

# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 184/2021  
Data: 25/11/2021**



### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
ANTT E ANTAQ FISCALIZAM OPERAÇÕES NO PORTO DE SANTOS .....	4
GUARDA PORTUÁRIA INTEGRA SISTEMA FEDERAL DE INTELIGÊNCIA .....	4
O TEMA QUE NÃO SAI DA PAUTA! .....	5
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>7</b>
ANTAQ REALIZARÁ 513ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE DIRETORIA NESTA QUINTA-FEIRA (25) .....	7
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>7</b>
COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ E NAVEGANTES REGISTRA CRESCIMENTO DE 6% NA TONELAGEM .....	7
‘VAMOS VER O MAIOR PORTO DA AMÉRICA LATINA SE TORNAR O MAIOR PORTO DO HEMISFÉRIO SUL’, DIZ MINISTRO SOBRE SANTOS .....	9
CONTÊINER, SOJA E FERTILIZANTES ELEVAM MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DE SANTOS.....	9
<b>CNN BRASIL</b> .....	<b>11</b>
NAVIOS DESAPARECIDOS DA CHINA SÃO A NOVA DOR DE CABEÇA PARA CADEIA GLOBAL.....	11
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF</b> .....	<b>13</b>
TCU AUTORIZA O ARRENDAMENTO DE DOIS NOVOS TERMINAIS PORTUÁRIOS NO PORTO DE PARANAGUÁ .....	13
INVESTIMENTO PRIVADO AUMENTA PRODUTIVIDADE E DIMINUI RISCOS DE LOGÍSTICA, DIZ ASSESSOR DO MÍNFR.....	13
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>14</b>
CÂMARA APROVA TEXTO-BASE DA MP DO AUXÍLIO BRASIL .....	14
ARAS DEFENDE MARCO LEGAL DO SANEAMENTO E PEDE QUE STF REJEITE AÇÕES .....	15
GOVERNO MIRA MERCADO DE CRÉDITO DE TRILHÕES COM PROJETO QUE FLEXIBILIZA USO DE GARANTIAS .....	15
GOVERNO ADIA LEILÃO DE RODOVIA ENTRE MG E ES E CRIA PROTEÇÃO CONTRA ALTA DE PREÇO .....	17
<b>MONEYTIMES</b> .....	<b>19</b>
MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DE SANTOS CAI PUXADA POR AÇÚCAR E MILHO .....	19
PETROBRAS SE FIRMA COMO ‘MÁQUINA DE DIVIDENDOS’, COM RETORNOS QUE PODEM CHEGAR A 20% .....	20
PETROBRAS DESISTE DE VENDER O CAMPO DE MARLIM, NA BACIA DE CAMPOS .....	21
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>21</b>
PETROBRAS AMPLIA INVESTIMENTOS PARA US\$ 68 BILHÕES NO PLANO 2022-2026.....	21
O QUE AS PETROLEIRAS ESTÃO FAZENDO PARA DESCARBONIZAR O PRÉ-SAL?.....	25
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>27</b>
GOVERNO QUER PERMITIR QUE UM ÚNICO IMÓVEL SEJA USADO COMO GARANTIA EM VÁRIOS EMPRÉSTIMOS .....	27
PETROBRAS VAI DISTRIBUIR ATÉ US\$ 70 BI NOS PRÓXIMOS CINCO ANOS, COM VENDA DE ATIVOS E CAIXA REFORÇADO .....	29
PACHECO DIZ QUE NÃO PODE GARANTIR VOTAÇÃO DA PEC DOS PRECATÓRIOS NA PRÓXIMA SEMANA .....	31
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>32</b>
MOURÃO DIZ QUE NARCOTRÁFICO PODE ESTAR ENVOLVIDO COM GARIMPO NO MADEIRA; PF E MARINHA VÃO AGIR.....	32
ORÇAMENTO SECRETO: CONGRESSO VAI DESCUMPRIR ORDEM DO STF E MANTER NOMES DE PARLAMENTARES EM SIGILO ...	33
GOVERNO QUER ACELERAR EXPANSÃO DE AEROPORTOS EM PARCERIAS COM A INICIATIVA PRIVADA .....	36
GOVERNO ADIA LEILÃO DA BR-381 ENTRE MG E ES E CRIA 'PROTEÇÃO' CONTRA ALTA DE PREÇOS DE AÇO E ASFALTO .....	38
EM PROJETO INÉDITO, EMPRESA QUER GERAR ENERGIA SOLAR AO LADO DE SUAS USINAS TÉRMICAS A DIESEL .....	40
DONOS DE AEROPORTOS E EMPRESAS AÉREAS BRIGAM SOBRE VALOR DE TARIFAS .....	42
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>43</b>
ECORODOVIAS FECHA ACORDO COM GOVERNO DE SP, ACERTA PASSIVOS E PRORROGA CONCESSÃO DA IMIGRANTES ATÉ 2033 .....	43
PILOTOS E COMISSÁRIOS APROVAM PARALISAÇÃO.....	43
SÃO PAULO PLANEJA TRÊS NOVAS CONCESSÕES ATÉ 2022.....	45
LEILÃO DO PRÉ-SAL PODE ATRAIR DOIS NOVOS PRODUTORES PARA O BRASIL .....	46
NAVEGAÇÃO DE DE CABOTAGEM: SENADO APROVA PROJETO QUE CRIA "BR DO MAR" E PRORROGA REPORTO ATÉ DEZEMBRO DE 2023.....	47
TCU DEVE LIBERAR PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE VITÓRIA ATÉ 15 DE DEZEMBRO.....	48
<b>AGÊNCIA BRASIL - DF</b> .....	<b>49</b>
CONTAS EXTERNAS TÊM SALDO NEGATIVO DE US\$ 4,5 BILHÕES EM OUTUBRO.....	49



<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS .....</b>	<b>52</b>
EM NOVA DECISÃO, TRF4 CONFIRMA REGULARIDADE DA DRAGAGEM DAS PEDRAS DA PALANGANA.....	52
HIDROVIAS DO BRASIL ADQUIRE SIMULADOR MODERNO PARA GARANTIR SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO E PRESERVAÇÃO AMBIENTAL .....	53
HAPAG-LLOYD ALCANÇA RESULTADO EXPRESSIVO NOS PRIMEIROS NOVE MESES DE 2021 .....	53
PPSA VAI COMERCIALIZAR MAIS DE 55 MILHÕES DE BARRIS DE PETRÓLEO DA UNIÃO NESTA SEXTA-FEIRA NA B3 .....	54
PL DA CABOTAGEM É APROVADO NO SENADO E VOLTA PARA CÂMARA .....	55
FORNECEDORES AMPLIAM OLHAR PARA OPORTUNIDADES NO MERCADO DE ENERGIA .....	56
KONGSBERG E NORSEPOWER ATUAM PARA IMPULSIONAR PROPULSÃO A VELA .....	57
PPSA ESTIMA ARRECADAR CERCA DE US\$ 116 BILHÕES COM A COMERCIALIZAÇÃO DE PETRÓLEO DA UNIÃO ATÉ 2031 .....	57
TEREOS E VLI MOVIMENTAM 955 MIL TONELADAS DE AÇÚCAR EM 12 MESES COM NOVOS ARMAZÉNS .....	58
MAERSK EMITE PRIMEIRO TÍTULO VERDE PARA FINANCIAR NAVIOS MOVIDOS A METANOL.....	59
CONTÊINER, SOJA E FERTILIZANTES ELEVAM MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DE SANTOS.....	60
PORTOS DE ITAJAÍ E NAVEGANTES REGISTRAM CRESCIMENTO DE 6% EM OUTUBRO.....	60
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>61</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	61



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### ANTT E ANTAQ FISCALIZAM OPERAÇÕES NO PORTO DE SANTOS

Operação também acontece em outros complexos portuários do país

Por: Redação



#### **ANTT e Antaq fiscalizam operações no Porto** **Foto: Luigi Bongiovani/AT**

Uma força-tarefa da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) fiscalizou 1.507 veículos no Porto de Santos.

A Operação Solarium também é realizada em outros complexos portuários do País e segue até amanhã.

As ações da Antaq e da ANTT têm como objetivo verificar condições relacionadas ao piso mínimo de frete, ao transporte de produtos perigosos e ao Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC).

De acordo com a ANTT, apenas em Santos, desde terça-feira, foram realizadas 754 auditorias. Novas verificações ainda serão feitas.

Em todo o País, as equipes foram distribuídas em 20 instalações portuárias, onde se concentra o fluxo de movimentação de cargas. Desde terça-feira, 5.525 veículos já foram fiscalizados.

Além disso, os fiscais irão vistoriar 35 postos de pesagens que a ANTT administra, aumentando a abrangência da operação.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/11/2021

### GUARDA PORTUÁRIA INTEGRA SISTEMA FEDERAL DE INTELIGÊNCIA

Ferramenta cruza dados de pessoas e veículos para o combate à criminalidade no Porto

Por: Fernanda Balbino



#### **Guarda Portuária de Santos tem 128 anos** **conta com 267 profissionais que atuam no** **cais santista Foto: Carlos Nogueira/AT**

A Guarda Portuária (Gport) vai integrar a Plataforma Integrada de Operações e Monitoramento de Segurança Pública (Córtex), um sistema federal de inteligência, vinculado ao Ministério da Justiça e da Segurança Pública. A ferramenta tem como objetivo cruzar dados de pessoas e veículos para o combate à criminalidade no Porto de Santos.



A plataforma usa, de forma rápida, milhares de informações de órgãos públicos e câmeras viárias instaladas em várias cidades e estados do País. De acordo com o deputado estadual Danilo Balas (PSL), que intermediou as negociações entre a Autoridade Portuária e a pasta da Justiça, são necessários apenas sete segundos para uma consulta aos bancos de dados.

“Com a Guarda Portuária, o objetivo é integrar um maior número de veículos na nossa base de dados, incluindo lanchas, veleiros e pequenas embarcações que podem ser usadas, por exemplo, para o tráfico de drogas. Além de um fluxo gigantesco de caminhões no Porto de Santos”, afirmou o parlamentar.

Balas ainda destaca a possibilidade do novo sistema prevenir o roubo de cargas. “Há uma base grande de dados de pessoas e veículos, o que é importante para prevenção e repressão imediata de ilícitos. Com o CórTEX, essas informações são unificadas. Um veículo roubado no Mato Grosso, por exemplo, pode ser rastreado na entrada do Porto”, destacou o parlamentar.

### Reunião

Na semana passada, Balas esteve na Cidade para apresentar à Gport o sistema de inteligência. “A minha função é fazer a ponte com o Ministério (da Justiça e Segurança Pública), fazer a explanação para que os municípios saibam que existe o sistema. Depois, o acordo de cooperação é feito diretamente com a pasta”, explicou o parlamentar.

Agora, segundo ele, o trâmite necessário para o início das operações é rápido. “A Guarda Portuária, por ser um órgão federal, tem o processo de implementação do sistema CórTEX mais rápido”

Em nota, o Ministério da Justiça explicou que “não há necessidade da assinatura de um Acordo de Cooperação Técnica, uma vez que a Guarda Portuária de Santos faz parte do Sistema Único de Segurança Pública (Susp), que viabiliza a interlocução do banco de dados entre os seus membros”.

### Autoridade Portuária

Procurada, a Santos Port Authority (SPA), a autoridade portuária de Santos, preferiu não comentar a questão. “Informações de caráter público estão à disposição nos termos da legislação. A responsabilidade pela segurança pública do Porto de Santos é da Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos-SP)”.

A estatal destacou apenas que a Gport conta com 287 profissionais e que a corporação completou recentemente 128 anos

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*  
*Data: 25/11/2021*

### O TEMA QUE NÃO SAI DA PAUTA!

A desestatização dos portos vem causando uma série de dúvidas e incertezas no setor portuário  
*Por: Maxwell Rodrigues*

A desestatização dos portos vem causando uma série de dúvidas e incertezas no setor portuário. Uma delas, colocada por muitos, é se iremos tratar da desestatização dos portos ou do porto de Vitória (ES)! Evidente que, pelo prazo até agora demandado nos estudos da Codesa, muito dificilmente conseguiremos abordar e finalizar esse tema nos outros portos em 2022.

Confesso que tenho acompanhado de perto inúmeros eventos e webinars sobre o tema e questões relevantes ainda ficam sem respostas ou aguardam definição.



**Foto: Carlos Nogueira/AT**

O sentimento de que somente o porto de Vitória será o único vitorioso no processo de desestatização é generalizado e muitos acreditam que dentro do atual mandato do Governo Federal esta é a única possibilidade concreta de sucesso.

Uma questão que ouvimos frequentemente é que os portos não davam lucro e, por isso, seriam desestatizados, mas como hoje estão dando lucro, esse modelo é um experimento? Por que

escolheram o porto de Vitória como o primeiro desse processo? Sorte ou azar?

Isso ainda não sabemos. Transferir as operações para a iniciativa privada dará celeridade em muitos serviços nos portos do Brasil e isso todos sabemos. Mas a estratégia e o planejamento de longo prazo podem, de alguma maneira, interferir no crescimento e desenvolvimento dos portos.

Aqui pelo Porto de Santos já vivenciamos esse tipo de situação em que decisões erradas do passado estão interferindo nos dias de hoje no maior complexo portuário da América Latina. Um desafio enorme para quem tem a caneta e deve decidir.

Todo investidor vai em busca do retorno do seu capital e do lucro nas operações. Não é necessário fazer nenhum exercício de futurologia para concluir que as tarifas serão alteradas, principalmente em um porto como o de Vitória, onde existe limite no calado e boa parte do resultado é proveniente das tarifas e não da movimentação de cargas.

Evidente que sigo as mídias sociais desses portos e a divulgação de recortes é constante. Fica claro que a gestão técnica deu certo e que o problema está nos serviços que devem ser contratados. Hoje, usa-se um modelo arcaico, demorado e improdutivo.

Este seria o real problema dos portos? Efeito e causa? Olhamos o efeito e não tratamos da causa? Fico com a impressão que temos um presunto podre em cima da mesa e com muitas moscas em cima. Em lugar de tirar o presunto da mesa ficamos abanando as moscas. É claro que elas voltarão para cima do presunto!

Ainda assim as atividades privadas devem focar no lucro obviamente. Existem cargas que não darão lucro à autoridade portuária privada, mas que são extremamente importantes para o desenvolvimento econômico regional. Estas cargas serão extintas dos portos pelo Brasil? Qual a garantia que berços públicos continuarão a operar? Os cruzeiros deixarão de existir no Porto de Santos?

Para o mercado haverá aumento tarifário, para o governo redução tarifária. O que ocorrerá de fato?

A sede pelo acesso aos estudos é enorme e a transparência pode ajudar e muito no entendimento de todos os envolvidos. Determinar sigilo em alguns pontos gera muita incerteza para os envolvidos e acaba repelindo aqueles que poderiam ser pares nesse processo de desestatização.

Uma guerra se vence com inúmeras batalhas e se a cada batalha você perde soldados fica difícil ganhar a guerra. O termômetro é que aos poucos vários soldados estão deixando as tropas dessa guerra chamada desestatização. A conferir!

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 25/11/2021**



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### ANTAQ REALIZARÁ 513ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE DIRETORIA NESTA QUINTA-FEIRA (25)

A transmissão será pelo Youtube

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ realizará, nesta quinta-feira (25), a partir das 15h, a sua 513ª Reunião Ordinária de Diretoria. A ROD será por videoconferência.

Link de transmissão: <https://www.youtube.com/watch?v=Dmji8LvYcN8>

**Clique aqui para visualizar a pauta da 513ª ROD.**

[https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/reunioes-deliberativas/Pauta513ROD\\_v.2.pdf](https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/reunioes-deliberativas/Pauta513ROD_v.2.pdf)

*Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ  
Fone: (61) 2029-6520  
FAX: (61) 2029-6517  
E-mail: [asc@antag.gov.br](mailto:asc@antag.gov.br)  
Data: 25/11/2021*



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

### COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ E NAVEGANTES REGISTRA CRESCIMENTO DE 6% NA TONELAGEM

*Informação: Porto de Itajaí (25 de novembro de 2021 )*



*Luciano Sens – Secretário Geral de Comunicação Social  
SECOM/SPI.*

O Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes registrou durante o mês de outubro, um crescimento equivalente a 6% na movimentação de toneladas, em comparativo ao mesmo período do ano anterior. Os números foram apresentados no Relatório Mensal de Estatísticas da Superintendência do Porto de Itajaí (Autoridade Portuária).

No indicativo de tonelagem a movimentação foi positiva, em outubro de 2021 foram movimentadas 1.519.692 toneladas contra 1.431.200 toneladas do mesmo período do ano anterior, evidenciando um crescimento anual de 26%. Quanto ao número de escalas realizadas, o complexo constatou um crescimento de 4% em comparativo ao mesmo período do ano anterior.

No segmento de cargas contêinerizadas, foram movimentados 135.157 TEU's (unidade de medida de um container de 20 pés), sendo 5.826 TEU's a mais do que outubro de 2020, quando o Complexo registrou movimentação de 129.331 TEU's.

O Superintendente do Porto de Itajaí, Fábio da Veiga, enfatiza a capacitação de todos os trabalhadores portuários, cuja eficiência e comprometimento refletem no constante aumento das movimentações, proporcionando ao complexo portuário novos índices positivos:



“O crescimento do Complexo é frequente, e isso é decorrência da capacitação de todos os colaboradores portuários que exercem suas funções, em diversos setores da Autoridade Portuária, sendo comprovado mensalmente através de excelentes índices de movimentação. O modelo de gestão aplicado ao Porto de Itajaí, desde o início de sua municipalização, permanece em evidência tornando-se um exemplo para outros portos, sendo que os números mensais comprovam que podemos avançar muito mais. Além da nossa eficiência operacional no porto público e terminal arrendado, podemos afirmar que todo o complexo é eficiente, a Portonave tem demonstrado um desenvolvimento fenomenal, muito disso se deve a primeira etapa das obras da nova Bacia de Evolução, concluída em setembro de 2019, estando apta para receber navios de até 336 metros”, conclui Fábio.

No Terminal PORTONAVE (Porto de Navegantes), a movimentação registrada durante o mês de outubro somou 51 escalas, com 98.105 TEU's e 1.061.293 toneladas, apontando um crescimento de 36% em comparação ao mesmo período do ano anterior, representando 73% da movimentação total de cargas contêinerizadas registradas no Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes.

Ao todo, o Complexo Portuário registrou 81 atracções no decorrer do mês de outubro, sendo 27 delas realizadas na área arrendada (APM Terminals), 01 atracção no TUP Braskarne, 02 na TEPORITI. Tendo em vista o terminal da Portonave, a movimentação registrada no mês de outubro foi de 51 escalas, elevando a movimentação acumulada do ano para 506, com um crescimento de 14% em relação ao mesmo período do ano anterior.

A movimentação de cargas contêinerizadas nos recintos da APMT (berços 01 e 02) e Cais Comercial (berços 03 e 04), durante o mês de outubro totalizaram 37.052 TEU's com 449.525 toneladas, elevando o acumulado do ano para 439.057 TEU's com 5.063.371 toneladas.

“O Porto de Itajaí, assim como todo o Complexo portuário, vem exercendo ao longo deste ano de forma exuberante, todos os esforços possíveis para manter os ótimos padrões nas movimentações. Isso certifica a necessidade de garantir a economia local, de Santa Catarina e de nosso país, tornando-se motivo de admiração e satisfação para o nosso município, no decorrer de todos esses anos de municipalização. O compromisso por parte dos trabalhadores portuários, é comprovado diariamente através dos índices de desempenho, oriundos da capacidade de concretizar todos os objetivos, e desta forma, continuamos nos destacando gradativamente no mercado portuário Brasileiro”, destacou o Prefeito de Itajaí, Volnei Morastoni.

No segmento de contêineres cheios de importação durante o mês de outubro, no Porto de Itajaí, houve uma movimentação de 14.203 TEU's, elevando a movimentação anual para 164.791 TEU's, registrando um crescimento de 21% em relação ao mesmo período do ano anterior.

As exportações no Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes durante o mês de outubro representaram 56% no sentido das cargas, e as importações 44%, “A movimentação mensal foi muito boa, o segmento de cargas contêinerizadas no complexo portuário continua mantendo um ótimo padrão, estamos caminhando para alcançar a marca de 1.600.000 de TEU's no próximo mês. Verificamos que no terminal da Portonave, o crescimento tem se mantido constante na movimentação, com crescimento de 36% em relação ao mesmo período do ano anterior”, destaca Heder Cassiano Moritz, Diretor Geral de Operações Logísticas da Superintendência do Porto de Itajaí.

As principais exportações registradas foram madeiras e derivados (67,0%), frango congelado (15,0%), carnes (bovina e suína -5,3%), mecânicos e eletrônicos (71,4%), fumo (123,5%). As importações mais significativas ainda no mesmo mês foram mecânicos e eletrônicos (85,2%), produtos químicos (24,7%), têxteis diversos (37,5%), alimentos em geral (16,1%), plásticos e borrachas (56,2%).

A participação do porto de Itajaí em relação aos índices econômicos na corrente de comércio, foi responsável por um crescimento de 4,3% no Brasil e 60,4% no Estado de Santa Catarina.

Obs.: O relatório completo de estatísticas referente ao mês de outubro de 2021 pode ser conferido no link abaixo:

<http://www.portoitajai.com.br/novo/estatisticas/233/Estat%C3%ADstica%20de%20Outubro%20de%202021>

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

Data: 25/11/2021

## ‘VAMOS VER O MAIOR PORTO DA AMÉRICA LATINA SE TORNAR O MAIOR PORTO DO HEMISFÉRIO SUL’, DIZ MINISTRO SOBRE SANTOS

Informação: BNews (24 de novembro de 2021 )



O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes, disse, em entrevista à Jovem Pan News, nesta terça-feira (23), que o porto de Santos vai ser maior porto do Hemisfério Sul.

“Vamos ver o maior porto da América Latina se tornar o maior porto do Hemisfério Sul. Com a desestatização do Porto de Santos, teremos investimentos de R\$ 16 bi p/ eliminar gargalos e tornar o porto um grande hub de

contêineres e parada obrigatória do comércio internacional”, postou na redes sociais.

A Petrobras foi a vencedora do leilão para concessão de terminais portuários com a oferta única de R\$ 558.250.000,99 pela concessão da área STS08A no Porto de Santos, em São Paulo. O local é destinado à movimentação, armazenagem e distribuição de granéis líquidos (combustíveis). O tempo de concessão é de 25 anos. Havia ainda mais uma área, a STS08, mas a Petrobras não fez nenhuma oferta, alegando que STS08A já reunia todas as características estratégicas e necessárias para as operações da empresa.

A outra área de terminais disponível no leilão, no Complexo Portuário de Imbituba, em Santa Catarina, a IMB05, foi arrendada pela Fertilizantes Santa Catarina Ltda, por R\$ 200 mil, sendo também a única empresa a fazer oferta. A área também é destinada para movimentação de granéis líquidos combustíveis ou químicos, proveniente principalmente de Maceió (AL), para abastecer empresas localizadas em toda a região Sul. O período de concessão é de dez anos.

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

Data: 25/11/2021

## CONTÊINER, SOJA E FERTILIZANTES ELEVAM MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DE SANTOS

Informação: Santos Port Authority (25 de novembro de 2021 )



Imagem: SPA

As operações de contêineres, soja em grãos e fertilizantes foram os destaques na pauta de mercadorias movimentadas no Porto de Santos em outubro. Somando 412,6 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), a carga containerizada cresceu 7,5% no mês, elevando o acumulado do ano para 4,0 milhões de TEU, mantendo um crescimento de dois dígitos (18,3%) e caracterizando-se como as melhores marcas para os dois períodos.



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 184/2021  
 Página 10 de 61  
 Data: 25/11/2021  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

### RESUMO DAS MOVIMENTAÇÕES DE CARGAS NO PORTO DE SANTOS COMPARATIVOS MENSAL E ACUMULADO

DESCRIÇÃO	OUTUBRO		VAR %	ATE OUTUBRO		VAR %
	2020	2021		2020	2021	
EMBARQUES	8.803.275	7.081.460	(19,6)	90.381.348	87.193.582	(3,5)
DESEMBARQUES	3.675.820	3.645.894	(0,8)	32.239.552	36.383.423	12,9
<b>Total</b>	<b>12.479.095</b>	<b>10.727.354</b>	<b>(14,0)</b>	<b>122.620.900</b>	<b>123.577.005</b>	<b>0,8</b>

#### PRINCIPAIS PRODUTOS

EMBARQUES						
Açúcar	2.926.147	1.619.024	(44,7)	20.083.999	17.673.228	(12,0)
- Em sacos	25.076	8.091	(67,7)	25.076	145.444	480,0
- Em contêineres	325.477	728.591	(60,5)	2.741.107	1.798.348	(34,4)
- Granel sólido	2.575.594	1.482.352	(42,4)	17.317.816	15.729.436	(9,3)
Alcool	136.920	45.008	(67,1)	821.467	607.196	(26,1)
Café em grãos	254.055	192.423	(24,3)	1.955.494	1.858.044	(5,0)
Carnes	137.037	115.080	(16,0)	1.399.124	1.456.405	4,1
- Bovina	104.259	70.127	(32,7)	981.635	1.028.415	4,8
- De Aves	31.965	43.486	36,0	404.459	432.517	2,0
- Outras	813	1.447	78,1	13.030	15.453	18,6
Cellulose (solta e containerizada)	573.202	509.831	(11,1)	4.682.795	4.246.147	(9,3)
Complexo soja	573.360	703.976	22,7	27.091.307	28.051.197	3,5
- Em grãos a granel	-	216	-	21.998.827	22.172.753	5,1
- Em grãos em contêineres	674	49	(92,7)	3.780	24.998	561,3
- Farelo a granel	559.859	473.542	(15,4)	5.773.642	5.669.405	(1,8)
- Farelo em contêineres	12.827	11.798	(8,0)	215.258	184.001	(14,5)
Gasolina	67.447	92.159	36,7	1.079.380	1.067.986	0,8
Milho	1.623.988	1.079.574	(33,5)	10.554.619	5.844.009	(44,7)
- Em contêineres	2.555	4.492	75,8	20.681	23.830	15,2
- Granel sólido	1.621.433	1.075.082	(33,7)	10.543.938	5.820.179	(44,8)
Óleo combustível	221.740	244.715	10,4	1.806.419	2.283.478	26,4
Óleo diesel e gasóleo	141.481	197.947	11,2	1.195.793	1.591.036	32,2
Sucos cítricos	187.740	164.087	(1,9)	1.713.908	1.951.249	13,8
- Em contêineres	23.367	29.159	24,8	219.513	239.480	9,1
- Granel líquido	164.373	134.928	(17,6)	1.494.395	1.711.769	14,5
Sub-Total Embarques	8.803.275	7.081.460	(19,6)	72.394.305	66.639.833	(7,9)
Outros	1.960.157	2.138.646	9,1	17.987.043	20.553.749	14,3
<b>Total Embarques</b>	<b>8.803.275</b>	<b>7.081.460</b>	<b>(19,6)</b>	<b>90.381.348</b>	<b>87.193.582</b>	<b>(3,5)</b>

#### DESEMBARQUES

Adubo	642.680	724.936	12,8	5.116.287	6.478.747	26,6
Alcool	0	3.375	-	51.609	9.907	(81,0)
Amônia	17.007	33.756	98,5	319.960	319.223	(0,2)
Carvão	0	0	-	0	0	-
Enxofre	171.343	131.948	(23,0)	1.770.042	1.418.347	(19,9)
Fosfato de cálcio	33.033	13.799	(58,2)	413.983	226.154	(45,4)
GLP	53.318	39.170	(26,5)	451.863	473.960	4,2
Metanol	3.992	28.227	607,1	115.623	200.136	73,1
Minério de ferro, a granel	0	0	-	0	0	-
Nafta	0	0	-	14.784	0	(100,0)
Óleo diesel e gasóleo	303.871	93.215	(69,3)	2.565.354	1.754.966	(31,6)
Saiz	132.057	48.110	(63,6)	855.421	775.549	(10,4)
Soda caustica	95.321	69.053	(27,6)	776.853	859.544	10,6
Sulfato dissódico	38.501	24.870	(35,4)	516.023	439.884	(14,8)
Trigo (grãos e farelo)	127.166	103.923	(18,3)	1.018.747	1.085.984	6,6
Sub-Total Desembarques	1.616.289	1.514.391	(18,8)	14.015.499	14.040.833	0,2
Outros	2.057.531	2.331.503	13,3	18.224.053	22.342.590	22,6
<b>Total Desembarques</b>	<b>3.675.820</b>	<b>3.645.894</b>	<b>(0,8)</b>	<b>32.239.552</b>	<b>36.383.423</b>	<b>12,9</b>

<b>Total Geral</b>	<b>12.479.095</b>	<b>10.727.354</b>	<b>(14,0)</b>	<b>122.620.900</b>	<b>123.577.005</b>	<b>0,8</b>
--------------------	-------------------	-------------------	---------------	--------------------	--------------------	------------

#### CONTÊINERES (EMBARQUES E DESEMBARQUES)

Unidades	241.755	246.515	2,0	2.145.258	2.437.763	13,6
TEU	383.933	412.620	7,5	3.395.295	4.015.960	18,3
Tonelagem	4.273.975	4.330.568	1,3	37.723.311	42.748.798	13,3

#### FLUXO DE NAVIOS

Atracados	411	387	(5,8)	4.105	4.023	(2,0)
-----------	-----	-----	-------	-------	-------	-------

Obs.: Não obstante a movimentação de algumas cargas ocorrer principalmente no embarque, também podem ser desembarcadas e vice-versa. Para efeito de classificação (emb./desemb.) e lançamento neste quadro, foi considerada somente a tonelage de maior incidência, bem como a natureza de carga de maior incidência (exceto quando especificado).

2022, destaque para três mega terminais: STS 11 (granéis sólidos vegetais), STS 53 (granéis sólidos minerais) e STS 10 (contêineres).

A movimentação acumulada no ano somou 123,6 milhões de toneladas, aumento de 0,8% sobre o registrado nesse período do ano passado, mantendo-se como a melhor marca já registrada para o período. As descargas se destacaram com crescimento de 12,9%, somando 36,4 milhões de toneladas. Já os embarques apresentaram redução de 3,5%, atingindo 87,2 milhões de toneladas.

No acumulado do ano, os embarques de soja em grãos a granel registraram crescimento de 5,1%, somando 22,1 milhões de toneladas, e as exportações de carnes também se mantiveram em alta, com crescimento de 4,1%, para 1,4 milhão de toneladas. Foram destaque, ainda, os aumentos verificados nos embarques de sucos cítricos (13,8%), óleo combustível (26,4%) e óleo diesel e gasóleo (32,2%), bem como as descargas de fertilizantes (26,6%).

Um total de 4.023 navios atracou no Porto de Santos nos 10 primeiros meses deste ano.

**Corrente Comercial** – A participação do Porto de Santos na corrente comercial brasileira se manteve em 27,0%. Cerca de 25,6% das transações comerciais com o exterior por intermédio do Porto de Santos em 2021 tiveram a China como país parceiro. São Paulo permanece como o Estado com maior participação nas transações comerciais com o exterior pelo complexo portuário de Santos, com 56,6%.

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

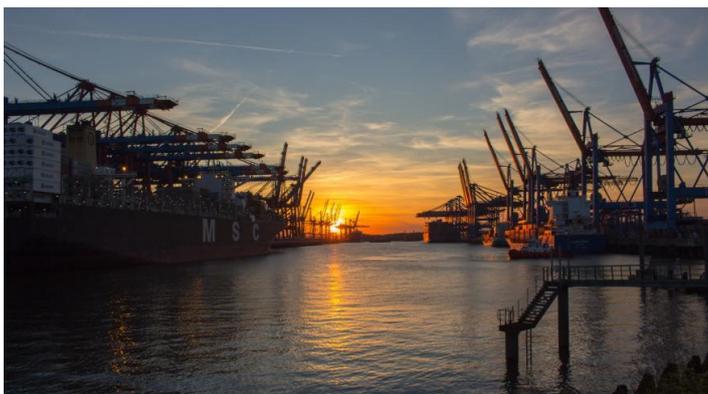
Data: 25/11/2021



**CNN BRASIL**

## **NAVIOS DESAPARECIDOS DA CHINA SÃO A NOVA DOR DE CABEÇA PARA CADEIA GLOBAL**

*Por Laura Heda CNN\**



***Falta de dados sobre navios dificulta organização do transporte marítimo global – Foto: Klaus/Pexels***

Os navios em águas chinesas estão desaparecendo dos sistemas de rastreamento do setor, criando mais uma dor de cabeça para a cadeia de abastecimento global. O crescente isolamento da China em relação ao resto do mundo – junto com uma desconfiança cada vez maior da influência estrangeira –

pode estar por trás desse fenômeno.

Os analistas dizem que começaram a notar uma queda no tráfego marítimo no final de outubro, quando a China se preparava para promulgar uma legislação que rege a privacidade de dados.

Normalmente, as empresas de dados de transporte são capazes de rastrear navios em todo o mundo porque eles são equipados com um sistema de identificação automática, ou AIS.

Esse sistema permite que os navios enviem informações – como posição, velocidade, curso e nome – para estações localizadas ao longo da costa de um país usando um rádio de alta frequência. Se um navio estiver fora do alcance dessas estações, as informações podem ser obtidas via satélite.

Mas isso não está acontecendo na segunda maior economia do mundo, um ator crítico no comércio global. Nas últimas três semanas, o número de navios enviando sinais do país caiu quase 90%, de acordo com dados do provedor global de dados de navegação VesselsValue.

“Atualmente, estamos vendo uma grande redução em todo o setor nos sinais terrestres de AIS na China”, disse Charlotte Cook, analista-chefe de comércio da VesselsValue.

### **Nova lei de dados pode piorar o caos da cadeia de abastecimento**

Questionado sobre o assunto, o Ministério das Relações Exteriores da China se recusou a comentar. O Gabinete de Informação do Conselho de Estado, que atua como a assessoria de imprensa do governo do país, não respondeu imediatamente a um pedido de comentário sobre o motivo da perda de acesso aos dados pelos transportadores.

Mas analistas acreditam ter encontrado a culpada: a Lei de Proteção de Informações Pessoais da China, que entrou em vigor em 1 de novembro.

Ela exige que as empresas que processam dados recebam a aprovação do governo chinês antes de permitir que informações pessoais deixem o território chinês – uma regra que reflete o medo em Pequim de que tais dados possa acabar nas mãos de governos estrangeiros.



A lei não menciona os dados de navios. Mas os provedores de dados chineses podem estar retendo informações por precaução, de acordo com Anastassis Touros, líder da equipe de rede AIS da Marine Traffic, um importante provedor de informações de rastreamento de navios.

“Sempre que você tem uma nova lei, temos um período de tempo em que todos precisam verificar se as coisas estão bem”, disse Touros.

Outros especialistas do setor têm mais pistas sobre a influência da lei. Cook disse que colegas na China lhe disseram que alguns transponders AIS foram removidos de estações localizadas ao longo da costa chinesa no início do mês, por instrução das autoridades de segurança nacional. Os únicos sistemas autorizados a permanecer precisam ser instalados por “partes qualificadas”.

Nem todos os dados se foram: os satélites ainda podem ser usados para capturar sinais de navios. Mas Touros disse que quando um navio está perto da costa, as informações coletadas no espaço não são tão boas quanto as que podem ser coletadas no solo.

“Precisamos de estações terrestres para termos uma imagem melhor, com mais qualidade”, acrescentou. Com o Natal se aproximando, a perda de informações da China continental – lar de seis dos dez portos de contêineres mais movimentados do mundo – poderia criar mais problemas para uma já afetada indústria de transporte marítimo global.

As cadeias de suprimentos estão sob pressão este ano, à medida que os portos congestionados lutam para acompanhar a rápida recuperação da demanda por produtos.

As empresas de navegação confiam nos dados do AIS para prever o movimento da embarcação, rastrear tendências sazonais e melhorar a eficiência do porto, de acordo com Cook, da VesselsValue.

Ela disse que a falta de dados chineses “poderia impactar significativamente a visibilidade da cadeia de abastecimento dos oceanos na China”. O país é um dos maiores importadores mundiais de carvão e minério de ferro, além de grande exportador de contêineres.

“À medida que avançamos para o período de Natal, isso terá um impacto realmente grande nas [cadeias de suprimentos], e este é o elemento mais importante no momento”, disse Georgios Hatzimanolis, estrategista de mídia da Marine Traffic.

Ele espera que a perda de dados de navios “minuto a minuto” da China tenha “um grande impacto na cadeia de abastecimento”, uma vez que as empresas podem perder informações cruciais sobre os tempos de atracação, descarga e saída de navios.

A cadeia de abastecimento global já está sob “grande estresse”, acrescentou. “Não é necessário outro fator para tornar a situação mais difícil”.

### **Auto-isolamento da China**

O desejo da China de manter o controle absoluto sobre todos os dados e informações dentro de suas fronteiras não é surpreendente, já que o presidente Xi Jinping continua a reafirmar o domínio do Partido Comunista em todos os aspectos da economia e da sociedade do país.

A nação tem pressionado pela autossuficiência econômica à medida que enfrenta ameaças externas, como as sanções dos Estados Unidos contra tecnologias essenciais.

**Fonte:** *Fonte: CNN Brasil*  
**Data:** *25/11/2021*

### GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

#### TCU AUTORIZA O ARRENDAMENTO DE DOIS NOVOS TERMINAIS PORTUÁRIOS NO PORTO DE PARANAGUÁ

PAR32 e PAR50 vão atrair mais R\$ 342 milhões de investimentos no setor e devem gerar cerca de 5,5 mil novas vagas de emprego

O Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, encaminhou a contratação de mais R\$ 342 milhões em investimentos ao setor portuário do país, nesta quarta-feira (24), com a aprovação de dois novos dois de arrendamentos por parte do Tribunal de Contas da União (TCU). Ambos, no porto de Paranaguá, no Paraná: o PAR32 e o PAR50, devem gerar cerca de 5,5 mil novas vagas de emprego. Cabe agora à Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), primeira autoridade portuária a conquistar a delegação de competência, a publicação dos editais com as regras dos leilões previstos para 2022.



**Terminais que serão leiloados estão no lado oeste do Porto de Paranaguá - Crédito: Divulgação/Porto de Paranaguá**

Desde 2019 até aqui, o programa de concessões do MInfra já repassou à iniciativa privada a administração de 33 áreas, gerando mais de R\$ 4 bilhões em investimentos no setor. As mais recentes foram realizadas durante a Super Infra, com o maior leilão portuário da história garantindo mais de R\$ 700 milhões em melhorias e ampliação em terminais nos portos de

Santos (SP) e Imbituba (SC) – respectivamente, STS08A e IMB05. Além disso, mais de 100 autorizações foram conferidas a Terminais de Uso Privado, gerando outros quase R\$ 10 bilhões de investimentos.

#### Investimentos

Com uma área de 6.651 m<sup>2</sup>, o terminal PAR32 é destinado à de carga geral, em especial, o açúcar, uma das commodities agrícolas mais consumidas e comercializadas do mundo e que tem o Brasil como líder mundial na produção e exportação. Em 2015, o porto de Santos (SP) deixou de movimentar açúcar ensacado, tornando o complexo de Paranaguá-Antonina (PR) o destino natural da carga e fundamental para a exportação a países que não possuem refinarias ou cujos portos não possuem instalações modernas para recebimento de navios porta-contêineres. São estimados R\$ 4.170.464 milhões em investimentos privados em um contrato de 10 anos.

Já o terminal PAR50 abrange uma área de 85.392 m<sup>2</sup> para movimentação e armazenagem de granel líquido (combustíveis). Estudos apontam para o crescimento no fluxo de derivados de petróleo, produtos químicos, GLP e etanol, com o aumento da demanda projetada alcançando 7,2 milhões de toneladas ao longo dos próximos anos. Neste caso, está previsto um contrato de arrendamento por 25 anos com um aporte privado de R\$ 338,1 milhões.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 25/11/2021

#### INVESTIMENTO PRIVADO AUMENTA PRODUTIVIDADE E DIMINUI RISCOS DE LOGÍSTICA, DIZ ASSESSOR DO MINFRA

Ao participar do painel sobre ferrovias na conferência P3C, Marcos Félix destacou ciclo virtuoso após a criação do Pro Trilhos

Assessor especial do Ministério da Infraestrutura, Marcos Kleber Félix destacou nesta quarta-feira (24) as vantagens que o setor privado terá ao investir na construção de novas linhas férreas por meio do programa Pro Trilhos. "Ele faz um investimento ferroviário que aumenta a produtividade, diminui os riscos de logística e aumenta a receita. Então faz muito sentido para o empreendedor privado se aventurar nesse novo mercado das ferrovias", disse, durante o painel 'Ferrovias', da 1ª Conferência P3C (PPPs e Concessões).

Junto com o diretor-presidente da Valec, André Kuhn, Félix destacou o "ciclo virtuoso" que se aproxima. Até o momento, são 24 pedidos de novas linhas férreas encaminhados pela iniciativa privada ao Governo Federal. "Estamos plantando hoje um verdadeiro canteiro de ferrovias que serão recolhidas nos próximos 10, 15, 20 anos", destacou o assessor.

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

**Data:** 25/11/2021

## ISTOÉ Dinheiro

### ISTOÉ - DINHEIRO

#### CÂMARA APROVA TEXTO-BASE DA MP DO AUXÍLIO BRASIL

Por Maria Carolina Marcello



#### *Plenário da Câmara dos Deputados (Crédito: REUTERS/Adriano Machado)*

BRASÍLIA (Reuters) – A Câmara dos Deputados aprovou nesta quinta-feira o texto principal da MP que cria o Auxílio Brasil, programa social criado pelo governo em substituição ao Bolsa Família.

De autoria do deputado Marcelo Aro (PP-MG), o parecer aprovado modifica o texto original do

governo e amplia a faixa de pessoas enquadradas na situação de extrema pobreza, além de eliminar a fila para o recebimento do auxílio.

O relatório de Aro determina que os benefícios "constituem um direito das famílias em situação de pobreza e de extrema pobreza a eles elegíveis, sendo-lhe assegurado o acesso imediato às transferências de renda tão logo se verifique que elas preenchem os requisitos para tanto".

Aro pretendia determinar a correção anual do benefício pela inflação, tomando como referência o Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC), mas o tema não consta no texto aprovado nesta tarde, após forte pressão do governo para que fosse retirado.

A ausência da correção não passou despercebida. Parlamentares se manifestaram em plenário, caso do líder da Minoria, Marcelo Freixo (PSB-RJ).

"Nós lutamos aqui para que o caráter da indexação fosse mantido no texto e era desejo do relator. Foi a base do governo Bolsonaro e foi o presidente Bolsonaro que fizeram sair do texto a indexação, mas eu quero alertar os deputados que nós temos destaque sobre isso", disse o líder.

"Como, senhoras e senhores, como não indexar? Como não atualizar esse salário...? ...Retirar isso é ser insensível e desumano diante da fome."



A MP cria ainda o programa Alimenta Brasil, em substituição ao Programa de Aquisição de Alimentos (PAA), mas mantém as finalidades do programa antigo de fomentar a produção, o processamento, a industrialização, o consumo e a valorização dos produtos da agricultura familiar.

Aprovado pelos 344 votantes em plenário, o texto ainda pode ser alterado durante a análise de emendas, destacadas para serem votadas separadamente.

A MP precisa ter sua tramitação no Congresso concluída até o dia 7 de dezembro ou perde a validade.

Paralelamente à MP, tramita no Senado a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos Precatórios, que além de modificar as regras de pagamento determinado pela Justiça de dívidas do governo, altera o prazo de correção do teto de gastos pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA).

A PEC deve criar, nos cálculos do governo, mais de 100 bilhões de reais de espaço fiscal para o pagamento do Auxílio Brasil, entre outros pontos.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 25/11/2021*

## **ARAS DEFENDE MARCO LEGAL DO SANEAMENTO E PEDE QUE STF REJEITE AÇÕES**

Em julgamento no Supremo Tribunal Federal (STF) de ações que contestam o novo marco legal do Saneamento, o procurador-geral da República, Augusto Aras, defendeu a manutenção da lei e afirmou que as regras, em vigor desde julho de 2020, não ferem a Constituição, como alegaram partidos de oposição e empresas estaduais de saneamento à Corte.

Para Aras, ao substituir o modelo de contratos fechados sem licitação pelo regime de concessão, em que a concorrência é obrigatória, o Legislativo atendeu ao comando constitucional e fez uma escolha mais adequada em relação ao quadro anterior. No STF, a associação que representa as estatais de saneamento quer que o tribunal permita o retorno dos contratos de programa, fechados diretamente com as prefeituras, sem licitação.

“Não há violação a universalidade do serviço público e da modicidade tarifária (...) Não verifico na lei violação ao princípio da segurança jurídica”, ressaltou Aras, lembrando que os contratos atuais serão respeitados, desde que atendam às exigências legais.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 25/11/2021*

## **GOVERNO MIRA MERCADO DE CRÉDITO DE TRILHÕES COM PROJETO QUE FLEXIBILIZA USO DE GARANTIAS**

*Por Marcela Ayres*

BRASÍLIA (Reuters) – O governo lançou nesta quinta-feira um amplo pacote de medidas para facilitar o uso de garantias e baratear o custo do crédito, buscando impulsionar os financiamentos no país ao permitir, em uma das iniciativas, que um mesmo bem imóvel seja usado como garantia em mais de uma operação.

Em evento no Palácio do Planalto, o secretário de Política Econômica, Adolfo Sachsida, defendeu que este mercado deverá, com a investida, valer dez vezes mais que o de alienação fiduciária.

Em vídeo sobre o tema exibido durante a cerimônia, o Ministério da Economia estimou que apenas no segmento imobiliário urbano o potencial é de que chegue a 10 trilhões de reais. Atualmente, o mercado imobiliário residencial urbano tem cerca de 800 bilhões de reais em garantias em operações de crédito e financiamento.



Sachsida exemplificou que hoje, ao tomar um empréstimo de 100 mil reais tendo como garantia uma casa de 1 milhão de reais, o patrimônio fica todo bloqueado pela instituição financeira até a quitação integral do financiamento. Com o novo marco, somente parte do bem fica bloqueado, correspondente ao valor da dívida que ainda não foi paga.

Com isso, o restante do patrimônio poderá ser usado em novas operações.

O projeto de lei sobre o tema, assinado nesta quinta-feira pelo presidente Jair Bolsonaro, cria o chamado serviço de gestão especializada de garantias.

Na prática, tomadores de empréstimos poderão fornecer suas garantias para Instituições Gestoras de Garantias (IGGs), empresas de direito privado cujo funcionamento será autorizado pelo Banco Central a partir de critérios definidos pelo Comitê Monetário Nacional (CMN), em regulamentação posterior.

Essas empresas farão avaliação e gestão das garantias, definindo o limite a que o mutuário poderá ter acesso em diversas instituições do sistema financeiro.

A ideia é que, conforme os pagamentos dos financiamentos forem sendo honrados, espaço para novas operações seja aberto até o limite estabelecido pelas IGGs.

“Com a IGG gerenciando a garantia, os bancos ficam liberados para se concentrar apenas em sua atividade bancária de empréstimo”, afirmou o ministério.

Presente no evento, o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, afirmou que o Brasil tem estoque “enorme” de imóveis, com grande percentual já pago, mas esses ativos não são usados pelas pessoas para contratação de crédito.

“Este é um instrumento que pode ser usado e que gera crédito, gera dinheiro na economia sem ter contrapartida fiscal. Então é muito importante avançar nesse sentido”, disse.

As IGGs não atuarão apenas com imóveis, podendo tomar quaisquer ativos como garantias –de maquinários a celulares.

O subsecretário de Política Microeconômica e Financiamento da Infraestrutura, Emmanuel de Abreu, afirmou que registradoras de recebíveis e empresas que prestam serviços na locação ou avaliação de imóveis são boas candidatas a IGGs, mas o potencial de desenvolvimento do mercado é vasto.

Na visão de Sachsida, a nova legislação abrirá as portas para a formação de nichos de IGGs, com empresas especializadas na gestão de garantias distintas, envolvendo não apenas imóveis, mas bens como automóveis e joias.

“O mercado vai trazer coisas novas”, afirmou ele. “Você pode ter fintechs descobrindo novos mercados e alavancando garantias de maneira muito rápida e a custo muito baixo”, complementou.

A expectativa do governo é que o projeto –que tem urgência constitucional– tramite rapidamente no Congresso, com a regulamentação sobre o tema sendo publicada em seguida, disse Sachsida.

“Em meados do ano que vem (IGG) já estará em funcionamento”, previu ele.

Em caso de inadimplência, a execução das garantias dadas às IGGs ficará a cargo dessas empresas, que definirão suas políticas para tanto. No caso do não pagamento de um empréstimo



cuja garantia também foi usada em outra operação, as IGGs poderão, por exemplo, executar a garantia e já quitar os dois créditos, mesmo que não haja inadimplência no segundo caso.

“A IGG é um instrumento de mercado e ele é voluntário. Adere à IGG quem quiser”, disse Sachsida. “Nós vamos ter várias IGGs competindo, algumas vão escolher um conjunto de regras, outras vão escolher outros conjuntos de regras.”

### OUTRAS MEDIDAS

O pacote lançado nesta quinta-feira também traz aperfeiçoamentos para a alienação fiduciária e para o instituto da hipoteca, prevendo ainda a execução de garantias com concurso de credores e a instituição do agente de garantias.

Em outra frente, o PL extingue permanentemente o monopólio da Caixa Econômica Federal sobre as operações de penhores civis.

Outra inovação é referente à Letra Financeira (LF) que, de acordo com o Ministério da Economia, passa a poder ser utilizada como instrumento para sanear o mercado de operações ativas vinculadas (OAVs).

Segundo o BC, o novo marco também prevê medidas que darão mais agilidade e eficiência aos cartórios no registro de imóveis, o que implicará redução de prazos e custos para os tomadores de créditos garantidos por esses bens.

Finalmente, o PL deixa claro que Estados e municípios podem usar qualquer instituição financeira para fazer o pagamento de professores e demais profissionais da área de educação, mesmo que os recursos sejam oriundos do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (Fundeb).

De acordo com Sachsida, o governo propiciará que 4 bilhões de reais sejam direcionados para Estados e municípios nos próximos quatro anos ao devolver aos entes o direito de licitar sua folha.

“Custo fiscal é zero”, frisou ele.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 25/11/2021*

### GOVERNO ADIA LEILÃO DE RODOVIA ENTRE MG E ES E CRIA PROTEÇÃO CONTRA ALTA DE PREÇO

Depois de uma série de roadshows nos Estados Unidos, na Europa e em Dubai, o governo decidiu estrear no leilão da BR-381/262, entre Minas e Espírito Santo, um mecanismo de proteção contra a alta de preço de insumos importantes para obras de infraestrutura, como aço e o cimento asfáltico de petróleo. Por causa da novidade, o leilão que seria em dezembro deste ano foi transferido para o fim de janeiro ou início de fevereiro de 2022. Segundo a secretária de Planejamento, Desenvolvimento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, Natália Marcassa, no retorno dessas reuniões no exterior, a pasta percebeu a preocupação de grandes investidores interessados no projeto com o impacto da inflação dos insumos.

O plano, então, é estabelecer uma “cesta” de índices para o reajuste dos contratos, que seja composta pelo IPCA, usado atualmente, e outro que reflita melhor os preços do setor, como o Índice Nacional de Custo de Construção (INCC) ou o Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna (IGP-DI). A parcela do novo componente deve ficar entre 20% e 30%.

“Feedback que recebemos é que o projeto estava sendo muito impactado pela inflação de insumos que estamos tendo. Nos últimos 12 meses, a consegue enxergar inflação via IPCA de 12%, e uma inflação de componentes que são super importantes para o projeto, como cap



asfáltico, aço, de 30%, 38%”, afirmou Marcassa ao Estadão/Broadcast, segundo quem o ministério ainda faz alguns cálculos para definir qual é o melhor índice para compor o reajuste junto do IPCA.

O novo mecanismo não será aplicado para todo o prazo do contrato, mas no período mais intensivo de obras, como nos 10 primeiros anos da concessão, explicou a secretária. Segundo ela, a mudança não será percebida pelo usuário. No caso das tarifas de pedágio, o IPCA continuará sendo usado em sua integralidade. Para compensar a concessionária em torno da diferença de valores serão usados recursos da chamada conta vinculada da concessão.

Essa ferramenta é abastecida de algumas formas, como, por exemplo, por receitas extraordinárias e uma parcela do valor de outorga que é oferecido pela concessionária ao arrematar a rodovia. No caso da nova concessão da Dutra, por exemplo, cerca de R\$ 850 milhões da outorga devem ser direcionados a essa conta.

“Para o concessionário, nós vamos atualizar 20% ou 30% – dependendo do projeto, se ele tem mais ou menos capex (investimento) – com um índice que reflita mais a construção civil. Então vai ter uma parcela maior ao concessionário”, explicou Marcassa, segundo quem o modelo será submetido para avaliação do Tribunal de Contas da União (TCU).

A secretária observou que o movimento de alta no preço dos insumos é global, com tendência de estabilização. No entanto, a volta à normalidade não deve acontecer em um ano, avalia Marcassa, mas em dois ou três anos. É por esse motivo que o ministério decidiu adicionar o mecanismo nas concessões. “Porque achamos que vai demorar uns dois, três anos para estabilizar. Mas também não achamos que vai demorar dez anos para estabilizar. É algo que, a médio prazo, nós devemos conseguir convergir de novo para o IPCA”, disse a secretária.

Com os detalhes sendo desenhados pela pasta, o mecanismo deve ser aplicado pela primeira vez na data de reajuste, geralmente um ano após a assinatura do contrato. Então, é calculado anualmente. O encontro de contas, com o repasse, por sua vez, deve ser realizado apenas na revisão quinquenal. “Porque ao longo de cinco anos pode ser que um ano deu positivo, o outro negativo, então conseguimos fazer esse casamento”, disse.

Assim que o formato for fechado, a pasta enviará o desenho para a avaliação do TCU. Por ora, o tribunal recebeu um memorial com os comandos gerais do mecanismo, dentro do projeto de concessão da Rio-Valadares, com o pedido para estender a regra também aos editais já publicados. De acordo com Marcassa, a preocupação com o impacto do preço dos insumos nos empreendimentos já vinha sendo alvo de conversas entre o tribunal de Contas e o ministério. “Essa decisão foi fruto das conversas, da nossa aproximação com o tribunal, que também observou o risco do custo dos insumos”, disse Marcassa.

A secretária pontuou também que as últimas concessões já contam com inovações para tratamento de riscos, como os mecanismos de proteção cambial e de parcelas da demanda. “É uma sofisticação do modelo, fruto dessas conversas que a gente vem tendo com mercado e TCU, para tratar um problema que é real e está acontecendo no mundo todo”, afirmou.

Sobre o leilão da BR-381/262, Marcassa avalia que o certame pode ter participação maior de empresas em comparação à disputa pela Dutra, que recebeu propostas da Ecorodovias e da CCR. Mas não muito além disso. “É isso, o mercado é pequeno. Achamos que vai ter mais que dois, mas não muito mais que isso”, disse. Essa é a segunda vez que o governo adia o leilão da rodovia. Primeiro, a data foi de 25 de novembro para 20 de dezembro. Na ocasião, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, afirmou que a mudança se devia ao pedido de investidores por mais tempo para estudar o projeto.

**Fonte: IstoÉ - Dinheiro**

**Data: 25/11/2021**

## MONEYTIMES

### MONEYTIMES

#### MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DE SANTOS CAI PUXADA POR AÇÚCAR E MILHO



*Porto de Santos - As operações de contêineres, soja em grãos e fertilizantes, por outro lado, foram destaques na pauta de mercadorias movimentadas no porto santista (Imagem: REUTERS/Amanda Perobelli)*

Os embarques de açúcar (-44,7%) e de milho (-33,5%) foram determinantes para a queda na movimentação de cargas no Porto de Santos em outubro, segundo a Santos Port Authority

(SPA).

No mês que passou 10,7 milhões de toneladas foram movimentadas, 14% menos que em outubro de 2020. Os embarques diminuíram em 19,6% e as descargas, em 0,8%.

As operações de contêineres, soja em grãos e fertilizantes, por outro lado, foram destaques na pauta de mercadorias movimentadas no porto santista.

“Somando 412,6 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), a carga conteinerizada cresceu 7,5% no mês, elevando o acumulado do ano para 4,0 milhões de TEU, mantendo um crescimento de dois dígitos (18,3%) e caracterizando-se como as melhores marcas para os dois períodos”, disse a empresa em nota.

Os embarques de soja em grão somaram 218,2 mil toneladas – os embarques já estariam encerrados em outubro como em 2020, destacou o porto.

Já as descargas de fertilizantes totalizaram 724,9 mil toneladas no mês passado, crescimento de 12,8%, somando no ano 6,5 milhões de toneladas.

A movimentação acumulada no ano somou 123,6 milhões de toneladas, aumento de 0,8% sobre o registrado nesse período do ano passado.

#### **Soja no porto de Santos**

Os embarques de soja em grão somaram 218,2 mil toneladas – os embarques já estariam encerrados em outubro como em 2020, destacou o porto (Imagem: REUTERS/Paulo Whitaker)  
As descargas se destacaram com crescimento de 12,9%, somando 36,4 milhões de toneladas. Já os embarques apresentaram redução de 3,5%, atingindo 87,2 milhões de toneladas.

No acumulado do ano, os embarques de soja em grãos a granel cresceram 5,1%, para 22,1 milhões de toneladas, e as exportações de carnes avançaram 4,1%, para 1,4 milhão de toneladas. “Foram destaque, ainda, os aumentos verificados nos embarques de sucos cítricos (13,8%), óleo combustível (26,4%) e óleo diesel e gasóleo (32,2%), bem como as descargas de fertilizantes (26,6%)”, disse o porto.

Um total de 4.023 navios atracou no Porto de Santos nos 10 primeiros meses deste ano.

Fonte: MoneyTimes

Data: 25/11/2021

### PETROBRAS SE FIRMA COMO 'MÁQUINA DE DIVIDENDOS', COM RETORNOS QUE PODEM CHEGAR A 20%

Por Renan Dantas



**Novo plano de investimentos da Petrobras anima analistas (Imagem: REUTERS/Pilar Olivares)**

A Petrobras (PETR3;PETR4) empolgou analistas após a divulgação do seu plano de investimentos para os próximos cinco anos. O principal ponto foram os retornos de dividendos.

De acordo com a nova política, a empresa terá que distribuir dividendos mínimos de US\$ 4 bilhões por ano se o petróleo Brent estiver acima dos US\$ 40 o barril, deixando a porta aberta para pagamentos adicionais.

“Num cálculo preliminar, vemos uma alta potencial de cerca de 10% ao nosso preço-alvo atual com a incorporação do novo plano de negócios”, afirma o Safra em relatório enviado a clientes.

O banco tem recomendação de compra para os papéis, com preço-alvo de R\$ 38.

Além dos US\$ 4 bilhões, a nova política contempla:

- Pagamentos iguais para ambas as classes de ações;
- 60% do fluxo de caixa operacional menos investimentos (agora incluindo o pagamento de bônus da rodada de licitações) quando a dívida bruta está abaixo de US\$ 65 bilhões e há lucro acumulado positivo;
- Dividendos extraordinários;
- Pagamento independente do nível de endividamento, desde que preservada a sustentabilidade financeira da empresa.

Pelos cálculos do Safra, o dividendo mínimo é de aproximadamente US\$ 0,31 por ação (US\$ 0,61/ADR), a um rendimento de 6% a preços atuais.

Para a Ágora Investimentos, os proventos anuais a serem pagos pela empresa somam rendimento de US\$ 13 bilhões (aproximadamente 20%), “mas podem ser mais se nossa premissa de preço do Brent de longo prazo de US\$ 60 por barril se materializar em comparação com os US\$ 55 / barril da empresa”.

“O plano reforçou nossa visão de que provavelmente veremos um pagamento extraordinário de dividendos neste ano”, afirma a corretora.

#### **Produção para os próximos anos**

A Petrobras também pretende elevar os investimentos, mantendo seu foco em campos de águas profundas e ultraprofundas, como no pré-sal — que deverá responder por 79% da produção total até o final de 2026.

As estimativas de produção atualizadas levam em consideração o início de até 15 novas plataformas nos próximos cinco anos.

Apesar disso, o BTG destaca que a produção veio com um toque de decepção, ficando 10% abaixo do estimado. No pré-sal, as projeções indicam que “o crescimento nesses campos virá em um ritmo um pouco mais lento do que tínhamos esperado”.



A Ágora aprovou o plano estratégico, dizendo que o documento é “muito sóbrio, mais uma vez mostrando a força dos ativos de longo ciclo do pré-sal que permitem uma sólida remuneração ao acionista, mesmo após grandes investimentos em exploração, desenvolvimento e produção”.

### **Petrobras quer ser mais verde**

A petroleira também tem planos para reduzir sua pegada de carbono. Pelo o texto, US\$ 1,8 bilhão foram reservados para alcançar essa meta, com ênfase na separação de CO2, sistema de detecção de metano, criação de um fundo de descarbonização, desenvolvimento do diesel verde, entre outros pontos.

O objetivo no longo prazo é se tornar neutra em carbono (escopos 1 e 2), enquanto trabalha na diversificação do seu portfólio.

Para o BTG, a mensagem de um “eficiente e racional” alocação de capital permanece, “mesmo depois de corrigir com sucesso as preocupações do balanço de alguns anos atrás”.

O banco, no entanto, disse estar cético sobre a execução das metas. “Elas podem mudar substancialmente, dependendo de quem estará controlando o conselho de administração”, disse.

*Fonte: MoneyTimes*

*Data: 25/11/2021*

### **PETROBRAS DESISTE DE VENDER O CAMPO DE MARLIM, NA BACIA DE CAMPOS**

*Por Reuters*

***“É um ativo que já conseguimos extensão, é um ativo resiliente, que captura valor e está alinhado ao nosso portfólio”, disse o diretor executivo Financeiro e de Relacionamento com Investidores, Rodrigo Araujo***

A Petrobras (PETR4) desistiu de vender o campo de Marlim, na Bacia de Campos, ao entender que é um projeto resiliente a baixos preços do petróleo e que adiciona valor à companhia, afirmaram executivos nesta quinta-feira, em teleconferência com analistas de mercado.

“É um ativo que já conseguimos extensão, é um ativo resiliente, que captura valor e está alinhado ao nosso portfólio”, disse o diretor executivo Financeiro e de Relacionamento com Investidores, Rodrigo Araujo.

“A gente está trazendo o ativo (de Marlim) de volta para a carteira, tirando do processo de desinvestimento, isso é natural para o processo de gestão do nosso portfólio, que é contínuo.”

*Fonte: MoneyTimes*

*Data: 25/11/2021*



### **AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS**

#### **PETROBRAS AMPLIA INVESTIMENTOS PARA US\$ 68 BILHÕES NO PLANO 2022-2026**

*Por epbr - 25 de novembro de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter*

**Contato da redação**

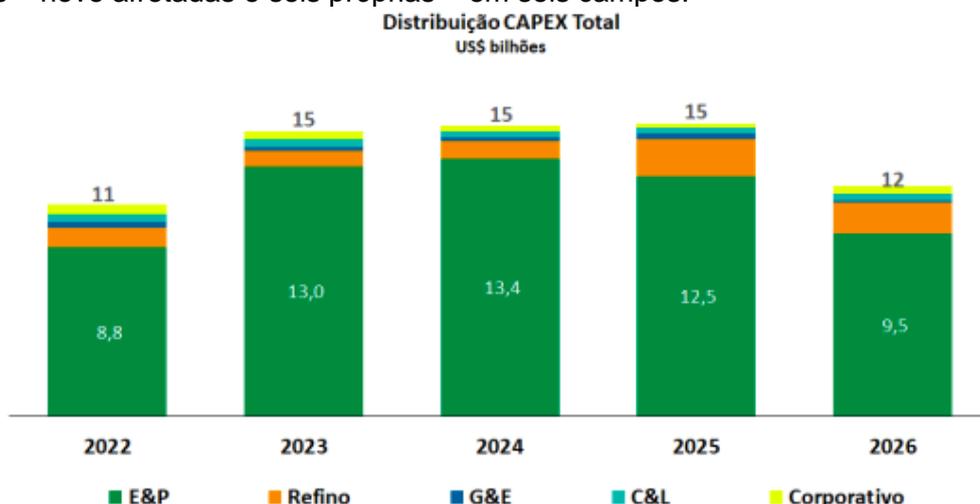
**[epbr@epbr.com.br](mailto:epbr@epbr.com.br)**



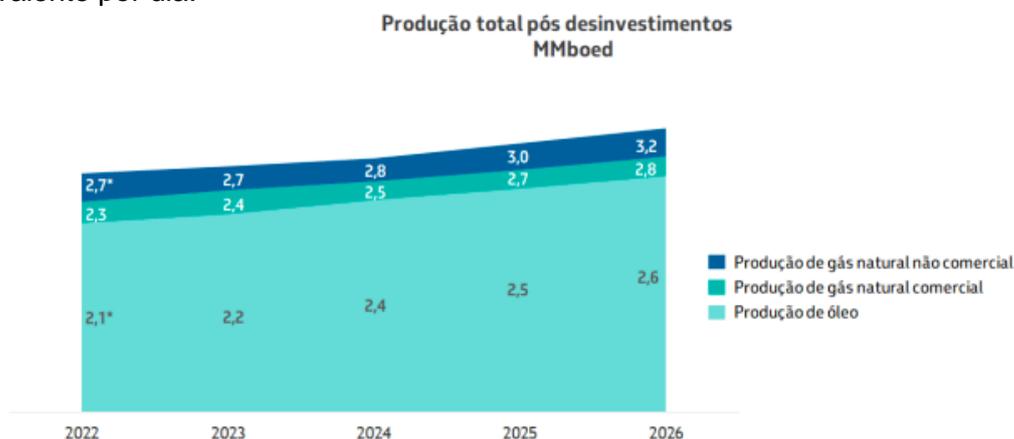
### em jogo

O Plano Estratégico da Petrobras para o quinquênio 2022-2026 (PE 2022-26), aprovado pelo Conselho de Administração da companhia nessa quarta (24/11), prevê investimentos de US\$ 68 bilhões. O valor é 24% superior ao previsto no PE 2021-2025.

— Do valor total, US\$ 57 bilhões – 83,8% – serão aplicados no segmento de E&P. Os ativos do pré-sal vão receber 67% da cifra para E&P. Está prevista a entrada em operação de 15 novas plataformas – nove afretadas e seis próprias – em seis campos.



— A meta de produção de petróleo para 2022 foi revisada para 2,1 milhões de barris de óleo por dia, considerando uma variação de 4% para mais ou para menos, principalmente em função dos impactos relacionados a Covid e dos desinvestimentos ocorridos no final de 2021. A produção de óleo e gás estimada para 2022 e 2026, respectivamente, são de 2,7 e 3,2 milhões de barris de óleo equivalente por dia.



\* Com variação de +/- 4%. Queda de 0,1 MMboed em relação ao ano de 2022 do PE 2021-2025 devido a efeitos COVID e incremento de participação da CNOOC em Búzios.

— Foi mantida a premissa do PE 21-25 de que todos os projetos considerados apresentam viabilidade econômica em cenário de preço do petróleo de US\$ 35 por barril no médio e longo prazo.

— No Refino, a Petrobras investirá US\$ 6,1 bilhões nos próximos cinco anos, sendo US\$ 1,5 bilhão na integração entre a Reduc e o GasLub Itaboraí, para a produção de derivados de alta qualidade e óleos básicos.

— Outro projeto relevante previsto é a conclusão da segunda unidade da Rnest – cuja venda não vingou –, com investimentos de US\$ 1 bilhão, possibilitando a ampliação de sua produção de 115 mil para 260 mil barris por dia (bpd) em 2027.



— Para Comercialização e Logística, o investimento de US\$ 1,8 bilhão se destina principalmente à continuidade operacional, com destaque para os investimentos obrigatórios no Terminal de Santos, arrematado recentemente pela Petrobras.

— O investimento de US\$ 1 bilhão previsto para a área de Gás e Energia contempla, principalmente, conclusão da Unidade de Tratamento de Gás (UTG) Itaboraí, com previsão de entrada em operação em 2022.

— A métrica de dívida bruta presente no PE anterior foi excluída, devido ao atingimento antecipado da meta de US\$ 60 bilhões no 3T21. No entanto, será considerada a manutenção da dívida bruta abaixo de US\$ 65 bilhões.

— Serão investidos ainda US\$ 2,8 bilhões para redução e mitigação de emissões, incluindo investimentos em eficiência operacional incorporados nos projetos para mitigação das emissões (escopos 1 e 2), bioprodutos (diesel renovável e bioquerosene de aviação) e pesquisa e desenvolvimento.

— Estão previstos investimentos na área de Transformação Digital e Inovação da ordem de US\$ 1,6 bilhão, com foco na eficiência, na conformidade ambiental, na segurança das operações e nos compromissos com a sustentabilidade.

Módulos da P-78 A Petrobras informou nessa quarta (24/11) o início da fabricação dos módulos de produção da plataforma P-78, no estaleiro Brasfels, em Angra dos Reis (RJ). A unidade irá operar no módulo 6 do campo de Búzios, na Bacia de Santos.

— A obra prevê a fabricação simultânea de dez módulos, dos 21 previstos para a P-78, e deve ser concluída em cerca de 20 meses. A construção dos demais módulos, do casco e a integração serão realizados na China, Coreia do Sul e Cingapura.

— A P-78 está sendo construída pela Keppel Shipyard e foi projetada para ter capacidade de processamento diário de 180 mil barris de óleo e de 7,2 milhões de m<sup>3</sup> de gás. A unidade deve ser entregue em 2024 para iniciar produção em 2025.

Os preços do petróleo permaneceram estáveis nessa quarta (24/11), com os investidores questionando a eficácia de uma liberação de estoques estratégicos liderada pelos EUA.

— O Brent fechou a sessão em queda de 0,06 dólar, ou 0,07%, a 82,25 dólares o barril, enquanto o WTI recuou 0,11 dólar, ou 0,14%, a 78,39 dólares. Reuters

UEGA e Petrobras assinam aditivo de compra de gás A Copel informou que a UEG Araucária S.A (UEGA), sua subsidiária indireta, e a Petrobras assinaram termo aditivo ao contrato de compra e venda de gás natural para geração termelétrica na modalidade interruptível. O acordo prorroga o prazo de vigência, que era de 31 de dezembro de 2021, para 31 de dezembro de 2022.

— O contrato prevê o fornecimento de 2,15 milhões de m<sup>3</sup> por dia, sem obrigatoriedade de retirada. Com isso, a UEGA permanecerá disponível ao Sistema Interligado Nacional (SIN) e poderá ser despachada pelo Operador Nacional do Sistema (ONS).

Vibra e BBF fecham parceria para primeira usina de diesel verde do país A Brasil Biofuels (BBF) fechou parceria com a Vibra Energia (ex-BR) que destravará o projeto para a primeira indústria de diesel verde (HVO) do país. O investimento da BBF no projeto chega a R\$ 1,8 bilhão.

— Pelo acordo, a Vibra comercializará, por um valor não revelado, toda a produção da futura fábrica.



— A unidade da BBF será erguida na Zona Franca de Manaus e terá capacidade para produzir inicialmente 500 milhões de litros de diesel verde por ano, o que representa 2% da demanda atual da Vibra para vendas em todo o país. A expectativa é que a fábrica entre em operação em 2025.

— Trata-se do segundo projeto do gênero na América do Sul. O primeiro – o projeto Omega Green – foi anunciado pelo ECB Group, dono da BSBios, no Paraguai. Valor

Vendas de etanol caem 25% As vendas de etanol realizadas pelas usinas do Centro-Sul caíram 25,6% na primeira quinzena de novembro ante igual período da safra anterior, de acordo com a União das Indústrias de Cana-de-Açúcar (Unica). Foram vendidos 988,2 milhões de litros de etanol.

— Deste volume, 538,8 milhões de litros foram de etanol hidratado para o mercado doméstico, o que, comparado à safra passada, representou um decréscimo de 32%. Já as vendas de etanol anidro continuaram mais elevadas do que no ano passado e somaram 405,5 milhões de litros na quinzena, alta de 2,8%.

— A queda foi puxada pelo menor consumo do etanol hidratado no mercado interno, que vem perdendo força com a baixa competitividade e o enfraquecimento das vendas do ciclo Otto. Valor

CGT Eletrosul conclui compra da TSLE A CGT Eletrosul assinou contrato com a CEEE-T para a compra de fatia de 49% na Transmissora Sul Litorânea de Energia (TSLE), por R\$ 217,55 milhões. A Eletrobras, controladora da CGT Eletrosul, havia informado sobre a operação em maio.

— Com a operação, a CGT Eletrosul passa a deter 100% do capital social da TSLE e irá promover futuramente a incorporação dessa SPE, conforme a estratégia da empresa que visa a racionalização das participações societárias.

— O pagamento à CEEE-T deverá ocorrer no prazo máximo de 30 dias, quando será realizada a transferência das ações, disse a estatal elétrica. Reuters

Enel investirá R\$ 31 bi no Brasil A Enel anunciou que pretende investir 5 bilhões de euros (ou cerca de R\$ 31 bilhões) no Brasil entre 2022 e 2024. O valor representa pouco mais da metade do total de recursos que serão destinados para a América Latina no período pelo grupo italiano, informa O Globo.

— A companhia inaugura nesta quinta (25/11) na Bahia o parque eólico Morro do Chapéu Sul II, que vai ser capaz de gerar 1.800 GWh de energia por ano, o que equivale ao consumo de cerca de 500 mil residências brasileiras.

— Em videoconferência, executivos da empresa destacaram que os investimentos globais para os próximos três anos em todo o mundo somam 42,6 bilhões de euros (cerca de R\$ 282 bilhões), volume que vai triplicar a capacidade renovável do grupo no mundo até 2030, chegando a 154 GW.

— A empresa anunciou ainda a saída de segmentos de geração de energia a partir do gás natural e do carvão no mundo até 2040. Com isso, pretende antecipar em dez anos a meta de zerar suas emissões de carbono, que passou de 2050 para 2040.

Senado aprova incentivo a eólica e solar A Comissão de Meio Ambiente (CMA) do Senado Federal aprovou nessa quarta (24/11), em decisão terminativa, o projeto de lei 3.386/2021, do senador Plínio Valério (PSDB/AM), que institui o Programa de Incentivo ao Desenvolvimento da Energia Eólica e da Solar Fotovoltaica (Pides).

— O relatório do senador Rodrigo Cunha (PSDB/AL) foi pela aprovação da proposta. Agora o PL segue para a Câmara dos Deputados, a menos que haja recurso para exame do Plenário do Senado.

— O texto dispõe que o financiamento do Pides decorrerá de dotações do Orçamento da União. A União concederá subvenção econômica ao BNDES, com o fim de prover equalização de taxas de juros para o financiamento do programa.

— Os contratos de financiamento da União ao BNDES visando ao Pides terão custo financeiro equivalente à Taxa de Longo Prazo (TLP). Agência Senado

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 25/11/2021*

### **O QUE AS PETROLEIRAS ESTÃO FAZENDO PARA DESCARBONIZAR O PRÉ-SAL?**

*Por Nayara Machado - 24 de novembro de 2021 - Em Diálogos da Transição, Mercado offshore, Petróleo e gás*

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

Com metas globais de redução de emissões, grandes operadoras no pré-sal brasileiro traçam estratégias para reduzir a intensidade de carbono da produção. Em comum, está a busca por mais eficiência, eletrificação e automação de sistemas.

Hoje, a intensidade de carbono na exploração de petróleo no Brasil varia entre 20 a 30 kg de CO<sub>2</sub> por barril, acima da média mundial de 18 kgCO<sub>2</sub>/barril e das metas globais das petroleiras.

A Equinor, por exemplo, planeja atingir 6 kgCO<sub>2</sub>/barril até o fim da década; a Petrobras tem entre as suas metas climáticas chegar a 15 kgCO<sub>2</sub>/barril. As empresas participaram do 4º Fórum Técnico Pré-Sal Petróleo, que também trouxe cases da Total Energies e da ExxonMobil.

“É natural que após a COP26 haja uma pressão ainda maior sobre a indústria de petróleo e gás por redução de emissões, especificamente CO<sub>2</sub> e metano”, diz Diogo Sandy, gerente de Segurança, Meio Ambiente e Saúde do projeto Bacalhau, da Equinor.

O que as petroleiras estão fazendo para descarbonizar o pré-sal?

FPS Instalado no campo de Peregrino, operado pela Equinor na Bacia de Campos. Foto: Øyvind Hagen/Equinor

Eletrificação. A lógica é conhecida: com a eletrificação, a conversão de energia é mais eficiente e abre-se a possibilidade de usar menos óleo e mais gás como combustível. Desafio é levar para o offshore.

Na plataforma de 220 mil barris/dia de Bacalhau, a Equinor encomendou um módulo de geração de energia elétrica a ciclo combinado — isto é, combinar turbina a gás com turbina a vapor para aproveitar o calor excedente que seria perdido nas turbinas a vapor.

Quatro turbinas a gás e duas turbinas a vapor serão responsáveis por uma geração maior de energia com a mesma quantidade de gás.

A estimativa é de redução em 25% das emissões de CO<sub>2</sub>. Com outras soluções, o projeto de Bacalhau parte de uma emissão-base de 500 mil toneladas para 110 mil toneladas de CO<sub>2</sub> por ano — ou 8,8 kg de CO<sub>2</sub> por barril produzido.

O ciclo combinado também está no radar da Petrobras. A empresa já pretende encomendar FPSOs para Búzios, no pré-sal, com os sistemas 100% eletrificados, mudança que demandou



uma alteração recente na regulamentação ambiental – Conama revoga limites de emissão para eletrificação de FPSOs

Algumas iniciativas são de baixo custo... Operadora do campo de Lapa, comprado da Petrobras, a Total Energies identificou 33 iniciativas capazes de reduzir as emissões de gases de efeito estufa do FPSO Caraguatatuba, a maioria de baixo ou nenhum custo e com potencial de redução anual de 15% das emissões de GEE.

“O papel da eficiência energética é muito relevante, da ordem de 40%. É uma variável que tem que ser muito bem trabalhada porque realmente o ganho é muito grande, e às vezes com baixo investimento”, explica Anidio Correa, gerente de Meio Ambiente e Licenciamento da empresa.

Vão desde mudanças em processos até a automação de serviços de manutenção offshore, por exemplo, para reduzir a demanda por viagens de barcos de apoio e, conseqüentemente, do consumo de combustíveis.

...Outras são caríssimas e precisam de escala. Alberto Ferrin, vice-presidente da ExxonMobil, destaca o conceito dos hubs de captura e armazenamento de carbono (CCS).

A ideia é que indústrias de alta emissão possam compartilhar a infraestrutura de armazenamento, com benefícios de economia de escala. O primeiro hub, lançado este ano em Houston, capital do petróleo no Texas (EUA), atraiu o interesse de mais uma dezena de empresas.

“O hub tem potencial de capturar e armazenar permanentemente cerca de 100 milhões de toneladas de CO<sub>2</sub> anualmente até 2040, o equivalente à quantidade de CO<sub>2</sub> armazenada por cerca de 500 mil km<sup>2</sup> de floresta (1/3 do estado do Amazonas)”, diz Ferrin.

Mais descarbonização no mercado de óleo. Até agora, mais de 100 novas instalações CCUS foram anunciadas e o projeto global de capacidade de captura de CO<sub>2</sub> está a caminho de quadruplicar, afirma Samantha McCulloch, chefe da Unidade de CCUS da Agência Internacional de Energia (IEA, na sigla em inglês).

A IEA tem insistido no papel da tecnologia de CCUS para que o setor de óleo e gás possa alcançar emissões líquidas zero e para apoiar a competitividade da produção de hidrogênio com baixo teor de carbono.

“No entanto, as esperanças anteriores de que o CCUS estava prestes a cumprir seu potencial se esgotaram”, diz.

A última década foi marcada pelos cancelamentos de projetos e programas de financiamento de governos que não deram certo.

Em média, foi adicionada em todo o mundo a capacidade de captura de menos de 3 milhões de toneladas de CO<sub>2</sub> (MtCO<sub>2</sub>) a cada ano desde 2010. A capacidade de captura anual hoje é de pouco mais de 40 MtCO<sub>2</sub>.

“Isso precisa aumentar para 1,6 bilhão de toneladas (GtCO<sub>2</sub>) em 2030 para se alinhar com um caminho para o zero líquido até 2050”, completa.

E transição para amenizar choques de energia. O diretor executivo da IEA, Fatih Birol, disse nesta quarta que os preços atuais dos combustíveis estão na “zona de perigo” para grande parte dos países emergentes e que a energia limpa pode ajudar a superar desafios.

“Os recentes aumentos nos preços da energia resultam de vários fatores, incluindo uma rápida recuperação econômica que impulsiona a demanda, bem como interrupções e impactos relacionados ao clima”, explica.

O executivo afirma ser enganoso culpar as políticas de energia limpa pelos aumentos de preços.

“Algumas das tensões nos mercados de hoje também podem ser ‘rigidez artificial’ devido às estratégias de alguns grandes produtores [de óleo]”.

Para apoiar uma transição “rápida e ordenada” de energia limpa, o executivo anunciou que em fevereiro a IEA lançará uma nova versão do Rastreador de Metano para adicionar dados detalhados sobre carvão à cobertura de petróleo e gás.

Por aqui, diesel verde. Vibra e Brasil BioFuels (BBF) firmaram contrato de compra e venda de diesel verde, também conhecido como HVO, que será fornecido pela primeira biorrefinaria para produção de HVO no Brasil.

A planta ficará localizada na Zona Franca de Manaus. A primeira fase do projeto está prevista para entrar em operação em janeiro de 2025 e contará com investimentos industriais a serem realizados pela BBF da ordem de R\$ 1,8 bilhão.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias  
Data: 25/11/2021*



## JORNAL O GLOBO – RJ

### GOVERNO QUER PERMITIR QUE UM ÚNICO IMÓVEL SEJA USADO COMO GARANTIA EM VÁRIOS EMPRÉSTIMOS

Projeto de lei também vai regulamentar o uso do celular como garantia e prevê o fim do monopólio da Caixa no penhor

*Por André de Souza e Geralda Doca*

BRASÍLIA — O governo anunciou nesta quinta-feira novas regras que flexibilizam o uso de garantias na concessão de crédito para estimular a retomada da economia. Se o projeto de lei que será encaminhado ao Congresso for aprovado, um único imóvel poderá ser usado como garantia para vários empréstimos.

— Com um sistema de garantia mais eficiente, o mercado de crédito se expande e a taxa de juros cai naturalmente. O canal de crédito ganha força para auxiliar na retomada econômica no próximo ano e nos demais — disse o secretário de Política Econômica, Adolfo Sachsida.

A medida vai permitir, por exemplo, que um proprietário que comprou um imóvel financiado possa fazer um novo crédito imobiliário mesmo que não tenha terminado ainda de quitar sua última prestação.

Ou, ainda, que um proprietário de imóvel comprado à vista ou já quitado use este patrimônio como garantia para dois ou mais empréstimos - hoje o limite é de um financiamento por imóvel.

— Nós estamos devolvendo ao dono da garantia o seu direito de usá-la porque onde não é assim. Você vai a um banco, por exemplo, você tem uma casa de R\$ 1 milhão, você pega R\$ 100 mil emprestado e a casa inteira fica para o banco, está errado isso. A garantia é do trabalhador, é do empreendedor — disse Sachsida.

### Redução de juros

O secretário citou outro exemplo para explicar como a medida pode reduzir os juros:



— Você tem uma casa de R\$ 100 mil. Pega R\$ 10 mil emprestado. Os outros R\$ 90 mil são seus. Quando você pode pegar empréstimo com base nessa garantia, a taxa de juros cai de 3, 4, 5% ao mês para 0,8, 0,9, 1% ao mês — afirmou Sachsida.

De acordo com estimativas do Ministério da Economia, as novas regras têm potencial para movimentar R\$ 10 trilhões só no crédito imobiliário.

O novo Marco de Garantias, como foi batizado o projeto de lei, também prevê o fim do monopólio da Caixa no penhor. As novas medidas constam de um projeto de lei encaminhado pelo Executivo ao Congresso Nacional, em regime de urgência.

— Que tal pensarmos numa empresa? Quantos empresários estão precisando de crédito e não conseguem pegar crédito barato porque não têm a garantia? O novo mercado de garantias torna o crédito mais barato para todos os empresários, principalmente os pequenos.

A proposta permite que qualquer tipo de bem possa ser oferecido como garantia na obtenção de empréstimos, como e imóveis, veículos, máquinas, equipamentos, crédito a receber e cria novos agentes financeiros chamados Instituições Gestoras de Garantias (IGG).

Os interessados deverão procurar essas empresas para registrar suas garantias. Elas serão fracionadas a fim de permitir várias operações de crédito em bancos credenciados. No caso de financiamento de imóvel, por exemplo, haverá limites para números de novos contratos. As IGG serão regulamentadas e poderão cobrar taxas pelo serviço.

Durante o anúncio da medida, Sachsida destacou que o uso de celulares como garantia de empréstimos. Mas esta já é uma prática no mercado, e algumas fintechs oferecem crédito deste tipo.

### **Crédito mais popular**

— O trabalhador, o empresário...agora ele pode usar por exemplo, o celular em garantia. Você pode ir em qualquer lugar (...) Quanto vale seu celular? R\$ 700, eu pego isso em garantia. A taxa de juros cai de 5% ao mês para 1,3%, 1,4% aproximadamente. É isso que estamos fazendo no novo marco de garantias — disse o secretário.

Sachsida citou como exemplo de popularização do crédito o saque aniversário do FGTS, uma nova modalidade que permite ao trabalhador oferecer aos bancos os recursos do Fundo como garantia.

Segundo ele, 16 milhões de trabalhadores optaram por esse tipo de empréstimo, o que representa um total de operações de R\$ 20 bilhões. O total de operações chegou a R\$ 20 bilhões, com taxa média de 1,1% ao mês.

O secretário lembrou missão dada pelo ministro da Economia, Paulo Guedes em 2019:

O projeto permite também que estados e municípios possam usar bancos privados para pagar professores e profissionais da educação, mesmo que os recursos tenham origem no Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (Fundeb), que precisam ser mantidos no Banco do Brasil ou na Caixa Econômica.

Na avaliação de Sachsida, a licitação da folha poderá gerar R\$ 4 bilhões aos estados e municípios nos próximos quatro anos:

— Hoje, da maneira como está a legislação, está dando monopólio a bancos públicos. Nós estamos permitindo competição. Da mesma maneira que quebramos o monopólio da Caixa no penhor, nós estamos tirando o monopólio de bancos públicos sobre a folha diretamente dos

docentes, recursos direcionados ao Fundeb. Em outras palavras, é uma a plataforma de governo nossa: mais Brasil, e menos Brasília.

Sachsida acrescentou:

— São mais de 5 mil municípios brasileiros beneficiados com essa medida. Afinal de contas, a folha de pagamentos do município é uma garantia do município. Estamos devolvendo ao dono da garantia.

### **Novas medidas de acesso ao crédito**

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, afirmou que há espaço para outras medidas no sentido de facilitar o acesso ao crédito:

— Estamos no começo. Temos muitas medidas para melhorar a eficiência do sistema financeiro — afirmou Campos Neto.

Ele disse ainda que o governo vê grande potencial na medida:

— Um dos primeiros temas que trabalhamos fazendo o programa do governo foi perceber que o Brasil tem um estoque enorme de imóveis. Tem um grande percentual já está pago, ou seja, tem um volume de ativo fixo na mão das pessoas que não é usado para alavancar crédito, não é usado para gerar recursos. Esse é um instrumento que pode ser usado e que gera crédito, gera dinheiro na economia, sem contrapartida fiscal.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 25/11/2021*

## **PETROBRAS VAI DISTRIBUIR ATÉ US\$ 70 BI NOS PRÓXIMOS CINCO ANOS, COM VENDA DE ATIVOS E CAIXA REFORÇADO**

Empresa eleva investimentos em 24% entre 2022 e 2026

*Por Bruno Rosa*

RIO — A Petrobras espera distribuir entre US\$ 60 bilhões e US\$ 70 bilhões em dividendos entre 2022 e 2026. A informação foi dada pelo diretor financeiro da estatal, Rodrigo Araujo, durante a apresentação do novo plano de negócios a investidores na manhã desta quinta-feira.

Na noite de quarta-feira, a companhia anunciou que pretende destinar US\$ 68 bilhões em investimentos nos próximos cinco anos.

Para distribuir esse volume de dividendos, a estatal espera alcançar entre US\$ 150 bilhões e US\$ 160 bilhões em geração de caixa e arrecadar entre US\$ 15 bilhões e US\$ 25 bi bilhões com a venda de ativos nos próximos cinco anos.



**Joaquim Silva e Luna, presidente da Petrobras : empresa vai distribuir mais dividendos Foto: Antônio Cruz / Agência Brasil**

O presidente da estatal, Joaquim Silva e Luna, disse ainda que no horizonte do plano está previsto pagamento de tributos de cerca de US\$ 70 bilhões.

— O plano de negócios espelha a importância de uma Petrobras forte e saudável. Os dividendos destinados à União e aos demais acionistas representam mais de 86% da nossa geração de caixa operacional (durante 2022-2026) — afirmou Luna.



### **Patamar mínimo de dividendos**

A intenção da estatal é fazer pagamentos trimestrais de dividendos nos próximos cinco anos. A empresa informou que o patamar mínimo de dividendos anuais será de US\$ 4 bilhões para os anos em que o preço médio do Brent for superior a US\$ 40 e a dívida bruta for menor que US\$ 65 bilhões.

Silva e Luna disse que a estatal só conseguiu elevar os investimentos em 24% para os anos de 2022 e 2026 por conta da redução da dívida. Ele disse ainda que a Petrobras vai continuar com sua gestão de portfólio, com a venda de ativos, que ele classificou como "essencial".

Na lista continuam Gaspetro, Braskem, térmicas a óleo, unidades de fertilizantes e campos de petróleo em terra e águas rasas, entre outros.

— Com o equacionamento da dívida, nos vimos em condições de aumentar em 24% os investimentos. Vamos focar nos ativos e operações que apresentam maiores retornos e menores riscos. A empresa segue focando no que faz de melhor, que é a produção de ativos de petróleo e gás em águas profundas e ultraprofundas, como o pré-sal — disse ele.

A dívida bruta da empresa hoje é de US\$ 59,6 bilhões, abaixo da meta de US\$ 60 bilhões que estava prevista para ser alcançada apenas em 2022.

### **Preço do petróleo deve cair em 2022**

A Petrobras espera que o preço do petróleo caia nos próximos anos em relação ao patamar atual. Em apresentação, o diretor financeiro destacou que o valor do Brent deve ficar em US\$ 72 (2022), caindo para US\$ 65 (2023) e até US\$ 55 (2026).

Segundo Silva e Luna, a Petrobras pretende colocar em operação 15 novas plataformas em seis campos - das quais 12 unidades são no pré-sal.

O pré-sal, que representa 70% hoje da produção total, deve chegar a 79% em 2026. O foco será o desenvolvimento de campos como Búzios, Tupi, Jubarte, Mero, Itapu, Sépia, Atapu, Berbigão/Sururu, Sapinhoá e BM-C-33.

### **US\$ 2 bi para margem equatorial**

Só Tupi, o maior campo produtor do país com nove plataformas, vai consumir investimentos de US\$ 4,7 bilhões até 2026. Já a Bacia de Campos vai receber três novos FPSOs. Ao todo a empresa vai destinar US\$ 16 bilhões nas áreas da Bacia de Campos. A companhia também informou que vai desenvolver Sergipe-Alagoas. A expectativa é que o primeiro óleo seja produzido em 2026.

Na área de exploração, a companhia pretende investir US\$ 2,09 bilhões na polêmica Margem Equatorial, na Foz do Amazonas. A meta é perfurar 17 poços nos próximos cinco anos.

- Há uma expectativa importante e finalmente vamos explorar lá. Vamos começar a explorar no segundo semestre de 2022 - disse Fernando Borges, diretor de Exploração e Produção.

Ao todo, a companhia, que já tem 79 concessões no país, pretende perfurar 70 poços no país. Dos investimentos em exploração, o Sudeste vai concentrar 58% dos US\$ 5,5 bilhões.

### **Investimento em Rnest para tentar vender**

Na área de refino, com US\$ 2,6 bilhões de investimentos previstos até 2026, a empresa pretende focar no eixo Rio-São Paulo, com novas unidades de processamento e adaptações na Reduc (Rio), Revap (São Paulo) e Replan (São Paulo) para aumentar a produção de diesel. Serão US\$ 500 milhões de investimentos.

Na Rnest, em Pernambuco, a empresa vai aumentar a capacidade na unidade atual (trem 1) e construir uma segunda unidade (trem 2). Os investimentos previstos são de US\$ 1 bilhão.

- Nosso raciocínio é que a conclusão adiciona valor e pode ajudar no processo de desinvestimento. A obra de conclusão do trem 2 vai retirar a incerteza na venda desse ativo e agregar valor. Estamos estudando isso e está previsto no plano, mas ainda terá que ser aprovado pela diretoria. E, com isso, estamos em discussão com o Cade para criar um novo modelo de venda para a Rnest - disse João Henrique Rittershausen, diretor de Desenvolvimento da Produção.

Rodrigo Araujo, diretor Financeiro, disse que a meta é avançar em um processo de venda da refinaria em paralelo com o início das obras.

- A ideia é retomar a obra e ao mesmo tempo iniciar o processo de venda e com isso materializar isso e com retorno financeiro - destacou Araujo durante coletiva de imprensa virtual.

A Petrobras também pretende iniciar estudos para produzir biodiesel na Repar, no Paraná, cuja venda também não foi bem sucedida. A ideia é agregar valor com a transformação da refinaria em uma biorefinaria.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 25/11/2021*

## **PACHECO DIZ QUE NÃO PODE GARANTIR VOTAÇÃO DA PEC DOS PRECATÓRIOS NA PRÓXIMA SEMANA**

Presidente do Senado afirmou que a prioridade do 'esforço concentrado' são as sabatinas pendentes, como a do ex-AGU André Mendonça

*Por Julia Lindner*



**O presidente do Senado Rodrigo Pacheco Foto: Pablo Jacob/Agência O Globo**

BRASÍLIA — O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG) disse nesta quinta-feira que não pode garantir a votação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos Precatórios na próxima semana, mas que vai se esforçar para viabilizar a apreciação com celeridade.

A PEC viabiliza a criação do novo programa social Auxílio Brasil, proposto pelo governo como substituto do Bolsa Família.

Pacheco destacou que o período de "esforço concentrado", entre os dias 30 de novembro e 2 de dezembro, é direcionado para as sabatinas, entre elas a do ex-advogado-geral da União, André Mendonça.

O processo de indicação ao Supremo Tribunal Federal (STF) está parado na Casa há mais quatro meses. Segundo Pacheco, a sabatina de Mendonça "certamente acontecerá" na semana que vem.

Ainda não há uma definição da data exata para a sabatina de Mendonça, que está prevista para ocorrer na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) na próxima terça ou quarta-feira. Também não foi o escolhido o relator da indicação.

Ao ser questionado sobre isso, Pacheco respondeu que essas decisões cabem ao presidente da CCJ, Davi Alcolumbre (DEM-AP).

A PEC dos Precatórios também precisa ser apreciada na CCJ antes de seguir ao plenário.

— Vamos tentar coexistir os interesses das sabatinas, que são a prioridade do esforço concentrado, mas a PEC do Precatório também o é. Ultrapassada a fase da CCJ, eventualmente tentaremos a apreciação da PEC já na próxima semana, que é muito importante para o Brasil — disse Pacheco a jornalistas.

Questionado se poderia garantir a aprovação da PEC na semana que vem, ele respondeu que não:

— Não posso garantir. A PEC tem que cumprir a etapa da Comissão de Constituição e Justiça, o parecer já foi lido, houve pedido de vista. Precisa ser apreciada na CCJ. Finalizada na CCJ, vai a plenário e assim que chegar no plenário eu vou ter o senso de urgência em relação à PEC, porque ela precisa ser apreciada.

O pedido de vista (mais tempo para análise) da PEC dos Precatórios na CCJ foi solicitado pelo PSD, partido de Pacheco. As mudanças solicitadas pela sigla esta semana estão sendo avaliados pelo relator da matéria, o líder do governo no Senado, Fernando Bezerra (MDB-PE). O próprio governo já admite que a apreciação pode ficar para o dia 7 de dezembro.

Apesar do possível atraso na tramitação, Pacheco incluiu a PEC dos Precatórios e a "implantação do programa social sustentável" como prioridades do Senado até o final do ano.

Ele disse que é preciso "dar uma solução a esse problema, dos precatórios, do espaço fiscal, do programa social, do orçamento".

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 25/11/2021*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### **MOURÃO DIZ QUE NARCOTRÁFICO PODE ESTAR ENVOLVIDO COM GARIMPO NO MADEIRA; PF E MARINHA VÃO AGIR**

*Por Lisandra Paraguassu*

BRASÍLIA (Reuters) – O vice-presidente Hamilton Mourão disse nesta quinta-feira que a Polícia Federal e a Marinha preparam uma ação de repressão aos garimpeiros ilegais que estão atuando no rio Madeira, no Estado do Amazonas, e afirmou que existe uma suspeito de envolvimento do tráfico de drogas.



“A Polícia Federal e a Marinha já estão se preparando para agir”, disse Mourão a jornalistas em Brasília, depois que centenas de balsas de garimpeiros foram avistadas no Madeira.

#### ***Balsas de garimpeiros no rio Madeira***

“Nós temos tido vários informes de que o narcotráfico, essas quadrilhas que agem no Centro-Sul do país, na ordem de proteger suas rotas subiram para lá, e uma das formas de eles se manterem é apoiando ações dessa natureza. Até porque esse ouro é extraído ilegalmente e é um ativo que eles podem trocar por drogas”, acrescentou.

Indagado se a ação da PF e da Marinha contará com a presença de órgãos de fiscalização ambiental, o vice-presidente chegou a mencionar o Ibama, mas em seguida disse que a presença mais importante neste caso é da Marinha e afirmou que a força naval poderá apreender embarcações ilegais.

“O principal ali é a Marinha. A Marinha tem que verificar quem está com a embarcação ilegal e quem estiver ilegal vai ter a embarcação apreendida”, disse Mourão, que comanda o Conselho da Amazônia.

Imagens feitas pela Reuters e pelo Greenpeace no rio mostraram na quarta-feira as balsas equipadas com bombas de água amarradas juntas em filas que quase atravessam todo o largo rio Madeira. Uma testemunha da Reuters avistou fumaça de escapamento indicando que estão aspirando ouro no leito do rio. Segundo o Greenpeace, havia ao menos 300 balsas e elas estavam no local há duas semanas, sem que as autoridades tomassem medidas.

### **(Reportagem adicional de Eduardo Simões, em São Paulo)**

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 25/11/2021*

## **ORÇAMENTO SECRETO: CONGRESSO VAI DESCUMPRIR ORDEM DO STF E MANTER NOMES DE PARLAMENTARES EM SIGILO**

Ato propõe que só abrirá informações dos repasses sobre solicitações feitas daqui para a frente, contrariando decisão da ministra Rosa Weber  
*Por Breno Pires e Daniel Weterman, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA – O Congresso Nacional redigiu um ato conjunto no qual afirma que não fará a divulgação dos nomes dos deputados e senadores que direcionaram verbas do orçamento secreto até agora e só abrirá informações sobre solicitações feitas daqui para a frente. O comunicado oficial das mesas diretoras da Câmara e do Senado contraria decisão do plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) que, há 20 dias, determinou ao Executivo e ao Legislativo dar ampla publicidade sobre a distribuição das verbas secretas.

Na terça-feira, o Estadão revelou uma articulação para manter sob sigilo a caixa-preta das emendas de relator-geral do orçamento (RP9), base do orçamento secreto, o esquema criado pelo presidente Jair Bolsonaro para garantir apoio político. O ato conjunto é assinado pelo presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), e pelo primeiro-vice presidente Veneziano Vital do Rêgo (MDB-PB). A reportagem apurou que o presidente da Câmara, Arthur Lira (Progressistas-AL), está de acordo com o texto, segundo interlocutores.



***O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, e o presidente da Câmara, Arthur Lira; Congresso deve regulamentar emendas do relator a partir do Orçamento de 2022 Foto: Dida Sampaio/Estadão***

A cúpula do Congresso apresenta dois argumentos para manter os nomes dos parlamentares em sigilo. Um dos trechos do ato destaca “a não exigência e a inexistência de procedimento preestabelecido por Lei para registro formal das milhares de demandas recebidas pelo Relator-Geral com sugestão de alocação de recursos por parte de parlamentares, prefeitos, governadores, Ministros de Estado, associações, cidadãos, formuladas no dia a dia do exercício dinâmico do mandato”. Outro trecho do documento afirma que há uma “impossibilidade fática de se estabelecer retroativamente um procedimento para registro das demandas referidas no item anterior”.



De acordo com o ato conjunto (veja abaixo), em seu artigo 4º, “as solicitações que fundamentam as indicações a serem realizadas pelo Relator-Geral, a partir da vigência deste Ato Conjunto, serão publicadas em sítio eletrônico pela Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização e encaminhadas ao Poder Executivo”. Nada, portanto, que se refira às demandas feitas em 2020 e 2021, que estão englobadas no objeto da decisão do Supremo.

Pacheco confirmou ao Broadcast Político que a publicação do ato ocorrerá entre hoje e amanhã e que o princípio da transparência está atendido, apesar dos questionamentos. Além disso, ele convocará uma sessão do Congresso amanhã para votar um projeto de resolução regulamentando as emendas de relator a partir do Orçamento de 2022.

### **Em liminar, Rosa determinou ‘ampla publicidade’ aos documentos**

Na liminar que determinou a “ampla publicidade” aos documentos “que embasaram as demandas e/ou resultaram na distribuição de recursos das emendas de relator-geral (RP-9)”, a ministra Rosa Weber, do Supremo, estabeleceu que os nomes dos parlamentares beneficiados devem ser divulgados, incluindo os valores que já foram pagos. Em seu voto, a ministra escreveu que “o regramento pertinente às emendas do relator (RP 9) distancia-se desses ideais republicanos, tornando imperscrutável a identificação dos parlamentares requerentes e destinatários finais das despesas nelas previstas, em relação aos quais, por meio do identificador RP 9, recai o signo do mistério”, deixando claro que a decisão busca tornar públicos os nomes dos solicitantes por trás do relator-geral.

O Estadão publicou reportagem na terça-feira revelando a articulação do Congresso para não dar publicidade às indicações por trás da fachada do relator-geral. Na ocasião, diversos especialistas em contas públicas, transparência e direito apontaram que seria uma burla à decisão do STF.

Para especialistas e técnicos de órgãos de controle, o governo e o Congresso são obrigados a dar transparência a essas indicações e a todos os critérios adotados para aprovação e execução das emendas, incluindo a digital de quem indicou o recurso. “Do contrário, seria um descumprimento à decisão do Supremo, porque não é plausível que não existam as informações”, disse o diretor da ONG Transparência Brasil, Manoel Galdino.

“A inexistência de norma infraconstitucional não afasta a existência constitucional de uso transparente dos recursos públicos”, disse o professor titular de Direito Financeiro da USP, Fernando Scaff, ao Estadão.

“Observe que eles estão dizendo que passarão a fazer, e que não farão retroativamente. Desta forma, reconhecem a existência de irregularidade e buscarão ultrapassá-la, o que é positivo. Todavia, não adotar o mesmo procedimento para as condutas que já ocorreram torna a medida insuficiente, pois não atinge integralmente a necessária transparência e publicidade no uso dos recursos públicos. Deixa no ar a impressão de que não querem informar a sociedade sobre a origem e destino desses recursos”, observou Scaff.

Parlamentares da oposição já haviam dito também que, se isso ocorresse, seria um drible ilegal. “A decisão do STF que determinou a total publicidade e transparência das emendas destinadas terá que ser cumprida. É direito do povo saber como o seu dinheiro foi usado. Não há razão para que todos dados não sejam divulgados”, disse ao Estadão o líder da oposição na Câmara, deputado Alessandro Molon (PSB-RJ), na terça-feira, 23. “Qualquer tentativa de ocultar informações sobre o orçamento deve ser entendida como descumprimento da decisão do Supremo, com as punições consequentes”, disse o senador Alessandro Vieira (Cidadania-SE), também na terça-feira.

A líder do PSOL, Talíria Petrone (RJ), disse que as propostas de transparência que vêm sendo prometidas pela Câmara e pelo Senado são insuficientes e não devem desviar o debate.

“O cenário que se desenha é o de que não haverá transparência na divulgação de quais parlamentares solicitaram as emendas de relator geral. Isso vale tanto para os orçamentos de 2020 quanto de 2021. Pior, as soluções que circulam na Casa (projetos de resolução) tampouco resolvem essa questão, já que apenas indicam a publicação das emendas de relator em sítio eletrônico. Permanecerão as dúvidas: Quem indicou? E Por que?”, disse Talíria, que pretende acionar o Supremo se as determinações forem burladas. “É inadmissível que bilhões de reais sejam distribuídos em troca de votos, violando inúmeros princípios constitucionais, dentre os quais destaco a impessoalidade, a moralidade e a publicidade. A sociedade tem o direito de saber quem está trocando voto por indicação de emenda”, afirmou a deputada.

### Planilha

Apesar da alegação contida no ato conjunto, a série de reportagens do Estadão tem demonstrado desde maio que o governo e a cúpula do Congresso detêm as informações sobre os beneficiados com os repasses. O Estadão obteve, por exemplo, uma planilha elaborada por integrantes do governo na qual se podem ver 285 parlamentares como autores de solicitações de repasses com emenda de relator-geral do orçamento, que obtiveram verbas empenhadas no Ministério do Desenvolvimento Regional em dezembro de 2020. Paradoxalmente, para manter em sigilo os parlamentares contemplados, o ato conjunto utiliza como fundamento justamente a informalidade do esquema de distribuição de repasses por meio de barganha política.

No ano de 2020, as emendas de relator-geral do orçamento de 2020, em parte, foram direcionadas atendendo pedidos individuais feitos por deputados e senadores, registrados em ofícios. Depois que o mecanismo foi revelado, porém, o Congresso concentrou os pedidos no relator-geral do orçamento de 2021, senador Márcio Bittar (PSL-AC), cortando as solicitações diretas. O dinheiro, no entanto, é distribuído pelas cúpulas da Câmara e do Senado, que acompanham em planilhas secretas o fluxo de liberação dos recursos e de parlamentares atendidos.

Assim, em paralelo ao ato conjunto do Congresso, o Palácio do Planalto pode dar publicidade apenas aos ofícios do relator-geral e alegar que, formalmente, desconhece os nomes dos deputados e senadores solicitantes desses repasses – apesar de essas informações serem conhecidas informalmente, pois fazem parte da articulação do Executivo com o Legislativo. O Congresso, por sua vez, também alega não ter as informações centralizadas. O Supremo não intimou diretamente o relator-geral a apresentar os nomes dos parlamentares, que nesse jogo de empurra poderão continuar em segredo.

A deputada Adriana Ventura (Novo-SP) frisou que a ministra Rosa Weber pediu as informações do passado também. “Como assim não conseguem resgatar estes dados? Nem os presidentes das casas, nem a secretaria de governo, nem os ministérios e nem os beneficiários sabem informar? Cabe então ao relator-geral prestar estas informações, afinal ele é o autor oficial das emendas. O que não pode acontecer é continuarmos no escuro”, disse.

### ***Veja o ato conjunto das mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal***

**Ato conjunto das mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal sobre orçamento secreto.**

#### **Foto: Reprodução 1**

<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/5/7/1637868787475.jpg>

#### **Foto: Reprodução 2**

<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/6/7/1637868787476.jpg>

#### **Foto: Reprodução 3**

<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/3/9/1637868817393.jpg>

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/11/2021

## GOVERNO QUER ACELERAR EXPANSÃO DE AEROPORTOS EM PARCERIAS COM A INICIATIVA PRIVADA

Com os leilões dos terminais da Infraero chegando ao fim, plano agora é fazer parcerias público-privadas em aeroportos regionais, geridos por Estados e municípios, diz o presidente da Anac Por Circe Bonatelli, O Estado de S.Paulo

### Entrevista com

#### Juliano Alcântara Noman, presidente da Anac

CANCÚN, México - Com as concessões de aeroportos da Infraero para a iniciativa privada chegando ao fim, o governo federal articula uma nova frente de trabalho para acelerar a desestatização dos aeroportos regionais, geridos por Estados e municípios.

O projeto está sendo tocado pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) em parceria com a Secretaria de Aviação Civil (SAC) e prevê um modelo de parceria público-privada. A ideia é dar tração à iniciativa a partir do ano que vem, segundo o presidente da Anac, Juliano Alcântara Noman.

“Acabando a sétima rodada, queremos ampliar ações como essa. Temos 120 aeroportos com voos regulares. Isso está parado já faz um tempo. Queremos chegar a 200”, afirmou em entrevista exclusiva ao Estadão/Broadcast. “A nossa premissa é que se alguém tem interesse em voar para algum lugar, então tem que haver infraestrutura.”



***O presidente da Anac, Juliano Alcântara Noman; governo quer ampliar de 120 para 200 o total de aeroportos regionais com voos regulares. Foto: Edilson Rodrigues/Agência Senado - 19/10/2020***

A sétima e última rodada de concessões de aeroportos federais para a iniciativa privada, programada para ocorrer no primeiro semestre de 2022, promete ser uma das mais quentes em termos de disputa. O leilão deve contar com as "joias da coroa" do programa, os terminais de Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ).

Nesta semana, o presidente Jair Bolsonaro enviou ao Congresso um projeto de lei que autoriza o Executivo a contratar PPP para concessão de aeroportos no Amazonas. Na PPP, o ente público permanecerá como parte do negócio fazendo aportes financeiros que funcionarão como uma espécie de subsídio para garantir a viabilidade financeira do aeroporto. Nesse tipo de leilão, vence aquele que aceitar o menor aporte, explicou Noman.

A primeira PPP terá um bloco os aeroportos amazonenses de Parintins, Carauari, Coari, Eirunepé, São Gabriel da Cachoeira, Lábrea e Maués. São unidades carentes de infraestrutura e com voos esporádicos, mas com demanda para uma operação maior que a atual. Se a PPP der certo, a intenção será repetir a mesma experiência em outras regiões futuramente. “A Região Norte seria uma primeira rodada, depois poderiam vir outros”, disse Noman.

O ano de 2022 marcará o fim de um longo e bem-sucedido plano de concessões de aeroportos até então geridos pela Infraero. Até aqui, já foram seis rodadas e um total de 44 aeroportos transferidos à iniciativa privada sob compromisso de investimentos de aproximadamente R\$ 20 bilhões. A sétima rodada terá outros 16 aeroportos e prevê mais R\$ 8,8 bilhões em investimentos



na melhoria da infraestrutura. Com isso, o Brasil se tornou o País com o maior número de operadores profissionais, com experiência no mundo agora.

O presidente da Anac concedeu a entrevista em meio a sua participação no World Annual General Assembly, Conference & Exhibition (Waga 2021), realizada pelo Conselho Internacional de Aeroportos (ACI), em Cancún, no México. Ao circular pelo evento, Noman foi bastante procurado pelos demais participantes - empresários de aeroportos e companhias aéreas -, curiosos sobre os próximos passos do programa brasileiro de concessões. Uma das perguntas feitas pelos presentes é se os aeroportos Santos Dumont e Congonhas passarão a receber voos internacionais. As companhias aéreas de países vizinhos querem operar nesses terminais. Confira a entrevista:

### **Após a sétima rodada de licitações, qual será o foco do trabalho da Anac?**

O governo está estruturando também parcerias público-privadas (PPPs) para pequenos aeroportos. A ideia é começar lançando oito aeroportos na Região Norte. Acabando a sétima rodada, queremos ampliar ações como essa. Temos 120 aeroportos com voos regulares. Isso está parado já faz um tempo. Queremos chegar a 200. A mensagem importante é que ainda temos muito trabalho pela frente mesmo após a sétima rodada. O objetivo final é universalizar o acesso à aviação, regionalizando cada vez mais. Podemos até dar suporte a Estados e municípios no desenho desses modelos. Queremos que a parceria com o setor privado seja a regra, não mais a exceção.

### **Por que vão adotar o modelo de PPP em vez de concessão, como nas rodadas anteriores?**

Se o estudo sobre esses aeroportos mostra que a VPL (valor presente líquido) do projeto fica negativo, então o governo precisa aportar um recurso para garantir a viabilidade. Para negócios assim, que não têm viabilidade, como aeroportos regionais muito pequenos, quem cobrar o menor aporte do governo leva o aeroporto no leilão.

### **A previsão é iniciar o modelo de PPPs já no ano que vem?**

Vamos começar a estudar os modelos de PPPs em conjunto com a Secretaria de Aviação Civil (SAC) a partir da conclusão da sétima rodada e da conclusão das relitações de Viracopos e São Gonçalo do Amarante. A Região Norte seria uma primeira rodada, depois poderiam vir outros. A nossa premissa é que se alguém tem interesse em voar para algum lugar, então tem que haver infraestrutura.

### **Qual a data prevista para o leilão da 7ª rodada de licitações aeroportuárias?**

Nossa ideia é fazer até abril. O calendário é bem desafiador. Estamos terminando de analisar as contribuições da consulta pública. A ideia é colocar o edital no TCU (Tribunal de Contas da União) o quanto antes, em dezembro ou até o começo de janeiro. Depois que o TCU retornar, faremos os ajustes e colocaremos o leilão na praça. É desafiador, mas estamos confiantes de que vamos conseguir.

### **Qual o balanço das contribuições recebidas na consulta pública, encerrada em 8 de novembro?**

Foram cerca de 430 contribuições. Recebemos muita coisa. Por outro lado, esta já é a sétima rodada. É um processo maduro. As contribuições tendem a ser mais estruturadas, o que facilita a análise.

### **Em termos de ajustes, é possível adiantar o que está em análise? O edital tende a sofrer modificações relevantes nas regras em relação à rodada anterior?**

Acredito que não terá grandes diferenças. Estamos analisando situações específicas. O processo está bem maduro. A sexta rodada foi feita em plena pandemia, o que é uma prova muito grande do interesse do mercado e do nível alto de concorrência, com ágios relevantes. Os operadores até comentaram que os lances altos já levam em conta a qualidade do contrato e a confiança no regulador. Os editais que colocamos em consulta refletem isso. Eles não são exatamente iguais, mas basicamente mantêm as mesmas estruturas.

## **O que vai mudar nas operações de Santos Dumont e Congonhas, principais ativos da sétima rodada, após a licitação? Podem se tornar aeroportos internacionais?**

Não tem nada na regulação que impeça nem que os obrigue a se tornarem internacionais. Cada operador e investidor tem liberdade para fazer o seu próprio plano de negócios. Nós vamos tentar garantir que eles tenham a maior flexibilidade para fazer seu plano, pois entendemos que isso é muito importante para as cidades. Também entendemos que o operador deve interagir com as comunidades locais e entender se há interesse nisso. E os grandes operadores que disputam nossas licitações já fazem isso.

## **No Rio, por exemplo, tem uma discussão local. A gestão municipal quer direcionar parte dos voos do Santos Dumont para o Galeão. O que o senhor acha disso?**

Essa não é uma discussão exatamente ligada ao contrato de concessão. É um assunto que surge na esteira da sétima rodada. Mas o que percebemos entre os poderes locais é uma vontade de mexer no Santos Dumont. Estamos conversando com eles para tentar entender. A experiência está aí para mostrar que o melhor é deixar os operadores, em conjunto com a sociedade local, decidir o que fazer com os aeroportos. E não a gente, enquanto governo, decidir o que cada aeroporto vai fazer.

## **Então a Anac não vai impedir nem obrigar que Santos Dumont e Congonhas virem aeroportos internacionais?**

Pode ser que por alguma questão específica isso aconteça (internacionalização). Mas um dos pilares do nosso modelo de concessão é deixar que o operador possa desenvolver o seu próprio plano de negócios.

## **E qual a expectativa da Anac sobre a próxima rodada? Acredita que vai haver atrair muitos investidores como na última rodada?**

Com certeza. Tem muito interesse. São blocos com bons ativos. Claro que Santos Dumont e Congonhas chamam atenção, mas há bons aeroportos regionais em todos os blocos.

\*O jornalista viajou a convite do Conselho Internacional de Aeroportos (ACI)

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 25/11/2021

## **GOVERNO ADIA LEILÃO DA BR-381 ENTRE MG E ES E CRIA 'PROTEÇÃO' CONTRA ALTA DE PREÇOS DE AÇO E ASFALTO**

Por causa da novidade, leilão que seria em dezembro deste ano foi transferido para o fim de janeiro ou início de fevereiro de 2022

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

BRASÍLIA - Depois de uma série de roadshows nos Estados Unidos, na Europa e em Dubai, o governo decidiu estrear no leilão da BR-381/262, entre Minas e Espírito Santo, um mecanismo de proteção contra a alta de preço de insumos importantes para obras de infraestrutura, como aço e o cimento asfáltico de petróleo.



Por causa da novidade, o leilão que seria em dezembro deste ano foi transferido para o fim de janeiro ou início de fevereiro de 2022. Segundo a secretária de Planejamento, Desenvolvimento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, Natália Marcassa, no retorno dessas reuniões no exterior, a pasta percebeu a preocupação de grandes investidores interessados no projeto com o impacto da inflação dos insumos.

***BR-381/262; plano é estabelecer uma "cesta" de***



***índices para o reajuste dos contratos, que seja composta pelo IPCA, usado atualmente, e outro que reflita melhor os preços do setor, INCC ou IGP-DI Foto: Ministério da Infraestrutura***

O plano, então, é estabelecer uma "cesta" de índices para o reajuste dos contratos, que seja composta pelo IPCA, usado atualmente, e outro que reflita melhor os preços do setor, como o Índice Nacional de Custo de Construção (INCC) ou o Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna (IGP-DI). A parcela do novo componente deve ficar entre 20% e 30%.

“Feedback que recebemos é que o projeto estava sendo muito impactado pela inflação de insumos que estamos tendo. Nos últimos 12 meses, a consegue enxergar inflação via IPCA de 12%, e uma inflação de componentes que são super importantes para o projeto, como cap asfáltico, aço, de 30%, 38%”, afirmou Marcassa ao Estadão/Broadcast, segundo quem o ministério ainda faz alguns cálculos para definir qual é o melhor índice para compor o reajuste junto do IPCA.

O novo mecanismo não será aplicado para todo o prazo do contrato, mas no período mais intensivo de obras, como nos 10 primeiros anos da concessão, explicou a secretária. Segundo ela, a mudança não será percebida pelo usuário. No caso das tarifas de pedágio, o IPCA continuará sendo usado em sua integralidade. Para compensar a concessionária em torno da diferença de valores serão usados recursos da chamada conta vinculada da concessão.

Essa ferramenta é abastecida de algumas formas, como, por exemplo, por receitas extraordinárias e uma parcela do valor de outorga que é oferecido pela concessionária ao arrematar a rodovia. No caso da nova concessão da Dutra, por exemplo, cerca de R\$ 850 milhões da outorga devem ser direcionados a essa conta.

“Para o concessionário, nós vamos atualizar 20% ou 30% - dependendo do projeto, se ele tem mais ou menos capex (investimento) - com um índice que reflita mais a construção civil. Então vai ter uma parcela maior ao concessionário”, explicou Marcassa, segundo quem o modelo será submetido para avaliação do Tribunal de Contas da União (TCU).

A secretária observou que o movimento de alta no preço dos insumos é global, com tendência de estabilização. No entanto, a volta à normalidade não deve acontecer em um ano, avalia Marcassa, mas em dois ou três anos. É por esse motivo que o ministério decidiu adicionar o mecanismo nas concessões. “Porque achamos que vai demorar uns dois, três anos para estabilizar. Mas também não achamos que vai demorar dez anos para estabilizar. É algo que, a médio prazo, nós devemos conseguir convergir de novo para o IPCA”, disse a secretária.

Com os detalhes sendo desenhados pela pasta, o mecanismo deve ser aplicado pela primeira vez na data de reajuste, geralmente um ano após a assinatura do contrato. Então, é calculado anualmente. O encontro de contas, com o repasse, por sua vez, deve ser realizado apenas na revisão quinquenal. “Porque ao longo de cinco anos pode ser que um ano deu positivo, o outro negativo, então conseguimos fazer esse casamento”, disse.

Assim que o formato for fechado, a pasta enviará o desenho para a avaliação do TCU. Por ora, o tribunal recebeu um memorial com os comandos gerais do mecanismo, dentro do projeto de concessão da Rio-Valadares, com o pedido para estender a regra também aos editais já publicados. De acordo com Marcassa, a preocupação com o impacto do preço dos insumos nos empreendimentos já vinha sendo alvo de conversas entre o tribunal de Contas e o ministério. “Essa decisão foi fruto das conversas, da nossa aproximação com o tribunal, que também observou o risco do custo dos insumos”, disse Marcassa.

A secretária pontuou também que as últimas concessões já contam com inovações para tratamento de riscos, como os mecanismos de proteção cambial e de parcelas da demanda. “É

uma sofisticação do modelo, fruto dessas conversas que a gente vem tendo com mercado e TCU, para tratar um problema que é real e está acontecendo no mundo todo”, afirmou.

Sobre o leilão da BR-381/262, Marcassa avalia que o certame pode ter participação maior de empresas em comparação à disputa pela Dutra, que recebeu propostas da Ecorodovias e da CCR. Mas não muito além disso. "É isso, o mercado é pequeno. Acharmos que vai ter mais que dois, mas não muito mais que isso", disse. Essa é a segunda vez que o governo adia o leilão da rodovia. Primeiro, a data foi de 25 de novembro para 20 de dezembro. Na ocasião, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, afirmou que a mudança se devia ao pedido de investidores por mais tempo para estudar o projeto.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 25/11/2021*

### **EM PROJETO INÉDITO, EMPRESA QUER GERAR ENERGIA SOLAR AO LADO DE SUAS USINAS TÉRMICAS A DIESEL**

Empresa do Amazonas pede autorização da Aneel para instalar painéis solares em suas usinas; além da produção mais limpa, empresa diz que custo da energia é menor

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

BRASÍLIA - A necessidade de reduzir custos com combustível e cortar emissões tem levado empresas do setor elétrico a buscar mudanças para suas usinas térmicas, alimentadas a óleo diesel, em um movimento inédito no segmento. O Estadão apurou que, no Amazonas, a Oliveira Energia, dona de 42 usinas térmicas, pediu à Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) para instalar painéis solares em suas plantas.

A ideia é ter uma “usina híbrida”, que entregue a mesma quantidade de energia prometida pela empresa, mas com parte da produção vinda do sol. A Aneel informou que avalia o pedido.

O óleo diesel é uma das fontes mais caras de todo o setor elétrico, além de ser extremamente poluente. Ao adicionar os painéis solares, a empresa pode reduzir o volume de combustível que é cobrado na conta de luz dos consumidores por meio de um encargo.

#### **Estimativa**

Ao estimar a redução de custos de apenas uma de suas usinas – no caso, a planta da cidade de



Maués –, a empresa concluiu que, em 48 meses, haveria uma redução de R\$ 52,6 milhões em cobranças desses encargos. Segundo a companhia, seria preciso instalar 150 painéis solares na unidade.

***Usina térmica da Oliveira Energia em Maués (AM); regras para geração híbrida são analisadas pela Aneel Foto: Oliveira Energia/ Divulgação***

“Mesmo que, futuramente, a gente admita o uso de combustíveis fósseis para geração de energia elétrica, dada a geografia do nosso Estado, com características bastante isoladas, sem ventos para uso de fontes eólica, e hidráulica, pelo fato de o Amazonas em quase todo seu território ter a geografia plana (o que dificulta usar a força dos rios para produzir eletricidade), a alternativa que nos resta é a energia solar”, afirma Heitor Gomes Cândido, diretor técnico interino da Oliveira Energia.

**Alternativa ‘híbrida’ já é realidade em hidrelétricas e parques eólicos**

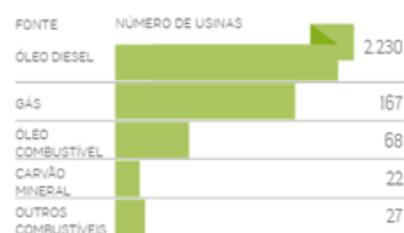
A instalação de painéis solares em usinas existentes pode ser uma novidade em unidades de geração térmica movidas a gás e combustível, mas já é uma alternativa que começa a ganhar espaço em operações de algumas hidrelétricas e parques eólicos.

Segundo a Aneel, atualmente há uma usina híbrida funcionando como projeto-piloto e em operação comercial. O teste com a instalação de painéis solares acontece no complexo eólico Ventos de São Vicente, que soma 68 megawatts (MW) de potência.

O modelo é visto como algo promissor e que deve se espalhar por outros parques eólicos, porque os ventos fortes da região Nordeste do País costumam ocorrer durante o período da noite. Durante o dia, quando perdem força, entra em cena a captação da luz solar para compensar.

### Parque térmico

País conta com 2.514 usinas térmicas em atividade



### Panorama solar

92

EMPREENDIMENTOS DE ENERGIA SOLAR JÁ ESTÃO EM FASE DE CONSTRUÇÃO

668

EMPREENDIMENTOS JÁ FORAM LIBERADOS PELA ANEEL PARA SEREM CONSTRUÍDOS

2,51%

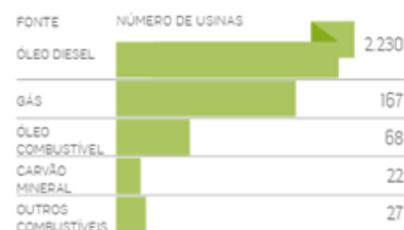
É O POTENCIAL SOLAR INSTALADO DA MATRIZ ELÉTRICA NACIONAL

Fonte: Aneel

ESTADÃO #f

### Parque térmico

País conta com 2.514 usinas térmicas em atividade



### Panorama solar

92

EMPREENDIMENTOS DE ENERGIA SOLAR JÁ ESTÃO EM FASE DE CONSTRUÇÃO

668

EMPREENDIMENTOS JÁ FORAM LIBERADOS PELA ANEEL PARA SEREM CONSTRUÍDOS

2,51%

É O POTENCIAL SOLAR INSTALADO DA MATRIZ ELÉTRICA NACIONAL

Fonte: Aneel

ESTADÃO #f

## Experiências

Paralelamente, há várias outras usinas híbridas instaladas em fase de pesquisa e desenvolvimento. Painéis solares já foram instalados nos reservatórios de hidrelétricas de grande porte, como a usina de Sobradinho, na Bahia, que tem o lago de maior superfície do País. O mesmo foi feito sobre as águas de Porto Primavera (SP), Aimorés (MG), Itumbiara (MG) e Santa Marta (MG). No Ceará, o parque eólico Santo Inácio também deu início ao projeto com painéis solares e faz pesquisas com o recurso extra desde 2017.

A Aneel informou que, para usinas conectadas ao Sistema Interligado Nacional, a rede de transmissão de energia que conecta os Estados, as regras para operação como “usina híbrida” estão em fase de regulamentação, após uma proposta apresentada no ano passado e que passa por consulta pública.

Já para as usinas que operam em sistema isolado, ou seja, sem conexão com a rede nacional e localizadas em regiões afastadas de centros urbanos (como é comum em toda a Amazônia), essa previsão de operação híbrida foi incluída nos editais de concessão para que essas unidades possam adicionar outra fonte de geração limpa. “Recentemente, o tema passou por consulta pública na Aneel para consolidar os critérios dessa adição de fonte renovável em usinas a diesel nos sistemas isolados”, informou a agência reguladora.

### Prazos

Um dos questionamentos que ainda precisam ser respondidos no caso das térmicas diz respeito ao prazo de concessão de usinas que decidam investir nos painéis solares. As empresas pedem a ampliação do tempo, como forma de amortizar o investimento adicional que teriam de fazer para colocar o projeto solar em funcionamento.

Em razão do baixo nível dos principais reservatórios das hidrelétricas hoje, toda a geração térmica disponível no País está em operação. Na matriz elétrica nacional, o Brasil tem 60,5% de sua potência ancorada na fonte hidráulica. Outros 16,67% vêm de combustíveis fósseis, o que inclui o carvão mineral, seguidos pela produção das eólicas (10,85%) e biomassa (8,75%). Os demais 3,23% estão divididos entre as plantas solares e nucleares.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 25/11/2021*

### DONOS DE AEROPORTOS E EMPRESAS AÉREAS BRIGAM SOBRE VALOR DE TARIFAS

*Por Circe Bonatelli*

Há uma tensão no ar entre as duas associações globais que representam as gigantes da aviação – de um lado, as companhias representadas pela Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA) e do outro, as operadoras dos terminais, sob o Conselho Internacional de Aeroportos (ACI). A briga é sobre o preço das tarifas para embarque e desembarque de passageiros e manejo de aeronaves em meio à pandemia, que derrubou pela metade o fluxo nos aeroportos.

A IATA manifestou descontentamento há poucas semanas, quando o diretor-geral da entidade, Willie Walsh, classificou como “ultrajante” o valor cobrado das tarifas mesmo na crise. Levantamento da IATA mostrou que os reajustes das taxas de aeroportos e serviços de navegação aérea somam US\$ 2,3 bilhões no ano, enquanto outros aumentos podem atingir dez vezes esse número, se forem aprovadas as propostas já apresentadas. Isso tende a atrasar a recuperação das viagens e afetar a conectividade internacional.

### Cooperação

A ACI usou sua conferência internacional, realizada esta semana em Cancún, para rebater as críticas. O diretor-geral da ACI, Luis Felipe de Oliveira, disse que a IATA adotou uma postura muito agressiva e que o ideal é o setor trabalhar em cooperação. Segundo ele, muitos aeroportos concederam adiamento, desconto ou isenção de tarifas na pandemia, sendo que algumas companhias aéreas receberam subsídios governamentais, enquanto os aeroportos ficaram de mãos vazias. Os aeroportos não representam fator de risco para as companhias, afirma, uma vez que tarifas representam 5% do custo dos voos (o grosso está em leasing de aeronaves, combustível e funcionários).

Procurada pela Coluna, a IATA reconheceu ser necessário um esforço conjunto para o setor se recuperar da pandemia e que muitos aeroportos proporcionaram alívio financeiro para as aéreas. No entanto, a entidade tem visto uma tendência de aumento de taxas e encargos. A IATA também disse que as companhias acumularam dívidas enormes, que ultrapassa US\$ 650 bilhões, e novos aumentos de custos podem minar sua recuperação.

### ***O jornalista viajou para a conferência aeroportuária a convite da ACI***

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 25/11/2021*

### VALOR ECONÔMICO (SP)

#### ECORODOVIAS FECHA ACORDO COM GOVERNO DE SP, ACERTA PASSIVOS E PRORROGA CONCESSÃO DA IMIGRANTES ATÉ 2033

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



**Sistema Anchieta-Imigrantes: acordo com governo de São Paulo prevê a prorrogação da concessão até novembro de 2033 — Foto: Divulgação Valor Econômico/ Ecovias**

A Ecorodovias fechou nesta quarta-feira (24) o acordo definitivo com o governo paulista para solucionar os passivos regulatórios da Ecovias dos Imigrantes. Em abril, a companhia já havia fechado um termo preliminar, mas ainda faltavam

alguns ajustes, que agora garantiram o encerramento de uma disputa judicial travada entre a empresa e o Estado há anos.

O acordo prevê a prorrogação da concessão do sistema Anchieta-Imigrantes até novembro de 2033. A Ecorodovias terá que fazer investimentos adicionais na ordem de R\$ 1,5 bilhão, além do pagamento de R\$ 613 milhões ao Estado.

A principal disputa que levou ao acordo teve início em 2006. Nesse ano, o governo paulista firmou termos aditivos com diversas concessionárias de rodovias, prorrogando o prazo dos contratos. Porém, anos depois, o Estado fez uma revisão dos acordos e, em 2014, decidiu anular os aditivos — gerando uma grande briga judicial com as empresas.

A atual gestão paulista vem tentando chegar a um acordo com as companhias do setor desde 2019 sobre esses passivos. Após muitas idas e vindas da negociação, o Estado vem conseguindo soluções — até agora, apenas a Ecorodovias firmou seu acordo definitivo, mas a CCR também já fechou um termo preliminar, em junho. As conversas com a Arteris ainda estão em curso.

Pelo acordo da Ecorodovias, a concessão da Imigrantes foi estendida, mas sob uma taxa interna de retorno menor: a remuneração, que era de 20,6%, caiu para 8,2%, em linha com os contratos mais recentes de rodovias no país. Além disso, o índice de reajuste tarifário foi alterado do IGP-M para o IPCA.

Entre os novos investimentos que serão realizados, estão obras para o aumento de capacidade na Rodovia Anchieta, entre o km 59 e o km 65, na entrada de Santos, além de melhorias na área urbana de São Vicente.

Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 25/11/2021

### PILOTOS E COMISSÁRIOS APROVAM PARALISAÇÃO

Greve parcial é marcada para segunda-feira; categoria pede reposição da inflação de 24 meses

Por Cristian Favaro — De São Paulo

Pilotos e comissários pretendem iniciar na segunda-feira uma paralisação parcial das atividades em todo o país, diante da falta de acordo com as companhias aéreas sobre a nova convenção coletiva de trabalho da categoria.



**Movimento no aeroporto Santos Dumont, no Rio: empresas aéreas retomam operações após impacto da pandemia — Foto: Márcia Foletto/O Globo**

De acordo com o aprovado em assembleia ontem, a greve vai começar à 0h do dia 29 de novembro por tempo indeterminado. Segundo o Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA), em respeito à sociedade e aos usuários do sistema de transporte aéreo, os aeronautas farão a paralisação de 50% dos tripulantes por dia, enquanto os outros 50% permanecerão em serviço.

O setor tem papel central no transporte de insumos para o combate à pandemia – como a própria vacina.

Os aeronautas rejeitaram, em votação no dia 17 de novembro, a proposta feita pelas companhias aéreas para renovação da convenção coletiva. “O pleito é, simplesmente, a recomposição inflacionária dos últimos 24 meses. Haja vista que a categoria aceitou reduções de salários desde o início da pandemia e é boa a situação das empresas nesse momento de retomada. A Azul tem a maior liquidez da sua história, a Gol efetuou a maior desalavancagem desde sua fundação e a Latam atingiu a maior redução de custo em mais de 10 anos”, disse Ondino Dutra, presidente do SNA.

Os aeronautas pediram reajuste considerando o INPC dos últimos 24 meses. Já o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (Snea) argumenta que desde o início da pandemia as empresas aéreas acumulam um prejuízo bilionário e trabalham na retomada das operações para restabelecer patamares pré-crise.

Segundo o SNA, a entidade patronal propôs flexibilizar diversos itens da convenção coletiva.

Procurado para comentar o assunto, o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (Snea) não retornou até o fechamento desta edição. Gol e Azul não se manifestaram. A Latam informou que tomou conhecimento da decisão dos aeronautas e que acompanha os desdobramentos do movimento.

“A companhia, por meio do Sindicato Nacional das Empresas Aéreas (SNEA), segue empenhada em buscar o entendimento com todos os tripulantes para que seja possível superar de forma conjunta as consequências da pandemia, sobretudo neste momento importante de retomada do setor aéreo”, afirmou a Latam, por meio de nota. “A Latam reitera ainda que todos os seus voos programados para a próxima semana estão mantidos e informará prontamente se houver qualquer alteração”.

As companhias aéreas estão retomando gradativamente a operação depois de serem fortemente impactadas pela pandemia. Em meados de junho deste ano a Azul já conseguiu atingir 100% da oferta doméstica que tinha em 2019, antes da crise sanitária. Já a Latam espera retomar por completo a oferta doméstica até o fim deste ano, com estimativa de crescer 5% em janeiro contra igual mês de 2019. Na Gol, o cenário é de se aproximar ao pré-pandemia também no fim deste ano.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 25/11/2021**

### SÃO PAULO PLANEJA TRÊS NOVAS CONCESSÕES ATÉ 2022

Governo tenta tirar do papel ainda nesta gestão os projetos do Rodoanel Norte, das balsas litorâneas e a PPP de escolas

*Por Taís Hirata — De São Paulo*



**Jordão, subsecretária de Parcerias: edital do Rodoanel Norte deve sair até janeiro — Foto: Divulgação**

O governo de São Paulo tenta tirar do papel, até o fim da atual gestão, ao menos três novas concessões: a do Rodoanel Norte; a travessia das balsas litorâneas; e uma Parceria Público Privada (PPP) para a gestão de 60 escolas. Já o leilão rodoviário do Litoral Norte – que chegou a ser marcado para setembro e foi cancelado por determinação do tribunal de contas – está sendo reavaliado e ainda não tem previsão de data.

O projeto mais maduro, cujo edital está prestes a ser publicado, é a concessão do sistema de travessias litorâneas, que inclui oito trajetos – entre eles, Santos-Guarujá, Bertioga-Guarujá e São Sebastião-Ilhabela. O contrato, de 30 anos, prevê investimento de R\$ 272 milhões. “Não é um valor tão expressivo, mas o projeto parte de uma lógica mais social, de melhorar a qualidade do serviço”, afirma Tarcila Reis Jordão, subsecretária de Parcerias do Estado.

Até o janeiro de 2022, a equipe também planeja lançar o edital da concessão do Rodoanel Norte, que prevê R\$ 2,4 bilhões de investimentos – o principal deles será a tão esperada conclusão do trecho rodoviário, que tem 44 km.

O governo promete viabilizar o projeto há cerca de dez anos. Em 2012, foi feita a primeira licitação para a construção. Desde então, mais de R\$ 7 bilhões de recursos públicos foram consumidos, mas ainda resta concluir cerca de um quarto da obra, que está parada desde 2018. O Estado também chegou a fazer um leilão de concessão do trecho, vencido pela Ecorodovias. Porém, a licitação foi anulada, e os contratos com as construtoras, rompidos, para dar lugar à nova modelagem. O novo operador irá finalizar a construção e operar a via por 30 anos.

Já a concessão das Rodovias do Litoral – outro projeto rodoviário que estava bastante maduro – está sendo alvo de reavaliação. O leilão quase saiu em setembro deste ano, mas foi suspenso por determinação do Tribunal de Contas do Estado (TCE-SP), que apontou problemas no edital. O maior entrave é uma disputa com o município de Mogi das Cruzes, que se opõe à cobrança de pedágio. Não há data para uma nova licitação, diz a subsecretária.

Seu projeto vinha sendo analisado por três grupos internacionais que ainda não estão no mercado brasileiro, segundo ela. Portanto, a expectativa é que, no leilão do Rodoanel Norte, empresas de fora estudem o ativo, além de operadores já tradicionais.

Recentemente, o Estado também abriu consulta pública para mais uma concessão rodoviária, o Lote Noroeste Paulista, que inclui 1.046 km de estradas e investimentos de R\$ 11,8 bilhões. Entre os trechos abarcados estão as rotas entre São Carlos e Mirassol, de São José do Rio Preto a Guará, e de Bebedouro a Barretos.

O lote parte de uma lógica semelhante à do corredor Piracicaba-Panorama, conquistado pelo Pátria no início de 2020. Ou seja, trata-se da combinação de concessões existentes, que estão chegando ao fim, com trechos ainda não pedagiados. No caso do Noroeste Paulista, as duas concessões que serão novamente leiloadas são a Triângulo do Sol (da AB Concessões) e a Tebe (das construtoras Torc e ECB). Porém, o calendário para fazer o leilão ainda nesta gestão está mais apertado.



Além dos ativos de transportes, o governo paulista também planeja realizar, até o fim de 2022, a PPP de 60 escolas de ensino médio, em tempo integral. A ideia é delegar a um operador privado a gestão da infraestrutura, explica Jordão. “O contrato incluiria toda a parte de segurança, higiene, manutenção. Tudo o que não for da área pedagógica”, afirma.

Trata-se de um projeto menos maduro que os do Rodoanel e das balsas. Porém, a subsecretária diz que as consultas públicas sairão até fevereiro. “Neste caso, o calendário eleitoral joga a favor do projeto, que é politicamente positivo.” O cálculo inicial de investimentos é de R\$ 1,2 bilhão.

Para além dos leilões, o governo paulista tenta encerrar os passivos regulatórios bilionários de suas concessões rodoviárias, que há anos travam disputas judiciais com o Estado. Ontem, foi formalizado o aditivo com a Ecorodovias, para solucionar disputas em torno da Ecovias dos Imigrantes. Pelo acordo, a concessão será prorrogada até 2033 e serão feitos investimentos adicionais de R\$ 1,5 bilhão pela empresa, além de um pagamento de R\$ 613 milhões. Uma versão preliminar do trato havia sido divulgada em abril, mas só agora houve uma solução definitiva para disputas pendentes do passado.

Em junho, o Estado também firmou um acordo preliminar para solucionar pendências com a CCR. Já as negociações com a Arteris ainda estão em curso. Com o avanço das conversas com os grandes grupos, o governo também abriu negociações com as concessionárias menores.

Para Jordão, os acordos são importantes inclusive para o planejamento de novos projetos. “Era muito crítico solucionar a agenda do passado, porque já não tínhamos clareza de quando seria o fim das concessões”, afirma.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 25/11/2021**

## LEILÃO DO PRÉ-SAL PODE ATRAIR DOIS NOVOS PRODUTORES PARA O BRASIL

Leilão de Sépia e Atapu, no pré-sal, pode marcar estreia de petroleiras em ativos de produção de óleo e gás no Brasil

**Por André Ramalho — Do Rio**

O leilão dos volumes excedentes da cessão onerosa das áreas de Sépia e Atapu, no pré-sal da Bacia de Santos, representa, para as petroleiras, um acesso imediato a projetos em fase operacional e pode, a depender dos resultados, atrair dois novos produtores para o país. Dentre as onze empresas habilitadas para a rodada, marcada para 17 de dezembro, a americana ExxonMobil e a colombiana Ecopetrol buscam na licitação uma oportunidade para começarem a produzir os primeiros volumes de petróleo no Brasil. As duas atuam no mercado brasileiro, mas apenas em ativos exploratórios ou em fase de desenvolvimento da produção.

Além delas, a americana Chevron - que está se desfazendo de todos os ativos operacionais no Brasil para focar no pré-sal - também pode garantir, no leilão, uma nova fonte de geração de caixa no país. As brasileiras Petrobras e Enauta e as multinacionais Equinor (Noruega), Petrogal (Portugal/China), Petronas (Malásia), Qatar Petroleum (Catar), Shell (Reino Unido) e TotalEnergies (França), que já produzem no país, completam a lista de petroleiras aptas a participar da licitação e que poderão, a partir do leilão de Sépia e Atapu, diversificar suas fontes de receita no Brasil.

Os ativos em licitação têm custos bilionários. Os vencedores da rodada terão que desembolsar um total de R\$ 11,1 bilhões (US\$ 2 bilhões) em bônus de assinatura, mais US\$ 6,45 bilhões em compensações financeiras à Petrobras pelos investimentos realizados nos campos.

Esse dinheiro pode concorrer com os compromissos de investimentos assumidos pelas empresas no país. Todas as onze habilitadas adquiriram ativos nos leilões brasileiros nos últimos anos. A

Wood Mackenzie destaca, por outro lado, que Sépia e Atapu podem gerar fluxo de caixa para as empresas, enquanto elas amadurecem os demais projetos no Brasil.

A Petrobras exerceu o direito de preferência pela aquisição das duas áreas, com percentual mínimo de 30%. Segundo a consultoria, Shell, TotalEnergies e Petrogal - sócias da estatal brasileira na jazida compartilhada de Atapu, que se conecta à concessão BM-S-11A (Oeste de Atapu) - também são candidatas naturais ao leilão.

Na avaliação da Wood Mackenzie, Ecopetrol, Petronas e Qatar Petroleum se enquadram na categoria de petroleiras que estão em fase de expansão em águas profundas - e que, portanto, podem se interessar pela licitação. Já a ExxonMobil, Equinor, Enauta e Chevron são citadas como companhias em fase de reestruturação do portfólio no Brasil e interessadas em ativos em fase operacional.

Os excedentes da cessão onerosa são os volumes descobertos de petróleo que ultrapassam os 5 bilhões de barris que a Petrobras tem direito de produzir no pré-sal, como parte do contrato assinado em 2010, dentro da operação que culminou no aumento da fatia da União no capital da estatal.

Os volumes excedentes de Sépia e Atapu foram ofertados, pela primeira vez, em 2019. Na ocasião, as áreas não despertaram o interesse das petroleiras, que viram muitos riscos nas regras da rodada, sendo o principal deles a necessidade de negociar com a Petrobras, depois da assinatura dos contratos, o valor da compensação pelos investimentos feitos nos ativos.

Com o insucesso no leilão de 2019, o governo reviu algumas regras. A principal novidade é que, depois de negociações entre a Petrobras e a estatal Pré-Sal Petróleo SA (PPSA), o valor da compensação financeira a ser paga à petroleira brasileira foi calculado previamente ao leilão. Os bônus de assinatura também foram reduzidos em 70%, em relação aos termos da licitação de 2019.

Na avaliação da Wood Mackenzie, o leilão dos excedentes de Sépia e Atapu será um “teste emocionante” para a disciplina de capital das empresas, num momento em que as petroleiras aproveitam a valorização da commodity para recuperarem o caixa, depois de um 2020 difícil para o setor, e assumem compromissos crescentes com a transição energética. Em relatório sobre o leilão, a consultoria internacional destaca que houve melhorias nos termos da licitação, mas que os resultados econômicos de Atapu e Sépia “ainda não são convincentes”.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 25/11/2021*

## NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM: SENADO APROVA PROJETO QUE CRIA "BR DO MAR" E PRORROGA REPORTO ATÉ DEZEMBRO DE 2023

*Por Renan Truffi e Vandson Lima, Valor — Brasília*



***Uma das principais novidades é a prorrogação do Reporto, regime tributário especial que desonera investimentos em terminais portuários e ferrovias — Foto: Reprodução/Facebook Porto de Vitória***

O plenário do Senado aprovou nesta quinta-feira (25) o programa de estímulo à navegação de cabotagem, conhecido como BR do Mar. O relatório, de autoria do senador Nelsinho Trad (PSD-MS), foi levado à apreciação depois de intensa negociação com os ministérios da Infraestrutura e da Economia. O texto segue agora para a Câmara dos Deputados.



Uma das principais novidades é a prorrogação do Reporto, regime tributário especial que desonera investimentos em terminais portuários e ferrovias. Esse regime foi criado em 2004 e vinha sendo sucessivamente renovado. Mas perdeu vigência no fim do ano passado, depois que o governo barrou tentativas de encaixar nova prorrogação em emendas a medidas provisórias que estavam tramitando. Agora, Trad propôs uma extensão do Reporto de janeiro de 2022 até dezembro de 2023.

O benefício garante isenção de IPI e PIS/Cofins para a compra de máquinas e equipamentos, como locomotivas e contêineres, além de suspensão da cobrança de Imposto de Importação sobre itens sem similares nacionais. A suspensão também abrange o ICMS cobrado pelos Estados. Todos esses tributos podem onerar os investimentos em 52%.

Apesar da pressão de concessionárias de ferrovias e donos de terminais portuários, o governo sinalizou ao relator uma tendência de veto ao novo prazo para o Reporto. Isso porque o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, é favorável à prorrogação, mas o tema enfrenta resistência da equipe econômica.

Diante de um tema considerado sensível pelos caminhoneiros, que temem pela perda de espaço no transporte de cargas, o relator também atendeu parcialmente a algumas demandas das companhias de navegação. Trad reduziu a exigência de mão de obra nacional nas embarcações estrangeiras fretadas para operação doméstica no Brasil e ampliou o período de transição para que empresas brasileiras de navegação (EBNs) possam fazer afretamento sem “lastro”, ou seja, sem ter equipamentos próprios.

O governo propôs que, nos novos formatos de afretamento a tempo, a tripulação fosse composta de pelo menos dois terços de trabalhadores brasileiros. A Câmara manteve essa proporção. Trad, em seu relatório, baixa essa exigência de mão de obra nacional para um terço. Segundo as companhias, o custo trabalhista é mais alto aqui e a obrigação anterior comprometeria o ganho de competitividade.

Outro pilar do projeto é flexibilizar os afretamentos (aluguéis) de embarcações estrangeiras – tanto no formato “a tempo” (quando a bandeira do país de origem é mantida) como no modo “casco nu” (quando o navio passa a operar com bandeira brasileira). Hoje, as regras são consideradas rigorosas demais.

O senador também amplia de quatro anos para seis anos o prazo para que as EBNs possam fazer o afretamento sem embarcações próprias como “lastro”. Hoje, para cada navio que elas afretam, precisam ter 50% da tonelage em frota própria. As companhias brasileiras vinham pedindo até 15 anos de transição. Elas alegam que, sem esse lastro, o mercado brasileiro poderá ficar desassistido em momentos de forte demanda por navios em outros cantos do mundo.

O governo sustenta que a BR do Mar propiciará aumento de oferta da cabotagem, incentivo à concorrência, criação de novas rotas e redução de custos. As metas incluem, em três anos, ampliar em 40% a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem e elevar o volume de contêineres transportados anualmente de 1,2 milhão para 1,5 milhão de TEUs (unidades equivalentes a 20 pés).

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 25/11/2021*

## **TCU DEVE LIBERAR PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE VITÓRIA ATÉ 15 DE DEZEMBRO**

Com o aval do TCU e a publicação do edital, o governo pretende realizar o leilão da Codesa até abril de 2022

*Por Murillo Camarotto, Valor — Brasília*



O Tribunal de Contas da União (TCU) deve liberar até o dia 15 de dezembro a publicação do edital para a privatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), responsável pela administração do Porto de Vitória e Barra do Riacho.

A área técnica do tribunal já encaminhou o parecer ao relator, ministro Bruno Dantas, que nesta quinta-feira pediu a manifestação do Ministério Público, última etapa antes de o processo ser levado a

plenário.

No despacho, Dantas pede ao procurador Julio Marcelo de Oliveira que se manifeste "com a urgência que o caso requer". A ideia do relator é levar o caso ao plenário na sessão de 8 ou 15 de dezembro, a depender do MP.

O leilão da Codesa é visto no mercado como uma ação preparatória para a privatização da Companhia Docas de São Paulo (Codesp), responsável pela administração do Porto de Santos.

Com o aval do TCU e a publicação do edital, o governo pretende realizar o leilão da Codesa até abril do ano que vem.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 25/11/2021*



## AGÊNCIA BRASIL - DF

### CONTAS EXTERNAS TÊM SALDO NEGATIVO DE US\$ 4,5 BILHÕES EM OUTUBRO

Em 12 meses, o déficit em transações correntes é de US\$ 26,7 bilhões

*Por Andreia Verdélio – Repórter da Agência Brasil - Brasília – Brasília*



As contas externas tiveram saldo negativo de US\$ 4,464 bilhões em outubro, informou hoje (25) o Banco Central (BC). No mesmo mês de 2020, o déficit foi de US\$ 1,152 bilhão nas transações correntes, que são as compras e vendas de mercadorias e serviços e transferências de renda com outros países.

A diferença na comparação interanual se deve ao resultado do superávit comercial que reduziu US\$ 2,4 bilhões, enquanto o déficit em renda primária

aumentou US\$ 1,3 bilhão e o déficit em serviços recuou US\$ 207 milhões.

Em 12 meses, encerrados em outubro, o déficit em transações correntes é de US\$ 26,704 bilhões, 1,66% do Produto Interno Bruto (PIB, soma dos bens e serviços produzidos no país), ante o saldo negativo de US\$ 23,392 bilhões (1,47% do PIB) em setembro de 2021 e déficit de US\$ 23,270 bilhões (1,54% do PIB) no período equivalente terminado em outubro de 2020.

Segundo o BC, a relação déficit-PIB em 12 meses se reduziu muito em razão dos efeitos da pandemia nas atividades. Em 12 meses encerrados em fevereiro de 2020, por exemplo, período pré-pandemia, o déficit em transações foi US\$ 69 bilhões ou 3,79% do PIB.



Já nos dez primeiros meses do ano, o déficit é de US\$ 15,783 bilhões, contra saldo negativo de US\$ 13,571 bilhões de janeiro a outubro de 2020.

### **Balança comercial e serviços**

As exportações de bens totalizaram US\$ 22,764 bilhões em outubro, aumento de 27,8% em relação a igual mês de 2020. As importações somaram US\$ 21,461 bilhões, incremento de 52% na comparação com outubro do ano passado. Com esses resultados, a balança comercial fechou com superávit de US\$ 1,303 bilhão no mês passado, ante saldo positivo de US\$ 3,683 bilhões em outubro de 2020. Isso se deve à retomada do dinamismo da atividade econômica interna, aumentando déficit em transações correntes.

O déficit na conta de serviços (viagens internacionais, transporte, aluguel de equipamentos, seguros, entre outros) manteve a trajetória de retração mas com déficit menor, com saldo negativo de US\$ 1,468 bilhão em outubro, redução de 12,4% ante os US\$ 1,675 bilhão em igual mês de 2020.

A rubrica de aluguel de equipamentos foi responsável por parte da redução do déficit da conta de serviços, devido à importação de equipamentos no âmbito do Repetro. Com a propriedade na mão de residentes não há mais necessidade de pagar aluguel para estrangeiros. Na comparação interanual, houve redução de 28,7% nas despesas líquidas de aluguel de equipamentos, de US\$ 845 milhões em outubro de 2020 para US\$ 602 milhões em outubro de 2021.

O Repetro é o regime aduaneiro especial, que suspende a cobrança de tributos federais, de exportação e de importação de bens que se destinam às atividades de pesquisa e de lavra das jazidas de petróleo e gás natural, principalmente as plataformas de exploração.

Em linha com a expansão do volume de comércio e aumento das despesas com viagens, as despesas líquidas de transporte aumentaram na comparação interanual, de US\$ 194 milhões em outubro de 2020 para US\$ 536 milhões no mês passado.

No caso das viagens internacionais, as receitas de estrangeiros em viagem ao Brasil chegaram a US\$ 266 milhões, enquanto as despesas de brasileiros no exterior ficaram em US\$ 531 milhões. Com isso, a conta de viagens fechou o mês com déficit de US\$ 265 milhões, ante déficit de US\$ 103 milhões em outubro de 2020, contribuindo para elevar o déficit em serviços

De acordo com o BC, esta é uma conta muito afetada pelas restrições impostas pela pandemia e pelas taxas de câmbio, mas vem se recuperando com o avanço da vacinação e reabertura dos países, com média acima de US\$ 200 milhões de déficit nos últimos meses. Ainda assim, os valores estão muito abaixo do período pré-pandemia.

### **Rendas**

Em outubro de 2021, o déficit em renda primária (lucros e dividendos, pagamentos de juros e salários) chegou a US\$ 4,596 bilhões, ampliação de 38,9% antes os US\$ 3,310 bilhões no mesmo mês de 2020. Normalmente, essa conta é deficitária, já que há mais investimentos de estrangeiros no Brasil, que remetem os lucros para fora do país, do que de brasileiros no exterior.

No caso dos lucros e dividendos associadas aos investimentos direto e em carteira, houve déficit de US\$ 3,715 bilhões no mês passado, frente ao observado em outubro de 2020, que foi US\$ 2,343 bilhões. As despesas líquida com juros passaram de US\$ 975 milhões para US\$ 899 milhões.

Segundo o BC, o volume de receitas e despesas estão crescendo em relação aos patamares muito baixos do ano passado, causados pela pandemia, o que também aponta para a normalização da atividade econômica e recuperação da lucratividade tanto das empresas estrangeiras no país quanto das subsidiárias brasileiras no exterior.



A conta de renda secundária (gerada em uma economia e distribuída para outra, como doações e remessas de dólares, sem contrapartida de serviços ou bens) teve resultado positivo de US\$ 298 milhões, contra US\$ 150 milhões em outubro de 2020.

### Investimentos

Os ingressos líquidos em investimentos diretos no país (IDP) somaram US\$ 2,493 bilhões no mês passado, ante US\$ 3,136 bilhões em outubro de 2020. A totalidade dos ingressos ocorreu em participação no capital, US\$ 3,040 bilhões, como compra de novas empresas e reinvestimentos de lucros. Enquanto isso, as operações intercompanhia (como os empréstimos da matriz no exterior para a filial no Brasil) tiveram déficit de US\$ 547 milhões.

Nos 12 meses encerrados em outubro de 2021, o IDP totalizou US\$ 49,223 bilhões, correspondendo a 3,06% do PIB, em comparação a US\$ 49,866 bilhões (3,13% do PIB) no mês anterior e US\$ 45,911 bilhões (3,05% do PIB) em outubro de 2020.

Quando o país registra saldo negativo em transações correntes, precisa cobrir o déficit com investimentos ou empréstimos no exterior. A melhor forma de financiamento do saldo negativo é o IDP, porque os recursos são aplicados no setor produtivo e costumam ser investimentos de longo prazo.

Para o mês de novembro de 2021, a estimativa do Banco Central para o IDP é de ingressos líquidos de US\$ 3,9 bilhões.

O estoque de reservas internacionais atingiu US\$ 367,927 bilhões em outubro de 2021, redução de US\$ 959 milhões em comparação ao mês anterior. O resultado decorreu de vendas à vista, US\$ 500 milhões, e contribuição negativa das variações de preços, US\$ 1,3 bilhão. A contribuição positiva das variações por paridades somou US\$ 504 milhões, e a receita de juros totalizou US\$ 423 milhões.

### Revisões de 2020 e 2021

Desde outubro de 2019, a política do BC estabelece revisão ordinária anual do balanço de pagamentos e da posição de investimento internacional nos meses de julho e novembro.

Para 2020, a revisão das estatísticas do setor externo resultou em redução de US\$ 1,4 bilhão do déficit em transações correntes, de US\$ 25,9 bilhões (1,8% do PIB) para US\$ 24,5 bilhões (1,7% do PIB). De acordo com o BC, essa revisão decorreu da variação na renda primária, cujo déficit foi revisto de US\$ 39,7 bilhões para US\$ 38,3 bilhões.

Em relação à conta financeira, ocorreu revisão nos passivos de investimento direto e em carteira. A revisão das despesas de lucros reinvestidos reduziu US\$ 7 bilhões do IDP em participação no capital, enquanto os ingressos líquidos em operações intercompanhia registraram ligeiro aumento, US\$ 94 milhões. Quanto aos passivos de investimento em carteira, as saídas líquidas se mostraram menores em US\$ 720 milhões, revistas de US\$ 2,6 bilhões para US\$ 1,9 bilhão.

No total, a revisão reduziu o IDP de 2020 em US\$ 6,9 bilhões, passando a totalizar ingressos líquidos de US\$ 37,8 bilhões (2,62% do PIB) ante US\$ 44,7 bilhões (3,09% do PIB) anteriormente estimados.

Para 2021, nas transações correntes, a revisão mais significativa ocorreu nas estimativas de despesas de lucros de investimento direto, que aumentaram US\$ 4 bilhões, de US\$ 28,5 bilhões para US\$ 32,6 bilhões, de janeiro a setembro de 2021. A revisão das receitas de lucro de investimento direto somou US\$ 800 milhões, de US\$ 17,4 bilhões para US\$ 18,2 bilhões. Por conseguinte, as despesas líquidas da renda primária aumentaram US\$ 3,2 bilhões no período, revistas de US\$ 33,1 bilhões para US\$ 36,3 bilhões.

Nos demais componentes das transações correntes houve revisão apenas da balança comercial de bens, com redução de US\$ 76 milhões no superávit comercial. Dessa forma, o déficit em transações correntes acumulado de janeiro a setembro de 2021 foi revisado de US\$ 8,1 bilhões para US\$ 11,3 bilhões, elevação de US\$ 3,2 bilhões.

A revisão do IDP de janeiro a setembro de 2021 aumentou o ingresso líquido em US\$ 2,6 bilhões, de US\$ 40,7 bilhões para US\$ 43,3 bilhões. Houve acréscimo de US\$ 4 bilhões decorrente da revisão das estimativas de lucros reinvestidos e redução de US\$ 1,5 bilhão nos ingressos líquidos de operações intercompanhia.

**Fonte: Agência Brasil - DF**

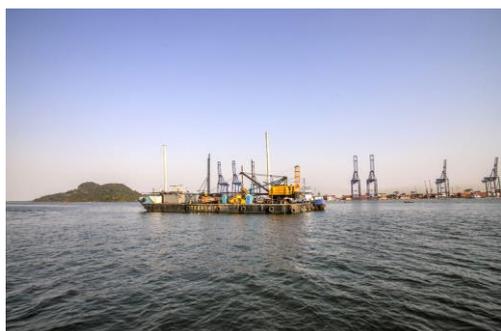
**Data: 25/11/2021**

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### EM NOVA DECISÃO, TRF4 CONFIRMA REGULARIDADE DA DRAGAGEM DAS PEDRAS DA PALANGANA

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 25 Novembro 2021*



O Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF4) confirmou na quarta-feira (24) que a Portos do Paraná pode continuar as obras de dragagem por derrocamento do complexo das Pedras Palanganas no canal de acesso ao Porto de Paranaguá.

Os desembargadores votaram por unanimidade à favor da empresa pública em um recurso de Agravo de Instrumento. O acórdão estará disponível para consulta pública em breve.

“Como a turma julgadora decidiu dar provimento ao recurso da empresa pública, mantêm-se, assim, a execução das obras que avançam sem qualquer prejuízo à atividade econômica ou ao meio ambiente na região”, explicou o diretor jurídico da Portos do Paraná, Marcus Freitas, que acompanhou a sessão remotamente.

“A decisão de suspensão da liminar comprova a tese apresentada pela empresa pública, que a licença ambiental concedida pelo Ibama respeitou e cumpriu todos os ditames legais”, avaliou.

A obra foi licitada em 2020 e o contrato foi assinado em outubro daquele ano. Em novembro foi liberada a ordem de serviço.

Enquanto o projeto executivo para a obra avançava, por decisão liminar do juiz substituto Flávio Antônio da Cruz, da 11ª Vara Federal, foi deferida, em ação civil pública movida pelo Ministério Público Federal e Ministério Público Estadual, a suspensão da Licença Ambiental e da obra de dragagem por derrocamento no Porto de Paranaguá.

No último mês de agosto, o TRF4 deferiu o pedido liminar da Diretoria Jurídica da Portos do Paraná e suspendeu a decisão liminar do juiz substituto da 11ª Vara Federal. A obra foi iniciada, então, no último dia 6 de setembro, e já está com mais de 50% concluída.

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

**Data: 25/11/2021**

### HIDROVIAS DO BRASIL ADQUIRE SIMULADOR MODERNO PARA GARANTIR SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO E PRESERVAÇÃO AMBIENTAL

Da Redação NAVEGAÇÃO 25 Novembro 2021



Para aprimorar ainda mais a segurança da navegação e contribuir para a preservação do meio ambiente na região amazônica, a Hidrovias do Brasil adquiriu um simulador de manobras. O equipamento auxiliará no treinamento da tripulação das embarcações da companhia, que navegam pelos rios amazônicos para transportar commodities para a exportação.

A empresa está investindo na construção de um centro especializado destinado exclusivamente a capacitar as equipes responsáveis pela navegação.

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

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

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

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/11/2021

### HAPAG-LLOYD ALCANÇA RESULTADO EXPRESSIVO NOS PRIMEIROS NOVE MESES DE 2021

Da Redação NAVEGAÇÃO 25 Novembro 2021



A Hapag-Lloyd concluiu os primeiros nove meses de 2021 com um EBITDA de US\$ 8,2 bilhões (EUR 6,8 bilhões). O EBIT também foi superior ao mesmo período do ano anterior, em US\$ 6,9 bilhões (EUR 5,8 bilhões). Ao mesmo tempo, o lucro do grupo melhorou para US\$ 6,7 bilhões (EUR 5,6 bilhões).

As receitas aumentaram nos primeiros nove meses de 2021 em aproximadamente 70%, ficando em US\$ 17,9 bilhões (EUR 15 bilhões). O aumento pode ser atribuído principalmente a uma

taxa média de frete mais alta de US\$ 1.818/TEU. Nos nove primeiros meses de 2020, a taxa média alcançou US\$ 1.097/TEU). Este aumento significativo é o resultado da alta demanda por transportes de contêineres.

As despesas de transporte aumentaram 16% no período de nove meses, para US\$ 8,9 bilhões (EUR 7,4 bilhões). Isso se deve, em parte, aos custos mais altos de manuseio de contêineres e ao aumento do preço médio de consumo de bunker, que ficou em US\$ 452 por tonelada nos primeiros nove meses.

“Apesar de todos os desafios operacionais, alcançamos um resultado extraordinariamente forte em nove meses. No entanto, as cadeias de abastecimento globais estão sob enorme pressão, que se intensificou ainda mais durante a alta temporada no terceiro trimestre. Infelizmente, isso também cria encargos operacionais adicionais para transportadoras, portos e terminais — mas, o mais importante, para clientes em todo o mundo: faremos tudo ao nosso alcance para ajudar com ofertas adequadas e fazer a nossa parte para resolver a situação por meio de investimentos direcionados e gerenciamento de capacidade flexível”, disse Rolf Habben Jansen, CEO da Hapag-Lloyd.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 25/11/2021*

## PPSA VAI COMERCIALIZAR MAIS DE 55 MILHÕES DE BARRIS DE PETRÓLEO DA UNIÃO NESTA SEXTA-FEIRA NA B3

*Da Redação OFFSHORE 25 Novembro 2021*



A Pré-Sal Petróleo realiza nesta sexta-feira (26), na B3, às 14h, o 3º Leilão de Petróleo da União, que comercializará mais de 55 milhões de barris de petróleo de propriedade da União dos campos de Búzios, Sapinhoá e Tupi e da Área de Desenvolvimento de Mero. Seis empresas estão habilitadas para participar. São elas: CNODC Brasil Petróleo e Gás Ltda; Equinor Energy do Brasil Ltda; Petróleo Brasileiro S/A Petrobras; Petrogal Brasil S/A; Repsol Sinopec Brasil S/A; e Totalenergies EP Brasil Ltda.

### Dinâmica do leilão

O leilão poderá ocorrer em até três fases. Na primeira etapa, cada área será oferecida por contrato de maior prazo. Cada proponente entregará sua proposta escrita, tendo como base o Preço de Referência (PR) fixado pela Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustível (ANP) para o respectivo petróleo. Se houver mais de um proponente, terá início o leilão a viva voz. Vencerá a empresa que oferecer o maior ágio.

Caso não haja proponente para o contrato de maior prazo, será realizada uma nova fase, com a reabertura do referido lote para contrato de menor prazo. Da mesma forma, vencerá quem ofertar o maior ágio sobre o PR, podendo ou não ter etapa a viva voz.

Se mesmo assim o lote não for comercializado, terá início a fase da Repescagem. O lote será reapresentado pelo menor prazo e o vencedor será aquele que oferecer a menor oferta de deságio em relação ao PR. Da mesma forma que na fase anterior, se houver mais de um proponente, terá início o leilão a viva voz. A Pré-Sal Petróleo poderá aceitar ou não a oferta.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 25/11/2021*

### PL DA CABOTAGEM É APROVADO NO SENADO E VOLTA PARA CÂMARA

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 25 Novembro 2021



#### Arquivo/Divulgação

Senadores mantiveram destaques do relatório da CAE aprovado em setembro. Empresas de cabotagem criticaram falta de debate em outras comissões pelas quais o texto tramitaria.

O plenário do Senado aprovou, na tarde desta quinta-feira (25), o relatório do projeto de lei da cabotagem — 4.199/2020 (BR do Mar). Foram 75 votos a favor em uma votação simbólica, que registrou votação contrária da bancada do Partido dos Trabalhadores (PT). Os senadores decidiram por recomendar a aprovação do texto com 13 emendas, além de 22 das 50 sugestões oferecidas por outros parlamentares e acolhidas de forma total ou parcial. A matéria, que havia sido aprovada pela Comissão de Assuntos Econômicos do Senado (CAE) em setembro, agora retorna à Câmara dos Deputados. Representantes de empresas de cabotagem criticaram a falta de debate nas demais comissões pelas quais o texto tramitaria. Um despacho da mesa diretora havia estipulado a apreciação do PL nas comissões de Agricultura e Reforma Agrária (CRA), de Serviços de Infraestrutura (CI) e de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), o que não ocorreu.

Entre as sugestões acatadas parcialmente, está a emenda da senadora Kátia Abreu (PP-TO) que retira o limite de viagens por afretamento a tempo desde que vinculados a uma embarcação. Já a emenda 13, do senador Eduardo Braga, que mantém alíquota de 40% para o transporte de granéis líquidos (combustíveis) na navegação fluvial e lacustre nas regiões Norte e Nordeste, foi atendida totalmente. Também foi acatada emenda 17, apresentada pelo senador Major Olímpio (PSL-SP), que morreu de Covid-19 no começo do ano. Essa proposta permite o uso do Adicional do Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), disponível na conta vinculada às empresas brasileiras de navegação (EBNs), para pagamento de salários durante a pandemia.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) lamentou que o PL tenha sido aprovado com o mínimo debate e que o relator tenha rejeitado todas as emendas apresentadas após o relatório na CAE. “Com muita preocupação destacamos que a frota de propriedade brasileira tenderá a desaparecer dando oportunidade a empresas que operarão de forma especulativa e acompanhando a volatilidade do mercado internacional”, disse o diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano. A associação entende que não privilegiar investimentos do Brasil no segmento da navegação causa uma concorrência desigual com as empresas que já investiram no país nos últimos anos, tornando-se motivo para que novos investidores tenham medo de investir no mercado brasileiro.

A Associação Brasileira dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística (Logística Brasil) considerou que, apesar de pequenos avanços no projeto durante tramitação na CAE, foi lamentável que uma matéria dessa natureza e importância tenha sido tratada com descaso, evitando que outras três comissões importantes do Senado pudessem se debruçar sobre o tema e melhorar o texto. “O senso de urgência que o Ministério da Infraestrutura imprimiu mostra o temor que eles têm de ficarem expostos pela baixa qualidade que é esse BR do Mar. Extrair isso da discussão só mostra medo que eles tem q trabalho sério e fundamentado possa mostrar que esse BR do Mar é um projeto desmedido e feito por quem não entende e por quem não quer desenvolver a cabotagem”, criticou o diretor da Logística Brasil, Abrahão Salomão.

Salomão disse que o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, descumpriu a promessa firmada de ouvir as empresas de cabotagem quanto ao último texto aprovado na CAE a fim de discutir melhorias. “Nós ficamos, de certa forma, consolados porque, quanto mais cedo esse BR do Mar sair do papel, mais cedo produzirá os efeitos desastrosos. Não se trata de torcida contra, e

sim de uma análise fria e objetiva por quem trabalha com isso. Esse texto foi feito por técnicos que, muitas vezes, nunca subiram num navio e não sabem o que é uma negociação e um fechamento de frete”, afirmou à Portos e Navios.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/11/2021

## FORNECEDORES AMPLIAM OLHAR PARA OPORTUNIDADES NO MERCADO DE ENERGIA

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 24 Novembro 2021



### Arquivo/Divulgação

Abimaq vê possibilidade de desenvolvimento de negócios em todo o ciclo de vida de projetos, desde a fabricação de itens, à logística e ao descomissionamento ao final do ciclo de vida.

Fornecedores de máquinas e equipamentos ampliaram o olhar para as oportunidades decorrentes do mercado de energia. A avaliação do setor empresarial é que o Brasil tem posição de destaque na geração de fontes renováveis e que novos

combustíveis vão gerar negócios envolvendo todo o ciclo de vida de setores produtivos. A Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq) identifica que a diversificação de fontes de energia abre o leque da cadeia de valor em engenharia, fornecimento de máquinas e equipamentos com tecnologia brasileira, além da logística envolvida das atividades de descomissionamento, não apenas no setor de petróleo e gás.

O diretor-executivo da Abimaq nas áreas de petróleo, gás natural, bioenergia, petroquímica e hidrogênio, Alberto Machado, disse que é preciso estabelecer o que existe no mundo de oportunidades de negócios que vão surgir daqui para frente. Ele ressaltou que o Brasil tem praticamente todas as fontes primárias de energia, o que o deixa numa posição de destaque. Ele citou que o hidrogênio pode ser produzido por meio dos aerogeradores que, por meio da eletrólise da água dessalinizada, podem produzir hidrogênio.

Para Machado, a expansão da eólica offshore no Brasil vai aumentar a disponibilidade de energia para produção hidrogênio, de forma economicamente viável num futuro próximo devido à combinação com outras fontes de energia. “Tudo isso leva a uma enorme possibilidade de desenvolvimento de negócios e geração de oportunidades para o nosso segmento”, frisou Machado.

Ele vê entre os desafios passar pelas mudanças que atingem os grupos de empresas, pessoas e sociedades focadas em combustíveis fósseis, sem causar problema do ponto de vista econômico e social. “Depois de 40 anos, estamos preocupados com o descomissionamento dessas plataformas. Se pensarmos no que tem de mudanças entre combustíveis fósseis e renováveis, teremos que, de certa forma, ‘descomissionar’ o mundo. Teremos que mudar de grupo de empresas, pessoas e sociedades focadas em combustíveis fósseis”, comentou.

Machado acrescentou que havia limitações por o foco estar muito baseado na energia hídrica. “Temos toda condição de rapidamente ter uma gama de possibilidades de suprimento de energia, gerando oportunidades na ciência e tecnologia, na engenharia, na produção e fabricação de máquinas e equipamentos e outros materiais, na distribuição e na logística envolvida e nos descomissionamentos, que vão gerar oportunidades para indústria de máquinas e equipamentos”, analisou.

O presidente do Conselho de Óleo e Gás da Abimaq, Idarilho Nascimento, mencionou que 75% da matriz energética mundial é baseada em combustível fóssil, que o petróleo terá vida longa e o gás terá papel preponderante em busca de uma matriz mais limpa. Nascimento disse que o mundo está passando por uma transição energética e, cada vez mais, haverá a necessidade de matriz limpa, de diminuição de emissões de carbono e da presença de fontes renováveis. “Há regiões que precisam fazer esse trabalho que estão mais atrasadas que o Brasil. Nessa transição, é importante termos gás natural sendo tratado como insumo energético de transição”, observou.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 25/11/2021*

## KONGSBERG E NORSEPOWER ATUAM PARA IMPULSIONAR PROPULSÃO A VELA

*Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 24 Novembro 2021*



A Kongsberg Maritime e a Norsepower assinaram um memorando de entendimentos (MoU) para facilitar a integração de sistema de propulsão eólica auxiliar para embarcações novas e existentes

A Kongsberg Maritime assinou um Memorando de Entendimento (MoU) com o fornecedor líder global de sistemas auxiliares de propulsão eólica, a Norsepower. A colaboração facilitará a adição de propulsão eólica aos sistemas integrados de energia e propulsão da Kongsberg.

De acordo com o MoU, os armadores e estaleiros poderão escolher entre sistemas totalmente integrados ou soluções que incorporam produtos autônomos.

Oskar Levander, vice-presidente sênior de conceitos de negócios da Kongsberg Maritime, comenta: “Esta cooperação com a Norsepower é um passo adicional em direção à ambição da Kongsberg de se tornar o integrador líder de tecnologia de transporte ecológico, como a que usa a energia eólica auxiliar, os combustíveis alternativos e outros dispositivos. Há uma demanda crescente pelo uso de propulsão eólica no transporte marítimo e estamos entusiasmados em trabalhar com a Norsepower para entregar isso”.

A solução Norsepower Rotor Sail é a primeira tecnologia de propulsão eólica auxiliar comercialmente operacional para a indústria marítima. A solução é totalmente automatizada e detecta sempre que o vento é forte o suficiente para gerar economia de combustível, momento em que as velas do rotor iniciam o funcionamento automaticamente. A Norsepower completou seis instalações até o momento.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 25/11/2021*

## PPSA ESTIMA ARRECADAR CERCA DE US\$ 116 BILHÕES COM A COMERCIALIZAÇÃO DE PETRÓLEO DA UNIÃO ATÉ 2031

*Da Redação OFFSHORE 24 Novembro 2021*



Estudo divulgado nesta quarta-feira (24) estima a produção de 8,2 bilhões de barris de petróleo em regime de Partilha de Produção em 10 anos. Deste total, 1,5 bilhão de barris de petróleo é destinado à União

A Pré-Sal Petróleo (PPSA) estima arrecadar cerca de US\$ 116 bilhões, entre 2022 e 2031, com a comercialização de 1,5 bilhão de barris de petróleo que a União terá direito nos contratos de Partilha de Produção. A projeção foi divulgada pelo diretor-presidente da empresa, Eduardo Gerk, na

manhã desta quarta-feira (24), na abertura do 4º Fórum Técnico Pré-Sal Petróleo e faz parte da nova edição do estudo “Estimativas de Resultados nos Contratos de Partilha de Produção”, produzido anualmente pela empresa. O trabalho considera os contratos em vigor e os Campos de Atapu e Sépia, que serão licitados no dia 17 de dezembro na Segunda Rodada de Volumes Excedentes da Cessão Onerosa.

De acordo com o estudo, nos próximos dez anos, deverão ser produzidos 8,2 bilhões de barris de petróleo em regime de Partilha de Produção. Em 2031, a média diária de produção de todos os contratos será de aproximadamente 3,5 milhões de barris por dia (bpd), o equivalente a dois terços da produção nacional estimada pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE) para aquele ano. Em 2022, primeiro ano do período analisado nesta edição do estudo, a parcela de óleo da União será de 24 mil bpd. Já em 2031, estima-se a produção de cerca de um milhão de barris por dia.

“Hoje, estão em produção quatro contratos e, em setembro, nosso último dado, a parcela da União foi de 11 mil barris de óleo por dia. Estamos falando em ter um milhão de barris por dia em dez anos. E o mais importante: o estudo prevê que 70% da produção acumulada até 2031 virá de áreas que já possuem declaração de comercialidade. O cenário é muito promissor”, diz Gerck.

O estudo projeta ainda que até 2031 os contratos de Partilha de Produção irão gerar uma arrecadação de US\$ 92 bilhões de dólares em royalties e de US\$ 77 bilhões em Imposto de Renda de Pessoa Jurídica (IRPJ) e Contribuição Social Sobre o Lucro Líquido (CSLL). Somando a perspectiva de arrecadação de US\$ 116 bilhões com a comercialização da parcela de óleo da União, a receita total estimada para os cofres públicos é de US\$ 285 bilhões em 10 anos.

### Investimentos

Para o desenvolvimento das atividades no Polígono do Pré-Sal, estão previstos investimentos de US\$ 99 bilhões até 2031. Deste total, US\$ 33 bilhões deverão ser aplicados em plataformas de produção; US\$ 37 bilhões em poços; e US\$ 29 bilhões em sistemas submarinos.

Ao todo, estima-se a contratação de 27 FPSOs e 416 poços.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 25/11/2021*

## TEREOS E VLI MOVIMENTAM 955 MIL TONELADAS DE AÇÚCAR EM 12 MESES COM NOVOS ARMAZÉNS

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 24 Novembro 2021*



Ativos localizados no Tiplam (Porto de Santos) e em Guará, interior de São Paulo, completam primeiro aniversário neste mês de novembro e são resultado de um investimento combinado de R\$ 205 milhões

Um ano após a ativação de dois novos armazéns construídos para aumentar a eficiência da cadeia logística de exportação de açúcar, a Tereos, empresa produtora de açúcar, etanol e energia, e a VLI celebram a marca de 955 mil toneladas movimentadas no período. O número é 30,6%

maior que as 731 mil toneladas registradas nos 12 meses que antecederam a inauguração dos empreendimentos.

Atualmente, o Tiplam é responsável pela exportação de 25% de todo o açúcar brasileiro via litoral santista. O dado reforça a importância da logística intermodal para o escoamento de açúcar e grãos produzidos no país. No complexo portuário do Tiplam, porta de saída para os volumes destinados à exportação, a integração com o modal ferroviário e a chegada de 100% da carga exportada pelos trilhos tornam o processo de escoamento mais ágil.

Em 16 de novembro de 2020, VLI e Tereos inauguraram dois armazéns de açúcar construídos nos terminais do Porto de Santos e na cidade de Guará (SP), frutos da parceria estabelecida pelas empresas, no valor de R\$ 205 milhões, com capacidade para 240 mil toneladas.

O armazém localizado no Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam), ativo da VLI localizado em Santos, tem capacidade para armazenar 115 mil toneladas de açúcar bruto. O segundo armazém situa-se no terminal de Guará, estrutura da VLI no interior de São Paulo, na região onde estão localizadas as unidades industriais da Tereos. A instalação tem capacidade para 125 mil toneladas, das quais 80 mil toneladas são destinadas à armazenagem de açúcar da Tereos.

As construções fazem parte do acordo de longo prazo assinado pelas duas empresas em junho de 2018, com investimentos de R\$ 145 milhões por parte da Tereos e R\$ R\$ 60 milhões pela VLI, e que prevê uma capacidade de transporte de 1 milhão de toneladas de açúcar bruto por ano.

Em maio de 2019, a Tereos começou a embarcar o volume integral do seu açúcar bruto pelo sistema ferroviário integrado da VLI. As cargas de açúcar partem do terminal de Guará por meio do sistema ferroviário operado pela VLI até o Tiplam.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 25/11/2021*

## MAERSK EMITE PRIMEIRO TÍTULO VERDE PARA FINANCIAR NAVIOS MOVIDOS A METANOL

*Da Redação NAVEGAÇÃO 24 Novembro 2021*



***O título verde de 10 anos, no valor de 500 milhões de euros, está sob o guarda-chuva do Green Finance Framework***

O grupo A.P. Moller - Maersk lançou o Green Finance Framework (Estrutura de Financiamento Verde, em tradução livre), que permite a emissão de uma variedade de instrumentos de financiamento sustentável que podem incluir títulos, empréstimos, projetos, entre outros.

A estrutura do financiamento verde da Maersk será acompanhada pela Cicero Shades of Green, organização nomeada para verificar o alinhamento da iniciativa com os princípios de obrigações do ICMA (Associação Internacional de Mercado de Capitais, em português) e com os princípios de empréstimos sustentáveis. Com base na avaliação global dos ativos verdes elegíveis, a estrutura recebeu uma pontuação de governança excelente.

“A emissão de títulos verdes é mais um passo para integrar a sustentabilidade nas nossas operações de financiamento, uma vez que é um instrumento eficaz para canalizar investimentos para projetos com impacto ambiental positivo, e assim contribuir para a realização dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU e do acordo de Paris. Com este título verde, pretendemos diversificar a nossa base, alcançando novos investidores e aumentando a transparência das nossas ambições e desempenho em relação às nossas partes interessadas”, afirma o CFO da A.P. Moller-Maersk, Patrick Jany.

Sob esta perspectiva, a Maersk pretende alinhar a sua estratégia de financiamento com o seu objetivo de se tornar neutra em carbono até 2050.

O grupo colocou seu título verde inicial de 10 anos, no valor de 500 milhões de euros, para financiar a construção do seu primeiro navio de uma inovadora série de oito navios porta-contêineres que conseguirão operar com metanol neutro em carbono até 2024. A transação

recebeu uma forte aceitação dos investidores, excedendo o valor da ação com uma carteira final de 3,7 bilhões de euros.

A transação teve um cupom de 0,75%, o mais baixo de todos os tempos para a Maersk.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 25/11/2021*

## CONTÊINER, SOJA E FERTILIZANTES ELEVAM MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DE SANTOS

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 24 Novembro 2021*



As operações de contêineres, soja em grãos e fertilizantes foram os destaques na pauta de mercadorias movimentadas no Porto de Santos em outubro. Somando 412,6 mil TEUs, a carga containerizada cresceu 7,5% no mês, elevando o acumulado do ano para 4 milhões de TEUs, mantendo um crescimento de dois dígitos (18,3%) e caracterizando-se como as melhores marcas para os dois períodos.

Os embarques de soja em grãos surpreenderam e apresentaram um volume considerável para a ocasião ao atingir 218,2 mil toneladas, visto que os embarques neste mês já estariam encerrados em outubro como em 2020. As descargas de fertilizantes continuam aquecidas, somando 724,9 mil toneladas no mês, crescimento de 12,8%, ampliando o acumulado no ano para 6,5 milhões de toneladas.

As quedas nos embarques de açúcar (44,7%) e de milho (33,5%) foram determinantes para a redução verificada no movimento de outubro. O mês somou 10,7 milhões de toneladas, redução de 14% em relação a outubro de 2020. Os embarques diminuíram em 19,6% e as descargas, em 0,8%.

A movimentação acumulada no ano somou 123,6 milhões de toneladas, aumento de 0,8% sobre o registrado nesse período do ano passado, mantendo-se como a melhor marca já registrada para o período. As descargas se destacaram com crescimento de 12,9%, somando 36,4 milhões de toneladas. Já os embarques apresentaram redução de 3,5%, atingindo 87,2 milhões de toneladas.

No acumulado do ano, os embarques de soja em grãos a granel registraram crescimento de 5,1%, somando 22,1 milhões de toneladas, e as exportações de carnes também se mantiveram em alta, com crescimento de 4,1%, para 1,4 milhão de toneladas. Foram destaque, ainda, os aumentos verificados nos embarques de sucos cítricos (13,8%), óleo combustível (26,4%) e óleo diesel e gasóleo (32,2%), bem como as descargas de fertilizantes (26,6%).

Um total de 4.023 navios atracou no Porto de Santos nos 10 primeiros meses deste ano.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 25/11/2021*

## PORTOS DE ITAJAÍ E NAVEGANTES REGISTRAM CRESCIMENTO DE 6% EM OUTUBRO

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 24 Novembro 2021*

O complexo portuário de Itajaí e Navegantes registrou em outubro um crescimento de 6% na tonelage movimentada, em comparação ao mesmo período de 2020. No mês, neste ano, foram movimentadas 1.519.692 toneladas contra 1.431.200 toneladas no décimo mês de 2020. O complexo teve crescimento de 4% de escalas em comparação ao período do ano passado.



No segmento de cargas contêinerizadas, foram movimentados 135.157 TEUs, 5.826 TEUs a mais do que outubro de 2020, quando o Complexo registrou movimentação de 129.331 TEUs.

Na Portonave (Porto de Navegantes), a movimentação registrada durante o mês de outubro somou 51 escalas, com 98.105 TEUs e 1.061.293 toneladas, representando 73% da movimentação total de cargas contêinerizadas registradas na região.

Ao todo, o complexo portuário registrou 81 atracações no decorrer do mês de outubro, 27 delas realizadas na área arrendada (APM Terminals), uma atracação no TUP Braskarne e duas na Teporti.

A movimentação de cargas contêinerizadas na APM (berços 01 e 02) e no cais comercial (berços 03 e 04), durante o mês de outubro, totalizou 37.052 TEUs, com 449.525 toneladas.

No segmento de contêineres cheios de importação durante o mês de outubro, o Porto de Itajaí movimentou 14.203 TEUs, elevando a movimentação anual para 164.791 TEUs, um crescimento de 21% em relação ao mesmo período do ano anterior.

As exportações no complexo portuário de Itajaí e Navegantes durante o mês de outubro representaram 56% e as importações, 44%.

As principais exportações registradas foram madeiras e derivados (67,0%), frango congelado (15,0%), carnes (bovina e suína -5,3%), mecânicos e eletrônicos (71,4%), fumo (123,5%). As importações mais significativas ainda no mesmo mês foram mecânicos e eletrônicos (85,2%), produtos químicos (24,7%), têxteis diversos (37,5%), alimentos em geral (16,1%), plásticos e borrachas (56,2%).

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 25/11/2021*



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006