mais cinco anos, o novo concessionário terá de realizar investimentos obrigatórios de R\$ 1,4 bilhão. O montante, por sua vez, deverá chegar a R\$ 16 bilhões, com a construção do túnel para ligar os municípios de Santos e Guarujá e o Capex (investimento) de manutenção do canal de acesso.

Segundo a Antaq, o valor de outorga inicial será de R\$ 1,383 bilhão, além de contribuição variável de 2,25% ao ano sobre a receita bruta consolidada. O vencedor do certame também pagará uma taxa anual de fiscalização à agência reguladora de R\$ 6,4 milhões. A expectativa do governo é de realizar o leilão no segundo semestre.

### Concentração

Como mostrou o Broadcast, o governo chegou a avaliar a inclusão de outro mecanismo para limitar a concentração de mercado para empresas que atuam no local, ideia que não foi colocada na proposta. Segundo o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, o instrumento não entrou no projeto que irá para consulta porque a definição de um mecanismo de barreira precisa ser melhor debatida com o setor.

“As possibilidades disso são inúmeras e tal mecanismo pode ser entendido como um redutor de concorrência no certame, uma vez que restringiria certos arranjos. Precisa ter muito cuidado e ponderação ao propor tal instrumento. Por isso optamos por ouvir o mercado e a sociedade de forma aberta na consulta acerca das sugestões de possíveis mecanismos dessa natureza e sua implementação, bem como as razões e visões para a implementação disso”, explicou Piloni ao Broadcast.

contato: [amanda.pupo@estado.com](mailto:amanda.pupo@estado.com)

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 24/01/2022



## VALOR ECONÔMICO (SP)

### GOVERNO APOSTA EM PROJETO POLÊMICO PARA DUPLICAR HIDROVIA

Cerca de 14 milhões de toneladas de produtos como combustíveis, minérios, soja e milho são transportadas anualmente pelo corredor fluvial Tocantins-Araguaia

Por Daniel Rittner e Rafael Bitencourt — De Brasília

### Pedral do Lourenço

Onde fica a obra na hidrovia Tocantins-Araguaia



O governo espera uma decisão do Ibama, até o fim do primeiro trimestre, para o licenciamento ambiental do projeto que pode duplicar a movimentação de cargas na hidrovia Tocantins-Araguaia. Cerca de 14 milhões de toneladas de produtos como combustíveis, minérios, soja e milho são transportados anualmente pelo corredor fluvial. No entanto, seu uso é limitado por uma corredeira de pedras que se estende por 35 quilômetros nas proximidades de Marabá (PA) e torna a navegação inviável durante boa parte do ano, nos meses de seca.

Os estudos ambientais, projetos de engenharia e obras para o desmonte do Pedral do Lourenço foram contratados

pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) em 2016 e tinham previsão de entrega em 58 meses. O cronograma, porém, ficou totalmente desatualizado.

Por conta dos atrasos, o contrato com o consórcio liderado pela DTA Engenharia já foi reajustado de R\$ 520 milhões para R\$ 773 milhões. O EIA-Rima (conjunto de estudos e relatórios ambientais) foi protocolado no Ibama em outubro de 2018, mas uma série de pareceres técnicos apontou riscos no empreendimento, principalmente para a preservação da icitiofauna (conjunto de animais aquáticos).

Considerado prioritário pelo governo, o projeto passou a ser monitorado pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). Agora, depois de nova complementação dos estudos feita pelo Dnit, a expectativa é de que a licença prévia saia até o fim de março.

“Hoje estamos bem otimistas”, afirma a secretária de Apoio ao Licenciamento Ambiental do PPI, Rose Hofmann. Segundo ela, os principais questionamentos do Ibama foram superados e houve aprendizado de todos os lados ao longo do processo. “A gente espera que esse novo parecer [no fim do primeiro trimestre] seja o último.”

O Ministério da Infraestrutura informou que, com a realização do derrocamento do Pedral do Lourenço e de dragagem em outros 177 quilômetros de trechos da hidrovia contemplados no mesmo contrato, o corredor fluvial poderá duplicar de capacidade e transportar até 30 milhões de toneladas de cargas por ano.

Do ponto de vista do custo logístico e da redução de emissões de gases-estufa, o transporte hidroviário é imbatível. Um comboio-padrão, com nove barcas juntas, pode carregar 19.100 toneladas de produtos. Isso é equivalente a 191 vagões em uma ferrovia ou a 708 carretas circulando por rodovia.

As sensibilidades ambientais das obras, no entanto, provocam dúvidas. Um dos questionamentos é se milhões de metros cúbicos de areia a serem retirados do leito do rio Tocantins podem ir parar nas praias onde tracajás e tartarugas-da-amazônia colocam seus ovos.

Outro ponto de preocupação é o futuro dos botos-do-araguaia, ameaçados de extinção. Uma contagem populacional feita pela Fundação Omacha e pelo Instituto Mamirauá, publicada em 2020, identificou apenas 1.083 botos em um trecho de 500 quilômetros da hidrovia. Existe o temor de que as obras e o maior trânsito de embarcações decretem o fim da espécie.

O Valor teve acesso ao relatório de uma vistoria presencial de equipe do Ibama, feita entre 23 e 25 de novembro, que aborda diversos pontos do licenciamento. Entre outros pontos, a vistoria verificou a presença de “grande quantidade de quelônios” (tartarugas) e a “existência de locais de nidificação” (ninhas) na região.

Para o ex-diretor da ONG International Rivers, Brent Millikan, que já visitou a região, falta rigor científico nos estudos que dimensionam os impactos das obras de aprofundamento do canal de navegação. Hoje consultor independente, Millikan explica que não há garantia de que o ciclo de reprodução das tartarugas e dos peixes será preservado após intervenção no habitat natural, além da preocupação com o efeito das explosões de rochas sobre a população de botos – animais hipersensíveis à emissão de ruídos debaixo d’água.

“Não sabemos se a expansão econômica projetada, com o aumento de capacidade da hidrovia, vai gerar nova ocupação de território e conflito fundiário com os povos tradicionais, sejam os ribeirinhos ou os indígenas da região.”

Ele diz que o rio Tocantins não recebeu uma análise mais atenta sobre o “impacto cumulativo”, que soma os efeitos das barragens de hidrelétricas à degradação da vegetação ao longo dos anos e, agora, ao projeto da hidrovia. “É preciso entender como o rio se comporta ao receber esse conjunto de intervenções, ver se isso dialoga com o plano de gestão e com o comitê da sua bacia hidrográfica.”

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 24/01/2022*

## ALTAS DE VENDAS E PREÇO IMPULSIONAM INDÚSTRIA

Empresas de Mato Grosso que atuam com madeira nativa com manejo sustentável aproveitam mercado aquecido

*Por Rafael Walendorff — De Alta Floresta*

O aumento dos preços e da demanda por madeira nativa oriunda do manejo florestal tem impulsionado a indústria em Mato Grosso. As toras que saem das áreas de reserva legal das fazendas abastecem serrarias e empresas de beneficiamento. E o leque de produtos gerados é grande: madeira bruta, tábuas, vigas, telhados, forros, escoramento, móveis, pisos, decks, revestimentos, portas, batentes, carroceria de caminhão, barcos de pesca, entre muitos outros. As sobras, antes um grave problema ambiental, viraram matéria-prima para biocombustíveis.

A Brasil Tropical Pisos (BTP), de Alta Floresta, que industrializa produtos de jatobá, ipê, cumaru, muiracatiara, tauari, sucupira preta, garapeira, entre outras espécies, é uma das companhias em expansão. Emprega 159 funcionários e produz 45 contêineres de pisos, com foco na exportação aos EUA. O presidente da BTP, Leandro Serafin, abriu uma distribuidora naquele país em 2017 para facilitar os negócios e pretende ampliar a presença no exterior - a BTP também vende decks à Europa.

A exportação é feita a 3 mil quilômetros dali, pelo porto de Itajaí (SC) onde os produtos chegam de caminhão, e os entraves logísticos da pandemia atrapalharam o fluxo em 2021 - em dezembro, a empresa tinha 70 cargas paradas, à espera de embarque. Em 2019, a BTP investiu R\$ 8 milhões na construção de um galpão e na aquisição da máquina que faz o acabamento nos pisos de madeira com verniz sueco. Nos EUA, o produto tem 25 anos de garantia.

A madeireira de Carlito Henrique Luis, também em Alta Floresta, atua apenas no mercado nacional com madeira de manejo. Ele fabrica até pallets para frigoríficos do Estado que exportam carne. E nada se desperdiça. Os pedaços de madeira descartados viram cavacos, biomassa usada por usinas de etanol de milho e, recentemente, investiu R\$ 700 mil em placas solares com capacidade de geração de 20 mil Kwh por mês.

O setor emprega, em média, nove pessoas ao longo de toda a cadeia produtiva, desde o “mateiro” - pessoa geralmente nativa da região que entra no mato para identificar se há potencial comercial de exploração - até os funcionários das serrarias, indústrias e lojas de materiais florestais. A atividade ainda facilita o trabalho dos extrativistas, que colhem a castanha-do-pará na mata nativa.

Outro passo que o setor quer dar é expandir a fabricação de móveis, com mais valor agregado. A empresa Arboreal, de São Paulo, por exemplo, usa madeira nativa de Mato Grosso em produtos que misturam rusticidade e luxo e agradam a compradores como Ronaldo “Fenômeno”.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 24/01/2022*

## ENAUTA ASSINA CONTRATO DE COMPRA PARA PLATAFORMA NO CAMPO DE ATLANTA

Décio Odone, diretor-presidente da Enauta, diz que a aquisição é um passo importante para a meta da empresa de alcançar produção de 50 mil barris de óleo por dia no campo a partir de 2024  
*Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo*



***Campo de Atlanta, da petroleira Enauta — Foto: Reprodução***

A Enauta anunciou nesta segunda-feira que assinou um contrato de compra da plataforma móvel (FPSO) OSX-2 para o sistema definitivo do Campo de Atlanta, na Bacia de Santos. A conclusão da aquisição deve ocorrer ainda no primeiro trimestre.

Décio Odone, diretor-presidente da Enauta, diz que a aquisição é um passo importante para a meta da empresa de alcançar produção de 50 mil barris de

óleo por dia no campo a partir de 2024.

Odone destaca que os termos negociados permitem que o projeto venha a ter um ponto de equilíbrio (“breakeven”) baixo e um retorno atraente. Os valores não foram divulgados pela Enauta.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 24/01/2022*

## SP DEFINE MODELO PARA RODOANEL NORTE

PPP terá prazo total de 31 anos e leilão deve ocorrer em 90 dias

*Por Taís Hirata — De São Paulo*



***Machado Neto, secretário: “Optamos pela PPP porque, como concessão, não fechava a conta. Chegamos à conclusão que seria mais atrativo ao mercado dessa forma” — Foto: Silvia Zamboni/Valor***

O governo paulista deverá lançar nesta semana o edital de uma Parceria Público Privada (PPP) para, enfim, tirar do papel o Rodoanel Norte. O novo concessionário terá que concluir as obras e poderá operar o trecho por 31 anos. A expectativa é que a publicação do edital seja feita entre quarta e quinta-





feira. O leilão será realizado após um prazo de 90 dias.

Nos últimos meses, foram feitas mudanças no projeto, para torná-lo mais atrativo ao setor privado e garantir o sucesso do projeto. A principal alteração foi a decisão de fazer uma PPP, a chamada concessão patrocinada. Ao contrário da concessão plena, em que a receita da empresa vem apenas das tarifas, nessa modalidade, o Estado também desembolsa recursos públicos.

“Optamos pela PPP porque, como concessão, não fechava a conta. Chegamos à conclusão que seria mais atrativo ao mercado dessa forma, visto que estamos incluindo a realização da obra no contrato”, afirma o secretário de Logística e Transporte, João Octaviano Machado Neto.

No Rodoanel Norte, estão previstos R\$ 3 bilhões de investimentos no contrato, tanto para a conclusão da obra quanto para outras intervenções ao longo da concessão. A expectativa é que parte do valor venha do Estado e parte, do setor privado. Porém, a proporção de quanto cada um aportará dependerá do nível de competição do leilão, já que o critério da concorrência será o maior desconto sobre a contribuição pública ao projeto. O valor-teto que o governo se dispôs a pagar é R\$ 3 bilhões - a totalidade dos investimentos previstos.

Os pagamentos públicos se darão de duas formas: um aporte inicial, destinado à finalização da obra, e contraprestações (pagamentos adicionais, feitos periodicamente ao longo do contrato). Vencerá a disputa quem pedir o menor valor de contraprestação. Caso as ofertas cheguem a 100% de desconto nesse quesito, passa a valer o maior deságio em relação ao aporte inicial.

Além desses pagamentos, o governo irá compartilhar os riscos de demanda de passageiros com a empresa privada. Como a cobrança será feita por meio de “free flow” - um sistema ainda novo, que prevê o pagamento de acordo com a distância percorrida e sem praças de pedágio -, o Estado deverá cobrir a inadimplência dos usuários.

A construção do Rodoanel Norte, uma via de 44 km que passa pelos municípios de São Paulo, Guarulhos e Arujá, já foi iniciada e tem cerca de 75% de execução completa - embora haja dúvidas sobre a situação dessa estrutura construída, já que as obras foram paralisadas há anos.

O operador que vencer a licitação terá que finalizar os trabalhos, inclusive se responsabilizando pelas desapropriações necessárias. A nova PPP prevê que a conclusão de todo o trecho seja entregue em até 24 meses, sendo que parte dos trechos, com construção mais avançada, deverão ficar prontos em até 18 meses.

O governo paulista tenta tirar o Rodoanel Norte do papel há pelo menos dez anos. Já foram consumidos mais de R\$ 7 bilhões dos cofres públicos, sem que o empreendimento fosse concluído. Além disso, o projeto foi alvo da “Operação Lava-Jato” e marcado por investigações por suspeitas de desvio de recursos.

Em 2012, quando foi feita a primeira licitação para a obra, o projeto foi dividido em seis lotes, que foram arrematados por construtoras como Mendes Júnior, OAS, Acciona e Construcap. Diante dos atrasos, os seis contratos com as empreiteiras foram rescindidos - três deles no fim de 2018, e os demais em maio de 2019. As pendências entre o governo e as companhias foram levadas à arbitragem.

O Estado também chegou a fazer um leilão de concessão do trecho, vencido pela Ecorodovias. Porém, a licitação foi anulada, para dar lugar à nova modelagem.

O trecho Norte é o último que falta ser construído para completar a obra do Rodoanel, que tem como objetivo desafogar o trânsito de caminhões nas Marginais e melhorar o escoamento de carga ao Porto de Santos. Os demais trechos já foram concedidos à iniciativa privada - o Rodoanel Oeste é operado pela CCR e os trechos Sul e Leste, pela SPMar, controlada pelo grupo Bertin.

A expectativa para o leilão é que haverá interesse do setor privado, segundo Machado Neto. “Estamos prevendo que será bem atrativo, pelas condições da PPP e pela característica do projeto, que é de vital importância para a matriz logística do Estado”, diz.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 24/01/2022*



### **G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO**

#### **PUBLICADA LICITAÇÃO PARA CONCESSÃO DO RODOANEL NORTE POR PRAZO DE 31 ANOS E INVESTIMENTO DE R\$ 3 BILHÕES**

O trecho será concedido por 31 anos à iniciativa privada, com previsão de investimentos em R\$ 3 bilhões nas cidades de São Paulo, Guarulhos e Arujá. Vencedor poderá cobrar pedágio e obter rendimento com serviços na SP-021.

Por G1 SP — São Paulo

O governo do estado de São Paulo publicou no Diário Oficial deste sábado-feira (22) a autorização para licitação, por meio de parceria patrocinada, trecho Norte do Rodoanel Mario Covas (SP-021), que tinha previsão de entrega em 2014, mas está parado desde 2019, somando oito anos de atraso.

O trecho será concedido por 31 anos à iniciativa privada, com previsão de investimentos em R\$ 3 bilhões nas cidades de São Paulo, Guarulhos e Arujá.

Por meio de concessão de parceria, o governo fará aporte de investimentos e definirá o valor da tarifa de pedágio, que poderá ser cobrada do usuário. O concessionário também poderá obter investimentos de outras formas, como publicidade e serviços.

As obras englobarão os trechos nos km 172 a 000 e 129 a 106, em estágio de construção.

O critério de julgamento das propostas será o de menor contraprestação a ser paga pelo poder concedente à concessionária e o governo exigirá garantias de que a construtora ou consórcio conseguirá acabar a obra.

Em dezembro, foi divulgado o modelo da concessão, que permitirá que quem concluir a obra poderá explorar o espaço por meio de pedágio.

O trecho Norte do Rodoanel tem 44 km de extensão, cortado pelos municípios de São Paulo, Arujá e Guarulhos. O investimento necessário para a conclusão do trecho, segundo o governo paulista, é de R\$ 2,6 bilhões no Capex (despesas para concluir a obra) e de R\$ 1,5 bilhão de Opex (despesas de operação do trecho pedagiado).

O trecho pendente do Rodoanel deve ligar a cidade de São Paulo à rodovia Presidente Dutra e já custou mais de R\$ 6,3 bilhões, valor 50% acima do previsto inicialmente segundo o Tribunal de Contas do Estado (TCE).

Um estudo do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), contratado pelo governo de São Paulo, encontrou, em fevereiro de 2020, quase 1.300 as falhas no projeto e na estrutura da construção. Pelo estudo, 59 pontos são considerados grandes falhas construtivas, como erosão em terrenos e estruturas, colunas desalinhadas e infiltrações (veja vídeo abaixo).

### Lote único e pedágios

A nova concessão do Trecho Norte se dará em lote único e não mais em seis lotes, como aconteceu no passado. A empresa vencedora poderá instalar quatro praças de pedágio ao longo do trecho e explorá-los por 30 anos, segundo o secretário estadual de Transportes e Logística João Otaviano Machado, que participou da audiência pública nesta sexta (28).

No cronograma da Secretaria de Transporte e Logística, a retomada das obras deve se dar no primeiro semestre de 2022 e a cobrança poderá ser feita a partir do 25º mês de concessão do espaço.

As praças de pedágio serão instaladas no entroncamento do trecho Norte com a Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, dois nas proximidades da rodovia Fernão Dias e um no entroncamento com a rodovia Presidente Dutra.

*Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP*

*Data: 24/01/2022*

## FOLHA de PERNAMBUCO

### FOLHA DE PERNAMBUCO - PE

#### SUAPE, UMA LOCOMOTIVA EM PLENO VAPOR

Com 43 anos de atuação no Estado, Complexo Industrial Portuário de Suape terá pelos próximos cinco anos seis grandes projetos que prometem gerar 17 mil novos postos de trabalho. Atualmente, Complexo já emprega 23 mil pessoas

*Por Eduarda Barbosa*



**Complexo Industrial Portuário de Suape - Foto: Ed Machado/Folha de Pernambuco**

Há 43 anos Pernambuco abriga uma grande locomotiva para o desenvolvimento do Estado. Uma engrenagem que não para e vem crescendo ao passar dos anos. São milhares de pessoas trabalhando nos 13,5 mil hectares do Complexo Industrial Portuário de Suape. Em médio prazo, daqui a cinco anos, o empreendimento planeja gerar mais 17 mil empregos, entre diretos e indiretos, e alcançar uma movimentação anual de 75 a 80 milhões de toneladas. Suape quer se consolidar como um dos três principais portos nacionais de movimentação, de público e privado.

Essas perspectivas serão possíveis a partir de novos projetos e negócios que vão chegar ao Complexo, com valores altos de investimento. Seis grandes projetos serão os responsáveis por gerar muitos novos empregos e aumentar a movimentação portuária. Atualmente, são 23 mil empregos, entre diretos e indiretos, e uma movimentação de 25 milhões de toneladas por ano. A construção da ferrovia com a empresa Bemisa; a implantação de uma planta de produção de hidrogênio verde; o novo terminal de tancagem de Gás Liquefeito de Petróleo (GLP), o gás de cozinha; a implantação de um terminal de regaseificação (Regás); a conclusão da segunda unidade da Refinaria Abreu e Lima (Rnest); e a implantação da Blau Farmacêutica serão os novos negócios que vão fazer crescer ainda mais o Complexo.

“Esses empreendimentos todos vão gerar cerca de 17 mil empregos nesse período de médio prazo, de cinco anos. Somados com os 23 mil que temos hoje, serão cerca de 40 mil empregos em Suape. Vamos ter a consolidação de Suape como principal porto do Nordeste, mas

principalmente um dos três principais portos nacionais de movimentação, público e privado”, registrou o presidente de Suape, Roberto Gusmão.



**Presidente de Suape, Roberto Gusmão. Foto: Ed Machado/Folha de Pernambuco**  
**Ferrovia vai sair do papel**

Um investimento na ordem de R\$ 5,7 bilhões será destinado para a construção de um ramal ferroviário e um terminal de minério de ferro. Uma Medida Provisória deu autorização para que uma empresa pudesse construir o empreendimento, depois que a TLISA, grupo que detém a concessão, sinalizar que não vai concluir o projeto da ferrovia até Suape. Foi quando a empresa Bemisa, que

tem carga de minério de ferro no Piauí, credenciou-se para construir uma ferrovia. Será um novo projeto, de 717 quilômetros de extensão, em que a ferrovia vai sair de Curral Novo, no Piauí, até o Porto de Suape.

No momento, para que o projeto seja viabilizado, Suape pediu ao Governo Federal para que a Ilha de Cocaia possa sair da área do Porto Organizado de Suape. Isso significa que a ilha, que fica no complexo de Suape, sairia da administração do governo para passar à própria administração de Suape, o que reduziria os trâmites e burocracias para vários processos. Com isso, a ferrovia chegaria até à ilha, onde poderá ser construído um terminal privado de minério de ferro na área.

“Devemos ter essa liberação do governo e, em fevereiro, devemos fazer um chamamento público para que a Bemisa possa estabelecer a área da ilha como novo terminal. Assim, eles terão condições de captar investidores para começar os investimentos. A Bemisa tem até quatro anos para iniciar as obras”, explicou Gusmão.



**Ilha de Cocaia, em Suape. Foto: Ed Machado/Folha de Pernambuco**  
**Produção de hidrogênio verde**

Está na estratégia de Suape a implantação de uma planta de hidrogênio verde para a produção independente de energia elétrica a partir de fontes alternativas. Com investimento que pode chegar a US\$ 3,8 bilhões, o equivalente a mais de R\$ 20 bilhões, o projeto é da empresa Qair Brasil, de origem francesa. Mas Suape não pretende só atrair a indústria para a produção do combustível.

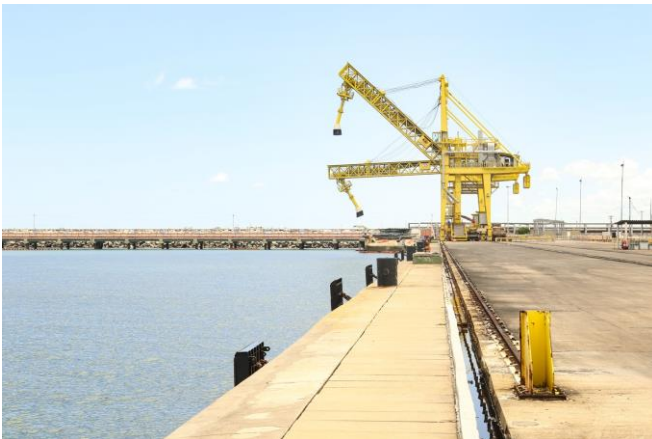
“Queremos incentivar o hidrogênio, mas também atrair essa indústria verde para a produção de outros itens, como a amônia, por exemplo, que é um dos ingredientes utilizados por fábricas de biscoitos”, disse Gusmão.

### Hub do gás de cozinha

O Gás Liquefeito de Petróleo (GLP), que é o gás de cozinha, tem um déficit de chegada e distribuição no Nordeste. Atualmente a região conta com estoque de apenas quatro dias. A maior parte do produto é atendida pelo Sul do País e pela Petrobras. Mas um projeto vai mudar esse cenário. Com investimento de R\$ 1,2 bilhão, Suape terá um novo terminal de tancagem do gás. A estrutura é uma parceria entre a Nacional Gás, do Grupo Edson Queiroz, e a Liquigás e Copagaz, da Copa Energia. Até 2025 o projeto deve estar pronto. A tancagem que tem hoje em Suape é de 6 mil metros cúbicos, e passará para 90 mil metros cúbicos. “Fizemos um estudo para que Suape possa ser um hub de distribuição do gás no Nordeste. Vamos gerar empregos nas obras e postos de trabalhos permanentes”, contou o presidente de Suape.

### Um navio para o gás natural

A implantação do terminal de regaseificação (Regás) vai permitir o maior acesso ao gás natural no Estado. O complexo de Suape está com o projeto de ancorar um navio indústria, chamado de Floating Ship Regaseification Unit (FSRU), que ficará aportado no Cais de Múltiplos Usos (CMU). Apesar do CMU também estar na área do Porto Organizado, Suape tem autorização para trazer o navio temporariamente, até passar pelo processo para ser permanente. O navio indústria ficará estacionado, enquanto os navios comerciais chegarão com o gás em estado líquido. O navio indústria receberá esse gás, transformará ele para o estado gasoso e injetará na malha de distribuição do Estado. Por meio de transportadoras, esse gás também poderá ser levado para outros estados. O projeto tem investimento de R\$ 1,5 bilhão.



**Cais de Múltiplos Usos (CMU), em Suape, onde ficará o navio indústria. Foto: Ed Machado/Folha de Pernambuco**

Atualmente, Suape está com um Processo Seletivo Simplificado, com a União, de contrato temporário para que um player possa fazer essa operação por seis meses, como um período de transição. Suape realizará um pregão eletrônico em fevereiro em que será definida a empresa vencedora que vai trazer o navio indústria. Em paralelo está em estudo o modelo para a licitação definitiva, em que a

empresa fará a operação durante 25 anos. Quando for definido o modelo licitatório, será também resolvida a questão da retirada do CMU da área do Porto Organizado. “Mais do que o investimento a ser feito, esse projeto trará oferta de gás para todos os polos de desenvolvimento de Pernambuco, como a fruticultura, o polo têxtil e o gesso”, ressaltou Roberto Gusmão.

### Segunda unidade da Rnest

A Petrobras irá investir US\$ 1 bilhão (R\$ 5,6 bilhões) para a conclusão da segunda unidade da Refinaria Abreu e Lima (Rnest), possibilitando a ampliação da produção de 115 mil para 260 mil barris por dia em 2027. O investimento é referente ao Plano Estratégico para o quinquênio 2022-2026).



**Refinaria Abreu e Lima (Rnest), no Complexo de Suape. Foto: Ed Machado/Folha de Pernambuco**  
**Indústria farmacêutica**

Suape será o local para implantação do projeto de expansão industrial da Blau Farmacêutica no Brasil, uma das principais indústrias de medicamentos hospitalares de alta complexidade da América Latina. A empresa estima um investimento de até R\$ 1 bilhão. Suape será utilizado pelo grupo para ser um importante centro de recebimento de insumos e envio de

medicamentos através dos navios.

Fonte: Folha de Pernambuco - PE  
Data: 24/01/2022



## RADAR DO LITORAL – SP

### TRABALHADORES PORTUÁRIOS REALIZAM PARALISAÇÃO CONTRA DESESTATIZAÇÃO NO DIA 28 EM SÃO SEBASTIÃO



Na próxima sexta-feira (28/2), funcionários do Porto de São Sebastião farão uma paralisação de 12 horas contra a desestatização dos portos no país. O manifesto ocorrerá entre 7h e 19h, com manifestação no portão principal da autoridade portuária, na região central da cidade.

A desestatização é uma proposta do governo federal que vai contra a proposta da classe. De acordo com Felipe Santana, conferente de carga e um dos organizadores do movimento, "a entrega dos portos à iniciativa privada fere a soberania nacional, uma vez que os portos são considerados áreas fronteiriças do território brasileiro".

Segundo Santana, a desestatização se compara à privatização do sistema de segurança brasileiro. "É como privatizar as polícias", declarou.

Ainda de acordo com ele, a entrega dos portos à iniciativa privada gerará uma série de impactos, prejudicando diretamente a comunidade portuária e, certamente, irá impactar a cidade de São Sebastião na falta de geração de emprego, renda e receita para o município.

Durante a manifestação do próximo dia 28, tendas serão montadas com o objetivo de esclarecer a situação e chamar a atenção para a privatização dos Portos no Brasil.

#### Porto de São Sebastião

O porto de São Sebastião movimenta em torno de 750 mil toneladas/ano de granel sólido como, Barrilha, Sulfato, Ulexita, Silicato de Vidro, Malte, Cevada e insumos de fertilizantes. A cidade é responsável por um terço (1/3), de toda a Barrilha movimentada no Brasil, sendo esse insumo a matéria prima para a indústria de cosméticos, vidreira, além de sustentar, indiretamente, a indústria automobilística e da construção civil.

A atividade portuária no município, é base logística de 70 cidades paulistas, onde estão localizadas essas indústrias, que são alimentadas pelas cargas operadas no porto. No que diz respeito a receita municipal, Santana destaca, que os serviços realizados no porto, traz para a Fazenda, cerca de R\$ 25 milhões ao ano, só com valores arrecadados de imposto.

"O porto, em suas diversas atividades, sustenta aproximadamente 1.200 famílias, que estão distribuídas nos mais diversos setores desse vetor econômico, como: operação portuária, agenciamento marítimo, transporte de carga, apoio à navegação e manutenção de equipamentos", afirmou Santana.

Fonte: Radar do Litoral - SP

Data: 24/01/2022

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### PORTO DO AÇU INGRESSA COMO MEMBRO ASSOCIADO DA IALA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 24 Janeiro 2022



#### Divulgação

Organização técnica internacional estabelece diretrizes seguidas mundialmente na área de auxílio à navegação, englobando VTS e sinalização náutica.

O Porto do Açu (RJ) ingressou oficialmente, este mês, na Associação Internacional de Auxílios à Navegação (IALA, da sigla em inglês). A entidade técnica internacional estabelece as diretrizes seguidas mundialmente na área de auxílio à navegação e reúne as principais autoridades

marítimas, fabricantes de equipamentos e portos do mundo. A administração do porto destacou que o Açu é o único porto da América do Sul a fazer parte da organização técnica internacional que estabelece as diretrizes seguidas mundialmente na área de auxílio à navegação, englobando VTS (serviço de tráfego de embarcações) e sinalização náutica.

O gerente de operações marítimas da Porto do Açu Operações, empresa responsável pela administração portuária do Açu, Mario Rodrigues, afirmou que o porto é referência técnica em gestão de operações marítimas na América do Sul, o que abrange o Centro VTS e toda a infraestrutura náutica, composta por sinalização, sistemas meteoceanográficos, definição de parâmetros operacionais, operações com rebocadores e praticagem, além de centro náutico e gestão do canal de navegação. “Com o ingresso na IALA, poderemos participar das principais discussões e decisões sobre o auxílio à navegação do mundo”, disse Rodrigues.

Em dezembro, o porto instalou um novo radar VTS, com investimento da ordem de R\$ 1 milhão, aproximando o centro VTS do Açu ao mesmo nível tecnológico a outros modernos centros VTS do mundo. Também no mês passado, a Marinha do Brasil renovou a licença de operação do centro VTS do Porto do Açu após a realização de visita técnica. Para 2022, o Porto do Açu se prepara para as alterações nas normativas nacionais e internacionais relacionadas ao serviço VTS previstas.

O novo radar, fabricado pela empresa dinamarquesa Terma e comissionado pela finlandesa Wärtsilä, amplia a qualidade das informações integradas aos sistemas VTS, com maior qualidade em imagem, maior alcance, melhor nível de detecção de alvos e melhor integração ao sistema Navi Harbour da Wärtsilä utilizado pelo Porto do Açu. O equipamento conta com transmissor em estado sólido, que garante uma transmissão contínua e estável do pulso radar, aumentando a qualidade de detecção dos alvos, além de redundância integrada.

Os dois transmissores operando em paralelo buscam garantir a continuidade do serviço mesmo na falha de um dos transmissores. Além do radar, foram feitos investimentos para aquisição de novos e modernos equipamentos meteoceanográficos, ampliando a disponibilidade de dados de ondas, correntes, ventos, visibilidade e maré no porto.

Em março de 2021, o Porto do Açu integrou seu Centro VTS ao Centro de Operações e Respostas a Emergências (CORE), passando a ter uma estrutura integrada para a segurança da navegação, segurança patrimonial, gestão de riscos operacionais e emergências. O Açu também participou de ações entre portos nacionais para melhorar a operação da sinalização náutica,

migrando do conceito de manutenção para o de gestão, com planejamentos de longo prazo, desenvolvimento de novos processos e aquisição de novas tecnologias. Com a indisponibilidade de cursos oferecidos no Brasil para certificação de operadores VTS conforme normas internacionais, o Açú recorreu a cursos no exterior, em formato online, para a capacitação e desenvolvimento dos profissionais da área.

A IALA reúne as principais autoridades marítimas, fabricantes de equipamentos, consultores, instituições de treinamento e portos do mundo, como Antuérpia, Roterdã e Singapura. No Brasil, além do Porto do Açú, fazem parte da IALA a Marinha do Brasil e o Conselho Nacional de Praticagem (Conapra).

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 24/01/2022*

### **DP WORLD SANTOS RECEBE NOVA LINHA DE SERVIÇO QUE CONECTA AMÉRICA DO SUL À ÁSIA**

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 24 Janeiro 2022*



***O Far East India Latin America Service é operado pela Hyundai Merchant Marine***

A DP World Santos, terminal multipropósito instalado na margem esquerda do Porto de Santos, passa a oferecer uma nova linha de serviço regular, o Far East India Latin America Service (FIL Service), do armador HMM.

O serviço foi inaugurado no dia 7 de dezembro de 2021, quando o navio "HMM Goodwill" saiu do porto de

Busan, na Coreia. No dia 21 de janeiro, a embarcação chegou ao Brasil para ser operado pelo terminal da DP World Santos.

Inicialmente, o serviço contará com sete navios. Ao longo de 2022, serão 12 ao total, escalando os seguintes portos em três continentes: Ásia (Busan / Shanghai / Hong Kong / Ningbo / Shekou / Singapore / Kattupalli (Índia), África do Sul (Durban), América do Sul (Santos / Paranaguá / Itapoá / Navegantes / Buenos Aires / Montevideo), e retornando à Ásia (Singapore / Hong Kong / Busan).

A expectativa é de movimentar dois mil TEUs para cada navio do novo serviço. "Com a operação da nova linha FIL Service, ampliamos a competitividade dos produtos dos nossos clientes, ao mesmo tempo em que contribuimos para construir uma boa conectividade com outros portos a partir do Porto de Santos", diz Márcio Medina, diretor comercial da DP World Santos.

Além do Hyundai Goodwill, outros navios do armador integram este serviço e serão operados na DP World Santos. São eles: "Hyundai Prestige", "Hyundai Paramount", "Hyundai Platinum", "Hyundai Busan", "Hyundai Integral" e "Hyundai Shanghai".

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 24/01/2022*

### **MOVIMENTAÇÃO DA CABOTAGEM CRESCE 14% EM 2021**

*Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 24 Janeiro 2022*

Números foram puxados pelo aumento de 27,5% nas cargas feeder e de 5,5% na carga doméstica, segundo Abac. Empresas associadas à entidade movimentaram mais de 1,5 milhão de TEUs no ano passado.





A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) registrou crescimento de 13,9% no transporte pelo modal no ano passado. De acordo com a Abac, que representa as empresas de maior porte que operam nesse segmento no Brasil, os números foram puxados pelo aumento de 27,5% nas cargas feeder e de 5,5% na carga doméstica. No trade Mercosul, o aumento foi de 28,9%.

### Arquivo

A Abac destacou que suas empresas totalizaram a movimentação de mais de 1,5 milhão de TEUs em 2021, sendo que a cabotagem doméstica e o feeder somaram mais de 1,2 milhão de TEUs no período. “A cabotagem está recuperando o ritmo dos anos anteriores (pré-pandemia) com marca significativa de 1,5 milhão alcançada pelas nossas associadas”, disse o diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano, em entrevista à Portos e Navios.

### BR do Mar

As empresas brasileiras de navegação (EBNs) também aguardam a regulamentação da Lei 14.301/2022, sancionada no último dia 7 de janeiro. A expectativa é que, a partir da regulamentação da lei de incentivo à cabotagem, as empresas possam se debruçar e avaliar onde estão as oportunidades de crescimento por meio do programa. Há questões da nova lei que ainda geram dúvidas no setor, como as regras de afretamento de navios a tempo e as regras para habilitação de empresas ao programa. Não está claro, por exemplo, a proporção de navios a tempo que poderão ser trazidos para operar na costa brasileira.

Resano ressaltou que, independente do programa, as empresas seguirão buscando formas de atrair novos clientes para transportar suas cargas pelo modal. “Vamos trabalhar para crescer acima de 10%, convencendo novos clientes para [virem a contratar] a cabotagem”, comentou. A Abac entende que o crescimento da atividade dependerá, principalmente, do crescimento da economia do país nos próximos anos. “Vemos que, havendo crescimento da economia, há espaço para o BR do Mar ampliar a frota de imediato”, ponderou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/01/2022

## CMA CGM E TOTALENERGIES REALIZAM 1º SHIP-TO-SHIP DE ABASTECIMENTO DE GNL EM PORTA-CONTÊINER

Da Redação NAVEGAÇÃO 23 Janeiro 2022



A CMA CGM e a TotalEnergies lançaram a operação inaugural de gás natural liquefeito (GNL) navio a navio para abastecimento de porta-contêiner no Porto de Marselha, sul da França.

O "CMA CGM Bali", um porta-contêineres movido a GNL de 15 mil TEUs, está implantado no serviço MEX 1 entre a Ásia e o sul da Europa. Recebe abastecimento do "Gas Vitality" da TotalEnergies, o primeiro navio bunker de GNL sediado em França, com cerca de 6.000m<sup>3</sup> de GNL, através de uma transferência ship-to-ship junto ao terminal de contêineres Eurofos, enquanto o porta-contêineres realizava operações de carga em simultâneo. O "Gas

“Vitality” é o segundo navio bunker de GNL fretado da TotalEnergies e de propriedade da Mitsui OSK Lines, Ltd (MOL).

Em novembro de 2017, Rodolphe Saadé, Presidente e CEO do Grupo CMA CGM, decidiu tornar a CMA CGM o primeiro armador do mundo a equipar seus navios de 23 mil TEUs com motores que utilizam gás natural liquefeito (GNL).

A CMA CGM escolheu a TotalEnergies como parte de uma importante parceria industrial para fornecer gás em Roterdã, Cingapura e Marselha. A cidade francesa é o primeiro centro de abastecimento de GNL na França para transporte.

Até o final de 2024, o Grupo CMA CGM terá uma frota de 44 embarcações movidas a GNL de vários tamanhos e 24 já estão em serviço. Os motores implantados nessas embarcações já possuem a capacidade técnica de utilizar biometano (já em uso) e e-metano, um combustível neutro em carbono, tornando-os simultaneamente uma solução imediata e de longo prazo para o desafio da descarbonização.

O GNL é a solução disponível mais avançada quando se trata de preservar a qualidade do ar, um grande desafio de saúde pública para comunidades em áreas costeiras e cidades portuárias. Reduz as emissões de óxido de enxofre em 99%, as emissões de material particulado em 91% e as emissões de óxido de nitrogênio em 92%. Uma embarcação movida a GNL também emite até 23% menos emissões de gases de efeito estufa do que os sistemas convencionais movidos a combustível.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 23/01/2022*

## COM ALTA DE 35%, TERMINAIS DE PARANAGUÁ FAZEM PROJEÇÃO PARA EXPORTAÇÕES DO 1º TRIMESTRE

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23 Janeiro 2022*



Em média, por mês, a previsão é embarcar 2.254.272 toneladas de soja (em grão e farelo), açúcar, milho e trigo, de janeiro a março, neste ano

Os terminais que operam no Porto de Paranaguá esperam carregar 6.762.816 toneladas de granéis sólidos de exportação nos primeiros três meses do ano. Em média, por mês, a previsão é embarcar 2.254.272 toneladas de soja (em grão e farelo), açúcar, milho e trigo, de janeiro a março.

O volume projetado é cerca de 35% maior que as 4.991.434 toneladas movimentadas dos produtos em relação ao primeiro trimestre do ano passado. A alta esperada deve ser puxada, principalmente, pelo volume de soja esperado para este primeiro trimestre do ano.

“Se as condições climáticas permitirem e os contratos forem fechados, temos tudo para que os operadores atinjam a meta esperada”, disse o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia. “A estrutura, a equipe e a expertise estão prontas para receber a nova safra, tanto no porto quanto nos terminais”.

De soja, em grão, as empresas pretendem embarcar 4.560.915 toneladas pelo Porto de Paranaguá no primeiro trimestre. De farelo de soja, são esperadas 1.404.901 toneladas.

“Especificamente em relação à soja, o que observamos é que o movimento não parou. Em dezembro, por aqui, foi exportada muita soja. E nesses primeiros 15 dias de janeiro, segue o mesmo ritmo”, afirma Garcia.

Enquanto em dezembro de 2020 o volume de soja exportado foi de 30.428 toneladas, no último mês de dezembro (2021) chegou a 650.238 toneladas. Em janeiro de 2021, foram 30 mil toneladas do produto. Neste mês, até o último dia 18, já haviam sido carregadas 381.211 toneladas.

MERCADO – Segundo os especialistas, a soja que está sendo embarcada agora ainda é da safra passada, que os produtores estavam segurando à espera do melhor momento (e preço) para a venda.

“Para dar uma regulada no preço, esperando melhorar, o produtor acaba sendo segurado. Porém, nesse momento, em que ele precisa abrir espaço para receber a nova safra, ele precisa vender”, explica o diretor da Associação dos Exportadores do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá (Atexp), André Maragliano.

Com contrato fechado, e preços bons no mercado, os volumes de soja que chegam ao porto são maiores. “De outubro a novembro começou o aumento desse volume não esperado. Não tivemos a ‘entressafra’”, afirma.

Apesar da quebra prevista para a nova safra de soja, devido à seca enfrentada pelos agricultores, na lavoura há previsão de aumento nos volumes esperados – principalmente a partir de fevereiro.

“O início da safra é sempre muito movimentado. Todo mundo posiciona navio (nos portos), todos têm contrato para cumprir e todo mundo já comprou soja, aumentando o fluxo dos caminhões”, afirma o diretor da Atexp.

DEMAIS PRODUTOS – Ainda para este primeiro trimestre, as exportações de açúcar a granel devem chegar a um volume de 405 mil toneladas. De milho devem ser exportadas 395 mil toneladas pelos operadores portuários paranaenses. De trigo, 33 mil.

Para a previsão, os operadores do Corredor Leste de Exportação e dos berços à oeste do cais consideram os contratos já fechados e as metas que pretendem atingir no período.

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

**Data: 23/01/2022**

## **PUBLICADO EDITAL DE LEILÃO DA CODESA**

**Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23 Janeiro 2022**



Foi publicado na sexta-feira (22) o edital do leilão de privatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). O documento prevê a transferência do controle da companhia e a concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho, no litoral capixaba. O leilão acontecerá no dia 25 de março na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo.

O texto do edital foi aprovado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e elaborado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). O contrato prevê a concessão dos dois portos por 35 anos, que podem ser prorrogados por mais cinco anos.

A Codesa é uma empresa pública federal vinculada à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura. Será a primeira entre as companhias docas que a União pretende privatizar. O Porto de Santos deve ser o próximo, considerado o maior da América Latina.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 23/01/2022*

## CODEBA E AMG REALIZAM ESTUDO PARA ATRACAÇÃO DE NAVIOS MAIORES NO PORTO DE ARATU-CANDEIAS

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23 Janeiro 2022*



A equipe de engenheiros da Companhia das Docas do Estado da Bahia realizou, juntamente com a Agência Marítima Granel (AMG), estudos para viabilizar a atracação de navios de menor porte no Terminal de Granéis Líquidos (TGL) do Porto de Aratu-Candeias, visando diminuir as restrições e consequentemente aumentar as movimentações de produtos na área portuária.

A iniciativa partiu da demanda de encontrar uma alternativa para a atracação do navio "Ceto", com 5,5 mil toneladas de acrilonitrila, no TGL, motivada por conta da distância entre as defensas posicionadas no terminal, tanto no berço Norte, quanto no berço Sul, ser maior do que o corpo perpendicular da embarcação.

Na ocasião, foi decidida a disposição, por meio de guindaste, de uma defesa pneumática móvel entre as defensas tronco cônicas posicionadas na parte norte do berço SUL, o que garantiu que o navio atracasse de forma segura no píer.

A conclusão dos estudos contribui para que embarcações de porte semelhante possam atracar de maneiras mais ágeis e dinâmicas, o que, por consequência, possibilita a diminuição do custo final de produtos, reduz o valor dos fretes marítimos e auxilia a economia dos portos da companhia.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 23/01/2022*

## PÖYRY DESENVOLVE A ENGENHARIA DO MAIOR TERMINAL DE CONTÊNERES PRIVADO DA AL FORA DE ZONA PORTUÁRIA

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23 Janeiro 2022*

Com capacidade para movimentar até 60 mil contêineres por ano, a Klabin iniciou recentemente a operação provisória do pátio externo de expedição de contêineres, que integra o Projeto Puma II, em Ortigueira (PR). Maior terminal intermodal de contêineres da América Latina para o setor de celulose e papel, fora de uma zona portuária primária, o projeto contou com serviços de engenharia conceitual, básica e detalhada realizados pela Pöyry, empresa europeia líder em engenharia, projetos e consultoria.

O projeto foi executado simultaneamente à construção da primeira etapa do Projeto Puma II, que teve o BOP (Balance of Plant) na modalidade ECPM (Engineering, Procurement and Construction Management) realizado pela Pöyry.

Com uma área construída de 62 mil m<sup>2</sup>, o terminal interliga a parcela da produção industrial containerizada do complexo de Ortigueira e de Monte Alegre pelos modais rodoviário e ferroviário. Quando estiver operando a plena carga, terá capacidade para movimentar até um milhão de

toneladas anuais de produtos. O terminal conta com um ramal ferroviário principal, com 2,3 quilômetros de extensão e outros dois auxiliares, com 1,6 quilômetros cada, e está interligado à malha ferroviária paranaense, podendo receber duas composições com até 90 vagões cada, simultaneamente.

O trabalho da Pöyry incluiu ainda as instalações de estocagem/manuseio de contêineres (vazios e carregados) e dos respectivos equipamentos de manuseio (Rubber Tired Gantry, Reach Stacker, Empty Container Handler e Track Mobile), bem como as instalações de suporte à operação, instalações de manutenção dos equipamentos e de suporte aos usuários (rodoviários e ferroviários), além dos sistemas de gestão patrimonial.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 23/01/2022*

## SETOR DE ROCHAS BATE RECORDE DE EXPORTAÇÕES

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23 Janeiro 2022*



Exportações registram em 2021 o melhor faturamento da história do setor, US\$ 1,34 bilhão, segundo dados divulgados pelo Centro Brasileiro dos Exportadores de Rochas Ornamentais

As exportações brasileiras de rochas ornamentais superaram em 2021 os níveis de faturamento registrados no período pré-pandemia e em toda a história do segmento. De acordo com dados divulgados pelo Centro Brasileiro dos Exportadores de Rochas Ornamentais (Centrorochas), no ano passado o país faturou US\$ 1,34 bilhão.

Entre janeiro e dezembro, o setor nacional enviou 2,4 milhões de toneladas para 132 países distribuídos nos cinco continentes e bateu crescimento de 35,5% com relação a 2020. Um dos grandes motivos para a grande alta é a maior segurança dos empresários em exportar seus produtos após a assinatura do convênio setorial firmado entre o Centrorochas e a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil). Juntas, as duas entidades desenvolvem o It's Natural – Brazilian Natural Stone, projeto de incentivo às exportações do setor que atualmente apoia cerca de 140 empresas.

Os Estados Unidos aparecem na liderança como maior consumidor representando 62,7% de todas as exportações. China (11,5%), Itália (6,5%) e México (3,8%) ocupam as posições seguintes. Os quatro países fazem parte dos oito mercados-alvo apontados pelo projeto setorial.

“Em um ano com sérias complexidades logísticas, o setor de rochas nacional bateu esse recorde histórico. A credibilidade do Centrorochas junto aos empresários, somada ao cenário mais ameno da pandemia no segundo semestre de 2021, ao desenvolvimento das ações do projeto setorial e ainda ao aquecimento do setor de construção civil mundial, contribuiu para este avanço. Superamos em quase 40 milhões de dólares o nosso maior faturamento até então, que havia sido registrado em 2013.”, detalhou o presidente do Centrorochas, Tales Machado.

“O ano de 2021 foi repleto de desafios, mas juntos soubemos transformá-los em oportunidades e vitórias. É gratificante ver que nossa parceria com o setor de rochas ornamentais produziu recordes nas exportações e, por consequência, gerou mais empregos e renda em benefício de milhares de famílias brasileiras”, afirmou o presidente da ApexBrasil, Augusto Pestana.



Espírito Santo (83,3%), Minas Gerais (9,9%) e Ceará (2,8%) foram os três estados que mais exportaram rochas ornamentais de janeiro a dezembro do ano passado. O estado capixaba foi o maior exportador do segmento em 2021, acumulando um total de US\$ 1,14 bilhões, respondendo por 83,3% do valor total das exportações de rochas realizadas pelo Brasil.

A evolução capixaba durante o ano, em relação ao ano anterior, foi de 37,02% em valor (dólar) e 8,95% em peso (tonelada), mostrando um crescimento orgânico em valor agregado dos materiais exportados de 25,77% no preço médio (dólar/tonelada). Minas Gerais somou US\$ 132,76 milhões e crescimento de 25,5% permanecendo como segunda maior potência brasileira dentre os maiores exportadores. Já o Ceará acumulou um total de US\$ 37,87 milhões e 50% de crescimento nas exportações no período analisado, destaque para o envio de quartzitos, em bruto ou beneficiado.

Segundo o presidente do Sindicato da Indústria de Rochas Ornamentais, Cal e Calcários do Estado do Espírito Santo (Sindirochas), Ed Martins, o setor é responsável por aproximadamente 10% do PIB capixaba e concentra o maior número de empresas do país, gerando cerca de 25 mil empregos diretos e 100 indiretos no estado. “A cadeia produtiva de rochas possui próximo de 1.600 empresas no Espírito Santo e 200 frentes de lavra. Quando olhamos para o mercado externo, sem deixar de atender o nosso mercado interno, uma das vantagens da nossa indústria é a sua diversidade, o que nos permite atender às necessidades de mercados com diferentes perfis”, apontou.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 23/01/2022*

## **HYPERLOOPTT PROMOVE APRESENTA AO GOVERNO FEDERAL PROJETO DE LOGÍSTICA PORTUÁRIA**

*Da Redação ECONOMIA 23 Janeiro 2022*

Batizada de HyperPort, tecnologia é capaz de transportar contêineres por centenas de quilômetros em velocidade de avião

A Hyperloop Transportation Technologies (HyperloopTT) apresentou ao governo federal e empresários, em evento realizado no dia 14 em conjunto com a EGA LTT, empresa do Grupo EGA, projeto capaz de transportar 2,8 mil contêineres por dia por centenas de quilômetros em alta velocidade.

“Não estamos inventando a roda, apenas unimos tecnologias existentes em uma proposta inovadora e sustentável. Hoje, são licenciadas tecnologias com desenvolvimento para daqui a 30 anos, enquanto a nossa tem uma perspectiva atual que já pode ser implementada para impactar a logística portuária”, afirma Ricardo Penzin, head Latam da HyperloopTT.

“O Brasil merece ter o seu sistema logístico transformado e a tecnologia HyperPort vem para agregar com o mercado interno brasileiro, não para competir com outros modais. Só depende de nós”, diz Eduardo Guimarães de Assumpção, diretor-presidente do Grupo EGA.

A Hyperloop Transportation Technologies (HyperloopTT) é uma empresa de transporte e tecnologia focada em realizar o hyperloop, um sistema que move pessoas e mercadorias a velocidade do avião para o solo.

Segundo a empresa, um teste já realizado em grande escala do mundo, a concluiu um primeiro estudo de viabilidade abrangente analisando um hyperloop em 2019. A conclusão é que o sistema é econômica e tecnicamente viável e irá gerar lucro sem exigir subsídios governamentais.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 23/01/2022*



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 008/2022  
Página 55 de 55  
Data: 24/01/2022  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)



### MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

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

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

Fonte : InforMS  
Data : 20/04/2006