

# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 185/2021  
Data: 26/11/2021**



### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>3</b>
MINISTRO DA INFRAESTRUTURA INAUGURA OBRAS NO PORTO DE SANTOS .....	3
FREDERICO BUSSINGER: REFORMAS PORTUÁRIAS: AGENDA OCULTA E MÃO INVISÍVEL .....	3
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS</b> .....	<b>4</b>
DIRETOR DA ANTAQ QUER FORTALECIMENTO DA NAVEGAÇÃO INTERIOR PARA MODAL AVANÇAR MAIS .....	4
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>6</b>
PETROBRAS ARREMATAS POR R\$25 BI PETRÓLEO DA UNIÃO EM LEILÃO DA PPSA.....	6
CARVALHO SERÁ NOVO PRESIDENTE DA ABAG A PARTIR DE 2022 .....	7
EMERGENTES TEMEM PROTECIONISMO POR CONTA DE MEIO AMBIENTE, DIZ OMC.....	7
LEILÃO DE COMERCIALIZAÇÃO DO PETRÓLEO ARRECADADA R\$ 25 BI PARA UNIÃO EM 3 A 5 ANOS .....	8
PREÇOS DO PETRÓLEO CAEM US\$10/BARRIL EM MAIOR QUEDA DIÁRIA DESDE ABRIL DE 2020.....	8
<b>MONEYTIMES</b> .....	<b>9</b>
VIBRA, IPIRANGA E RAÍZEN VÃO BRIGAR ENTRE SI E COM CONCORRENTES NO ETANOL E NOS DERIVADOS DE PETRÓLEO.....	9
IMPORTAÇÃO RECORDE DE ADUBO PELO BRASIL GARANTE OFERTA; TEMORES FICAM PARA 2022/23.....	10
LIRA: LEGISLAR SOBRE O ORÇAMENTO É ATRIBUIÇÃO DO PODER LEGISLATIVO, NÃO CABE A NENHUM OUTRO PODER.....	11
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>13</b>
‘EXISTE UMA VONTADE DE FAZER MUDANÇAS NA POUPANÇA’, DIZ CAMPOS NETO .....	13
PETROBRAS VAI INVESTIR US\$ 1 BI EM REFINARIA QUE FOI ALVO DA LAVA-JATO, APÓS TENTATIVA FRACASSADA DE VENDA.....	14
MODELO DE CONCESSÃO DO SANTOS DUMONT E OS RISCOS PARA OS DOIS AEROPORTOS DO RIO DE JANEIRO.....	14
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>16</b>
PGR ENVIA AO SUPREMO DEZ MEDIDAS QUE DEVEM SER ADOTADAS A PARTIR DE RELATÓRIO DA CPI DA COVID .....	16
GARIMPEIROS COMEÇAM A SE DISPERSAR ANTES DE SEREM ALVOS DE AÇÃO POLICIAL NA AMAZÔNIA .....	17
SENADO APROVA PROJETO QUE INCENTIVA NAVEGAÇÃO NA COSTA MARÍTIMA, BATIZADO DE BR DO MAR .....	18
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>20</b>
MINÉRIO DE FERRO RECUA 5,6% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, PARA US\$ 96,67 A TONELADA.....	20
QUADRO FAVORECE INVESTIMENTOS .....	20
NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM: SENADO APROVA PROJETO QUE CRIA "BR DO MAR" E PRORROGA REPORTO ATÉ DEZEMBRO DE 2023 .....	23
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>25</b>
ARTIGO - NAVIOS RUMO À CIDADE PORTUÁRIA SUSTENTÁVEL .....	25
CDFMM PRIORIZA R\$ 513 MILHÕES PARA NOVOS PROJETOS DE CONSTRUÇÃO E CONVERSÃO .....	26
INICIADA FABRICAÇÃO DE MÓDULOS DA PLATAFORMA P-78, NO ESTALEIRO BRASFELS, EM ANGRA DOS REIS (RJ).....	27
PETROBRAS AFIRMA QUE FPSOS PREVISTOS ATÉ 2025 ESTÃO CONTRATADOS.....	28
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA</b> .....	<b>29</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	29



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### MINISTRO DA INFRAESTRUTURA INAUGURA OBRAS NO PORTO DE SANTOS

Obras somam cerca de R\$ 601 milhões em investimentos privados

Por: Redação



**Freitas também acompanhará o primeiro embarque de celulose pelo terminal da Bracell, na Ponta da Praia Foto: Antonio Cruz/Agência Brasil**

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, cumpre agenda no Porto de Santos hoje. A visita ao cais santista tem como objetivo inaugurar três obras, que somam cerca de R\$ 601 milhões em investimentos privados.

Os aportes envolveram a construção de uma terceira linha férrea no bairro do Paquetá, pela Portofer, a concessionária ferroviária do Porto de Santos. A estrutura, que facilitará o acesso ferroviário aos terminais da Margem Direita (Santos), será inaugurada às 11 horas pelo ministro.

Depois, Freitas segue para um píer de atracação para navios de graneis líquidos, construído pelo terminal Ageo Norte, na Ilha Barnabé. Por volta das 14 horas, o ministro inaugura obras da primeira fase de ampliação e modernização do Tecon, administrado pela Santos Brasil, na Margem Esquerda (Guarujá). Apenas neste caso, foram investidos R\$ 450 milhões.

Por fim, encerrando a agenda, o Freitas acompanha o primeiro embarque de celulose pelo terminal da Bracell, na Ponta da Praia. A área foi arrendada pela empresa em agosto do ano passado.

O STS14A, onde anteriormente estava localizado terminal do Grupo Libra, foi arrematado por R\$ 255 milhões. O terreno conta com 45,1 mil metros quadrados e poderá movimentar 2,5 milhões de toneladas de celulose por ano. Para isto, devem ser investidos R\$ 183 milhões durante 25 anos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/11/2021

### FREDERICO BUSSINGER: REFORMAS PORTUÁRIAS: AGENDA OCULTA E MÃO INVISÍVEL

“Decifra-me ou te devoro!” (Esfinge)

Por: Frederico Bussinger

A literatura administrativa dedica espaço para a tal “agenda oculta” (já deu até filme!). Ou seja: os verdadeiros interesses; objetivos para além de eufemismos, da vitrine ou marketing. Identificá-la é prioridade e, quase sempre, o primeiro passo de negociadores de sucesso; seja no campo diplomático e político, seja no mundo dos negócios



Desde a volta das eleições diretas o Palácio do Planalto já teve 7 ocupantes; com 25 ministros (de transportes, infraestrutura e/ou da SEP) comandando os portos brasileiros sob diversas leis e normas. E com políticas públicas, planos e programas distintos

Foto: Carlos Nogueira



O pano de fundo é multifacetado; mas 4 ciclos de reformas portuárias, com razoável homogeneidade, podem ser identificados: i) Anos-90 (Itamar e FHC); ii) Era-ANTAQ (FHC e Lula); iii) Era-SEP (Lula e Dilma); iv) Era-PPI (Temer e Bolsonaro). As 2 primeiras sob a Lei nº 8.630/93; e as 2 últimas sob a Lei nº 12.815/13.

Ao se revisitar a história pode-se constatar que, além da atração de investimentos (bordão de todas elas), o apanágio das reformas dos Anos-90 era o combate/eliminação dos monopólios. Da seguinte, o alinhamento do Brasil às boas práticas regulatórias internacionais. Da Era-SEP, a solução do atávico conflito carga própria X carga de 3º (apesar da MP-595/12 ter sido anunciada como “Programa de Investimentos em Logística: Portos”). E da Era-PPI o “destravamento das amarras na gestão pública” e, com maior ênfase (pois sempre foi pauta da SEP!) a “redução/eliminação da influência política (e de políticos) nas autoridades-administradoras portuárias” - AAP.

Mas, sem juízo de valor, há outras leituras possíveis a par de narrativas oficiais:

Na perspectiva da mão de obra: nos Anos-90 o foco foi o sindicato (funções passam ao OGMO). Na Era-SEP, o mercado (via “TUPização”: em Itajaí, p.ex, ele foi reduzido a menos de 50%). Seria a plena vinculação uma tendência? O foco, aí, seria a própria existência do TPA.

Do processo decisório: nos Anos-90, descentralização e autonomia (Brasília como instância recursal). Na Era-ANTAQ, especialização das funções regulatórias. Na Era-SEP, re-centralização (AAP sem funções estratégicas e CAP apenas consultivo). Seria a eliminação de AAPs públicas o cenário desejado da Era-PPI?

Da iniciativa privada, 3 movimentos: nos Anos-90, entrar (no porto organizado: 100% das operações). Na Era-SEP, sair (dele: “TUPização”). E na Era-PPI, assumir (as funções de administração portuária): uma tendência?

Do poder: nos Anos-90, empoderamento das instâncias locais (municipais e estaduais). Nas Eras-ANTAQ e SEP enfraquecimento (progressivo) delas. Seria a eliminação do papel das instâncias locais (mantidas as funções públicas remanescentes nas instâncias federais) o norte da Era-PPI?

Adam Smith, pai da economia moderna e importante teórico do liberalismo econômico formulou, em sua obra seminal (“A Riqueza das Nações” - 1776), a ideia/termo “mão invisível”: seria uma gestora/regente da dinâmica do mercado. Autônoma em relação aos agentes econômicos.

Para além das atuações individuais, difícil explicar as reformas dos Anos-90 sem as impressões digitais de dois eventos da década anterior: globalização (no plano internacional) e, domesticamente, o movimento da Constituinte. Mas, daí em diante, como explicar processos em marcha batida, de progressiva privatização portuária associada à centralização de poder/decisões? Como explicá-lo se sob presidentes, ministros e administradores tão diversos... e pluripartidários? Haveria uma “mão invisível”?

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 26/11/2021*



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

### **DIRETOR DA ANTAQ QUER FORTALECIMENTO DA NAVEGAÇÃO INTERIOR PARA MODAL AVANÇAR MAIS**

O diretor Adalberto Tokarski falou sobre o tema no encontro “Diálogos Hidroviáveis”



Nesta terça-feira (23), em Brasília, o diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, Adalberto Tokarski, proferiu a palestra de abertura de mais um evento dos “Diálogos Hidroviáveis”. O encontro, que é realizado desde 2017 pela Executiva Promoções, com o apoio da Agência de Desenvolvimento Sustentável do Corredor Centro-Norte – Adecon, tem como objetivo integrar as diversas iniciativas em prol do desenvolvimento da infraestrutura logística nos rios e

lagos navegáveis.

O evento tem o patrocínio da Aprosoja – Associação dos Produtores de Soja e Milho do Estado de Mato Grosso e conta com o apoio institucional do Conselho Federal de Engenharia e Agronomia – Confea, MÚTUA – Caixa de Assistência dos Profissionais do CREA, da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura – FRENLOGI, do Movimento Pró-Logística do Mato Grosso e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT.

Em sua fala, Tokarski elencou os desafios para destravar o transporte hidroviário interior, de forma a propiciar a utilização do modal com maior eficiência e economicidade. “No Norte, nós estamos aumentando o transporte pelo Tapajós e também pelo Madeira, mas o restante não está aumentando”, avaliou.

Em relação à navegabilidade no Complexo Tocantins-Araguaia, o diretor da ANTAQ reiterou a necessidade do derrocamento do Pedral do Lourenço. “A eclusa está pronta, mas o derrocamento sequer saiu do papel”, observou, acrescentando que obra da estrutura de 35 km, localizada no Estado do Pará, é essencial para viabilizar o tráfego de embarcações no rio Tocantins. A estimativa, segundo Tokarski, é que após as obras o transporte de mercadorias na hidrovía poderá atingir até 40 milhões de toneladas/ano.

O diretor da também citou como gargalos importantes ao desenvolvimento do modal a atual paralização das hidrovias do Paraguai e do Tietê-Paraná, rebatendo a responsabilidade pela interrupção do transporte nas duas hidrovias devido à crise hídrica. “Entendo que a crise hídrica é um fator importante, mas o principal motivo dessa paralização é a falta de gestão das águas”, afirmou.

Tokarski lembrou que a paralização da hidrovía Tietê-Paraná, em 2014, deveu-se à prioridade dada à geração de energia, acarretando enormes prejuízos. Segundo ele, empresas, como a Transpetro, chegaram a cancelar investimentos de mais de R\$ 1 bilhão destinados à aquisição de balsas e equipamentos para o transporte de etanol na hidrovía. “Por isso, volto a reforçar como pauta importante discutir uma política para navegação fluvial que olhe o todo - o transporte de cargas e o transporte de passageiros, a questão da sustentabilidade e também o uso múltiplo das águas”, frisou.

No tocante à hidrovía do Paraguai, Tokarski explicou que o problema é mais sério no trecho do rio próximo de Corumbá, na fronteira com o Paraguai. Segundo o diretor da ANTAQ, esse trecho não está navegável porque o canal principal da hidrovía não foi dragado o suficiente para permitir a navegação. Já quanto à Hidrovias do Sul, Tokarski informou que o transporte vem evoluindo, com maior circulação de contêineres, celulose e toras de madeira.

De acordo com o diretor da ANTAQ, mesmo com todos esses problemas, o transporte por vias interiores cresceu 46% no período 2010/2020, atingindo um total de 110 milhões de toneladas de cargas no ano passado. Os números incluem o transporte de cabotagem e longo curso em vias interiores. Considerando apenas o transporte de cargas em vias interiores, a evolução no período 2010/2020 foi de 72%. Em 2020, foram transportados exclusivamente nessas vias 39,4 milhões de

toneladas de cargas. “O transporte por hidrovias está crescendo e vai crescer mais. Mas o modal não pode ficar relegado à própria sorte na logística de transportes do país”, ponderou.

Mais uma vez, Tokarski destacou que o desenvolvimento da navegação interior passa pela criação de uma estrutura que efetivamente se debruce sobre os problemas do modal. “Quando a Secretaria Nacional de Portos foi criada com status ministerial, em 2007, o setor portuário teve um grande avanço. O desenvolvimento do transporte fluvial também depende de uma estrutura que favoreça políticas públicas específicas”, salientou.

E concluiu: “Só assim, e atuando em parceria com o setor privado, poderemos pensar na viabilização de obras de dragagem, sinalização, balizamento e derrocamento dos nossos rios, proporcionando escoamento mais eficiente e seguro para os nossos produtos”.

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

**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

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

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

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

**Data: 26/11/2021**

## ISTOÉ Dinheiro

### ISTOÉ - DINHEIRO

#### PETROBRAS ARREMATOU POR R\$25 BI PETRÓLEO DA UNIÃO EM LEILÃO DA PPSA

Por Marta Nogueira



#### **Plataforma petrolífera na Bacia de Santos, Rio de Janeiro**

RIO DE JANEIRO (Reuters) – A Petrobras arrematou 55,7 milhões de barris de petróleo dos campos de Búzios, Sapinhoá e Tupi e da área de desenvolvimento de Mero nesta sexta-feira, ao valor de 25 bilhões de reais, em leilão da Pré-Sal Petróleo (PPSA) realizado na bolsa paulista B3 e transmitido pela internet.

A comercialização do petróleo produzido em áreas de partilha de produção no pré-sal que pertencem à União é uma das importantes funções da PPSA. Os volumes vendidos hoje deverão ser retirados pela Petrobras ao longo dos próximos três a cinco anos.

A maior carga comercializada foi de Mero, de 43,4 milhões de barris, pelo prazo contratual de 36 meses. A Petrobras venceu o lote, com a oferta de ágio de 52 reais por metro cúbico sobre o preço de referência fixado pela reguladora ANP.

A petroleira levou ainda 6,6 milhões de barris de Búzios, pelo prazo de 36 meses, com ágio de 65 reais; 3,3 milhões de barris de Tupi, pelo prazo de 60 meses, com ágio de 3,35 reais, e 2,4 milhões de barris de Sapinhoá, por 60 meses, com ágio de 7,35 reais.

Todos os quatro lotes ofertados foram definidos em disputa viva voz.

A francesa TotalEnergies também apresentou lances pelos quatro lotes, enquanto a chinesa CNODC disputou volumes de Búzios e Mero.

Esse foi o 3º Leilão de Petróleo da União realizado pela PPSA. Até o momento, a PPSA apenas comercializou volumes de petróleo com a Petrobras, de forma direta ou por meio de leilões. O

segundo leilão ocorreu em agosto de 2018, e o primeiro, em maio daquele mesmo ano, não teve interessados. No segundo leilão, um dos contratos ofertados chegou a ser arrematado pela petroleira francesa TotalEnergies. No entanto, a comercialização não chegou a ser concretizada, uma vez que não houve a formação de uma carga mínima para o navio no tempo esperado.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 26/11/2021*

## CARVALHO SERÁ NOVO PRESIDENTE DA ABAG A PARTIR DE 2022

*Por Roberto Samora*



### **Fronteira entre área de cultivo de soja e a floresta amazônica em Mato Grosso**

SÃO PAULO (Reuters) – Luiz Carlos Corrêa Carvalho será o novo presidente da Associação Brasileira do Agronegócio (Abag) a partir de janeiro de 2022, informou a associação nesta sexta-feira.

Carvalho, que já havia comandado a Abag entre 2012 e 2018, substituirá Marcello Brito. O mandato será de dois

anos.

Desde 1983, ele atua como diretor da Canaplan, empresa de consultoria e projetos para o setor sucroenergético. Também é sócio da Bioagencia, empresa comercializadora de etanol nos mercados interno e externo.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 26/11/2021*

## EMERGENTES TEMEM PROTECIONISMO POR CONTA DE MEIO AMBIENTE, DIZ OMC

Às vésperas da Conferência Interministerial da Organização Mundial do Comércio (OMC), a diretora-geral do órgão, Ngozi Okonjo-Iweala, reconheceu a preocupação entre os países emergentes em relação a eventuais barreiras comerciais a seus produtos por conta de questões ambientais.

“Os países temem que, sob a perspectiva comercial, possa haver a adoção de medidas que restrinjam o acesso ao mercado, resultando em protecionismo”, afirmou ela em entrevista coletiva da qual o Estadão participou. “Estamos tentando trabalhar de modo que os países em desenvolvimento possam participar e ter uma voz na nossa abordagem de comércio, clima e meio ambiente.”

Na semana passada, a União Europeia anunciou que estuda restrições à importação de produtos provenientes de territórios desmatados – tema que deve aparecer nos debates da conferência da OMC que começa na próxima terça-feira em Genebra. O encontro bianual deveria ter ocorrido em junho de 2020 no Cazaquistão, mas teve a data e a sede alterados por causa da pandemia.

A redução – ou até eliminação – de subsídios a combustíveis fósseis e os regimes de preço de carbono também devem estar nas mesas de discussão.

### **Acesso a vacinas**

A diretora-geral da OMC ressaltou, porém, que chegar a uma resposta contra a covid-19 será ainda o ponto mais importante da conferência. Okonjo-Iweala destacou que nem as vias informais estão funcionando para que avancem as negociações para suspender os direitos de propriedade intelectual das vacinas contra a doença. “O caminho formal está parado. Tentamos coisas de maneira informal, mas as conversas também pararam”, disse.



A quebra das patentes dos imunizantes foi sugerida por Índia e África do Sul na OMC e recebeu o apoio dos EUA, mas foi rejeitada por países europeus. O Brasil era contra a proposta, mas busca agora um acordo “consensual”.

“Esperamos que os ministros apresentem uma resposta à pandemia que inclua um meio-termo sobre propriedade intelectual”, disse Okonjo-Iweala. Segundo ela, a OMC tem trabalhado para que a fabricação das vacinas ocorra em localidades diversas, o que pode favorecer o acesso de países pobres ao imunizante, e também para aumentar a transparência nos contratos e doações de vacinas.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*  
*Data: 26/11/2021*

### **LEILÃO DE COMERCIALIZAÇÃO DO PETRÓLEO ARRECADA R\$ 25 BI PARA UNIÃO EM 3 A 5 ANOS**

Terminou nesta sexta-feira, 26, a disputa pela comercialização da parte do petróleo da União nos campos de Búzios, Sapinhoá e Tupi e da Área de Desenvolvimento de Mero, todos localizados no pré-sal da bacia de Santos. Seis empresas foram habilitadas a participar, mas Equinor, Petrogal e Repsol Sinopec não fizeram lances. A competição ficou entre Petrobras, CNODC Brasil e TotalEnergies.

O leilão arrecadou R\$ 25 bilhões para a União, que entrarão nos cofres dos Tesouro Nacional ao longo dos próximos 3 a 5 anos.

A Petrobras levou os quatro lotes ofertados, somando 55 milhões de barris de petróleo. A maior disputa foi pelo campo de Búzios, com a estatal brasileira oferecendo ágio de R\$ 65,00 sobre o preço de referência do leilão, ganhando assim da chinesa CNODC. Mas a área de Mero também teve a participação de três interessadas – Petrobras, CNODC e TotalEnergies. A Petrobras venceu a disputa por Mero ao oferecer um pagamento adicional de R\$ 52 sobre o preço de referência do leilão. Sapinhoá teve ágio de R\$ 7,35 sobre o preço de referência e Tupi ágio de R\$ 3,35.

Os prazos dos contratos variam de 24 a 60 meses, dependendo do ativo.

Ao final, o presidente da PPSA, Eduardo Gerk, lembrou que o terceiro leilão de comercialização de petróleo é só o começo da distribuição de riquezas do pré-sal para a sociedade, já que a produção dos campos sob o regime de Partilha só tende a crescer.

“Todos os lotes saíram na primeira etapa do leilão e com ágio, o que é muito positivo. Hoje estamos licitando 55 milhões de barris, mas há muito por vir. Que seja só o começo de muitas conquistas que tenhamos ao longo da década”, disse Gerk ao bater o martelo finalizando o certame.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*  
*Data: 26/11/2021*

### **PREÇOS DO PETRÓLEO CAEM US\$10/BARRIL EM MAIOR QUEDA DIÁRIA DESDE ABRIL DE 2020**

*Por Shadia Nasralla e Laura Sanicola e Jessica Resnick-Ault*

LONDRES (Reuters) – Os preços do petróleo despencaram 10 dólares o barril nesta sexta-feira, sua maior queda em um dia desde abril de 2020, com uma nova variante do Covid-19 assustando os investidores e aumentando as preocupações de que um superávit de oferta poderia aumentar no primeiro trimestre.



O petróleo caiu junto com os mercados de ações globais devido ao temor de que a variante pudesse prejudicar o crescimento econômico e a demanda de combustível.

A Grã-Bretanha, Estados Unidos, Canadá, Guatemala e os países europeus restringiram as viagens do sul da África, onde a variante foi detectada.

O petróleo Brent fechou em queda de 9,50 dólares, ou 11,6%, para 72,72 dólares o barril, uma queda semanal de mais de 8%.

O petróleo nos EUA fechou em queda de 10,24 dólares na sexta-feira, ou 13,1%, a 68,15 dólares o barril, caindo mais de 10,4% na semana em negociação de alto volume após o feriado do Dia de Ação de Graças na quinta-feira nos Estados Unidos.

“O mercado está considerando o pior cenário possível, em que essa variante causa grande destruição da demanda”, disse Bob Yawger, diretor de futuros de energia da Mizuho.

Ambos os contratos caminham para sua quinta semana de perdas e suas quedas mais acentuadas em termos absolutos desde abril de 2020, quando o WTI ficou negativo pela primeira vez em meio a um excesso de oferta induzido por coronavírus.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 26/11/2021*



## MONEYTIMES

### VIBRA, IPIRANGA E RAÍZEN VÃO BRIGAR ENTRE SI E COM CONCORRENTES NO ETANOL E NOS DERIVADOS DE PETRÓLEO

*Por Giovanni Lorenzon*

O rearranjo pelo qual vai passar o mercado de distribuição e vendas de combustíveis no Brasil ainda não está sendo captado pelos analistas.

A venda direta de etanol dos fabricantes aos postos e o fim da obrigatoriedade de as lojas de bandeira venderem os demais combustíveis exigidos pelas franquias (excluídos contratos vigentes) deverão ganhar mais espaço a partir de 2022.

A Medida Provisória dessa liberação de mercado, editada em agosto, deverá ser aprovada no Senado, depois de passar na Câmara. A “bomba branca” vai ser votada separadamente, por pedido de destaque do PT, mas não deverá sofrer retrocesso.

As três maiores vão ter que se mexer mais ainda. A Vibra Energia (VBBR3), ex-BR, a Ipiranga, comanda pelo Ultrapar (UGPA3) e a Raízen (RAIZ4), não vão brigar só pelas margens da gasolina e do diesel, além do posicionamento atual der mercado como expressou o Santander – que prefere as duas primeiras -, mas terão mais concorrência direta e indireta.

#### **A briga por margem vai ser mais acirrada.**

A rede Ale, a quarta do Brasil, bem distante daquelas três, também deverá ter sua ambição de crescimento, de 28% em dois anos, posta em xeque. Pertencente à multinacional Glencore, desde 2020 mantém planos de avançar nos postos independentes, querendo embandeirá-los sob sua marca.

Segundo a Agência Nacional de Petróleo, Gás e Biocombustíveis, esses pontos de serviços representavam em torno de 45% ao final do ano passado.



As usinas vão querer avançar sobre eles, especialmente em regiões onde estiverem mais próximos. São agentes já livres das amarras dos players, não terão motivos para continuarem comprando etanol exclusivamente das distribuidoras – pagando a margem destas – se poderão fazê-lo diretamente, mais barato.

Nesse ponto, Raízen e Vibra levam uma vantagem sobre a Ipiranga e outras menores. A Raízen tem produção própria de etanol e pode ter flexibilização em negociações, especialmente em safras boas, e a Vibra fez acordo recente com a Copersucar para distribuição do biocombustível das usinas da cooperativa.

Em paralelo, as médias e pequenas distribuidoras de derivados de petróleo deverão ganhar mercados das redes, na medida em que os contratos com os postos estiverem vencendo e as marcas não apresentarem propostas atraentes para que sejam mantidas a exclusividade.

*Fonte: MoneyTimes*

*Data: 26/11/2021*

### **IMPORTAÇÃO RECORDE DE ADUBO PELO BRASIL GARANTE OFERTA; TEMORES FICAM PARA 2022/23**

*Por Reuters*

As importações de fertilizantes pelo Brasil em patamares recordes, com produtores e indústrias acelerando as compras em meio a preocupações com a oferta global, permitirão que agricultores tenham adubos, ainda que mais caros, para aplicar na atual temporada 2021/22, segundo especialistas.

Mas os temores do setor privado e do governo com a oferta de fertilizantes no país, que está importando mais de 80% de sua necessidade neste ano, justificam-se para a próxima temporada de grãos, em 2022/23, que começa a ser plantada em setembro do próximo ano, avaliaram a Agroconsult e a estatal Conab.

Caso essa menor disponibilidade de adubos se acentue –enquanto países produtores de fertilizantes, como a China, restringem a oferta–, o ritmo de expansão da agricultura perderia velocidade, após elevados investimentos do setor para ganhar área e produtividade em 2021/22, avaliou a Agroconsult.

Segundo o sócio-diretor da consultoria André Pessoa, a oferta de fertilizantes será suficiente para a lavoura brasileira de soja 2021/22, cujo plantio caminha para o final, e mesmo a segunda safra de milho e de algodão deverá ter adubos suficientes, apesar dos preços mais altos.

“Para a safrinha (segunda safra milho) de 2022 vamos passar bastante apertado, mais vai chegar adubo, vai ser entregue, tem um line-up (programação de importação) gigantesco de adubo para as próximas semanas para a safrinha brasileira...”, disse ele.

Mas ele vislumbra problema para a safra de verão 2022/23.

“Tenho até dito para os produtores que o problema já deixou de ser preço, hoje é garantia da disponibilidade... Os custos já aumentaram e vão continuar elevados. E isso vai reduzir a velocidade de expansão da agricultura brasileira na safra 22/23”, ressaltou o consultor, durante evento da associação de exportadores de cereais Anec, na quinta-feira.

Segundo ele, em 2022/23 a área plantada com a soja brasileira não deve ter o mesmo crescimento de mais de 1,5 milhão de hectares, ou mais de 4%, verificado em 2021/22, assim como o milho e o algodão vão perder ritmo.

“Vamos diminuir o ritmo de expansão na safra 22/23, ainda com preços internacionais bons, os preços (dos grãos) lá fora não estão tão ruins, combinados com câmbio desvalorizado, deveriam permitir a sequência de três anos muito favoráveis.”

A dependência das importações e restrições de oferta têm movimentado o governo.

O presidente Jair Bolsonaro se manifestou o assunto nos últimos dias após a ministra da Agricultura, Tereza Cristina, ter se encontrado na Rússia com produtores em tentativa de garantir o fornecimento.

### **Importação recorde**

A Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) ressaltou que as importações do Brasil estão em patamares recordes no acumulado do ano de janeiro a outubro, somando 33,8 milhões de toneladas, aumento de cerca de 22% ante o mesmo período de 2020 e já um volume histórico se comparado com anos completos.

E o total importado neste ano poderia se aproximar de 40 milhões de toneladas, concordou o superintendente de Logística da Conab, Thomé Guth, considerando desembarques de 3 milhões de toneladas já registrados este mês, até a terceira semana.

“Em termos de oferta para a safra 2021/22, a situação está equacionada, o custo está bem mais alto, tem elevação significativa, mas em termos de abastecimento, até pelo nível de importação, falta de adubo não teremos”, disse ele, à Reuters.

Guth comentou que produtores estão buscando alternativas para diminuir custos logísticos, como importação pelos portos do Arco Norte do país. Isso acontece pela possibilidade do chamado frete de retorno –sobe o grão e desce o fertilizante.

De janeiro a outubro, a importação pelo Arco Norte aumentou quase quatro vezes ante mesmo período de 2020, para 2,4 milhões de tonelada, com investimentos permitindo a nova logística.

Guth também avaliou que a oferta de adubo para safra que será plantada no ano que vem merece atenção. “É um ponto de alerta, um sinal amarelo no horizonte para o produtor ter a sabedoria de antecipar processos...”

Um agravante da situação da oferta, frisou ele, decorre do fato de o fertilizante ser um produto que, se armazenado por muito tempo, pega umidade, causando o empedramento e problemas para a qualidade. Isso limitaria uma antecipação ainda maior de aquisições.

**Fonte: MoneyTimes**

**Data: 26/11/2021**

## **LIRA: LEGISLAR SOBRE O ORÇAMENTO É ATRIBUIÇÃO DO PODER LEGISLATIVO, NÃO CABE A NENHUM OUTRO PODER**



**De acordo com Lira, não é possível identificar quem foram os autores das emendas de relator entre 2020 e 2021, porque a lei não exigia esse pré-requisito (Imagem: REUTERS/Adriano Machado)**

O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), disse esperar que o Supremo Tribunal Federal (STF) reverta a decisão que suspendeu a execução orçamentária das emendas de relator.



Lira e o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, apresentaram ao STF uma petição endereçada à ministra Rosa Weber, relatora do tema na Corte, solicitando o restabelecimento dessas emendas na execução do Orçamento.

Como ainda não foi publicado o acórdão da decisão liminar de Rosa Weber, para que o Congresso apresente os embargos de declaração, os dois presidentes apresentaram o pedido à ministra.

### **Confira a destinação das emendas de relator**

Segundo Lira, são mais de R\$ 13 bilhões paralisados no Orçamento de 2021 e sem a perspectiva de receitas para diversos municípios que teriam dificuldades financeiras e fiscais no final do ano.

Para ele, é importante fazer uma modulação da decisão do Supremo. As afirmações foram feitas em entrevista ao Jornal da Jovem Pan nesta sexta-feira (26).

“Isso [emendas de relator] é uma ocupação de espaço da qual o Legislativo abriu mão por muitos anos. A execução do Orçamento cabe ao poder Executivo. Legislar sobre o Orçamento é função imprescindível e única do Poder Legislativo. Não cabe a nenhum outro Poder”, ressaltou o presidente.

De acordo com Lira, não é possível identificar quem foram os autores das emendas de relator entre 2020 e 2021, porque a lei não exigia esse pré-requisito.

Ele ressaltou que, a partir de agora, inclusive para os R\$ 7 bilhões que precisam ser cadastrados ainda neste ano no Orçamento, o relator-geral poderá identificar os parlamentares e dar mais transparência ao processo.

“São mais de R\$ 13 bilhões que podem ser perdidos na saúde, na educação, nos hospitais filantrópicos, nas obras de água, nas prefeituras sob a tutela que a lei não exigia a identificação”, explicou.

“Não temos nenhum problema com transparência, com acesso a dados. A Câmara e o Senado são as instituições mais acessíveis. [Chamar de orçamento secreto] é uma adjetivação injusta, e esperamos, antes do embargo de declaração, a anulação da paralisação do orçamento. Outras medidas legislativas, não tenho dúvidas, que iremos fazer”, afirmou Lira.

Arthur Lira destacou que “não se pode criminalizar as emendas parlamentares”. Ele afirmou ainda que o objetivo da petição é mostrar ao STF as dificuldades enfrentadas com a paralisação do empenho dos recursos para dar continuidade à execução orçamentária.

Lira informou que os parlamentares têm até o dia 3 de dezembro, ou seja, na próxima semana, para indicar outras emendas e destravar as emendas já contratadas e conveniadas.

### **PEC dos Precatórios**

Lira pediu sensibilidade aos senadores para votar a PEC dos Precatórios, que vai abrir um espaço fiscal para garantir o pagamento do novo benefício social que vai substituir o Bolsa Família.

O Auxílio Brasil, na proposta dos senadores, poderá ser um benefício permanente, mas, para isso, é preciso que a PEC seja aprovada ainda este ano.

“Não é possível politizar um tema como esse, em detrimento de pessoas passando fome. Rejeitar uma matéria como essa e que pode engessar o orçamento e deixar 20 milhões de pessoas à margem da pobreza e passando fome é inadmissível”. Acredito que os senadores vão dar um bom termo à matéria”, disse.

**Fonte: MoneyTimes**

**Data: 26/11/2021**



## JORNAL O GLOBO – RJ

### ‘EXISTE UMA VONTADE DE FAZER MUDANÇAS NA POUPANÇA’, DIZ CAMPOS NETO

Presidente do Banco Central, porém, destacou que alteração precisa ser lenta  
*Por Manoel Ventura*



**Presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto**  
**Foto: Jorge William/ 05/09/2019 / Agência O Globo**

BRASÍLIA — O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, disse nesta sexta-feira que a instituição tem “vontade” de fazer mudanças na caderneta de poupança, mas ponderou que qualquer alteração precisa ser feita de forma “bastante lenta”.

A declaração foi feita após Campos Neto ser questionado por um empresário em um evento da construção civil sobre a possibilidade de criação de uma caderneta de poupança indexada ao Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), a inflação oficial do país medida pelo IBGE.

— A gente tem estudado muito o tema da poupança. Existe obviamente uma vontade de fazer mudanças na poupança. A poupança tem várias conexões de direcionamento de várias coisas, o que faz com que a mudança seja bastante traumática. Você tem que fazer ela baseada numa forma bastante lenta, porque se não você pode criar ruptura no funding (financiamento) de algumas coisas — respondeu Campos Neto.

A caderneta de poupança é uma das principais fontes de financiamento do setor imobiliário.

A fórmula em vigor desde 2012 atrela a poupança à Selic, a taxa básica de juros da economia brasileira definida pelo Banco Central.

Quando a Selic está em até 8,5% ao ano, a correção da poupança é limitada a 70% dos juros básicos mais a Taxa Referencial (TR, calculada pelo Banco Central atualmente zerada).

— Concordo que em algum momento a gente deveria estar pensando em anunciar uma fórmula de poupança que primeiro ela fosse mais hedgeable (passível de segurança) e depois que ela fosse mais casada com a destinação dos recursos. Isso é uma coisa que a gente tem olhado — afirmou Campos Neto.

O presidente do Banco Central ressaltou, porém, que a mudança é profunda e seria feita lentamente.

— Como é uma mudança bastante profunda, precisa ser feita com consulta pública, escutando a todos para ter certeza que a gente vai fazer uma coisa que vai beneficiar o setor financeiro — disse o chefe do BC.

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 26/11/2021**

### PETROBRAS VAI INVESTIR US\$ 1 BI EM REFINARIA QUE FOI ALVO DA LAVA-JATO, APÓS TENTATIVA FRACASSADA DE VENDA

Empresa vai ampliar capacidade da Rnest, em Pernambuco, antes de iniciar novo processo de desinvestimento da unidade

*Por Bruno Rosa*

RIO — Depois de tentativas frustradas para vender a Rnest, em Pernambuco, a Petrobras decidiu concluir as obras para ampliar a capacidade da refinaria que foi alvo da Lava-Jato.

Também vai construir uma segunda unidade no complexo. Os investimentos previstos são de US\$ 1 bilhão. Em paralelo, a empresa vai iniciar novo processo de venda.

— 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 (estratégico) — disse João Henrique Rittershausen, diretor de Desenvolvimento da Produção da estatal.



**Rnest, em Pernambuco: Petrobras vai ampliar capacidade da refinaria antes de colocá-la à venda de novo** Foto: Reprodução/Site da Petrobras

Ele ressalta que a obra ainda terá de ser aprovada pela diretoria e que, com isso, a empresa está em discussão com o Cade, órgão de defesa da concorrência, para criar um novo modelo de venda para a Rnest.

A declaração foi dada na coletiva de imprensa sobre o novo plano estratégico da empresa, nesta quinta-feira, que prevê investimentos de US\$ 68 bilhões em cinco anos.

O plano prevê investimento de US\$ 2,6 bilhões na área de refino até 2026. O foco da estatal será o 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.

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 biorrefinaria.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 26/11/2021*

### MODELO DE CONCESSÃO DO SANTOS DUMONT E OS RISCOS PARA OS DOIS AEROPORTOS DO RIO DE JANEIRO

Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ) solicita que o governo federal estabeleça um limite de 9 milhões de passageiros por ano, sob o risco de prejudicar a economia do estado

*POR ACRJ*



**Segundo a proposta da Anac, Santos Dumont seria disponibilizado para uso de até 14 milhões de passageiros por ano** Foto: Getty Images

O governo federal planeja uma rodada de concessões aeroportuárias para o primeiro semestre de 2022. Um dos blocos inclui os aeroportos Santos Dumont, Jacarepaguá (RJ), Uberlândia (MG), Uberaba (MG) e Montes Claros (MG).

A perspectiva da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) é que o contrato de 30 anos gere cerca de R\$ 2,5 bilhões. Mas o modelo de concessão, da maneira como foi proposto, provoca polêmica.

— Conceder o Santos Dumont para a iniciativa privada é crucial, para melhorar a competitividade e a qualidade do atendimento. Mas o modelo proposto pela Anac fragiliza ambos os aeroportos da cidade, com impacto negativo para setores importantes da economia, como turismo, telecomunicações, mídia e entretenimento e óleo e gás — defende o empresário José Antonio do Nascimento Brito, presidente da Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ) para o biênio 2021/2023.

O problema da proposta da Anac, diz Brito, baseia-se na falta de limites para o uso do Santos Dumont. O aeroporto, que já vinha sendo caracterizado pelas longas filas nos embarques em resultado da falta de infraestrutura para atender o total de frequentadores, seria disponibilizado para uso de até 14 milhões de pessoas por ano.

— Estamos propondo um limite de nove milhões de pessoas por ano, por no mínimo cinco anos, para garantir que a sobrecarga do Santos Dumont não tenha impacto negativo nas atividades do próprio Galeão. Ampliar artificialmente a capacidade do Santos Dumont, inviabilizará a operação do aeroporto do Galeão.



***José Antonio do Nascimento Brito, presidente da Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ) para o biênio 2021/2023 Foto: Divulgação/ACRJ***

### **Mudança de rota**

A ACRJ solicita que a concessão estabeleça uma coordenação de tráfego entre os dois aeroportos. Argumenta que é plenamente possível salvar o Galeão restituindo seu uso e, ao mesmo tempo, utilizar satisfatoriamente o Santos Dumont. Afinal, o Galeão é um elemento-chave na infraestrutura de transporte aéreo do Brasil. Lembrando que ele foi concedido à iniciativa privada em 2013 – sua gestora, a operadora Changi Airports International (CAI), é uma das mais importantes do planeta e ainda está pagando ao governo federal pela outorga.

— Apesar de dispor de excelente infraestrutura, o Galeão vem movimentando cada vez menos passageiros e cargas. O que é um contrassenso — declara o presidente da ACRJ. — Parece que é um absurdo jogar fora um ativo de tamanha importância. Mas esse risco existe.

Existe, no Brasil, um modelo de coordenação do fluxo de passageiros do tráfego aéreo bem-sucedido, que poderia ser replicado. Ele foi realizado em Minas Gerais, entre Pampulha e Confins, em 2005. Desde então, a integração entre os dois equipamentos extrai o melhor de cada um deles. Na época, o Galeão e o Santos Dumont participaram desse mesmo processo. Mas a situação mudou em 2009, quando o Santos Dumont passou a operar sem limite de passageiros por ano.

— Desde então, enquanto Minas Gerais formou um hub de aviação, composto por dois aeroportos atuando de forma conjunta e complementar, o que se viu no Rio foi uma situação de conflito entre as duas alternativas disponíveis, ambas de ótima qualidade e próximas entre si — lembra Delmo Manoel Pinho, conselheiro da ACRJ por 28 anos, presidente do conselho da entidade e ex-secretário estadual de Transportes.

### **Apelo ao bom senso**

A concessão do Santos Dumont pode representar uma correção de rota, na direção da formação de um hub aéreo também no Rio de Janeiro. Ou pode perpetuar a situação atual.

— Estamos falando de um aeroporto que, antes da pandemia, constantemente operava acima da capacidade, o que é inaceitável — afirma Pinho.

Diferentes instituições se posicionam da mesma forma que a ACRJ. A Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (Alerj) solicitou que o processo de concessão seja realizado pelo governo estadual, a exemplo do que aconteceu em relação ao Aeroporto da Pampulha, em Minas Gerais.

O modelo proposto pela Anac também foi questionado pelo governo estadual e pela prefeitura da cidade, além de deputados federais que realizaram debates públicos sobre o tema. É necessário impor limites operacionais ao Santos Dumont, declara Delmo Manoel Pinho.

— Confiamos que prevaleça o bom senso. E que as autoridades responsáveis pela concessão do Santos Dumont revejam seus termos e levem em conta perspectivas para o Galeão e para nosso hub aéreo internacional.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 26/11/2021*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### PGR ENVIÀ AO SUPREMO DEZ MEDIDAS QUE DEVEM SER ADOTADAS A PARTIR DE RELATÓRIO DA CPI DA COVID

Cabe ao procurador-geral da República apresentar denúncia ou descartar acusações da comissão parlamentar contra personalidades com foro privilegiado, incluindo o presidente Jair Bolsonaro

*Por Wesley Galzo/BRASILIA*



***O procurador-geral da República Augusto Aras e o presidente Jair Bolsonaro. Foto: Gabriela Biló / Estadão***

Com a aproximação do prazo para apresentar seu parecer sobre os indiciamentos aprovados pela Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) da Covid, o procurador-geral da República, Augusto Aras, encaminhou ao Supremo Tribunal Federal (STF) um documento com dez medidas que devem ser adotadas com base no relatório

final.

Os documentos foram encaminhados ao Supremo entre ontem, 25, e hoje, 26, em duas ações sigilosas instauradas na corte. O segredo de justiça imposto ao caso impede o conhecimento do conteúdo das providências exigidas pela PGR. Os relatores dos processos são respectivamente a vice-presidente Rosa Weber e o ministro Ricardo Lewandowski – os dois ainda não se manifestaram sobre o caso.

Os senadores do G7 – grupo majoritário da CPI – entregaram o relatório a Aras no dia 27 de outubro, um dia após o encerramento dos trabalhos da comissão. A partir daí começou a contagem regressiva dos 30 dias estabelecidos por lei para que o procurador-geral da República apresente denúncia, ou descarte as acusações contra personalidades com foro privilegiado, como o presidente Jair Bolsonaro.

Aras tem sido pressionado por senadores a se manifestar. Na terça-feira, 23, a Comissão de Direitos Humanos, do Senado, aprovou um requerimento que convida o procurador-geral para explicar as providências adotadas até o momento. Em nota, ele informou que apresentará sua

posição sobre o relatório da CPI neste sábado, 27, quando completa um mês do recebimento do documento.

No dia 28 de outubro, o procurador-geral determinou a abertura de uma investigação preliminar, por meio da chamada notícia de fato, para apurar os crimes imputados pela CPI da Covid ao presidente e aos outros doze políticos indiciados no relatório final de autoria do senador Renan Calheiros (MDB-AL).

Quatorze dias depois da entrega simbólica do relatório da CPI a Aras, a PGR informou, por meio de nota, em 10 de novembro, que apenas no dia anterior havia recebido “documentos sigilosos reunidos ou produzidos pela Comissão Parlamentar de Inquérito”. Caso seja considerada a data do recebimento completo das informações, o procurador-geral ainda teria mais quatorze dias para analisar as denúncias. Não há informações do órgão de que optará por se manifestar em data posterior ao ato inicial de apresentação dos documentos.

Segundo a PGR, “o lapso temporal” entre a entrega do relatório e o recebimento das mídias ocorreu por “dificuldades operacionais decorrentes do volume do material (aproximadamente 4 terabytes)” e pela “necessidade de se observar os protocolos institucionais que visam assegurar a cadeia de custódia, fundamental à validade jurídica das informações”.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 26/11/2021*

## **GARIMPEIROS COMEÇAM A SE DISPERSAR ANTES DE SEREM ALVOS DE AÇÃO POLICIAL NA AMAZÔNIA**

Rio Madeira teve 'invasão' de balsas; grupo falava em montar um 'paredão' para resistir à chegada de agentes do Ibama e da PF

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

BRASÍLIA – A demora das autoridades federais em reagir ao movimento de balsas de garimpeiros no Rio Madeira, na Amazônia, resultou na dispersão de grande parte das centenas de embarcações clandestinas que ficaram paradas há cerca de uma semana na região de Autazes (AM). Como revelou o Estadão, o grupo se concentra na região onde teria sido encontrada uma grande quantidade de ouro.

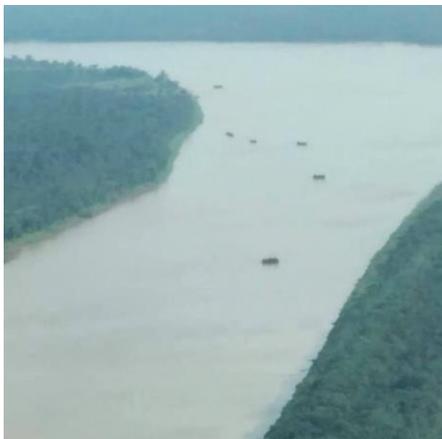
Informações obtidas pelo Estadão apontam que a maior parte das balsas já deixou o local. Trocas de mensagens entre os garimpeiros sinalizam que parte deles já está subindo o Rio Madeira, sentido Humaitá, na fronteira do Amazonas com Rondônia. A região é conhecida pela aglomeração dessas embarcações. Muitos garimpeiros deixaram Autazes e já estão próximos do município de Nova Olinda do Norte (AM).

Desde a terça-feira, 23, reportagem feita pelo Estadão já trazia detalhes sobre a aglomeração de centenas de balsas, todas elas atuando em situação irregular, na extração de ouro do Rio Madeira. Na quarta-feira, os garimpeiros já trocavam mensagens entre si, a respeito de reações caso houvesse algum tipo de ação repressiva por parte dos órgãos policiais e de repressão.



***Garimpeiros ilegais se reuniram em uma corrida do ouro no Rio Madeira, em Autazes (AM); depois de alguns dias na região, balsas começam a se dispersar antes de ação policial Foto: Bruno Kelly/Reuters - 23/11/2021***

Em mensagens de áudio divulgadas pelo Estadão, os garimpeiros falaram na possibilidade de montar um “paredão” de balsas para reter a ação policial, chegaram a falar em tocaias na floresta e em “mandar bala” nos agentes.



O Ministério da Justiça mobilizou a Polícia Federal, além das Forças Armadas e agentes do Ibama para realizarem uma ação na região. Até o momento, porém, nada ocorreu efetivamente. Informados sobre a mobilização, os garimpeiros também avaliavam a alternativa de deixarem o local.

***Balsas de garimpeiros ilegais deixam Rio Madeira em direção a Humaitá, na fronteira do Amazonas com Rondônia; grupo se manteve durante uma semana no rio em busca de ouro Foto: Calebe Adrião - 26/11/2021***

Como seus equipamentos são irregulares, eles sabem que não há outra opção em casos de abordagem policial: tudo tem que se apreendido ou destruído no próprio local.

As autoridades federais não deram detalhes sobre seus planos na região, mas o que se articulava vinha sendo chamado internamente, pelos membros do governo, de uma “operação de guerra”, com bloqueio de passagens pelo Rio Madeira e por estradas que chegam à região onde estavam as embarcações.

Agentes ouvidos pela reportagem acreditam que a situação pode, de certa forma, facilitar a abordagem policial, porque evita conflitos com grande aglomeração. Além disso, as balsas se movem lentamente.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 26/11/2021**

## **SENADO APROVA PROJETO QUE INCENTIVA NAVEGAÇÃO NA COSTA MARÍTIMA, BATIZADO DE BR DO MAR**

BR do Mar tem como um dos pilares a flexibilização do afretamento de embarcações estrangeiras para serem usadas na cabotagem; matéria precisará ser analisada pelos deputados novamente, uma vez que os senadores fizeram alterações no texto

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

BRASÍLIA - Quase um ano após a aprovação do projeto na Câmara, o Senado deu aval, nesta quinta-feira, 25, à proposta do governo de incentivo à navegação na costa brasileira, chamado de BR do Mar. Agora, a matéria precisará ser analisada pelos deputados novamente, uma vez que os senadores fizeram alterações no texto.

O BR do Mar tem como um dos pilares a flexibilização do afretamento de embarcações estrangeiras para serem usadas na cabotagem. Idealizado pelo Ministério da Infraestrutura, o projeto pretende flexibilizar essas regras para aumentar a oferta de navios e, portanto, a concorrência, baixando os custos desse tipo de navegação.



***Governo quer aumentar transporte marítimo em portos, como o de Santos Foto: Rafael Arbex/Estadão***

Sob relatoria do senador Nelsinho Trad (PSD-MS), o texto ganhou prioridade de votação nesta semana após uma articulação entre integrantes do governo e do mercado, conforme antecipou o



Estadão/Broadcast. Setores ligados ao agronegócio e da indústria argumentaram a favor do texto em razão do potencial de a navegação de cabotagem reduzir os custos de frete de cargas como soja, milho e fertilizantes.

Segundo o Ministério da Infraestrutura, com o impulsionamento da navegação por cabotagem, será possível ampliar o volume de contêineres transportados por ano, saindo de 1,2 milhão de TEUs (unidade equivalente a 20 pés), em 2019, para 2 milhões de TEUs, em 2022. “A iniciativa também permitirá ampliar em 40% a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem nos próximos três anos, excluindo as que operam no petróleo e derivados”, afirma a pasta. Ao comemorar a aprovação do texto, o ministro Tarcísio de Freitas afirmou que trabalhará para que o projeto seja aprovado ainda neste ano pela Câmara.

O BR do Mar prevê que as empresas poderão, depois de um prazo de transição, alugar embarcações a casco nu (alterando a bandeira estrangeira do navio para brasileira) sem ter navios brasileiros próprios. Esse cenário de liberação total, no entanto, vai acontecer somente a partir de 2027, de acordo com o texto de Trad, que esticou esses prazos em relação ao que foi proposto pelo governo.

Em relação ao aluguel de navios a tempo - quando a bandeira estrangeira é mantida, reduzindo os custos -, a proposta prevê mais hipóteses em relação às normas atuais. No entanto, para acessar esses novos formatos, o negócio só poderá afretar navios que sejam de subsidiária estrangeira pertencente a uma empresa brasileira de navegação. Para o governo, isso dá mais segurança de que haverá frota disponível para a cabotagem no Brasil.

Apesar de manter essas regras gerais no texto, Trad precisou costurar alterações e incluir na proposta sugestão da senadora Kátia Abreu (PP-TO). Com isso, foi incluído no texto do Senado regra que flexibiliza ainda mais a entrada de embarcações a tempo no Brasil. Hoje, o afretamento nessa modalidade é bastante restrito. A lei atual define que uma das hipóteses para afretar dessa forma é que não exista ou não se tenha à disposição uma embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte pretendido - isso é verificado na chamada "circularização", uma espécie de consulta ao mercado.

Pelo novo texto, nesses casos, a regulamentação do afretamento não poderá limitar o número de viagens a serem realizadas. Kátia argumenta que a restrição torna o mercado menos competitivo. Trad aceitou incorporar a regra proposta pela senadora, mas com uma restrição. Será possível permitir o número ilimitado de viagens, desde que a autorização para o afretamento vincule uma embarcação específica. O senador argumentou que essa prática evita a abertura indiscriminada para navios estrangeiros e, ao mesmo tempo, “promove a competição, flexibiliza e desburocratiza os afretamentos a tempo, sem a necessidade de constantes e sucessivas circularizações”.

O texto aprovado pelo plenário foi o mesmo avalizado pelos senadores na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado em setembro. A previsão inicial era de que, após a CAE, a proposta ainda passaria pelas comissões de Agricultura e Reforma Agrária (CRA), de Constituição e Justiça (CCJ) e de Infraestrutura (CI). Os senadores, por sua vez, entraram num acordo e aceitaram levar a matéria diretamente para apreciação do plenário.

Em seu relatório, Trad afirmou que as flexibilizações propostas no BR do Mar não comprometem a indústria naval. O cenário atual, onde há forte proteção para esta indústria, não é animador, afirmou o senador. “O fato é que a indústria naval brasileira tem entregado poucas embarcações para a cabotagem brasileira. De acordo com o Ministério da Infraestrutura, nos últimos dez anos, apenas quatro navios foram construídos, excluídas as embarcações do setor de óleo e gás. Ou seja, embora o BR do Mar permita afretamentos de embarcações estrangeiras e possa desestimular, num primeiro momento, a construção de navios nos estaleiros brasileiros, a indústria de construção naval já não vinha entregando embarcações, de toda a forma”, disse o relator.

## VALOR ECONÔMICO (SP)

### MINÉRIO DE FERRO RECUA 5,6% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, PARA US\$ 96,67 A TONELADA

Principal matéria-prima do aço passou a exibir desvalorização acumulada de quase 10% em novembro no mercado à vista; em 2021, as perdas se aproximam de 40%

*Por Stella Fontes, Valor — São Paulo*



**Foto : Leo Pinheiro/Valor**

Os preços do minério de ferro voltaram a perder força e devolveram, nesta sexta-feira (26), a maior parte do ganho acumulado na semana, na esteira do receio de uma nova onda global de covid-19 e do enfraquecimento da demanda pela commodity nos portos chineses.

Segundo a publicação especializada Fastmarkets MB, o minério com teor de 62% de ferro fechou o dia com baixa de 5,6% no porto de Qingdao, para US\$ 96,67 por tonelada.

Com a queda acentuada de hoje, a principal matéria-prima do aço passou a exibir desvalorização acumulada de quase 10% em novembro no mercado à vista. Em 2021, as perdas se aproximam de 40%.

Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos mais negociados de minério para janeiro recuaram 6,7%, para 575,50 yuan (US\$ 90,06) por tonelada, acompanhando o desempenho negativo dos futuros de aço.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 26/11/2021*

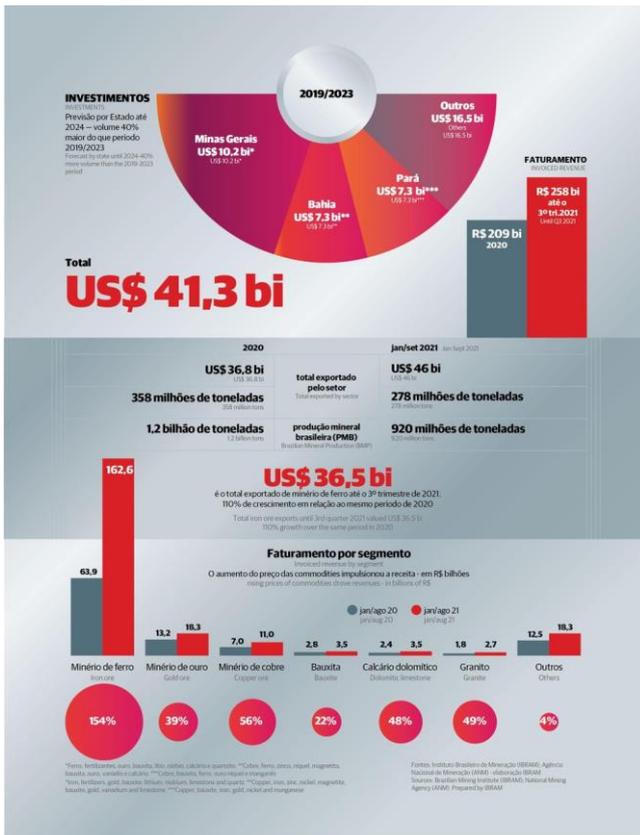
## QUADRO FAVORECE INVESTIMENTOS

O mercado vê estabilidade nos preços e na demanda, mas ainda há entraves regulatórios, logísticos, financeiros e ambientais

*Por Simone Goldberg*

Os desdobramentos do cenário global e, sobretudo, a continuidade da demanda chinesa é que darão o tom em 2022 e nos próximos anos para o setor de minérios brasileiro, que responde por cerca de 4% do PIB nacional. Os números até aqui são grandiosos. O faturamento de R\$ 258 bilhões até o terceiro trimestre de 2021 já é maior que os R\$ 209 bilhões obtidos em todo o ano passado, apesar de quedas recentes das cotações do ferro, principal commodity mineral brasileira. A estimativa é ultrapassar os R\$ 300 bilhões em receita totais neste ano. Os dados são do Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram).

“Mantendo o ritmo de crescimento, a expectativa é que a produção mineral brasileira atinja 1,3 bilhão de toneladas neste ano. As exportações do setor poderão ultrapassar US\$ 50 bilhões”, avalia o diretor-presidente do Ibram, Flavio Penido. Em 2020, a produção foi de 1,2 bilhão de toneladas.



Com um quadro favorável, o Ibram divulgou aumento nas previsões de investimentos entre 2021 e 2025: serão US\$ 41 bilhões (US\$ 3 bilhões acima do divulgado em julho), com quase a metade – 47% – já em execução. Pelo menos US\$ 6 bilhões serão para ações de sustentabilidade. Os projetos focam em ferro, bauxita, fertilizantes, cobre e outros. Segundo Penido, o montante de aportes poderia ser muito maior se não houvesse uma série de pontos inibidores. Entre eles, estão um conhecimento geológico restrito, ausência de estímulos para novos investimentos e de linhas de financiamento para atrair investidores de menor porte, excesso de carga tributária, necessidade de aprimoramento do marco regulatório e a complexidade para obtenção de licenças ambientais.

Para grande parte dos analistas de mercado, a expectativa para o ano que vem é positiva, apesar das incertezas em relação à China e seus efeitos sobre as commodities minerais. Eles apostam na estabilidade no preço do minério de ferro – em torno dos US\$ 100 –,

fruto de uma demanda mais ou menos estável combinada ao aumento de oferta, oriunda do Brasil e em menor quantidade da Austrália, e de alta em metais básicos, entre eles cobre, níquel e lítio.

Estes últimos serão puxados pela forte demanda projetada – que não deverá ter oferta crescendo no mesmo ritmo – para a descarbonização da economia, uma vez que são fundamentais para os avanços na instalação de turbinas eólicas, painéis de energia solar, aumento da frota de veículos elétricos, entre outras aplicações verdes. “Existe a necessidade de mais políticas públicas que abram espaço para o desenvolvimento sustentável da mineração”, afirma Penido.

Apesar dos entraves, o setor coleciona grandes cifras neste ano. Até setembro, as vendas externas subiram 84% em relação ao mesmo período de 2020 em dólares e 7% em volume: somaram US\$ 46 bilhões e 278 milhões de toneladas. O protagonista é o minério de ferro: suas exportações já são 110% maiores do que em 2020 (comparando o período de três trimestres), chegando a US\$ 36,5 bilhões. Em volume, a alta é de 8%.

O minério de ferro respondeu por 66% do total do faturamento do setor no ano passado. Ouro e cobre, com alta nas cotações internacionais, também ajudaram a alavancar o resultado e continuam com boa performance externa. Tanto que o saldo comercial da mineração até setembro de 2021 chega a 71% do superávit da balança brasileira, de US\$ 56,4 bilhões.

Enquanto não se avança nas políticas públicas na velocidade desejada, o setor busca cooperação com órgãos públicos e entidades privadas, visando criar um ambiente regulatório seguro para ampliar os investimentos. Um fruto desta iniciativa foi apresentado no começo de outubro, na Exposibram – Expo & Congresso Brasileiro de Mineração, evento anual da área de mineração. É o Invest Mining, uma nova rede de financiamento para projetos de mineração e promoção de sustentabilidade.

Para Adriano Drummond Trindade, sócio da área de infraestrutura e energia do escritório de advocacia Mattos Filho, embora a regulação seja adequada, há pontos que podem ser aprimorados e já estão sendo considerados pela Agência Nacional de Mineração (ANM). Um

deles é detalhar a possibilidade de direitos de pesquisa e lavra serem dados em garantia em financiamentos.

Segundo Trindade, o detalhamento traria mais previsibilidade aos financiadores, facilitando o acesso das mineradoras a recursos. “O segundo ponto é a adoção de referências internacionais para reportar recursos e reservas minerais”, observa. Outro item é a revisão da regulamentação aplicável a barragens de rejeitos, tema que ganhou novas exigências após a tragédia de Brumadinho em 2019. Segundo o advogado, falta maior detalhamento “para maior efetividade”.

A ANM realizou, no dia 6 de outubro, uma audiência pública para avaliar as novas regras para a consolidação de normativos de segurança de barragens. Até o fim de outubro o setor ainda podia contribuir com sugestões. A diretora da ANM, Debora Toci Puccini, diz que a questão das garantias será colocada em votação pública também neste ano. Já os reportes alinhados aos parâmetros internacionais deve ficar para 2022.

Estudo da consultoria EY feito em conjunto com o Ibram, sobre riscos e oportunidades, aponta que políticas protecionistas ou de estímulo podem impactar negativa ou positivamente o comércio exterior. As novas regras para obtenção de licenças e as crescentes demandas socioambientais influenciam a viabilidade de projetos e o acesso ao financiamento – e, ainda, que a escassez de talentos e a pressão por inovação têm ocupado a agenda executiva do setor.

“O impacto desses riscos se traduz em maior volatilidade para o setor, com desdobramento para a agenda de investimento de capital, que possui uma natureza de longo prazo, destaca Afonso Sartorio, líder de mineração e metais da EY na América do Sul. Um outro risco – e também oportunidade – é a agenda de transição energética e descarbonização, que vem levando mineradoras a assumir compromissos importantes e que envolvem a cadeia de valor e inovação tecnológica.

“Empresas que se destacarem em soluções vão adquirir vantagens competitivas relevantes”, diz Sartorio. Ele observa que o aspecto socioambiental se tornou um importante direcionador na indústria e que os principais players estão investindo em novos projetos de forma alinhada à agenda de descarbonização.

O estudo da EY/Ibram também mostra que, embora o Brasil já ocupe posição de destaque como player no minério de ferro, bauxita, manganês, ouro e cobre, até 2019 apenas 3% do território nacional encontrava-se mapeado na escala 1:50.000, que proporciona um nível de detalhamento adequado. “O valor dos recursos ainda não explorados e dos não descobertos é imenso. Estamos trabalhando em um projeto para quantificar esse valor, com área piloto na região de Carajás, no sul do Pará”, conta Felipe Tavares, pesquisador em geociências do Serviço Geológico do Brasil (SGB/CPRM).

Tavares diz que a região amazônica é um dos principais focos do SGB para mapeamento, por ser a região do país menos conhecida do ponto de vista da geologia e do seu potencial mineral. Para ele, não é mais possível pensar na atividade mineradora sem conciliar com preservação, em especial no bioma amazônico. “Se desenvolvida de acordo com critérios rigorosos de ESG, a mineração deixa uma pegada socioambiental muito pequena”, afirma.

O Sumário Mineral Brasileiro de 2020, da ANM, indica que 80% dos recursos minerais produzidos no país são metálicos. O minério de ferro, o mais importante, representa 72%, seguido pelo ouro (10%) e cobre (8%). O nióbio, embora o país tenha grandes reservas, ainda participa com menos de 0,5% dos recursos metálicos.

André Bueno, sócio de Transaction Advisory Services da HLB Brasil, lembra que a mineração foi responsável por dois dos maiores desastres ambientais da história recente do Brasil: o rompimento das barragens de Mariana e Brumadinho, em Minas Gerais, em 2015 e 2019, respectivamente. Por isso, diz, o projeto de lei que tramita no Congresso Nacional



regulamentando a exploração em áreas indígenas – que vem provocando forte reação da oposição, de lideranças indígenas e sociedade civil – é um assunto delicado.

“Já houve experiências negativas em outros países. Este tema deve ser abordado com muito cuidado”, avalia. Para Bueno, o país tem áreas disponíveis, já homologadas e que podem ser exploradas, aumentando a capacidade de produção de minérios. Um passo importante nessa direção, aponta ele, foi dado em julho, quando a ANM deu sequência ao projeto de disponibilidade de áreas, com o objetivo de girar economicamente um passivo de mais de 50 mil áreas que estavam no estoque do extinto Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM) por falta ou demora na análise.

O projeto de disponibilizar áreas em leilões já está na quinta rodada e a ANM elabora o edital da sexta. Até a terceira semana de outubro, segundo a agência, já foram ofertadas cerca de 12 mil áreas de um total de 56 mil em estoque. Para os especialistas, esta iniciativa ajuda a dinamizar a mineração, que precisa de áreas novas para desenvolver atividades de pesquisa e identificar jazidas economicamente viáveis.

Apesar dos grandes números do Brasil no setor, Ricardo Marques, sócio líder de mineração da KPMG, vê disparidade na competitividade entre o país e concorrentes da América Latina e da África. Ele observa que se a economia brasileira reagir como o esperado, a expectativa é de aumento de consumo interno de minerais. “A construção civil, de uma forma geral, também tem demonstrado um bom ritmo de recuperação. Os investimentos em projetos de concessão que estão sendo discutidos também vão gerar benefícios para o setor de mineração”, avalia. Para ele, o Brasil pode ganhar competitividade e atratividade se avançar mais na agenda regulatória, enfrentando a discussão sobre o licenciamento ambiental.

Há outros entraves à competitividade. O sócio da PwC, Ronaldo Valiño aponta o investimento em pesquisa de lavra e a redução dos custos de logística, já que está geograficamente longe da Ásia, maior mercado consumidor de commodities. Ele ressalta que o Brasil, por sua dimensão continental, precisa investir em ferrovias e portos. “As grandes mineradoras conseguem reduzir o custo Brasil, mas para as Junior Mining companies os gargalos logísticos são um entrave”, avalia Valiño.

Além disso, diz, as grandes transformações impõem maior disciplina financeira, com ênfase em avaliação de riscos. “O ESG está no topo da agenda”, destaca. Segundo ele, as mineradoras estão empenhadas em projetos sustentáveis como, por exemplo, geração de energia renovável, reutilização de água, automação dos sites e investimentos nas comunidades.

É o viés ambiental que aumenta os esforços para a produção de “aço verde”, capaz de mexer com o mercado global de minério de ferro. O diretor-executivo e líder de mineração e siderurgia da Accenture no Brasil, Flávio Alves, diz que, se o aço verde se tornar a norma, é provável que o centro de gravidade do minério de ferro se desloque para os concentrados de “pellet feed” (minério fino para pelotização). Nesse ponto, o Brasil já está bem posicionado e ainda pode ganhar mais competitividade nos minérios eletrointensivos daqui a algum tempo. “A transição de energia pode desencadear o aumento da demanda por cobre, níquel, lítio e cobalto. Sem uma resposta proporcional da oferta, os preços desses metais poderiam se valorizar, como já vimos”, avalia Alves.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 26/11/2021*

## **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*

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.



***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 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 tonelagem 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: 26/11/2021

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### ARTIGO - NAVIOS RUMO À CIDADE PORTUÁRIA SUSTENTÁVEL

Por Flavia Nico e Luciana Suman OPINIÃO 26 Novembro 2021



"Gabriel e Cora, podem desenhar um navio?" E lá vem um grande barco, com fumaça e buzina. Esse navio do nosso imaginário infantil é ainda presente na paisagem de cidades portuárias. Se a buzina ressoando é nostálgica, a fumaça nem tanto.

A fumaça, cujo nome técnico é "gases de exaustão", é um resíduo resultante da queima nos motores, caldeiras e/ou outros equipamentos da embarcação da mistura ar e combustível fóssil. A transformação da energia química em energia mecânica aparece para a cidade ao ser lançada na atmosfera, geralmente, pela chaminé da embarcação.

Dentre os componentes dos gases de exaustão (ou da fumaça), os que trazem as maiores preocupações para o binômio cidade portuária e navio são: o monóxido de carbono (CO), o dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), o óxido nitroso (NO<sub>x</sub>), o óxido de enxofre (SO<sub>x</sub>) e os materiais particulados (PM). Os gases de maior preocupação quanto às emissões são os oriundos da combustão não estequiométrica — aquela onde há tantos gases que não conseguimos equilibrá-los quimicamente —, tipo de combustão que traz a nostálgica fumaça preta.

No contexto da cidade portuária, os gases tóxicos que a afetam diretamente são o CO, o NO<sub>x</sub> e o SO<sub>x</sub>. E como eles chegam às cidades portuárias? O SO<sub>x</sub> se dá pela presença do enxofre(S) no combustível do navio e, assim, quanto mais enxofre no combustível maior será a emissão de SO<sub>x</sub>. Já o NO<sub>x</sub> e o CO estão ligados à queima no motor; logo, quanto menor a carga de trabalho do motor maior a presença destes elementos nos gases de emissão.

O princípio da redundância tem como cerne conduzir as manobras com maior segurança, ou seja, manobras em canal requerem mais disponibilidade de motores. Como os motores estão com menor carga, temos muita queima de combustível com pouco ar e, assim, o aumento da probabilidade da presença de fumaça preta característica da paisagem urbano-portuária.

Conclusão, é justo nas manobras de atracação e desatracação que temos os maiores índices de consumo de combustível e a maior liberação dos gases de exaustão tóxicos. O problema da fumaça preta para a cidade portuária vai bem além da paisagem. A questão é que o NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> e o CO são nocivos à saúde. Lugares com navegação costeira e com rotas de cabotagem precisam considerar os impactos dos navios nas cidades portuárias.

Reconhecer os impactos negativos da atividade marítimo-portuária é o primeiro passo para a construção de impactos positivos e valores compartilhados. A indústria naval é tão variada que leva 10 vezes mais tempo para inserir as medidas de controle de emissão do que a indústria aeronáutica. A notícia boa é que, ainda assim, o setor marítimo é de vanguarda, tem avançado na criação e uso de novas tecnologias, inovação energética e descarbonização. Vários avanços têm

acontecido rumo à harmonização da atividade portuária com os objetivos de desenvolvimento sustentável — os ODS.

Quem sabe, num futuro próximo, ao pedir aos nossos filhos para desenharem um navio, sairá um navio com velas de asa telescópica, ou com saídas para alimentação elétrica ou mesmo um navio em uma cidade portuária cujo destaque remete à harmonia entre atividade portuária e vida urbana. Sustentabilidade é um caminho de cooperação a ser trilhado de forma colaborativa entre navio, porto e cidade.

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



**Luciana Suman é oficial de máquinas da marinha mercante, engenheira mecânica, engenheira de segurança, mestre em ciência e tecnologia dos materiais e está doutorando em engenharia naval e oceânica. É Diretora Técnica na Marmec Engenharia, Consultoria e Treinamentos e membro da Wista Brazil.**

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 26/11/2021

## CDFMM PRIORIZA R\$ 513 MILHÕES PARA NOVOS PROJETOS DE CONSTRUÇÃO E CONVERSÃO

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 26 Novembro 2021



### Arquivo/Divulgação

Foi a terceira e última reunião do conselho em 2021, ano em que foram autorizados R\$ 1,2 bilhão em financiamentos e alterações de projetos relacionados a 99 embarcações.

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou, na última quinta-feira (25), R\$ 513,7 milhões em prioridades para quatro novos projetos de construção naval. Foi a terceira e última reunião ordinária de 2021, ano em que o conselho autorizou a destinação de um total de R\$ 1,2 bilhão para financiamento de novos projetos e alterações técnicas relacionadas a 99 embarcações. Neste exercício, o colegiado aprovou 18 projetos prioritários para a obtenção de financiamento com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), sendo 11 projetos de construção e sete de reparo de embarcações, de acordo com o Ministério da Infraestrutura.

Entre as prioridades, que ainda dependem de obtenção de financiamento junto aos agentes financeiros, está a construção de dois porta-contêineres de 750 TEUs para a Petrocity Portos S.A. O pleito incluiu o cancelamento da prioridade aprovada em 2020 e que venceria em fevereiro. A empresa foi criada em 2013 para o desenvolvimento, implementação e administração de terminais portuários. A Petrocity não conta com frota e desenvolveu projeto do Porto de São Mateus, no Espírito Santo, que tem a cabotagem em seu escopo.

O projeto prevê a construção dos porta-contêineres no Estaleiro Enseada, em Maragogipe (BA). A empresa solicitou apoio de R\$ 477,2 milhões, tendo o Banco do Brasil como agente financeiro indicado. Ao pedir nova prioridade, pelo prazo de 450 dias, a Petrocity alegou que a contratação



não foi efetivada anteriormente em razão da pandemia e da dificuldade em efetivar a contratação junto ao estaleiro.

O conselho também concedeu prioridade para a construção de três embarcações de apoio marítimo para Macaé Navegações Comércio e Serviços Marítimos Ltda. São projetos de supridores de carga geral. A empresa atualmente conta com frota própria de seis embarcações e uma outra em construção, atuando no transporte de passageiros, apoio marítimo e portuário, em serviços de mergulho, sísmico e amarração de navios em portos. O valor solicitado foi de R\$ 20,56 milhões e o agente financeiro indicado é o Banco do Brasil.

Os demais novos projetos referem-se à conversão e modernização de uma embarcação para a JA Q Apoio Marítimo Ltda e à conversão e reparo de duas embarcações para a Bram Offshore. A JA Q Apoio Marítimo pretende fazer a conversão e modernização de um FSV para modelo 'Explorer'. A unidade será dedicada primordialmente ao apoio de operações de mergulho, manuseio e mini-submarinos (ROVs), hidrografia, oceanografia e pesquisas científicas em rios e mares a até 300 metros de lâmina d'água. Há expectativa por parte da empresa de que o projeto possa utilizar motores com redução de emissão de carbono. O FSV é a única embarcação na frota da empresa, criada em julho de 2021. A JA Q integra o grupo Náutica Comunicações, que detém 80% de seu capital votante.. O agente financeiro indicado para o projeto é o Banco do Brasil e o valor solicitado foi de R\$ 52,78 milhões, com o Arpoador Engenharia (SP) como estaleiro construtor.

A Bram Offshore solicitou R\$ 36,11 milhões para conversão do PSV Bram Bravo para RSV e reparo das embarcações Bram Búzios e Bram Bravo, visando certificação de classe, atendendo demandas da sociedade classificadora e demandas da Petrobras e do mercado. As duas embarcações foram financiadas com apoio do FMM. O estaleiro construtor é o Navship (SP), que também pertence ao grupo americano Edison Chouest.

Durante a reunião, o conselho também avaliou R\$ 574,5 milhões destinados a projetos já aprovados, mas que obtiveram novo prazo para a contratação de financiamento. Houve ainda a autorização para alteração de projetos que somam um acréscimo de R\$ 111,6 milhões – e de estaleiro sem alteração no valor aprovado. A 49ª reunião ordinária está prevista para o dia 17 de março de 2022.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/11/2021

## **INICIADA FABRICAÇÃO DE MÓDULOS DA PLATAFORMA P-78, NO ESTALEIRO BRASFELS, EM ANGRA DOS REIS (RJ)**

Da Redação OFFSHORE 25 Novembro 2021

A Petrobras iniciou a fabricação no Brasil dos módulos de produção da plataforma P-78, no estaleiro Brasfels, em Angra dos Reis (RJ). Os módulos são unidades responsáveis pelo processamento de óleo, gás e água e compõem, junto com o casco, as utilidades e o flare, toda a estrutura de uma plataforma flutuante.

Essa etapa da 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 obra será concluída atendendo ao índice de conteúdo local previsto para o campo de Búzios, na Bacia de Santos, onde a plataforma será instalada. A expectativa é que a plataforma seja entregue em 2024, com início da produção em 2025.

“A P-78 é a primeira da nova geração de FPSOs da Petrobras, fruto de mais de dez anos de aprendizado nos ciclos de projeto, construção, partida e operação de plataformas de produção no pré-sal. A unidade incorpora as melhores soluções técnicas e de gestão de engenharia

identificadas por meio do programa corporativo Projeto Referência, que culminou com a definição de um modelo de unidade de produção a ser utilizada no pré-sal. Para o FPSO de referência, focamos em maximizar o valor econômico dos projetos de desenvolvimento de produção, enquanto incorporamos novas tecnologias de baixo carbono, maior eficiência e compatibilizamos os sistemas à magnitude e complexidade dos poços do campo Búzios”, afirmou o diretor de Desenvolvimento da Produção da Petrobras, João Henrique Rittershausen.

Com capacidade de processamento diário de 180 mil barris de óleo e de 7,2 milhões de m<sup>3</sup> de gás, a P-78 incorpora soluções que abrangem a ampliação da eficiência energética, novas tecnologias de separação e reinjeção de CO<sub>2</sub>, redução da queima de rotina, entre outras. O projeto prevê, ainda, a interligação de 13 poços ao FPSO, sendo 6 produtores e 7 injetores, por meio de uma infraestrutura submarina composta por dutos rígidos de produção e de injeção e dutos flexíveis de serviço.

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

**Data: 26/11/2021**

## **PETROBRAS AFIRMA QUE FPSOS PREVISTOS ATÉ 2025 ESTÃO CONTRATADOS**

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 25 Novembro 2021



### ***Campo de Búzios (Arquivo/Divulgação)***

Das 15 unidades previstas no novo plano estratégico da companhia, 12 FPSOs são para operação no pré-sal e três no pós-sal. Três projetos à frente deste horizonte estão em contratação: SEAP 1 (P-81), Búzios 9 (P-80) e Búzios 10 (P-82).

O plano estratégico 2022-2026 da Petrobras prevê 15 novos FPSOs em seis campos entre 2022 e 2026. O diretor de desenvolvimento da produção, João Henrique Rittershausen, destacou, nesta quinta-feira (25), que a Petrobras terá sob sua operação cerca de 50% dos FPSOs que entrarão em operação no mundo nos próximos cinco anos. Das 15 unidades previstas, 12 FPSOs estão no pré-sal e três no pós-sal. Os projetos até 2025 já estão contratados e outros três, à frente deste horizonte, estão em contratação: SEAP 1 (P-81), Búzios 9 (P-80) e Búzios 10 (P-82).

A unidade SEAP 1 está em construção, e deve ser contratada por meio de processo BOT (built-operate-transfer). As unidades 9 e 10 de Búzios estão com processo em andamento, para contratação em modelo EPC. Para o primeiro trimestre de 2022 está prevista a entrada em operação do FPSO Guanabara. O diretor contou que essa plataforma deve sair de Dubai, nos Emirados Árabes, para o Brasil até final deste mês, já com comissionamento concluído e deve ir direto para a locação.

A previsão é que sejam investidos R\$ 23 bilhões no campo de Búzios, que já tem quatro unidades em operação e terá mais seis em operação até 2026. O diretor destacou que, em menos de dois anos, a produção no campo chegou a 600.000 barris por dia, com expectativa de alcançar 1,7 milhão de barris/dia de capacidade instalada nos próximos cinco anos. Já o campo de Mero tem quatro novos FPSOs em construção.

Rittershausen explicou que a manutenção do valor de investimento para FPSOs do pré-sal ocorre mesmo com aumento da complexidade dos sistemas de plataformas, referindo-se à capacidade de produção, separação e reinjeção de CO<sub>2</sub> e à eficiência operacional. "Continuamos mantendo orçamento de US\$ 4 bilhões a US\$ 6 bilhões nos projetos típicos do pré-sal, dependendo se a unidade é própria ou afretada", afirmou durante webcast sobre o plano estratégico.



O diretor disse que há um comprometimento alto de investimento nos três primeiros anos do novo plano estratégico e que, até 2025, todos os FPSOs já estão contratados com preço firme. A companhia agora contrata as unidades a partir de 2026. Ele ressaltou que a empresa começou a contratação dos equipamentos muito tempo antes porque grande parte dos itens a serem usados no desenvolvimento desses campos é de longo prazo de fornecimento. "Não tem como dizer que não tem impacto, mas ele [plano estratégico] fica muito amortecido. Estamos reavaliando os preços e, nas próximas revisões, se tivermos incremento de custos, eles serão realimentados pelos projetos futuros", garantiu Rittershausen.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 26/11/2021



## 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