

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCOSHIPING

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

Edição 144/2021  
Data: 15/09/2021

### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
LEILÕES DE TERMINAIS DE GRANÉIS LÍQUIDOS DO PORTO DE SANTOS SERÃO EM NOVEMBRO.....	4
PORTO 360º- O DESAFIO GRAVA ÚLTIMO EPISÓDIO .....	5
EXPORTAÇÃO DE CAFÉ PELO PORTO DE SANTOS RECUA 3,4% .....	5
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>6</b>
ANTAQ ATUA NA OPERAÇÃO DESCARTE NO PORTO DE SANTOS .....	7
ANTAQ VAI REALIZAR CONSULTA PÚBLICA PARA REGULAMENTAR CONTRATOS DE USO TEMPORÁRIO .....	7
ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA VIRTUAL SOBRE COBRANÇA PARA USO DO “ESPELHO D’ÁGUA” .....	8
ANTAQ LEILOARÁ EM 19 DE NOVEMBRO DUAS ÁREAS NO PORTO DE SANTOS. INVESTIMENTOS ALCANÇARÃO CERCA DE R\$ 1 BILHÃO.....	9
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>10</b>
MUNICIPALIZAR O PORTO DE SANTOS PARA ALCANÇAR O FUTURO.....	10
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>11</b>
PORTO DE RIO GRANDE (RS) LIDERA EXPORTAÇÕES EM SOJA DO BRASIL EM AGOSTO .....	11
ASSEMBLEIA APROVA PROJETO QUE AUTORIZA TRANSFORMAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE EM EMPRESA PÚBLICA .....	11
PORTO DE SINES NA ROTA NO REATAR DO SERVIÇO BRASILEIRO DE EXPORTAÇÃO DE FRUTAS VIA PECÉM.....	12
BRASKEM REDUZIU EM 83% A EMISSÃO DE GASES DO EFEITO ESTUFA COM CABOTAGEM.....	13
DP WORLD ANUNCIA INVESTIMENTO DE \$ 300 MILHÕES NO HUB LONDON GATEWAY .....	13
GOVERNO E SETOR PRIVADO UNEM ESFORÇOS PARA PROMOVER IMAGEM DO AGRO BRASILEIRO EM MERCADOS ESTRATÉGICOS .....	14
EXPORTADORES AGRÍCOLAS DOS EUA AUMENTAM A PRESSÃO SOBRE A CASA BRANCA EM FACE DE SOBRETAXAS NO FRETE MARÍTIMO .....	16
OS PORTOS DE XANGAI E NINGBO, OS MAIS MOVIMENTADOS NO TRANSPORTE DE CONTÊINERES NA CHINA, REABREM APÓS O TUFÃO CHANTHU .....	17
É LANÇADO O PRIMEIRO NAVIO PARA O TRANSPORTE DE ETANO GRANDE (VLEC) EM JIANGNAN, CHINA .....	18
CEO DA MAERSK SUGERE PROIBIÇÃO DE NAVIOS MOVIDOS A COMBUSTÍVEIS FOSSEIS ATÉ 2035 .....	19
STOLTHAVEN TERMINALS E REVIVEGEN ANUNCIAM PLANOS PARA CONSTRUIR NOVO TERMINAL EM TAIWAN .....	19
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF</b> .....	<b>20</b>
“INVESTIMENTOS DE AUTORIZAÇÕES FERROVIÁRIAS VÃO SUPERAR R\$ 60 BILHÕES “, AFIRMA TARCÍSIO.....	20
PUBLICADO EDITAL DE DOIS TERMINAIS EM SANTOS, MAIOR ARRENDAMENTO PORTUÁRIO DOS ÚLTIMOS 20 ANOS.....	21
<b>CNN BRASIL</b> .....	<b>22</b>
PANDEMIA MUDOU A FORMA COMO TRABALHAMOS. VEJA O QUE ALGUNS CEOS PENSAM SOBRE ISSO .....	22
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>34</b>
MORAES PEDE VISTA E STF SUSPENDE AÇÃO DO MARCO TEMPORAL DE TERRAS INDÍGENAS .....	34
CHINA COMPRA ATÉ 6 CARGAS DE SOJA DO BRASIL PARA OUTUBRO/NOVEMBRO, DIZEM TRADERS .....	35
EUA, CHINA, JAPÃO, RÚSSIA, ÍNDIA E AUSTRÁLIA SE REÚNEM PARA DEBATER RETOMADA .....	36
<b>MONEYTIMES</b> .....	<b>36</b>
ANEC ELEVA PREVISÃO DE EXPORTAÇÕES DE SOJA E MILHO DO BRASIL EM SETEMBRO .....	36
ANEEL AUTORIZA OPERAÇÃO COMERCIAL DE TERMELÉTRICA UTE GNA I NO PORTO DO AÇU (RJ) .....	36
RELATOR DA REFORMA ADMINISTRATIVA NEGOCIA MUDANÇAS PARA GARANTIR APROVAÇÃO DO TEXTO .....	37
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>38</b>
SILVA E LUNA PARTICIPA DE AUDIÊNCIA NA CÂMARA SOBRE PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS .....	38
DEPUTADOS COBRAM MUDANÇA NA POLÍTICA DE PREÇOS DA PETROBRAS; BC CRITICA VELOCIDADE DOS REAJUSTES .....	39
COMO UMA DECISÃO DA JUSTIÇA NO RS MARCOU A CHEGADA DEFINITIVA DO MOVIMENTO DE LITIGÂNCIA CLIMÁTICA NO BRASIL .....	43
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>46</b>
COMISSÃO DA CÂMARA APROVA DESONERAÇÃO DA FOLHA ATÉ 2026 .....	46
RELATOR RESISTE A PRESSÃO E NÃO INCLUI APOSENTADORIA INTEGRAL DE POLICIAIS FEDERAIS NA REFORMA ADMINISTRATIVA .....	48
GIGANTE DO SETOR IMOBILIÁRIO ADMITE DIFICULDADES DE HONRAR DÍVIDAS, E TEMOR DE CALOTE GERA PROTESTOS NA CHINA .....	49
POR CRISE HÍDRICA, GOVERNO ANTECIPA OPERAÇÃO DE USINA NO RJ E DEVE MANTER TÉRMICAS NO PERÍODO ÚMIDO .....	51

MINISTRO DA INFRAESTRUTURA CITA POSSIBILIDADE DE USAR RECURSOS DA OUTORGA DO GALEÃO PARA MELHORAR ACESSO AO AEROPORTO .....	53
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP .....</b>	<b>55</b>
DEFESA DE REFORMA UNE EMPRESÁRIOS E SERVIDORES .....	55
PROJETO DA 'BR DO MAR' VOLTA A INCLUIR ISENÇÕES TRIBUTÁRIAS.....	56
REDUÇÃO DE JORNADA PREVISTA NA REFORMA ADMINISTRATIVA PODE ECONOMIZAR R\$ 33 BI EM 10 ANOS, DIZ CLP .....	57
PARA LIRA, MUDANÇA DA LEI DO IMPEACHMENT ESTÁ FORA DO ESCOPO DA CPI DA COVID .....	58
DEPUTADO QUER CADE E MP INVESTIGANDO FORMAÇÃO DE PREÇOS PELA PETROBRAS .....	59
COMISSÃO DA CÂMARA APROVA PRORROGAÇÃO DA DESONERAÇÃO ATÉ 2026 PARA SETORES QUE MAIS EMPREGAM .....	59
GOVERNO 'ABANDONA' MENDONÇA E EVANGÉLICOS TENTAM SALVAR INDICAÇÃO AO SUPREMO.....	60
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>62</b>
KLABIN PÔE EM OPERAÇÃO TERMINAL DE R\$ 300 MILHÕES.....	62
COM MUDANÇAS E REPORTO, BR DO MAR AVANÇA NO SENADO.....	63
ALTA DOS COMBUSTÍVEIS NÃO REFLETE NECESSARIAMENTE MUDANÇASFEITAS PELA PETROBRAS, DIZ CEO .....	64
ADM E LG CHEM SE UNEM PARA PRODUZIR ÁCIDO LÁTICO E ATENDER DEMANDA DE PRODUTOS PLANT-BASED.....	64
KLABIN PÔE EM OPERAÇÃO TERMINAL DE R\$ 300 MILHÕES.....	65
WEG APOSTA EM ENERGIA NO BRASIL E EUA.....	66
BR DO MAR DEVE SER VOTADO NA PRÓXIMA TERÇA-FEIRA NO SENADO, DIZ OTTO ALENCAR .....	67
COM MUDANÇAS E REPORTO, BR DO MAR AVANÇA NO SENADO.....	68
<b>G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO .....</b>	<b>70</b>
EXPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA DO BRASIL CRESCE 83% NO INÍCIO DO MÊS APESAR DE BLOQUEIO PARA CHINA .....	70
<b>AGÊNCIA BRASIL - DF .....</b>	<b>71</b>
CNI LANÇA ESTUDO SOBRE EXPERIÊNCIAS NA REDUÇÃO DAS EMISSÕES DE CARBONO .....	71
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>71</b>
'RELATÓRIO TEM AVANÇOS EM RELAÇÃO A TEXTO APROVADO NA CÂMARA', AVALIA LOGÍSTICA BRASIL.....	72
ASSEMBLEIA GAÚCHA APROVA MUDANÇA DA SUPRG DE AUTARQUIA PARA EMPRESA PÚBLICA .....	73
BP E NYK UNEM FORÇAS PARA AJUDA NA DESCARBONIZAR DE SETORES INDUSTRIAIS .....	74
FACILIDADES PARA IMPORTAÇÃO DE PETROLEIROS AGRAVAM DEMANDA POR NOVAS EMBARCAÇÕES, APONTA SINAVAL .....	74
INDICAÇÃO DE PRORROGAÇÃO DO REPORTO AINDA NÃO GARANTE INVESTIMENTOS .....	75
TRAD SE DIZ PRONTO PARA OUVIR CONSIDERAÇÕES DURANTE VISTAS DO RELATÓRIO .....	76
'TEXTO NÃO INCENTIVA INVESTIMENTOS DE EMPRESAS EM NAVIOS' AVALIA ABAC.....	77
BR DO MAR: RELATÓRIO ACATA HIPÓTESE DE DISPENSA DE INVESTIMENTOS EM FROTA PRÓPRIA .....	78
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>80</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	80



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### LEILÕES DE TERMINAIS DE GRANÉIS LÍQUIDOS DO PORTO DE SANTOS SERÃO EM NOVEMBRO

Arrendamentos dos lotes STS08 e STS08A, que devem render mais de R\$ 1 bilhão em outorgas, serão no dia 19, na B3

*Por: Fernanda Balbino*



***Juntos, os lotes a serem leiloados somam 465 mil m<sup>2</sup>*** Foto: Carlos Nogueira/Arquivo AT

Os lotes STS08 e STS08A, que terão como foco a movimentação, armazenagem e distribuição de granéis líquidos serão leiloados no dia 19 de novembro. A sessão será realizada na B3, na capital. E os documentos do processo estão

disponíveis para consulta. Segundo especialistas, os arrendamentos terão uma destinação quase natural para players altamente verticalizados na cadeia dos combustíveis.

A expectativa do Governo Federal é que estes sejam os maiores leilões já realizados nos portos brasileiros. Mais de R\$ 10 bilhões deverão ser investidos pela iniciativa privada durante todo o arrendamento.

Além disso, após os leilões serão exigidos investimentos da ordem de R\$ 1 bilhão destinados à modernização, aumento de capacidade e construção de um novo píer com dois berços de atracação, o que representará aumento de 50% na oferta de berços na região da Alemoa, onde serão instalados.

As duas áreas somam cerca de 465 mil m<sup>2</sup>, mas serão licitadas separadamente. Elas estão em operação, porém, em situação contratual precária em razão do término do contrato de arrendamento com a Transpetro.

O STS08 tem 168.324m<sup>2</sup>. O prazo contratual a ser celebrado durará por 25 anos. A receita bruta global do contrato alcançará R\$ 3,152 bilhões. Os investimentos girarão em torno de R\$ 260,6 milhões. A expectativa de movimentação é de 69,7 milhões de toneladas.

Já o STS08A conta com 297.349m<sup>2</sup>. O prazo contratual será o mesmo e a receita bruta global do contrato alcançará R\$ 7,207 bilhões. Os investimentos girarão em torno de R\$ 678,3 milhões. A expectativa de movimentação é de 140 milhões de toneladas.

Um mesmo licitante poderá apresentar propostas para ambos os terminais, mas, para garantir competitividade, só será permitido arrematar os dois casos seja proposta única para pelo menos um deles.

“Foram consideradas duas principais premissas na modelagem: garantir que os novos arrendamentos remunerassem o ativo público a valor de mercado e assegurar a competitividade, o que foi possível ao dividirmos a atual área para dois terminais”, explica o diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da Autoridade Portuária de Santos, Bruno Stupello.

A estimativa é de que os dois terminais gerem juntos em torno de 16 mil postos de trabalho diretos, indiretos e efeito-renda.

### Documentos

Os documentos estão disponíveis nos sites do Ministério da Infraestrutura e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), bem como na sede do órgão.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 15/09/2021*

### PORTO 360°- O DESAFIO GRAVA ÚLTIMO EPISÓDIO

Gravação vai ao ar no próximo dia 23: time vencedor terá como prêmio a contratação em três terminais

*Por: Redação*



**Gravação vai ao ar no próximo dia 23** Foto: **Alexsander Ferraz/AT**

O Grupo Tribuna foi palco, nesta segunda-feira (13), das gravações do último episódio do reality Porto 360°-O Desafio, que vai ao ar no próximo dia 23 e tem como prêmio ao time vencedor a contratação para atuar em três terminais portuários: Brasil Terminal

Portuário (BTP), Santos Brasil e DP World Santos.

O apresentador do reality, Maxwell Rodrigues, classifica como “fantástica” a repercussão do projeto, considerado pioneiro no setor portuário. “Foi um projeto fantástico, com os nove participantes sendo ‘contaminados’ pelo setor portuário, assim como todos os envolvidos na maior joia que temos na região”.

Os vencedores do Porto 360° – O Desafio serão anunciados no dia 23 de setembro, quando o último episódio irá ao ar nas redes sociais do Grupo Tribuna.

“As pessoas podem esperar por três grandes trabalhos elaborados pelos três grupos participantes. Acho que todos eles mostraram o que puderam aprender e transferir para os executivos algo muito importante, que é essa mudança na mentalidade. O Porto de Santos tem velocidade para crescer e as pessoas precisam se transformar também nessa velocidade”, afirmou.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 15/09/2021*

### EXPORTAÇÃO DE CAFÉ PELO PORTO DE SANTOS RECUA 3,4%

O motivo são os problemas logísticos enfrentados no mundo todo

*Por: Redação*

Mais de 20,4 milhões de sacas de 60 quilos de café foram embarcadas no Porto de Santos com destino ao mercado internacional entre janeiro e agosto. Em relação ao mesmo período do ano passado, houve uma queda de 3,4% nos embarques. O cais santista, que antes respondia por 78,9% das remessas da commodity, agora é responsável por 77,6% do total escoado no País. Mas, apesar do volume expressivo, as exportações brasileiras do produto registraram queda de

25% na movimentação no mês passado, somando 2,6 milhões de sacas. O motivo são os problemas logísticos enfrentados no mundo todo.

Segundo o Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), 3,5 milhões de sacas deixaram de ser exportadas pelo País entre maio e agosto. Considerando os preços médios dos embarques, equivale a uma perda de aproximadamente US\$ 500 milhões em receitas.

### Gargalos logísticos

De acordo com o presidente da entidade, Nicolas Rueda, a reviravolta no desempenho das exportações brasileiras de café, que eram positivas até o acumulado de julho, reflete a continuidade dos gargalos logísticos no transporte marítimo. Segundo ele, trata-se de um problema estrutural que extrapola as fronteiras do Brasil e do produto.

“Essa grave crise operacional gerou disparada no valor dos fretes, constantes cancelamentos de bookings – espaço dos contentores nos navios –, dificuldade para novos agendamentos e disputa por contêineres e lugares nos navios”, explica o executivo.

O problema vem sendo enfrentado em todo o mundo e não tem uma solução prevista em curto período. Com o início da pandemia e o fechamento de alguns terminais portuários, principalmente na Ásia, houve um desbalanço de contêineres. O problema ainda se agravou com a interdição do Canal de Suez, no Egito, por seis dias após o encalhe de uma embarcação.

### Menos caixas metálicas

Entre janeiro e agosto, houve queda na utilização de caixas metálicas para o transporte do café brasileiro. Enquanto nos oito primeiros meses de 2020, foram utilizados 74.089 TEU (unidade equivalente a um cofre de 20 pés), no mesmo período deste ano, foram 73.811 TEU.

Rueda aponta que, com o avanço da vacinação e a reabertura das principais economias globais, especialmente Estados Unidos e Europa, houve um aumento da demanda por alimentos, bens e serviços, com a busca de embarcações, provenientes principalmente da China e de outros países da Ásia, para essas regiões. “Isso gerou desbalanço global na oferta e demanda de navios e contêineres, havendo fila de embarcações e muitos equipamentos, como os contentores, aguardando sua vez. Ou seja, há maior demanda e a infraestrutura não é reativa de imediato, assim os portos se encontram com a capacidade estrangulada”.

### Destinos

De janeiro a agosto, os Estados Unidos foram os principais compradores do café brasileiro. Os norte-americanos adquiriram 4,994 milhões de sacas, o que implicou crescimento de 1,1% na comparação com o mesmo intervalo no ano passado. Esse volume representou 19% das exportações totais do Brasil.

A Alemanha, com 17,4% do total, importou 4,589 milhões de sacas, alta de +1,5%, e ocupou o segundo lugar. Na sequência, vieram Bélgica, com 1,841 milhão de sacas, queda de 6,3%; Itália, com 1,829 milhão, redução de 10,9%; e Japão, com a aquisição de 1,562 milhão de sacas, alta de 14,1%.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*  
*Data: 15/09/2021*



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

**ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS**

### ANTAQ ATUA NA OPERAÇÃO DESCARTE NO PORTO DE SANTOS



O objetivo é coibir o despejo ilegal de resíduos e substâncias no mar por parte de navios cargueiros

**Embarcações serão fiscalizadas: megaoperação no Porto de Santos**

Fiscais da ANTAQ atuarão até 7 de outubro em uma megaoperação conjunta no Porto de Santos. Trata-se da Operação Descarte, que tem a coordenação do Ibama e a participação da Marinha do Brasil, da Anvisa, da Polícia Federal e da Receita Federal. A ação começou na segunda-feira (13). O objetivo é fiscalizar como as embarcações estão fazendo a retirada de seus resíduos.

A expectativa é que várias embarcações sejam fiscalizadas. O Porto de Santos está organizando as fiscalizações, informando as rotas, as cargas e a permanência dessas embarcações na área de fundeio. Com os dados apresentados, são traçadas ações em terra, água e ar. Para a operação em terra, as equipes do Porto de Santos, da ANTAQ, do Ibama e da Anvisa irão verificar a documentação de retirada de resíduos.

Já a equipe aérea informa à equipe de mar acerca dos navios que estão com porões abertos na área de fundeio. Esses fiscais, então, subirão a bordo para checar se existe serviço de limpeza.

Durante as inspeções, caso se evidencie qualquer irregularidade de descumprimento de norma do Porto de Santos referente à retirada de resíduos, a ANTAQ tratará da questão. Caso se identifiquem outras irregularidades, com tipificação em normas de outros órgãos, estes ficam encarregados de emitir suas notificações ou autuações.

**Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

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

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

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

**Data: 15/09/2021**

### ANTAQ VAI REALIZAR CONSULTA PÚBLICA PARA REGULAMENTAR CONTRATOS DE USO TEMPORÁRIO

A consulta/audiência pública visa à regulamentação do instituto do contrato de uso temporário nos portos organizados para movimentação de cargas com mercado não consolidado



A realização da consulta/audiência pública para regulamentação da matéria foi aprovada pela Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ na 508ª Reunião Ordinária, realizada no início deste mês. Com o prazo de 15 dias, a consulta pública, que se inicia no próximo dia 22, terá por finalidade a obtenção de subsídios para o aprimoramento da proposta normativa que visa regulamentar a contratação de uso temporário de áreas e instalações portuárias

localizadas na poligonal de porto organizado, para movimentação de cargas com mercado não consolidado.

O projeto de norma da Agência altera a norma constante do Anexo da Resolução Normativa ANTAQ nº 7, de 31 de maio de 2016, e atende ao disposto no Decreto nº 10.672, de 12 de abril de 2021. Pelo regramento proposto, a administração do porto poderá pactuar com o interessado na movimentação e armazenagem de cargas com mercado não consolidado no porto o uso temporário de áreas e instalações portuárias localizadas na poligonal do porto organizado, dispensando a realização de licitação.

Caberá à administração do porto publicar, previamente, a relação de áreas e instalações portuárias disponíveis para uso temporário, conferindo-lhe publicidade em seu respectivo portal na internet, devendo a área objeto de contrato de uso temporário estar compatível com o PDZ aprovado pelo poder concedente.

A administração do porto também deverá prever, dentro da sua estrutura tarifária, as modalidades destinadas a remunerar o uso temporário de áreas e instalações portuárias, propondo para ANTAQ a fixação dos respectivos valores.

Na hipótese de haver mais de um interessado na utilização de áreas e instalações portuárias e inexistir disponibilidade física para alocar todos os interessados concomitantemente, a administração do porto organizado promoverá, processo seletivo simplificado, observados os princípios da isonomia e impessoalidade para escolha do projeto que melhor atenda o interesse público e do porto.

O Anexo e documentos técnicos acessórios desta proposta de norma estarão disponíveis na íntegra no portal da ANTAQ (<https://www.gov.br/antag/pt-br>).

### **Mercado não consolidado**

Na definição do Decreto nº 10.672, de 12 de abril de 2021, que disciplinou a matéria, considera-se carga como mercado não consolidado a mercadoria não movimentada regularmente no porto organizado nos últimos cinco anos e que tenha demandado, em média, menos de uma atracação mensal em igual período.

**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: 14/09/2021**

## **ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA VIRTUAL SOBRE COBRANÇA PARA USO DO “ESPELHO D’ÁGUA”**

Os interessados em manifestar-se na audiência deverão se inscrever pelo aplicativo de mensagens "Whatsapp" no número (61) 2029-6940. O período de inscrição será das 10h às 14h de 16 de setembro



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ realiza nesta quinta-feira (16), a partir das 15h, a audiência pública virtual nº 17/2021-ANTAQ, que tem por objetivo obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento do Tema 3.6 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Análise e diagnóstico da necessidade de regulação acerca da cobrança, pela Autoridade Portuária, para o uso do “Espelho d’água” localizado nas áreas dos portos organizados.

A audiência terá início às 15h e término quando da manifestação do último credenciado, sendo 18h o horário limite para encerramento. A



transmissão será feita pelo canal da ANTAQ no Youtube ou clicando no link: <https://youtu.be/3XMqSNvBwh8>

A dinâmica da audiência pública virtual será a seguinte:

- Toda a sessão virtual será transmitida via streaming a toda a Internet, gravada e disponibilizada no canal da ANTAQ no "Youtube";
- Não é necessária inscrição para assistir a Audiência Pública;
- Os interessados em manifestar-se na audiência deverão se inscrever pelo aplicativo de mensagens "Whatsapp" no número (61) 2029-6940. O período de inscrição será das 10h às 14h do dia 16 de setembro de 2021;
- Os interessados poderão enviar sua contribuição por vídeo, áudio ou até mesmo por escrito no "Whatsapp";
- Os interessados também poderão se manifestar entrando na sala de reunião criada no aplicativo "ZOOM". Para isso, no ato de inscrição, o interessado deverá se manifestar nesse sentido e encaminhar seu endereço eletrônico de login no "ZOOM" para ser convidado a entrar na sala na sua vez;
- e, Em caso de problemas computacionais para utilização da ferramenta "ZOOM", será realizada uma segunda tentativa de conexão ao final de todas as contribuições ou o interessado poderá encaminhar sua contribuição pelo "Whatsapp".

**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: 14/09/2021**

## **ANTAQ LEILOARÁ EM 19 DE NOVEMBRO DUAS ÁREAS NO PORTO DE SANTOS. INVESTIMENTOS ALCANÇARÃO CERCA DE R\$ 1 BILHÃO**

As áreas serão para movimentação, armazenagem e distribuição de graneis líquidos (combustíveis)

AANTAQ realizará, em 19 de novembro, os leilões de duas áreas no Porto de Santos (SP). As sessões públicas acontecerão na B3 em São Paulo. As áreas, denominadas STS08 e STS08A, serão destinadas à movimentação, armazenagem e distribuição de graneis líquidos (combustíveis).

### **STS08**

A área possui 168.324m<sup>2</sup>. O prazo contratual a ser celebrado durará por 25 anos. A receita bruta global do contrato alcançará R\$ 3,152 bilhões. Os investimentos girarão em torno de R\$ 260,6 milhões. A expectativa de movimentação é de 69,7 milhões de toneladas.

### **STS08A**

A área possui 297.349m<sup>2</sup>. O prazo contratual a ser celebrado durará por 25 anos. A receita bruta global do contrato alcançará R\$ 7,207 bilhões. Os investimentos girarão em torno de R\$ 678,3 milhões. A expectativa de movimentação é de 140 milhões de toneladas.

### **Mais informações**

Nesta terça-feira (14), a ANTAQ disponibilizou em seu portal todas as informações sobre os certames licitatórios. Acesse [gov.br/antag](http://gov.br/antag) e clique no box "Leilões". Os leilões referentes às áreas STS08 e STS08A são os de números 05/2021 e 06/2021. É possível acessar toda a

documentação – edital, estudos de mercado, engenharia, operacional, financeiro e ambiental, além de imagens das áreas.

encaminhar sua contribuição pelo "Whatsapp".

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

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

Data: 14/09/2021

# Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

## PORTAL PORTO GENTE

### MUNICIPALIZAR O PORTO DE SANTOS PARA ALCANÇAR O FUTURO

Editorial Portogente

*Ao passar do kilotonnes ao kilobits, a tecnologia muda a atividade portuária de reativa à proativa*

Depois de 25 anos de experiência exitosa com o porto municipalizado, que desenvolve pujantemente a região e expandiu a sua competitividade além do estado, Itajaí-SC, se mobiliza em defesa da renovação dessa delegação. Um modelo de autoridade portuária que governa os principais portos do mundo. Porém, sabe-se lá o porquê, a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) opõe-se a esse sucesso e não reconhece que é chegada a hora de municipalizar o Porto de Santos (SP).



#### **Porto de Santos 2021 2Acervo Portogente.**

Assim como insistiu em vão para adotar o modelo dos portos australianos, o ministério da Infraestrutura – Minfra erra mais uma vez, ao achar que Autoridade Portuária de Santos deve ser privatizada. Isso tem atrasado sobremaneira a reforma urgente dos portos. Como afirma Frederico Bussinger sobre os dados do projeto governamental para as ferrovias de Santos: “nem sempre as projeções e dados são consistentes. Também Portogente já apontou essa logística ferroviária como uma barreira ao futuro.

Em seu Trabalho de Conclusão de Curso, na Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, em 11/2013, o autor, atual secretário Nacional de Portos, engenheiro Diogo Piloni, propõe “a verificação da importância estratégica nacional desses portos (municipalizados)”. Diferente da sua nova posição deliberada, sem diálogo e contrária a soluções avançadas e compatíveis com a forma atual de tomar decisões, mais ágeis e transparentes.

É hora de diálogo. Santos2050 é uma proposta robusta, resultante de conhecimentos teórico e prático, útil para tornar o Porto de Santos, por sua característica urbana, um super porto no moderno cenário tecnológico e da sustentabilidade. Principalmente, como superar as suas limitações para ser competitivo no novo comércio marítimo e promover o desenvolvimento da sua região – local e hinterlândia -, com projetos confiáveis para atrair investimentos.

Indubitavelmente, a privatização necessária no Porto de Santos não é a da autoridade portuária, como equivocadamente propõe o projeto do Minfra. O que deve ser privatizada é a manutenção dos acessos portuários, por terra e mar. A Prefeitura e a Câmara Municipais precisam entender o papel e o benefício da Autoridade Portuária municipalizada para Santos, e tomar posição em defesa do futuro da cidade, intimamente ligado ao porto.

Municipalização do Porto de Santos é uma bandeira antiga da cidade, uma solução moderna e compatível com o propósito menos Brasília, mais Brasil, para enxugar o Estado. Com certeza as forças políticas locais assumirão a frente dessa conquista, como fazem as de Itajaí em defesa do porto. Não se pode perder tempo e o futuro com vaidades.

*Fonte: Portal Porto Gente*

*Data: 15/09/2021*



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

### PORTO DE RIO GRANDE (RS) LIDERA EXPORTAÇÕES EM SOJA DO BRASIL EM AGOSTO

*Informação: Canal Rural (15 de setembro de 2021)*

O Porto de Rio Grande (RS) foi o principal exportador de soja em grãos do Brasil em agosto de 2021. Ao todo, foram 2,141 milhões de toneladas exportadas no mês, alta de 2% em relação a agosto de 2020. Em seguida, vem o porto de São Luiz (MA), com 1,046 milhão de toneladas embarcadas no mês.

Paranaguá (PR) exportou 934 mil toneladas e Santos (SP), 275,7 mil toneladas.

O Brasil exportou 6,482 milhões de toneladas em agosto. Em 2021, o volume acumulado chega a 72,692 milhões de toneladas, até agosto.

#### Farelo

O porto de Santos (SP) foi o principal responsável pelas exportações de farelo de soja em agosto de 2021, embarcando 766,8 mil toneladas do subproduto. O volume é 3% superior ao exportado um ano antes. Paranaguá (PR) ficou em segundo lugar, com 497,9 mil toneladas – queda de 9% – e Rio Grande (RS) em terceiro, com 141,3 mil, alta de 16%.

O Brasil exportou 1,616 milhão de toneladas de farelo no mês. Em igual período do ano passado, foram 1,412 milhão de toneladas.

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

*Data: 15/09/2021*

### ASSEMBLEIA APROVA PROJETO QUE AUTORIZA TRANSFORMAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE EM EMPRESA PÚBLICA

*Informação: Governo do Estado de RS (15 de setembro de 2021)*



**Portos RS cuidará de toda a hidrovia e dos três portos públicos – Foto: Divulgação Portos RS**

Por 48 votos favoráveis e nenhum contrário, a Assembleia Legislativa aprovou, no início da noite desta terça-feira (14/9), o Projeto de Lei 230/2021 que autoriza a alteração da natureza jurídica da Superintendência do Porto do Rio Grande (Suprg) de autarquia para empresa pública. A aprovação é resultado de trabalho

liderado pelo governador Eduardo Leite e do secretário de Logística e Transportes, Juvir Costella, com a intermediação do secretário-chefe da Casa Civil, Arthur Lemos Júnior.

***“Isso permite que, definitivamente, o caixa do porto fique com o porto e tenhamos uma administração mais profissional, que será balizada pela Lei 13.303 que regula as empresas***

**públicas”, afirmou o superintendente dos Portos do Rio Grande do Sul, Fernando Estima. Além disso, um novo projeto de lei será levado à Assembleia para definir a situação do quadro funcional, como aposentadoria e direitos dos trabalhadores.**

“A nossa intenção é de concretizar, com a maior harmonia possível, os interesses mútuos da modernização do porto, que é uma exigência do governo federal, da Secretaria Nacional de Portos, Agência Nacional de Transportes Aquaviários e do Ministério da Infraestrutura”, completou Estima. Os portos gaúchos eram os únicos a manter um convênio de delegação como autarquia e a exigência para renovação era a alteração para empresa pública.

Uma reunião de acordo durante à tarde, antes do começo da sessão de votação, contou com a presença de Artur Lemos, do procurador-geral do Estado, Eduardo Cunha da Costa, do presidente da Assembleia Legislativa, deputado Gabriel Souza, do líder do governo na Casa, deputado Frederico Antunes, do presidente do Sindicato dos Portuários, Rui Mendes, e do ex-superintendente do Porto Janir Branco. A reunião também teve a presença do secretário de Planejamento, Governança e Gestão, Claudio Gastal, e do prefeito de Rio Grande, Fábio Branco.

“A implantação da empresa pública está prevista para a virada do ano. Nós temos três meses para nos adequarmos e queremos abrir a gestão do próximo ano com a nova empresa, denominada Portos RS, que cuidará de toda a hidrovia, os três portos públicos, além da relação com os demais terminais concedidos e os terminais de uso privado”, concluiu Estima.

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

**Data: 15/09/2021**

## **PORTO DE SINES NA ROTA NO REATAR DO SERVIÇO BRASILEIRO DE EXPORTAÇÃO DE FRUTAS VIA PECÉM**

**Informação: Revista Cargo (15 de setembro de 2021 )**



O terminal portuário do Pecém reiniciou, no arranque de Setembro, o serviço de exportação da safra de frutas frescas produzidas no nordeste brasileiro. O navio “MSC Caterina” atracou no terminal de múltiplas utilidades (TMUT) do Porto do Pecém para carregar melões, mangas e uvas em direção à Europa, marcando assim o regresso do serviço. O Porto de Sines encontra-se na rota.

Segundo relatou o Governo do Estado do Ceará, no primeiro embarque foram carregados cerca de 260 contêineres refrigerados para o continente europeu através da linha NWC, operada pela MSC, cobrindo sete portos em seis países da Europa, nos quais se inclui o porto português de Sines, líder nacional de movimentação de mercadorias. Os restantes países são Inglaterra, Alemanha, Países Baixos, Bélgica e França.

Segundo detalhou o Governo do Estado do Ceará, as frutas embarcadas no Porto do Pecém são oriundas de 40 produtores localizados nos estados do Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Bahia, mais especificamente no Vale do Rio São Francisco. Foram 15 grupos produtores de melão e outros 35 grupos produtores de manga e uva, frutas que em alguns casos chegam a ser colhidas horas antes do embarque no terminal cearense.

“O embarque de frutas é uma das principais operações do Porto do Pecém, um terminal que tem localização estratégica para o sucesso desse tipo de movimentação. Saindo daqui as frutas produzidas no nordeste chegam mais rapidamente aos Estados Unidos e a Europa. Por isso, a simples manutenção desse serviço, em meio a uma pandemia, já é motivo de celebração para todos nós que estamos envolvidos nesse processo importante para a fruticultura brasileira”, declarou Danilo Serpa, que ocupa o cargo de Presidente do Complexo do Pecém.

“Nós operamos no Pecém desde a inauguração do porto cearense, mas até 2016 não tínhamos esse serviço de frutas aqui. Resolvemos fazer um investimento robusto, acreditando na localização estratégica do Pecém. É um terminal que oferece qualidade e segurança, onde 100% das frutas são pesadas e scaneadas, ou seja, são condições que favorecem e viabilizam esse serviço de exportação”, reagiu Daniel Soares, gerente da MSC Fortaleza.

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

*Data: 15/09/2021*

## **BRASKEM REDUZIU EM 83% A EMISSÃO DE GASES DO EFEITO ESTUFA COM CABOTAGEM**

*Informação: Guia Marítimo (15 de setembro de 2021 )*

Mais sustentável e seguro, o modal fluvial ganha cada vez mais a atenção das grandes indústrias no Rio Grande do Sul. No primeiro semestre deste ano, a Braskem reduziu em 83% a emissão de gases do efeito estufa com transporte de contêineres via Tecon Santa Clara, terminal hidroviário da Wilson Sons, conforme estimativa feita pelo Tecon.

“O cálculo das emissões utiliza a metodologia do Programa Brasileiro GHG Protocol e leva em consideração a quantidade de combustível utilizado por caminhões e pelas barcaças para o transporte do mesmo volume de carga, no percurso Triunfo – Rio Grande”, explica Cleiton Lages, Gerente de SMS do terminal.

Entre janeiro e junho de 2021, 49% de todos os contêineres carregados com produtos da Braskem foram movimentados pelo Tecon Santa Clara e transportados por barcaças até o Tecon Rio Grande. Lá, foram embarcados em navios de longo curso para exportação e de cabotagem.

Em 2016, a parceria entre Tecon Rio Grande e Braskem reativou o Píer IV do Terminal Santa Clara e marcou a retomada do transporte de carga pelo Rio Jacuí. A iniciativa segue sendo vista pelo mercado como uma alternativa ambientalmente mais limpa e importante para redução de custos logísticos e operacionais.

“A parceria com o Tecon Rio Grande, por meio do Tecon Santa Clara, é mais uma iniciativa para atingir o compromisso da Braskem de se tornar uma empresa carbono neutro até 2050. A redução de emissão de gases alcançada com o uso do modal hidroviário demonstra que é possível adotar medidas que geram mudanças positivas que impactam as pessoas, a sociedade e o meio ambiente”, afirma Daniel Fleischer, gerente de Relações Institucionais da Braskem no RS.

Segundo o ranking do Anuário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a operação da Wilson Sons entre o Tecon Santa Clara e o Tecon Rio Grande é a que mais movimenta cargas em contêineres por via fluvial no Brasil. No primeiro semestre deste ano, 7% dos TEU movimentados no Tecon Rio Grande são provenientes da navegação interior.

“O Tecon Santa Clara é um projeto que vem se mostrando uma excelente alternativa, visto que o mercado identifica na navegação interior uma boa oportunidade para movimentar suas cargas de forma sustentável e com maior eficiência”, avalia Paulo Bertinetti, diretor presidente do Tecon Rio Grande.

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

*Data: 15/09/2021*

## **DP WORLD ANUNCIA INVESTIMENTO DE \$ 300 MILHÕES NO HUB LONDON GATEWAY**

*Informação: Arabian Business (15 de setembro de 2021 )*

A DP World, sediada em Dubai, anunciou um investimento de \$ 300 milhões em seu hub de logística London Gateway para aumentar a resiliência da cadeia de suprimentos e criar mais capacidade nas instalações do Reino Unido.

Ele se baseia no investimento de US \$ 2 bilhões que a DP World fez na Grã-Bretanha na última década, com o trabalho programado para começar no novo quarto cais no próximo mês.

Sultan Ahmed Bin Sulayem, presidente do grupo e CEO da DP World, disse: “Como um pilar central do Thames Freeport, o novo quarto cais do London Gateway permitirá que ainda mais clientes se beneficiem de portos e logística de classe mundial, com conectividade global incomparável, na porta de entrada do maior mercado consumidor da Europa.



**Nos primeiros seis meses de 2021, o London Gateway registrou uma taxa de transferência recorde de 888.000 TEU.**

“A DP World planeja estar no centro do futuro comercial da Grã-Bretanha e este investimento mostra que temos a ambição e os recursos para impulsionar o crescimento, apoiar negócios, criar empregos e melhorar os padrões de vida.”

Nos primeiros seis meses de 2021, o London Gateway teve um rendimento recorde de 888.000

TEU, um aumento de mais de 23% em relação ao melhor desempenho anterior no primeiro semestre de um ano.

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

**Data: 15/09/2021**

## GOVERNO E SETOR PRIVADO UNEM ESFORÇOS PARA PROMOVER IMAGEM DO AGRO BRASILEIRO EM MERCADOS ESTRATÉGICOS

**Informação: Comex do Brasil (15 de setembro de 2021)**



**Foto: Carolina Antunes/Apex-Brasil**

Brasília – A Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex-Brasil) lançou, nesta terça-feira (14), o segundo ciclo do Programa de Acesso a Mercados do Agronegócio Brasileiro (PAM Agro), que será executado nos próximos dois anos.

O objetivo do PAM Agro 2021-2023 é impulsionar as exportações a partir da melhoria da percepção de mercados internacionais estratégicos sobre os

produtos do agronegócio brasileiro, por meio de um esforço concentrado de produção e disseminação de informações que destaquem a sustentabilidade, segurança e a tecnologia dos produtos. O foco desta edição é o continente europeu, considerado um grande influenciador da opinião pública internacional e um dos principais destinos das exportações do Brasil.

Em discurso, o presidente da Apex-Brasil, Augusto Pestana, disse que com foco, exatidão e transparência, o Programa pretende intensificar e aprimorar o combate contra a desinformação. “Entraremos em campo como o que somos de fato: referências no desenvolvimento sustentável, no desenvolvimento que assegura o fundamental equilíbrio entre os pilares econômico, social e ambiental. Referências na agricultura de baixo carbono, nas energias limpas e renováveis. Referências nas tecnologias e inovações que operam verdadeiros milagres”, pontuou.

Também estiveram presentes o ministro das Relações Exteriores, Carlos França, o secretário executivo e ministro interino do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Marcos Montes, além de representantes das instituições do setor privado que integram a iniciativa, parlamentares, entre outros.



Ao todo, 14 entidades setoriais estão trabalhando em conjunto com a Apex-Brasil na implementação do Programa: Associação Brasileira do Agronegócio (Abag); Associação Brasileira da Indústria de Alimentos (Abia); Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (Abiec); Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove); Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA); Associação Brasileira dos Produtores Exportadores de Frutas e Derivados (Aabrafrutas); Associação Brasileira dos Produtores de Algodão (Abrapa); Associação dos Produtores de Biocombustíveis do Brasil (Aprobio); Associação Brasileira de Cafés Especiais (BSCA); Associação Nacional dos Exportadores de Sucos Cítricos (CitrusBR); Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA); CropLife Brasil (Croplife); Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB); e União da Indústria de Cana-de-Açúcar (Unica).

Responsável por apresentar a iniciativa aos presentes, o diretor de Negócios da Apex-Brasil, Lucas Fiuza, demonstrou sua satisfação por fazer parte de um momento tão importante. “Nós precisamos aproximar a percepção da realidade para que o mundo reconheça a excelência e a liderança do Brasil no que diz respeito à sustentabilidade, à produtividade e ao desenvolvimento humano. É uma entrega e um bem para a humanidade e assim deve ser reconhecido e respeitado pelo mercado”, afirmou.

A iniciativa foi criada em 2017, como resultado da parceria entre a Apex-Brasil e o setor privado, e conta com o apoio do Ministério das Relações Exteriores (MRE) e do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa).

### **Reforço**

Em fala na cerimônia, o ministro Carlos França fez menção à sustentabilidade da produção agropecuária nacional. “É muito importante transmitir essa mensagem a parceiros comerciais e aos mercados de destinos dos produtos. O lançamento do PAM AGRO ocorre em um momento muito oportuno, às vésperas de o presidente da República fazer seu discurso na Assembleia das Nações Unidas, onde o papel do agro brasileiro possui um lugar de destaque”, assinalou.

Carlos França acentuou ainda que, com a entrada em vigor da nova fase do PAM AGRO, a rede de setor de promoção comercial do Itamaraty prestará apoio à organização de eventos e à elaboração de pesquisas e de mensagens-chaves ao público estrangeiro. “A segunda fase do PAM AGRO terá como foco, acertadamente, a elaboração de uma estratégia de comunicação destinada especificamente ao público europeu, ou seja, o continente sobre o qual estão concentrados os interesses vitais do agro brasileiro”, afirmou o ministro.

O ministro interino do Mapa, Marcos Montes, destacou que o Brasil é um dos poucos países com capacidade de atender à demanda mundial por alimentos nas próximas décadas. Desta forma, é cada vez mais necessário governo, setor privado e parlamentares se unirem para impulsionar a imagem do agro brasileiro no mercado externo.

“Somos os maiores exportadores, o futuro em garantir alimento, porque somos capazes. Nossos produtores são capazes, nossa tecnologia tem potencial e se ainda agregarmos a venda dos produtos, ninguém irá segurar o Brasil”, disse o ministro.

Entre janeiro e agosto de 2021, as exportações do agronegócio somaram US\$ 83,59 bilhões, cifra recorde para o período e crescimento de 20,7% em comparação ao mesmo período de 2020. Os produtos do agronegócio representaram 44,2% das exportações totais brasileiras (US\$ 188,94 bilhões) no acumulado do ano. O agronegócio é o principal responsável pelo superávit na balança comercial do país.

(\*) Com informações do Mapa

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

**Data: 15/09/2021**

### EXPORTADORES AGRÍCOLAS DOS EUA AUMENTAM A PRESSÃO SOBRE A CASA BRANCA EM FACE DE SOBRETAXAS NO FRETE MARÍTIMO

*Informação: Mundo Marítimo (15 de setembro de 2021)*

Uma coalizão de 76 grupos que representam vários exportadores agrícolas dos Estados Unidos está aproveitando a histórica temporada de pico de embarques, que apresenta atrasos significativos nos embarques de contêineres, para promover mudanças regulatórias que buscam conter supostos abusos por parte das companhias marítimas. É por isso que esta semana eles enviaram uma carta à Casa Branca alertando que as medidas adotadas até agora pelo governo Biden para resolver o problema não são suficientes, informou a FreightWaves .

Eles afirmam que as táticas operacionais que as companhias marítimas que continuam empregando estão onerando os exportadores com custos irracionais e tirando oportunidades no mercado externo. “As companhias marítimas estão cada vez mais rejeitando ou cancelando as reservas de carga para exportação, enquanto os frequentes atrasos e cancelamentos de navios com pouco ou nenhum aviso aos nossos exportadores atrasam os embarques por semanas ou até meses”, afirmaram os grupos. “A resultante incapacidade dos remetentes de entregar seus produtos dentro do prazo afeta a confiabilidade das exportações dos Estados Unidos e, conseqüentemente, reduz o valor das exportações e a participação no mercado.”



***Eles afirmam que as companhias marítimas estão impondo custos irracionais e tirando oportunidades de comércio exterior***

A coalizão observou que o custo de embarque de um contêiner aumentou entre 300% e 500% nos últimos dois anos, fazendo com que os produtores norte-americanos perdessem entre 10% e 40% do valor de suas exportações e 22% das vendas para o exterior.

“Com as ondas de importação de Natal chegando em breve, o desafio é crescente”, escreveram. “As medidas

regulatórias e de aplicação da lei levam tempo para serem implementadas e, embora esses processos importantes devam avançar, pedimos a você e sua administração que tomem medidas eficazes para obter alívio imediato. Reconhecendo que o alívio pode ser incremental, deve começar muito em breve”.

Entre as ações de “curto prazo” que a coalizão busca na Casa Branca estão:

– Direcione o Departamento de Justiça para revisar a lei de transporte existente para determinar se as ferramentas de aplicação dessa lei podem ser ativadas para alcançar a conformidade com as outras disposições da lei que estabelecem práticas razoáveis.

– Apoiar a legislação, incluindo a lei bipartidária de reforma da navegação, HR 4996, para tratar de práticas “injustas” que atualmente prejudicam as exportações agrícolas dos EUA.

-Estabelecer um grupo de trabalho interinstitucional voltado para a facilitação das exportações agrícolas.

-Patrocinar iniciativas para aumentar os tempos de operação, incluindo o aumento das operações nos portos, para incluir autoridades portuárias, operadores de terminais, trabalhadores, companhias marítimas, transportadores e caminhoneiros.

– Estimule as companhias marítimas a aumentar os fluxos de exportação, utilizando totalmente sua capacidade atual.

– Aumentar a coordenação entre a Comissão Marítima Federal e o Conselho de Transporte de Superfície na supervisão de embarques de contêineres multimodais para garantir que a Comissão Marítima Federal (FMC) e a Lei de Transporte Marítimo se apliquem ao trânsito internacional completo de mercadorias da origem ao destino.

Os grupos incluídos na coalizão são a Coalizão de Transporte Agrícola e a Conferência de Transportadores Agrícolas e de Alimentos da Associação Americana de Caminhões e sua Conferência de Transportadores Intermodais.

A ATA e a Agricultural Transportation Coalition também estão entre as 156 empresas e grupos empresariais que apoiaram a Lei de Reforma do Transporte Marítimo, que visa abordar questões sistêmicas da cadeia de abastecimento e perturbação portuária, incluindo detenção de companhias marítimas e políticas de sobre estadia que os remetentes afirmam não serem razoáveis.

As companhias marítimas e seus representantes insistem que estão operando dentro dos limites legais da Lei de Navegação e que qualquer ação operacional que afete taxas, taxas e serviços aos exportadores foi um resultado direto da demanda sem precedentes de importações dos EUA.

Por outro lado, o presidente da FMC, Daniel Maffei, disse recentemente, após uma reunião entre a FMC e suas contrapartes regulatórias na União Europeia e na China, que ainda não surgiu nenhuma evidência entre as três agências de que as companhias marítimas estão manipulando os mercados de contêineres ou conluindo taxas dentro alianças.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data: 15/09/2021*

## OS PORTOS DE XANGAI E NINGBO, OS MAIS MOVIMENTADOS NO TRANSPORTE DE CONTÊINERES NA CHINA, REABREM APÓS O TUFÃO CHANTHU

*Informação: Mundo Marítimo (15 de setembro de 2021)*



**No entanto, um surto de Covid-19 na província onde o porto de Xiamen está localizado é preocupante – Foto: Mundo Marítimo**

Terminais em dois dos portos de contêineres mais movimentados do mundo começaram a retomar as operações na terça-feira, após uma breve paralisação devido ao tufão Chanthu. No entanto, analistas alertam que atrasos e interrupções continuam sendo uma preocupação mais ampla na cadeia de abastecimento global, relatou o SCMP.

Os voos e os serviços ferroviários em Xangai também começaram gradualmente a voltar ao normal na terça-feira, de acordo com as autoridades locais. Enquanto isso, os portos de Xangai e Ningbo-Zhoushan já estão atendendo contêineres cheios em vários terminais, de acordo com declarações oficiais.

Chanthu, com ventos ainda superiores a 100 km / h na noite de terça-feira, passou de um forte tufão a um tufão simplesmente pela manhã e deve permanecer na costa leste da China até quinta-feira antes de continuar. Para o nordeste, de acordo com o Centro Meteorológico Nacional da China. Prevê-se que chuvas fortes e ventos fortes continuem nesse íterim.

No entanto, apesar do fato de que o serviço foi retomado de forma relativamente rápida nos principais portos marítimos, os especialistas do setor preveem mais atrasos na corrida para a movimentada temporada de férias, quando a demanda de transporte global está lenta.

“Qualquer paralisação climática, mesmo temporária, pode desacelerar ainda mais as cadeias de abastecimento, que já estão no limite, já que os exportadores tentam enviar mais antes da temporada de férias [no hemisfério norte]”, disse Nick Austin, analista-chefe.

Na sexta-feira, antes do início dos fechamentos no domingo, havia um total de 86 navios porta-contêineres atracados ao largo de Xangai e Ningbo, de acordo com dados da Lloyd's List. A TIBA China, fornecedora de logística de cadeia de suprimentos, também disse que a breve paralisação terá implicações de longo alcance.

“As paralisações provavelmente atrasarão ainda mais os embarques e prejudicarão as cadeias de abastecimento globais, que já estão lutando para lidar com o recorde de exportações da China, os efeitos dos surtos locais de Covid-19 e a temporada de pré-pico. ‘Golden Week’ [Feriado nacional a partir de 1º de outubro]”, disse TIBA China.

Na verdade, embora o fechamento de portos de tufão seja comum, as implicações da cadeia de abastecimento global são agora ampliadas pela pandemia, já que os portos ao redor do mundo enfrentam um grande volume de tráfego e menor eficiência operacional, devido tanto a infecções entre os estivadores quanto a medidas rígidas de controle que levaram a graves problemas engarrafamentos e congestionamento.

Esses problemas se ampliam tanto no porto de Xangai, maior porto de contêineres do mundo, quanto em Ningbo-Zhoushan, maior porto do mundo em volume de carga, dada sua dimensão e importância no setor.

O movimentado terminal de Meishan em Ningbo-Zhoushan, por exemplo, havia retomado as operações por apenas 18 dias após uma paralisação de duas semanas, depois que um estivador vacinado testou positivo para Covid-19.

Segundo análise do analista de risco Russell Group, as exportações de roupas e equipamentos de escritório estão entre as mercadorias mais afetadas pelos fechamentos temporários dos dois portos.

“Ningbo foi fechado duas vezes e o primeiro incidente causou estragos na logística comercial global. Eu não ficaria surpreso se isso acontecesse novamente”, disse Suki Basi, CEO do Russell Group. “O aumento da exposição ao acúmulo de portos em toda a economia global é uma preocupação séria para as empresas que contam com métodos just-in-time da cadeia de suprimentos”, acrescentou.

### **Alerta no porto de Xiamen**

O último surto de coronavírus na China, na província costeira de Fujian, está começando a levantar preocupações de mais fragilidade econômica no país, bem como o fechamento de mais portos, o que poderia prejudicar ainda mais as já frágeis cadeias de abastecimento.

Embora Fujian tenha vários portos, incluindo o de Xiamen, nenhum deles foi fechado desde que os casos de coronavírus começaram a aumentar na província do sul no início desta semana.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data: 15/09/2021*

## **É LANÇADO O PRIMEIRO NAVIO PARA O TRANSPORTE DE ETANO GRANDE (VLEC) EM JIANGNAN, CHINA**

*Informação: Mundo Marítimo (15 de setembro de 2021)*

O primeiro tipo B Very Large Ethane Carrier (VLEC) da IMO, o “Pacific Ineos Belstaff”, foi lançado nos estaleiros de Jiangnan. A embarcação com certificação ABS é a primeira de um pedido de quatro dos maiores VLECs já colocados em serviço no mundo. O navio bicombustível de 99.000 metros cúbicos foi projetado para o transporte de etano de longa distância, mas também pode lidar com outras cargas, como GLP e etileno.



### O “Pacific Ineos Belstaff” de 99.000 cbm foi certificado pelo ABS – Foto: Mundo Marítimo

Como é tradição, a Jiangnan sempre dá um apelido aos vasos recém fabricados e no caso deste novo VLEC o nome escolhido foi “Bluebonnet”, a flor do estado do Texas, onde a ABS está sediada. Isso reflete o profundo compromisso entre os engenheiros da Jiangnan e da ABS, inicialmente durante a fase de conceito, que resultou na aprovação do ABS em princípio em setembro de 2019, com a subsequente aprovação do projeto e supervisão da construção.

“O lançamento desta embarcação é um marco importante no desenvolvimento da indústria. É significativo não só pela sua escala, mas pela flexibilidade que oferece aos operadores para se adaptarem a um mercado global em evolução. Como líder mundial no setor de gás petroleiros, estamos orgulhosos de poder usar nossa vasta experiência para apoiar a entrega deste projeto”, disse Sean Bond, diretor de ABS da Global Gas Development.

“É um passo gigantesco de um sonho para a realidade. O primeiro comissionamento do VLEC não é apenas um marco importante na construção, mas também um marco na demonstração da viabilidade técnica de nosso sistema de contenção Tipo B.” Brilliance “, autodesenvolvido. Agradecemos sinceramente o grande apoio do armador e da ABS. Acredito que a Jiangnan adquiriu a confiança para gerenciar com segurança a construção dos seguintes tanques tipo B, e esse conhecimento acumulado também pode ser transferido para os próximos tanques de GNL tipo B,” disse Keyi Hu, chefe de tecnologia corporativa da Jiangnan Shipyard (Group) Co.

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

Data: 15/09/2021

## CEO DA MAERSK SUGERE PROIBIÇÃO DE NAVIOS MOVIDOS A COMBUSTÍVEIS FOSSEIS ATÉ 2035

Informação: Informativo dos Portos (14 de setembro de 2021)



Foto: Informativo dos Portos

Skou sugeriu que tanto um imposto global sobre o carbono quanto uma data final para navios movidos a combustíveis fósseis enviariam um forte sinal ao ecossistema de navegação, incluindo estaleiros e produtores de combustível. Ele é a favor de um imposto sobre o carbono de até US\$ 450 por tonelada de combustível.

O executivo sugeriu que os embarques deveriam seguir o caminho traçado para o setor automotivo na Europa. A Comissão Europeia propõe o fim da produção de carros com motor de combustão em 2035. “A Organização Marítima Internacional deve fazer o mesmo para navios movidos a combustíveis fósseis”, escreveu Skou na rede social.

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

Data: 15/09/2021

## STOLTHAVEN TERMINALS E REVIVEGEN ANUNCIAM PLANOS PARA CONSTRUIR NOVO TERMINAL EM TAIWAN

Informação: Stolthaven (14 de setembro de 2021)

O interesse da Stolthaven Terminal na nova joint venture é impulsionado pela crescente demanda dos clientes por armazenamento de líquidos a granel de alta qualidade na região.

Uma decisão final de investimento é esperada para o quarto trimestre de 2021, sujeita às aprovações finais internas e externas.



Guy Bessant, presidente da Stolthaven Terminals, comentou: “O terminal se concentrará no manuseio e armazenamento seguro e eficiente de produtos químicos e gases industriais para empresas locais e multinacionais, incluindo aquelas com operações de manufatura em Taiwan.”

**Foto: Storage Terminals**

“Um terminal em Taiwan seria complementar à nossa rede global existente e aumentaria o alcance das soluções de cadeia de suprimentos que podemos oferecer aos nossos clientes”, acrescentou Bessant.

**Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo**  
**Data: 15/09/2021**

## GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

### “INVESTIMENTOS DE AUTORIZAÇÕES FERROVIÁRIAS VÃO SUPERAR R\$ 60 BILHÕES “, AFIRMA TARCÍSIO

Em audiência pública na Câmara dos Deputados, ministro da Infraestrutura destacou avanços do **Pro Trilhos, programa criado pela MP 1.065/2021**



**Ministro participou de audiência na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados - Crédito: Ricardo Botelho/MInfra**

Criado pela Medida Provisória 1.065/2021, o programa Pro Trilhos deve atrair pelo menos R\$ 60 bilhões em investimentos privados em novas ferrovias no país, afirmou nesta terça-feira (14) o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas. Ele participou audiência pública na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados.

Uma das inovações trazidas pela MP é a possibilidade de entes privados poderem, por meio do instituto da autorização, construir e explorar segmentos ferroviários ainda não mapeados, sendo diversos de menor extensão (short lines), e também a reaproveitar malhas ferroviárias ociosas.

“No primeiro dia da medida vigente, tivemos 10 pedidos de autorização. Recentemente, recebemos mais dois. Então já são 12 pedidos de autorização para ramais privados. São investimentos que superam os R\$ 60 bilhões”, disse Tarcísio. Esses novos ramais vão ligar áreas produtoras a corredores ferroviários já consolidados ou diretamente aos portos.

Para o ministro, assim como os setores de energia, telecomunicações, aeroportos e portos, era necessário que o setor ferroviário também pudesse captar investimentos privados por meio das

autorizações. “Isso possibilita que investidores que queiram tomar o risco de engenharia possam fazer seus ramais, suas ferrovias”, explicou Tarcísio.

**ARTICULAÇÃO** – Aos deputados participantes da audiência, Tarcísio explicou que os esforços do Ministério da Infraestrutura se dão em torno de quatro alicerces. “A atuação do Ministério ocorre em quatro pilares: a transferência maciça de ativos para a iniciativa privada; a resolução dos problemas herdados do passado, sobretudo com concessões malsucedidas em função de deficiências de modelagem; conclusão de obras inacabadas e fortalecimento institucional”, afirmou.

Apesar dos esforços em atrair investimentos privados, o ministro exaltou a importância do orçamento público para a sua pasta. “Existem regiões em que o privado não consegue atuar, porque não há vantajosidade, atratividade” explicou. “A gente precisa trabalhar isso com orçamento”, concluiu.

Por isso, a articulação com o Congresso Nacional, responsável por aprovar a Lei Orçamentária Anual (LOA), é essencial. “Temos tido muito apoio do Parlamento, por meio de uma interação constante que nos revela o senso de urgência e que nos possibilita o acesso a recursos, por meio das emendas parlamentares”, ressaltou.

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

**Data:** 15/09/2021

## **PUBLICADO EDITAL DE DOIS TERMINAIS EM SANTOS, MAIOR ARRENDAMENTO PORTUÁRIO DOS ÚLTIMOS 20 ANOS**

Juntas, áreas preveem quase R\$ 1 bilhão em investimento privado e a criação de mais de 16 mil postos de trabalho



**WhatsApp Image 2021-09-14 at 09.41.26.jpeg**

Os editais do maior arrendamento portuário dos últimos 20 anos foram publicados na edição desta terça-feira (14) do Diário Oficial da União (DOU). Juntos, os terminais STS08 e STS08A representam investimentos privados de R\$ 938,9 milhões e a expectativa de geração de 16 mil postos de trabalho durante o período dos contratos. O leilão será realizado em 19 de novembro, por meio da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Com aproximadamente 297.349 metros quadrados, o STS08A tem investimento previsto de R\$ 678,3 milhões durante a duração do contrato. Outros R\$ 1,3 bilhão serão usados pela empresa vencedora do certamente em gastos operacionais. Já o terminal STS08, com 168.324 metros quadrados, deve receber R\$ 260,6 milhões para melhoramento de infraestrutura. As áreas serão dedicadas à movimentação, armazenagem e distribuição de grânéis líquidos e gasosos, especialmente combustíveis.

**EMPREGOS** – Juntos, os arrendamentos dos terminais deverão gerar 16.168 empregos, entre diretos, indiretos e efeitos renda ao longo dos contratos. A previsão é de 4.057 novos postos no primeiro terminal e 12.111 no segundo. “Será o maior leilão dos últimos 20 anos no Setor Portuário, com aproximadamente R\$ 1 bilhão em investimentos, de grande importância para o Porto de Santos e para todo o mercado de combustíveis, em um momento crucial em que se busca uma política de geração de maior competição neste mercado”, afirmou o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni.

Atualmente, a área é operada pela Transpetro, subsidiária da Petrobras responsável por parte do escoamento da produção das refinarias paulistas, assim como pela distribuição de parte do Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) da região Sudeste. Hoje, a capacidade para movimentação de graneis líquidos no Porto de Santos é deficitária e admite ampliação para atendimento ao crescimento da demanda.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF  
Data: 15/09/2021



**CNN BRASIL**

### **PANDEMIA MUDOU A FORMA COMO TRABALHAMOS. VEJA O QUE ALGUNS CEOS PENSAM SOBRE ISSO**

Por *Bethany Cianciolo* e *Kathryn Vaseldo* CNN Business



O CNN Business pediu aos CEOs de grandes empresas dos Estados Unidos que nos contassem sobre as lições que aprenderam durante a pandemia e como eles acham que será o futuro do trabalho

#### ***Funcionários trabalhando no escritório Maxime Utopix por Pixaba***

As paralisações causadas pela pandemia de Covid-19 forçaram a Corporate America a embarcar em um experimento massivo

de trabalho remoto que apresentou muitas incógnitas: “Como mantemos os trabalhadores seguros? Podemos permanecer produtivos? Qual é a melhor forma de se comunicar e colaborar? Quanto tempo ficaremos fora do escritório?”

Um ano e meio depois, as lideranças aprenderam algumas lições valiosas. Uma delas é a flexibilidade. Esperar que os trabalhadores se desloquem para o escritório cinco dias por semana será em grande parte uma coisa do passado em muitas empresas — pelo menos por enquanto.

Enquanto algumas companhias vão adotar um modelo totalmente remoto, outras estão optando por um plano de trabalho híbrido que dá aos funcionários mais controle sobre suas agendas e ainda mantém algum tempo de escritório presencial. E, claro, existem algumas empresas que querem que todos voltem ao escritório.

Ainda assim, é um trabalho em andamento. E os líderes das empresas precisarão ajustar suas estratégias à medida que enfrentam novos desafios, como o esgotamento dos funcionários, um mercado de trabalho apertado e a perspectiva de novas variantes da Covid-19.

O CNN Business pediu aos CEOs de grandes empresas dos Estados Unidos que nos contassem sobre as lições que aprenderam durante a pandemia e como eles acham que será o futuro do trabalho. Aqui está o que eles tinham a dizer:

***(As respostas foram editadas para maior clareza e redução de extensão)***

**Hamdi Ulukaya**

*fundador, presidente e CEO da Chobani*



### **1. Quais são as maiores mudanças que você fez em suas políticas de local de trabalho desde a pandemia?**

Quando a pandemia começou, determinamos que a maioria de nossos funcionários são trabalhadores essenciais, então nos mobilizamos imediatamente para garantir sua segurança e bem-estar. Ao mesmo tempo, nossos funcionários passaram a trabalhar em casa. Houve lições valiosas para todas as áreas de nosso negócio:

- As conversas em todas as empresas sobre saúde mental estão muito atrasadas. Todos precisam de suporte, desde os funcionários iniciantes até a equipe de liderança executiva. A Chobani começou a oferecer acesso a sessões gratuitas de aconselhamento e coaching de vida, que têm sido extremamente populares e continuarão a ser um benefício ofertado.
- Cuidar de crianças costuma ser um estresse adicional, mesmo quando não há uma pandemia. Quando as escolas e as creches fecharam, a Chobani lançou um programa de subsídios para dar aos pais fundos especiais para creches de emergência em seus dias de trabalho. Relançamos o programa para nossos funcionários essenciais quando as escolas e creches foram reabertas com horários modificados, e ele ainda está em vigor hoje.
- Para nossos funcionários de escritório, podemos ser mais flexíveis. Tornou-se claro que o trabalho de casa funciona, então muitos de nossos funcionários de escritório vão voltar a um “modelo de trabalho híbrido.” Acreditamos que isso permitirá que nossos funcionários tenham uma forma flexível e capacitadora de trabalhar.

### **2. Quais são alguns dos maiores obstáculos que você enfrenta quando seus funcionários voltam ao escritório ou adotam um novo tipo de modelo de trabalho?**

Eu imagino um ambiente de trabalho onde os funcionários vão ao escritório para colaborar e ficar juntos — não para viajar quilômetros e quilômetros até nosso escritório para ter a mesma configuração que eles têm em casa. Isso exigirá conversas honestas com nossos gerentes e confiança em nossos funcionários ao longo do caminho para garantir que a visão seja alcançada e a produtividade geral seja aprimorada.

Tenho certeza de que haverá algumas dores de crescimento, mas este novo modelo realmente terá algo para todos.

### **3. Como você acha que será o futuro do trabalho?**

O futuro do trabalho está aqui. Devemos confiar em nossos funcionários e também continuar a aproveitar o poder da colaboração pessoal. O futuro do trabalho também deve incluir uma remuneração justa e igualitária, opções de meio período (que estamos começando a explorar para nossas equipes de manufatura), pacotes de benefícios robustos, licença parental, extensos programas de saúde e segurança e um ambiente positivo e inclusivo — esses elementos não deveriam mais ser revolucionários, mas sim o normal.

Quando as empresas tratam bem seus funcionários, isso é bom para os negócios. Por exemplo, no ano passado, a Chobani aumentou seu salário mínimo em US\$ 15 por hora, o que empurrou nosso salário médio por hora para aproximadamente US\$ 19 por hora. Fico feliz em ver outras empresas começando a fazer o mesmo.

**Jane Fraser**  
CEO do Citi

### **1. Quais são as maiores mudanças que você fez em suas políticas de local de trabalho desde a pandemia?**

Se houver uma fresta de esperança, a pandemia forçou maior atenção em todo o mundo dos negócios sobre a importância do bem-estar dos funcionários.



Por causa dos novos desafios em equilibrar nossas vidas familiares, subsidiamos o valor das creches, oferecemos serviços de contratação de babás e fornecemos aulas com desconto e preparação para a faculdade.

E, para ajudar os colegas a lidar com a pressão da crise, expandimos os programas de saúde e bem-estar, oferecendo acesso adicional a consultas de telemedicina, recursos de saúde mental e entrega de receitas médicas sem nenhum custo.

No início deste ano, ficou claro que a implacável jornada de trabalho da pandemia simplesmente não era sustentável. A indefinição das linhas entre casa e trabalho, as ligações ininterruptas do Zoom, os e-mails noturnos — isso estava afetando todo mundo. Um colega sugeriu que designássemos às sextas-feiras como o dia em que desligamos nossas câmeras no Zoom.

Eu admito, originalmente fui contra a ideia. Mas depois de conversar com outras pessoas, percebi que precisava acontecer. Também tentamos estabelecer alguns limites em torno do agendamento de ligações fora do horário tradicional de trabalho, e demos a todos um dia de folga obrigatório em maio para relaxar e recarregar as baterias.

Também introduzimos novos programas para os colegas dedicarem tempo às suas paixões fora do trabalho. Agora oferecemos um programa sabático de 12 semanas para que os funcionários busquem seus interesses pessoais, bem como um programa que permite que eles passem de duas a quatro semanas trabalhando com uma instituição de caridade.

Ao mesmo tempo, pensamos em como apoiar nossos colegas que criam suas famílias e aumentamos nosso reembolso de despesas relacionadas à adoção ou ao uso de barriga de aluguel para US\$ 30 mil.

## ***2. Quais são alguns dos maiores obstáculos que você enfrenta quando seus funcionários voltam ao escritório ou adotam um novo tipo de modelo de trabalho?***

Quando a Covid estourou no ano passado, largamos tudo e agimos rapidamente para garantir que todos os nossos funcionários estivessem seguros e prontos para continuar fazendo seu trabalho em casa. O caminho de volta será mais comedido e não será o mesmo para vários dos mercados em que atuamos ao redor do mundo.

A partir deste mês, planejamos ter funcionários de volta na nossa sede em Nova York e em alguns outros escritórios nos Estados Unidos, pelo menos dois dias por semana. Exigimos que os colegas sejam vacinados e usem máscaras para ajudar a garantir um local de trabalho seguro.

Continuamos a tomar essas decisões com base em dados, não em datas, e se os dados mudarem, com certeza ajustaremos nossos planos de acordo.

Eu sei que vai haver muita ansiedade em voltar. Vamos ter de fazer alguns ajustes. Considere todas as coisas que fazíamos sem pensar duas vezes e que agora nos farão parar um pouco antes de fazer... Podemos apertar as mãos? Podemos nos abraçar? É seguro reunir-se em uma sala de conferências? Posso deixar meu almoço na geladeira do escritório?

Cada um de nós tem sua própria tolerância ao risco — e cabe a mim e à minha equipe garantir que nossos escritórios sejam não apenas acolhedores, mas também seguros.

Existem também novos desafios em um modelo de trabalho híbrido que estamos apenas começando a enfrentar. Por exemplo, como garantimos que as pessoas certas estejam no escritório ao mesmo tempo para que exista colaboração? Como equilibramos as conversas uma vez que alguns participantes estão pessoalmente e outros somente no Zoom? Como integramos todas as pessoas que ingressaram no Citi durante a pandemia e trabalharam remotamente quase que exclusivamente?



É essencial que eles sintam que pertencem à equipe e à empresa e que investimos nosso tempo e proporcionamos as experiências para que se sintam verdadeiros Citibankers.

### **3. Como você acha que será o futuro do trabalho?**

Estive em Londres recentemente, onde muitos de nossos colaboradores estão de volta ao escritório, e a alegria que senti por estar perto de outras pessoas depois de tanto tempo longe delas me atingiu profundamente.

As brincadeiras, os debates, nosso calor, até mesmo nossas peculiaridades cativantes — você simplesmente não as experimenta da mesma forma em uma tela. Ao mesmo tempo, é um negócio de aprendizagem.

O feedback de uma conversa improvisada após uma reunião ou um conselho de seu gerente quando ele passa por sua mesa e o observa em ação — esses momentos são muito importantes para o desenvolvimento profissional de todos.

Portanto, estamos planejando que a maioria de nosso pessoal esteja de volta ao escritório quando for seguro, mas eles terão mais flexibilidade.

A maioria de nós estará em uma programação híbrida que exige que estejamos no escritório pelo menos três dias por semana, o que funcionará como um momento para promover a colaboração, o aprendizado, a orientação e a contribuição para nossa cultura.

Acreditamos que essa forma mais flexível de trabalhar é importante para nossos colegas e não só é compatível com a administração de um banco competitivo e de sucesso, mas, de muitas maneiras, proporcionará uma vantagem competitiva com talento. Esperançosamente, essa flexibilidade pode manter as portas abertas para pessoas que tradicionalmente acham difícil manter uma carreira em nosso setor.

### **Drew Houston**

cofundador e CEO da Dropbox

#### **1. Quais são as maiores mudanças que você fez em suas políticas de local de trabalho desde a pandemia?**

A mudança abrupta de trabalhar em casa foi perturbadora para todos. Mas também reconhecemos que isso representava uma oportunidade única de repensar inteiramente como trabalhamos — e para melhor. Voltamos aos primeiros princípios, reconsiderando como deveria ser a semana de trabalho, o propósito do escritório e como usamos a tecnologia para nos apoiar nesta nova forma de trabalhar.

Passamos muito tempo pensando em como abordaríamos isso, inclusive estudando o que nosso setor estava fazendo e perguntando aos nossos funcionários como eles se sentiam. Descobrimos que a maioria das pessoas prefere trabalhar remotamente e que as vantagens superam as desvantagens.

Então, em outubro de 2020, anunciamos que estávamos nos tornando uma empresa “virtual first”. Isso significa que o trabalho remoto é a experiência principal para nossos funcionários. Mas ainda acreditamos que não há substituto para a experiência pessoal. Reunir-se cara a cara é extremamente importante para formar equipes e manter a cultura da empresa.

Com essas mudanças, decidimos reimaginar completamente nossos escritórios como espaços inteiramente colaborativos que chamamos de Dropbox Studios. Quando for seguro fazer isso, poderemos nos reunir na vida real para reuniões, eventos, treinamentos importantes e muito mais.

#### **2. Quais são alguns dos maiores obstáculos que você enfrenta quando seus funcionários voltam ao escritório ou adotam um novo tipo de modelo de trabalho?**



Ainda é um momento desafiador — a pandemia está longe de terminar. Não poder ver nossos colegas pessoalmente nos últimos 18 meses tem sido difícil para todos nós. Temos nos concentrado em encontrar maneiras de ajudar nossa equipe a gerenciar o equilíbrio entre vida pessoal e profissional e recuperar um senso de conexão humana, embora todos estejamos trabalhando remotamente.

Também tomamos o cuidado de apoiar nossos funcionários durante essa transição com recursos, como nossa caixa de ferramentas para trabalhar com o conceito de virtual first, e até criamos uma equipe que se dedica totalmente ao trabalho virtual.

Uma coisa que todos nós temos em comum é que ninguém sabe realmente como tudo isso vai funcionar. Precisamos de um nível de humildade nisso. Em vez de nos concentrarmos em acertar o alvo no primeiro lance, estamos aprendendo e nos adaptando à medida que avançamos.

### **3. Como você acha que será o futuro do trabalho?**

2020 foi o ponto de inflexão. As ramificações disso serão enormes — acredito que olharemos para trás e veremos essa mudança como a mais significativa no conhecimento do trabalho desde que esse termo foi inventado em 1959, e seu impacto em nossa indústria será comparável ao surgimento de dispositivos móveis e à nuvem.

O trabalho distribuído desbloqueará o potencial dessas tecnologias da mesma forma que o sistema rodoviário desbloqueou o potencial dos carros e, por fim, reconfigurou a vida moderna.

Também vejo a semana de trabalho de escritório de 40 horas — uma herança do trabalho de fábrica — finalmente se tornando uma coisa do passado. Os funcionários escaparão de viagens cansativas e ganharão mais controle sobre o seu dia.

O local de trabalho agora será onde o colaborador quer que o trabalho aconteça. As empresas ficarão mais fortes à medida que integrarem talentos diferentes e com perspectivas diversas. E a oportunidade se espalhará muito além das principais cidades e dos centros empresariais.

Mas isso exigirá um novo contrato social e uma mudança de mentalidade, tanto para empregadores quanto para empregados. As empresas precisarão contar com os gerentes para encontrar as políticas e os comportamentos certos para as suas equipes.

Eles também terão que confiar nos funcionários para realizar seu trabalho sem monitorar constantemente o tempo em que eles estão presente fisicamente no escritório, e as pessoas terão que assumir mais responsabilidade por seus resultados.

Embora tenhamos passado por uma porta de mão única, a maneira como vivenciaremos o trabalho física e digitalmente no futuro ainda será determinada. O que é tão emocionante neste momento é que podemos decidir como queremos trabalhar e reinventar o nosso trabalho para o melhor.

### **Lisa Osborne Ross**

*CEO da Edelman nos EUA*

#### **1. Quais são as maiores mudanças que você fez em suas políticas de local de trabalho desde a pandemia?**

É difícil dizer, mas de muitas maneiras a pandemia realmente tornou nosso trabalho melhor. Fomos obrigados a encontrar o talento certo para as necessidades de nossos clientes, independentemente da geografia, setor ou prática, o que nos permitiu unir equipes de formas antes inesperadas.

Temos 60 escritórios em todo o mundo, mas às vezes nos encontramos voltando para silos regionais. Os funcionários agora são cada vez mais capazes de explorar novas habilidades e de



fazer parceria com novos colegas em toda a rede para criar um trabalho incrível e recheado de propósito.

E embora estejamos distantes fisicamente, isso nos aproximou e criou um novo nível de intimidade que permitiu que nos conhecêssemos de maneiras diferentes. Já vimos as casas, os animais de estimação, os filhos uns dos outros e até a solidão um do outro.

Esse insight aprimorado, especialmente durante essas grandes crises, nos tornou mais empáticos em relação às situações uns dos outros e mais à vontade para nos comunicarmos, tanto pessoal quanto profissionalmente.

### ***2. Quais são alguns dos maiores obstáculos que você enfrenta quando seus funcionários voltam ao escritório ou adotam um novo tipo de modelo de trabalho?***

Vamos ser honestos: perdemos parte de nossa memória muscular quando paramos de ir ao escritório. Se levamos 30 dias para criar um hábito, pense apenas nos últimos 500 dias de formação de hábitos relacionados ao trabalho em casa.

Teremos de reaprender a fazer essa mudança de volta e começar a recalibrar nossas mentes e nossos corpos para essa mudança — para voltarmos ao trabalho presencial.

Quer se trate de reajustar ao tempo de deslocamento ou a se ajustar para usar máscaras durante reuniões, sabemos que levará tempo. E os funcionários sempre serão ouvidos para que possamos desenvolver as melhores práticas para que tenhamos sucesso. Queremos trazer o que temos de melhor para o trabalho — seja em casa ou no escritório.

Um dos maiores obstáculos para mim, pessoalmente, foi aceitar que não há problema em não saber algo. É difícil resistir à vontade de fazer um plano com seis a nove meses de antecedência, mas também há liberdade nessa aceitação.

O próximo maior desafio será garantir que não simplesmente mudemos de posição e tentemos voltar aos negócios como eles eram da noite para o dia. Muitas lições difíceis aprendidas nos últimos 18 meses precisam ser levadas em consideração em qualquer tomada de decisão no local de trabalho que acontecer no futuro.

### ***3. Como você acha que será o futuro do trabalho?***

Em primeiro lugar, será o local de trabalho dos trabalhadores.

O futuro pós-pandêmico para as empresas está enraizado na flexibilidade, na transparência e na responsabilidade. Está mais do que claro que o acionista mais importante de uma empresa é o colaborador, e devemos fazer nossa parte para manter nossa força de trabalho engajada e realizada.

Isso inclui o reconhecimento de que nosso diálogo contínuo é uma conversa de mão dupla, e não deve ser feita somente de cima para baixo. Quero ouvir direta e regularmente os meus funcionários por meio de grupos de debate, pesquisas e conversas individuais.

E deixei claro que esta é uma cultura em que sempre discutiremos abertamente nossas necessidades, desejos, medos e preocupações.

A realidade é que os trabalhadores americanos altamente qualificados têm mais opções do que nunca no que diz respeito a oportunidades de carreira. Eles querem se sentir conectados ao seu trabalho e valorizados por sua liderança, e os CEOs desempenham um papel importante para comunicar essa apreciação.

Todas as nossas decisões devem ser baseadas em nosso propósito corporativo — se você não tem uma noção do que você representa além do lucro, é difícil comunicar qualquer coisa a seus



funcionários ou a qualquer outra parte interessada, especialmente na cultura empresarial atual, que busca um propósito.

Cabe ao CEO perseguir proativa e autenticamente esse propósito todos os dias.

### **Mary Barra**

*CEO e presidente da General Motors*

#### **1. Quais são as maiores mudanças que você fez em suas políticas de local de trabalho desde a pandemia?**

A pandemia mudou bastante a forma como trabalhamos e afetou diferentes partes da empresa de maneiras diferentes. Muitos de nossos funcionários começaram a trabalhar remotamente sem perder o ritmo, enquanto outros nunca pararam de ir a um local de trabalho físico.

Outros, incluindo nossos funcionários da planta fabril, projeto, laboratório e depósito, voltaram assim que nossos protocolos de segurança entraram em vigor.

A maior mudança que fizemos foi adotar uma abordagem de 'trabalhar apropriadamente', não muito diferente do código de vestimenta de nossa empresa, que consiste em 'vestir-se adequadamente'.

Implementamos isso com base no amplo feedback dos funcionários e significa simplesmente que, desde que o trabalho permita, os funcionários têm a flexibilidade de trabalhar onde querem e onde possam impactar a realização de nossos objetivos.

O trabalho que pode ser efetivamente conduzido remotamente é baseado em reuniões de compartilhamento de informações e atualização de status usando ferramentas de colaboração, como o Microsoft Teams.

Para o tempo gasto no local de trabalho, o foco está em nossas necessidades de negócios, incluindo a fabricação de veículos, contatar revendedores, trabalhar em nossos laboratórios e depósitos, revisar e desenvolver propriedades e também no aprendizado experimental e na colaboração.

Em geral, 'trabalhar apropriadamente' valoriza muito a flexibilidade e dá maior ênfase à responsabilidade. E acho que funcionou bem até agora.

#### **2. Quais são alguns dos maiores obstáculos que você enfrenta quando seus funcionários voltam ao escritório ou adotam um novo tipo de modelo de trabalho?**

Dado o tamanho e o escopo de uma empresa como a General Motors, não existe um modelo único que funcione para nós. Felizmente, a solução está em nossa maior força: nosso pessoal. Eles entendem a nossa abordagem, abraçam nossos valores e os usam diariamente como um guia.

Estamos empenhados em fazer mais para ajudar a criar um equilíbrio para todos. Por exemplo, estamos adicionando mais de 200 novos líderes de grupos de fábricas na América do Norte para oferecer melhor flexibilidade para aqueles que estão na linha de frente.

Também podemos, por exemplo, fornecer laptops e outros dispositivos adicionais para as fábricas, modernizar esses espaços de trabalho e permitir que treinamentos online sejam concluídos no trabalho ou em casa.

#### **3. Como você acha que será o futuro do trabalho?**

Acho que estamos vendo isso acontecer diante de nossos olhos. O local de trabalho, assim como o próprio trabalho, continuará a evoluir, muitas vezes de maneiras que nem podemos imaginar. Mas acho que as mudanças que implementamos e nossa abordagem de 'trabalhar apropriadamente' são sinais de que está por vir.



Isso será verdade para nossos funcionários atuais, e especialmente para nossos futuros funcionários, enquanto nos esforçamos para fazer da General Motors a empresa mais inclusiva do mundo e um destino para os melhores talentos em todas as funções e áreas de nosso negócio.

Alcançar nosso futuro totalmente elétrico exige atrair e reter os melhores talentos, e estamos entusiasmados em concentrar o envolvimento e a contratação de nossos funcionários no trabalho que fazemos, não onde o fazemos.

Já estamos adaptando nossos esforços de recrutamento para incluir posições de contratação designadas especificamente como remotas.

Nesta área, como em muitas outras, estamos trazendo alguns dos aprendizados mais positivos do ano passado. Enquanto tentamos criar o melhor ambiente para fazer o nosso melhor trabalho, continuamos a aprender.

**Ryan Roslansky**  
*CEO do LinkedIn*

### ***1. Quais são as maiores mudanças que você fez em suas políticas de local de trabalho desde a pandemia?***

Como outras empresas em todo o mundo, tomamos a decisão de colocar a nossa força de trabalho em home office quase da noite para o dia. Nenhum de nós jamais precisou tomar essas decisões antes. Elas não são fáceis — e todos nós descobrimos isso a cada dia que passa.

À medida que navegamos pela incerteza contínua, no entanto, confiamos em três princípios para nos guiar: a proteção da nossa força de trabalho; começar toda a tomada de decisão com os fatos, não conjecturas ou opiniões; e a garantia da continuidade dos negócios.

Esses princípios guiaram nosso recente anúncio, que permite que nossos mais de 16 mil funcionários globais decidam como e quando voltarão ao escritório, se o fizerem, conforme reabrimos gradualmente nossos escritórios.

Mudamos de uma política de tamanho único e permitiremos que as equipes, individualmente, decidam o modelo de trabalho que melhor atende às suas necessidades. Essa decisão foi baseada em nossa abordagem simples, mas poderosa, de como trabalhamos: confiamos uns nos outros para fazer o nosso melhor trabalho em qualquer lugar.

Fechar o escritório da empresa, oferecer uma semana de descanso para os funcionários e um dia sem nenhuma reunião — coisas que adotamos nos EUA —, mostram como trabalhamos. Enquanto lidávamos com a pandemia, o que víamos era que liderar com confiança, compaixão e responsabilidade sempre nos levava ao lugar certo.

### ***2. Quais são alguns dos maiores obstáculos que você enfrenta quando seus funcionários voltam ao escritório ou adotam um novo tipo de modelo de trabalho?***

Continuamos a desenvolver o que aprendemos à medida que nossas equipes rapidamente se voltam para ambientes de trabalho remotos e enfrentam desafios sem precedentes, ao mesmo tempo em que aprendem a trabalhar de maneiras completamente novas.

Com essa experiência, aprendemos que cada indivíduo e cada equipe trabalham de maneira diferentes, portanto, abraçar a flexibilidade com funções híbridas e remotas é a melhor abordagem para nós.

Muitos funcionários esperam manter a flexibilidade que ganharam no ano passado: globalmente, 87% dos funcionários prefeririam permanecer remotos pelo menos metade do tempo, indicando que muitos desejam uma programação híbrida.



Mas continuamos a investir em locais de trabalho incríveis para o trabalho diário e nos momentos em que nossas equipes se reúnem.

Embora muita coisa tenha mudado ao nosso redor, o que não mudou é a força de nossa cultura. Eu não poderia estar mais orgulhoso do trabalho que nossa equipe tem feito para concretizar a visão do LinkedIn em uma época de tanta importância.

### **3. Como você acha que será o futuro do trabalho?**

Estamos entrando em um momento diferente de tudo que já vimos na história do trabalho, um período que estou chamando de “grande reordenação”. As empresas estão repensando todos os seus modelos de trabalho, culturas e valores empresariais. Ao mesmo tempo, os funcionários estão repensando o que é importante para eles no futuro.

Nos próximos 18 meses, você verá muitas incertezas. Muita confusão. Pode até parecer um pouco esquisito, mas acredito que com o tempo as coisas irão se acalmar.

Empresas e funcionários vão se reunir onde seus valores se alinharem e isso vai ser uma mudança positiva no mercado. Mais pessoas estarão fazendo um trabalho que lhes trará realização e em empresas pelas quais se sentem apaixonados, levando a um maior sucesso para organizações que envolvem seus funcionários com compaixão e confiança.

A grande reorganização irá redefinir o futuro do trabalho — e isso é uma coisa boa para todos nós. Este momento tem o poder de mudar os fundamentos não apenas de como trabalhamos, mas também por que trabalhamos.

### **Michael Miebach**

*CEO da Mastercard*

#### **1. Quais são as maiores mudanças que você fez em suas políticas de local de trabalho desde a pandemia?**

Se o ano passado nos ensinou alguma coisa, é que precisamos ser mais diretos sobre como, onde e quando colaborar. Estamos pegando tudo o que aprendemos com o passado e equilibrando com a importância da conexão humana que nos torna quem somos e o que fazemos hoje.

Isso se reflete nos dias de hoje com o foco contínuo na saúde mental e no bem-estar de nossos colaboradores. Introduzimos uma série de benefícios que ajudam os funcionários a encontrar os intervalos e as oportunidades para reiniciar quando necessário.

Também contamos com novas políticas em nosso local de trabalho, como as sextas-feiras de verão ou inverno, nas quais os funcionários podem aproveitar a tarde para descansar, relaxar e se recarregar. Também instituímos uma série de dias sem reuniões para ajudar a combater diretamente a fadiga do Zoom.

#### **2. Quais são alguns dos maiores obstáculos que você enfrenta quando seus funcionários voltam ao escritório ou adotam um novo tipo de modelo de trabalho?**

Por mais que a tecnologia tenha nos ajudado a trabalhar, não há como substituir as conexões humanas. Somos criaturas sociais por natureza. É quem somos e o que define nossa cultura. Quando nossas equipes se reúnem, há uma energia que você pode sentir e me lembro disso toda vez que vejo meus colegas no escritório.

Hoje, uma das maiores coisas em que nos concentramos, é em encontrar o equilíbrio entre estar junto, mas com suporte à flexibilidade nos locais de trabalho. Não existe uma definição única em uma empresa global.



Cada país e cada região tem diferentes orientações e requisitos governamentais que determinam a segurança de suas comunidades e trabalhistas. Implementamos uma estrutura global que permite abordagens personalizadas e flexíveis com cada escritório.

Um exemplo é que estamos tentando explorar o conceito de 'vizinhança' no escritório. As equipes recebem áreas gerais, mas não uma mesa fixa. Os funcionários podem reservar qualquer mesa com base em quando decidem estar próximos de suas equipes.

Outro exemplo é nossa abordagem global de retorno ao escritório, trazendo funcionários de volta apenas dois dias por semana, com cada equipe tendo autonomia para decidir seu próprio horário.

Quando a pandemia forçou pela primeira vez tantas pessoas a trabalharem remotamente, fomos capazes de nos relacionarmos e mantermos nossos espíritos fortes. Mas as culturas da empresa foram então ampliadas e testadas nos meses seguintes.

Conforme todos nós evoluímos nossas visões sobre trabalho, locais de trabalho e força de trabalho, a "cola" conectiva da cultura será ainda mais importante.

### **3. Como você acha que será o futuro do trabalho?**

Estou otimista quanto ao futuro. Não há dúvida de que será mais digital, mas também mais humano. Teremos que combinar os dois para criar experiências poderosas.

Por muito tempo, podemos ter dado como certa a capacidade de ver nossos colegas de trabalho diariamente. Não sabíamos o quão valioso era aquele tempo frente a frente.

Ao pensar no futuro, surge a oportunidade de estreitar as relações que estabelecemos com colegas e equipes, esteja onde seu colega estiver. As novas tecnologias serão um fio condutor que unirá tudo isso e nos permitirá manter a flexibilidade e também a acomodar vários métodos de trabalho.

Em todos os nossos escritórios, estamos investindo na tecnologia que permitirá o local de trabalho híbrido do futuro. O objetivo é ter uma experiência integrada e inclusiva, não importa onde você esteja.

O espaço que acabamos de inaugurar em Nova York é um campo de testes que trará novos recursos — como espaços sociais, espaços ao ar livre, novas salas de colaboração e design flexível.

Mas, o futuro do trabalho não será definido com certeza hoje. Isso vai evoluir com o tempo. E nossos funcionários serão fundamentais para moldarmos as coisas daqui para frente.

### **Joe Preston**

*presidente e CEO da New Balance*

### **1. Quais são as maiores mudanças que você fez em suas políticas de local de trabalho desde a pandemia?**

Como muitas outras empresas, a pandemia permitiu à New Balance evoluir como trabalhamos e reimaginar o propósito de nosso espaço de trabalho para apoiar nossos funcionários e promover agilidade, flexibilidade, colaboração e trabalho em equipe. Confiança e transparência estão no centro do nosso modelo.

Desenvolvemos uma 'abordagem híbrida baseada no trabalho', que identifica que tipo de trabalho é mais eficaz realizado pessoal ou remotamente. Com base nessa abordagem, não estamos definindo um número arbitrário de dias de trabalho no escritório.

Em vez disso, a quantidade de tempo que um associado passa no escritório varia de acordo com sua função e responsabilidade. O tempo no escritório será focado em inovação e colaboração,



treinamento e desenvolvimento, e continuaremos a investir em tecnologia para apoiar o trabalho com equipes globais e demais conexões.

### **2. Quais são alguns dos maiores obstáculos que você enfrenta quando seus funcionários voltam ao escritório ou adotam um novo tipo de modelo de trabalho?**

Se tem uma coisa que aprendemos durante o curso da pandemia Covid-19, é a importância de sermos adaptáveis. Reconhecendo a incerteza que permanece nos Estados Unidos e em todo o mundo, nosso retorno ao escritório será um período de transição em que todos precisaremos permanecer ágeis e flexíveis.

Continuamos comprometidos em priorizar a saúde e a segurança de todos os nossos funcionários e também das comunidades onde trabalhamos e vivemos, além de desenvolvermos nossa abordagem com base em seus melhores interesses.

### **3. Como você acha que será o futuro do trabalho?**

Não acredito que exista uma abordagem única para o futuro do trabalho. Você deve criar um modelo que apoie seus objetivos de negócios e priorize pontos como cultura, liderança e a inclusão para ajudar os funcionários a ter o melhor desempenho.

Na New Balance, estamos definindo o que o futuro de nosso trabalho significará, equilibrando nossos aprendizados com a pandemia com a nossa cultura, e também levando em conta as várias necessidades de nossos associados e nossos objetivos estratégicos de negócios.

Para fazer isso, adotamos várias filosofias que enfocam o desempenho, o envolvimento e a inspiração do associado, e priorizam a agilidade, a empatia e o aprendizado contínuo para melhor promover nossa cultura e garantir uma mentalidade global.

#### **Stewart Butterfield**

*cofundador e CEO do Slack*

### **1. Quais são as maiores mudanças que você fez em suas políticas de local de trabalho desde a pandemia?**

Como a maioria das empresas antes da pandemia, a Slack era uma empresa centrada em seu escritório físico. Mas aprendemos no ano passado que o trabalho flexível funciona — e que, assim, éramos ainda mais produtivos e inovadores.

Continuamos atendendo nossos clientes e fechando negócios em ritmo recorde com maior equilíbrio entre vida pessoal e profissional.

A Slack agora é uma empresa que prioriza o digital. Quase todos os funcionários podem escolher trabalhar remotamente e estamos anunciando quase todos os empregos como remotos ou baseados no escritório, com o Slack como nosso HQ digital.

Esta é a nossa abordagem flexível, que prioriza o digital:

Os executivos darão o exemplo. Não haverá andares dedicados aos cargos mais altos em nenhum de nossos escritórios, e os executivos irão concentrar seu tempo no escritório para interagir com suas equipes e clientes. Nossa orientação para os líderes é passar menos de três dias por semana no escritório.

Para reunir as equipes pessoalmente, é necessário ter um propósito, como formação de laços, lançamento de projetos e outros eventos planejados com antecedência, combinando flexibilidade com previsibilidade.

O espaço compartilhado é para o trabalho em equipe. Embora sempre possamos atender às necessidades daqueles que precisam de espaço individual, o escritório é centrado na equipe e no



cliente. Teremos que experimentar e redesenhar nosso espaço compartilhado para ser um local de trabalho mais flexível e baseado em atividades para as equipes.

Precisamos mudar a jornada das 9h às 5h, cheia de reuniões desnecessárias.

Todos os funcionários têm uma equipe “local” com horas principais vinculadas ao fuso horário dessa equipe e devem ter acordos em conjunto que combinem o tempo com os fusos horários livres.

A adoção dessa mudança digital em primeiro lugar não acontecerá da noite para o dia. Mas se formos flexíveis enquanto aprendemos, experimentamos e evoluímos, tornaremos o trabalho mais simples, agradável e produtivo.

### ***2. Quais são alguns dos maiores obstáculos que você enfrenta quando seus funcionários voltam ao escritório ou adotam um novo tipo de modelo de trabalho?***

Hoje temos o que provavelmente será a maior oportunidade que teremos em nossas vidas para reinventar e repensar como o trabalho é feito. Desde a forma como as organizações são estruturadas e como as informações são compartilhadas, até a forma como acompanhamos o progresso e tomamos decisões: tudo está aberto a uma mudança radical e melhorias fundamentais.

O maior obstáculo para aproveitar totalmente essa oportunidade é a forte atração gravitacional do status quo. É difícil questionar tudo e é muito fácil cair nos velhos hábitos. Mudar é complicado. E a experimentação pode parecer muito arriscada. Princípios flexíveis e uma abordagem interativa serão a chave para enfrentar esses desafios.

Uma coisa que aprendemos com o trabalho remoto é que os funcionários anseiam por conexões mais profundas uns com os outros. Desde o primeiro dia, criamos o Slack para promover a produtividade, mas também a conexão humana.

Digitalmente, tornamos mais fácil as trocas rápidas, amigáveis e espontâneas que se assemelham a como falaríamos uns com os outros na vida real — nas cozinhas, elevadores ou sentados em nossas mesas no escritório físico.

No Slack, integramos mais de 40% de nossa equipe desde que nos afastamos totalmente em março do ano passado. Tivemos que redesenhar completamente nossos programas de integração para que novos funcionários fizessem esse trabalho, mas o esforço valeu a pena.

A integração remota pode ser um novo desafio, mas ao expandir nossa reserva de talentos para mais lugares, não apenas podemos acessar mais pessoas, mas também ampliamos as oportunidades econômicas.

Precisamos continuar desenvolvendo ferramentas de colaboração assíncrona para que as pessoas trabalhem em seu próprio tempo, para que os cuidados com os filhos, os idosos e outras obrigações familiares não sejam mais obstáculos.

Também acredito que o digital dá a mais pessoas — como introvertidos e outros que podem não se sentir tão confortáveis falando pessoalmente — a chance de se conectar e causar um impacto maior.

### ***3. Como você acha que será o futuro do trabalho?***

O futuro do trabalho será mais flexível, inclusivo, conectado e produtivo. As empresas que irão prosperar na próxima década serão aquelas que abraçarem essa ousada reinvenção.

O trabalho árduo de repensar a experiência do funcionário para um mundo digital prioritário será recompensado com funcionários mais talentosos e engajados, uma força de trabalho que reflete

melhor os clientes que atende e uma empresa que pode causar com segurança mudanças sociais positivas.

Não é hora de se refugiar no conforto de hábitos ou de tentativas insignificantes de acomodar uma força de trabalho inquieta. Este é um momento para os líderes empresariais construírem um ambiente de trabalho e um mundo melhores.

(Texto traduzido. Leia aqui o original em inglês.)

<https://edition.cnn.com/interactive/2021/09/business/perspectives/future-of-work-pandemic/index.html>

Fonte: CNN Brasil

Data: 15/09/2021

# ISTO É Dinheiro

## ISTO É - DINHEIRO

### MORAES PEDE VISTA E STF SUSPENDE AÇÃO DO MARCO TEMPORAL DE TERRAS INDÍGENAS

Por Ricardo Brito



*O pedido de Moraes, que não tem prazo para devolver o caso para julgamento, ocorreu nesta tarde logo após o voto do ministro Nunes Marques (Crédito: Arquivo / Reuters)*

BRASÍLIA (Reuters) -O Supremo Tribunal Federal (STF) suspendeu nesta quarta-feira o julgamento da ação que discute a eventual adoção do marco temporal das terras indígenas, após um pedido de vista do ministro Alexandre de Moraes.

Não há prazo para que Moraes devolva o processo e o julgamento seja retomado. No momento, o placar está empatado em 1 a 1, em um caso de repercussão internacional e que tem gerado embates entre indígenas e ruralistas.

Antes do pedido de vista de Moraes, o ministro Nunes Marques votou para acatar a tese do marco temporal, alinhado dessa forma ao posicionamento do presidente Jair Bolsonaro — responsável por indicá-lo ao Supremo no ano passado.

Para Marques, terras indígenas só poderiam ser reivindicadas caso os povos já tivessem ocupado uma determinada localidade antes da promulgação da Constituição de 1988, a fim de evitar uma expansão ilimitada dessas áreas.

Antes dele, o relator da ação, Edson Fachin, havia votado na véspera contra a adoção da medida. Faltam oito ministros a votar.

De maneira geral, a tese do marco temporal, se vencedora, introduziria uma espécie de linha de corte para as demarcações. As terras só seriam passíveis de demarcação se ficar comprovado que os índios estavam nelas até a promulgação da Constituição, em 5 de outubro de 1988. Do contrário, não haveria esse direito.

A tese é defendida por Bolsonaro e por ruralistas, e enfrenta a oposição de ambientalistas e indígenas, que inclusive montaram um acampamento em frente ao STF em Brasília para acompanhar o julgamento.

Mais cedo nesta quarta, em nova crítica à possibilidade de rejeição do marco temporal, Bolsonaro repetiu a alegação –já desmentida por integrantes do próprio governo– de que uma decisão neste sentido geraria desabastecimento de alimentos.

Segundo ele, a rejeição do marco temporal agravaria a inflação dos alimentos, embora não existam evidências que sustentem essa afirmação.[L1N2QH1VO]

Em um evento no Palácio do Planalto voltado ao programa de habitação Casa Verde e Amarela, Bolsonaro afirmou que a demarcação de novas terras indígenas, a partir de uma possível derrubada do marco temporal pelo STF, seria um “duro golpe” para o agronegócio no país.

Ambientalistas e defensores dos povos indígenas afirmam que a quantidade de áreas indígenas passíveis de demarcação caso o STF rejeite o marco temporal é bem inferior a apontada por Bolsonaro e lembram que reservas indígenas são mais preservadas do que outras áreas de florestas.

Dizem ainda que a adoção do marco temporal para a demarcação de terras privará os povos originários do direito a terras ancestrais que não ocupavam à época da promulgação da Constituição e trará insegurança aos territórios ocupados atualmente.

Além disso, o diretor de Política Agrícola e Informações da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), vinculada ao Ministério da Agricultura, Sergio De Zen, desmentiu a tese de Bolsonaro de que a rejeição do marco temporal teria forte impacto no agronegócio.

Segundo De Zen, uma eventual decisão do STF neste sentido não deve afetar a expansão de produção agropecuária prevista para o Brasil, pois o agronegócio deve crescer com foco em produtividade e não somente por meio da expansão de áreas.

(Edição de Alexandre Caverni e Pedro Fonseca)

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 15/09/2021

## CHINA COMPRA ATÉ 6 CARGAS DE SOJA DO BRASIL PARA OUTUBRO/NOVEMBRO, DIZEM TRADERS

(Por Karl Plume e Ana Mano)



### Carregamento de soja no Tocantins

(Reuters) – Importadores chineses compraram de quatro a seis carregamentos de soja brasileira no início desta semana para embarque em outubro e novembro, um acordo incomum considerando o período de pico de exportação dos Estados Unidos nesses meses, disseram dois traders com conhecimento dos negócios nesta quarta-feira.

Os acordos foram assinados em momento em que terminais de exportação ao longo da Costa do Golfo dos Estados Unidos, na Louisiana, o polo de transporte de grãos mais movimentado do país, têm buscado se recuperar de danos, inundações e quedas de energia causados pelo furacão Ida em 29 de agosto.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 15/09/2021

### **EUA, CHINA, JAPÃO, RÚSSIA, ÍNDIA E AUSTRÁLIA SE REÚNEM PARA DEBATER RETOMADA**

Os Estados Unidos se reuniram de forma virtual nesta quarta-feira, 15, com uma série de países, incluindo a China, para debater a economia global. De acordo com uma nota divulgada após o encontro, houve consenso sobre a importância do papel do comércio e do investimento no combate ao impacto da pandemia de covid-19.

Além de Pequim, também participaram da cúpula virtual Austrália, Índia, Japão, Coreia do Sul, Nova Zelândia, Rússia e os países que compõem a Associação das Nações do Sudeste Asiático (Asean). “A reunião reconheceu com grande preocupação o impacto adverso da pandemia de covid-19, que contribuiu para a desaceleração da economia global”, diz o comunicado.

Os países, segundo a nota, também concordaram em manter ações de política fiscal para estimular o crescimento econômico, além de assegurar um ambiente de negócios previsível.

“A reunião ressaltou a importância da cooperação global, incluindo a garantia de distribuição equitativa e eficiente de vacinas seguras, eficazes e de qualidade garantida, expandindo a capacidade de fabricação de vacinas e acelerando uma recuperação econômica mais forte da pandemia.”

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 15/09/2021*



### **MONEYTIMES**

### **ANEC ELEVA PREVISÃO DE EXPORTAÇÕES DE SOJA E MILHO DO BRASIL EM SETEMBRO**

*Por Reuters*

A Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec) elevou suas projeções para embarques de soja e milho do Brasil em setembro, com os envios da oleaginosa estimados em 4,8 milhões de toneladas, conforme levantamento divulgado nesta terça-feira.

Se confirmado, o volume representará uma alta ante as 3,91 milhões de toneladas registradas no mesmo mês de 2020.

Na semana anterior, a expectativa da entidade, baseada na programação de navios, estava em 4,4 milhões de toneladas para a soja.

No milho, a Anec passou a ver os embarques em 2,9 milhões de toneladas, versus 2,67 milhões na semana passada.

A exportação do cereal representaria uma queda brusca ante as 5,76 milhões de toneladas enviadas ao exterior em setembro de 2020, devido à quebra na segunda safra 2020/21.

*Fonte: MoneyTimes*

*Data: 15/09/2021*

### **ANEEL AUTORIZA OPERAÇÃO COMERCIAL DE TERMELÉTRICA UTE GNA I NO PORTO DO AÇU (RJ)**

*Por Reuters*

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) autorizou o início da operação comercial da usina termelétrica UTE GNA I, no Porto do Açú, em São João da Barra (RJ), com capacidade de 1.338,30 megawatts (MW), informou a agência em comunicado nesta quarta-feira.

A unidade, movida à Gás Natural Liquefeito (GNL), pertence à joint venture formada por BP, Siemens, Prumo Logística e Spic Brasil e será a segunda maior usina termelétrica em operação no país.

A entrada em operação ocorre em momento em que o governo brasileiro vem empenhando diversas medidas para garantir o fornecimento de energia do país, diante da maior crise hídrica nos reservatórios das hidrelétricas – principal fonte geradora de eletricidade do país.



**Porto do Açu - A construção dos empreendimentos tem previsão de cerca de 10 bilhões de reais de investimento (Imagem: Divulgação via Reuters)**

“A entrada dessa usina será muito benéfica para o setor, especialmente na atual conjuntura. A energia será injetada no sistema na região Sudeste, a mais castigada com a estiagem dos reservatórios, sendo suficiente para

atender 4 milhões de habitantes”, disse o diretor-geral da Aneel, André Pepitone, no comunicado.

No mesmo local, está sendo desenvolvida outra térmica, pelo mesmo agente empreendedor, com capacidade de 1.672,6 MW.

Quando as duas termelétricas estiverem em operação, o complexo será a maior instalação termelétrica da América Latina, disse a Aneel.

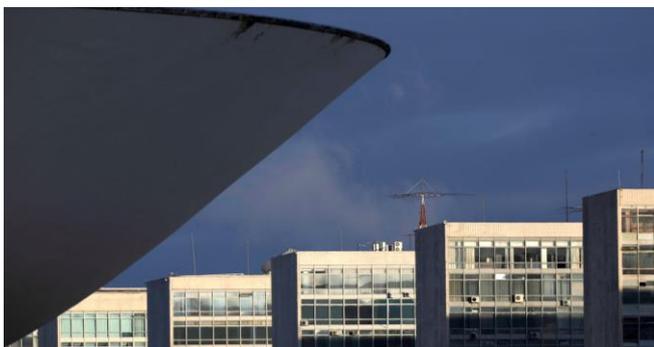
A construção dos empreendimentos tem previsão de cerca de 10 bilhões de reais de investimento.

Fonte: MoneyTimes

Data: 15/09/2021

## RELATOR DA REFORMA ADMINISTRATIVA NEGOCIA MUDANÇAS PARA GARANTIR APROVAÇÃO DO TEXTO

Por Reuters



**Vista da Esplanada dos Ministérios - O parlamentar afirmou que não “há nada” que possa impedir o avanço da proposta (Imagem: Reuters/Ueslei Marcelino)**

O relator da reforma administrativa, deputado Arthur Oliveira Maia (DEM-BA), afirmou nesta quarta-feira que ainda negocia mudanças com parlamentares para garantir a aprovação da proposta na comissão especial que a discute.

A comissão especial da Câmara iniciou na terça-feira os debates da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da reforma administrativa, e a previsão inicial é que a votação seja concluída até quinta-feira.

“Estamos avançando no sentido de fazer a reforma ser aprovada na comissão”, disse o relator da PEC, que, após passar pelo colegiado, ainda precisará ser submetida a dois turnos de votação no plenário da Câmara.

“Estamos aproveitando para aparar arestas aqui e acolá”, disse o deputado em entrevista à BandNews TV.

Segundo ele, há pontos passíveis de mudança, como por exemplo o prazo da contratação temporária.

Maia voltou a sustentar que o texto garante a estabilidade a todos os servidores.

O parlamentar afirmou que não “há nada” que possa impedir o avanço da proposta, mas evitou fazer um previsão de votos ou de quando ela pode ser colocada em votação no plenário da Câmara.

**Fonte: MoneyTimes**

**Data: 15/09/2021**



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### SILVA E LUNA PARTICIPA DE AUDIÊNCIA NA CÂMARA SOBRE PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS

"Tudo caro: gasolina, diesel, gás de cozinha. O que a Petrobras tem a ver com isso?", afirma Arthur Lira

*Por epbr - 14 de setembro de 2021 - Em Biocombustíveis, Combustíveis, Setor elétrico, Vídeos*

A Câmara dos Deputados decidiu promover no plenário uma audiência com o presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna, sobre a política de preços dos combustíveis da companhia . A comissão geral está prevista para esta terça (14), às 9h00.

#### **Acompanhe ao vivo**

<https://youtu.be/UuRbiA9wHpY>

“Tudo caro: gasolina, diesel, gás de cozinha. O que a Petrobras tem a ver com isso? Amanhã, a partir das 9h, o plenário vira Comissão Geral para questionar o peso dos preços da empresa no bolso de todos nós. A Petrobras deve ser lembrada: os brasileiros são seus acionistas”, anunciou o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP/AL).

Na pauta, está também a crise energética, que eleva os preços da eletricidade.

A audiência foi um pedido do deputado federal Danilo Forte (PSDB/CE), com apoio de líderes e de diversos partidos.

“A crise desencadeada pela escassez de chuvas nas regiões onde estão localizados os reservatórios de hidrelétricas no começo do ano se agrava mais ainda com os atrasos em investimentos de geração e de transmissão”, afirma Danilo Fortes.

#### **Programação**

- Abertura por Arthur Lira;
- Joaquim Silva e Luna, presidente da Petrobras;
- Edio Lopes (PL/RR), presidente da Comissão de Minas e Energia (CME);
- Danilo Forte, autor do requerimento;
- Pronunciamentos, perguntas e respostas;

### **Inflação perto dos 10% em 12 meses**

Com a alta do dólar e dos preços internacionais, os combustíveis são um dos principais componentes da inflação. Em agosto, o IPCA, índice oficial do país calculado pelo IBGE, registrou alta de 0,87%, a maior para o mês desde o ano 2000.

Em 12 meses, a inflação se aproxima dos 10%, totalizando 9,68% nacionalmente e 5,67% no ano.

Os transportes foram responsáveis pelo maior impacto isolado no IPCA do de agosto, com alta de 1,46%. A gasolina subiu 2,80%; etanol, 4,50%, o GNV, 2,06% e o óleo diesel, 1,79%.

“O preço da gasolina é influenciado pelos reajustes aplicados nas refinarias de acordo com a política de preços da Petrobras. O dólar, os preços no mercado internacional e o encarecimento dos biocombustíveis são fatores que influenciam os custos, o que acaba sendo repassado ao consumidor final. No ano, a gasolina acumula alta de 31,09%, o etanol 40,75% e o diesel 28,02%”, disse o analista da pesquisa do IBGE, André Filipe Guedes Almeida.

O governo federal culpa os governadores, que por sua vez, empurram a responsabilidade para a política de preços da Petrobras, que reajuste os combustíveis pelas cotações do dólar e do preço do óleo no mercado internacional.

Jair Bolsonaro tem insistido que o problema é o ICMS, mas o governo não consegue mobilizar sua base para promover a reforma enviada para a Câmara dos Deputados no início do ano.

Sem apoio dos governadores, a proposta está parada na pauta do plenário há meses. Recentemente, o governo abriu uma nova frente no Supremo Tribunal Federal (STF), com a ação para obrigar o Congresso Nacional a mudar as regras do ICMS, e impedir que o imposto nos estados acompanhe o valor dos combustíveis.

A medida, contudo, corre o risco de não produzir os efeitos desejados.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 15/09/2021*

### **DEPUTADOS COBRAM MUDANÇA NA POLÍTICA DE PREÇOS DA PETROBRAS; BC CRITICA VELOCIDADE DOS REAJUSTES**

*Por epbr - 15 de setembro de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter*

#### **Contato da redação**

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

#### **em jogo**

Deputados de diversos partidos cobraram nessa terça (14/9) mudança na política de preços de combustíveis da Petrobras, que desde 2016 se baseia no Preço de Paridade de Importação (PPI). O assunto foi discutido com o presidente da estatal, Joaquim Silva e Luna, em comissão geral no Plenário da Câmara dos Deputados.

— “Temos de ter uma política de preço capaz de não aviltar a situação das famílias do país”, disse o deputado Danilo Forte (PSDB-CE), autor do requerimento para a realização do debate. “A lógica do preço internacional é um fracasso para o Brasil”, reforçou o deputado Bohn Gass (PT-RS).

— Mesmo entre governistas houve questionamentos. O deputado Cacá Leão (PP-BA) defendeu que a Petrobras reveja sua posição. “Pergunto se não chegou a hora da Petrobras, uma empresa que lucrou cerca de R\$ 43 bilhões (2º trimestre de 2021), fazer um encontro de contas com o povo brasileiro”, afirmou Leão.

— O deputado Igor Timo (Pode-MG) propôs que a companhia divulgue a fórmula que usa para reajustar o preço dos combustíveis. “Ela não deveria ser pública?”, perguntou.

— Silva e Luna não chegou a fazer uma defesa direta da política de paridade internacional, mas afirmou que as regras atuais permitiram que estatal recuperasse o lucro. Também disse que a estatal não repassa para os combustíveis a volatilidade do mercado.

— Ainda segundo Luna, a estatal responde por apenas 34% do preço do litro da gasolina na bomba. O restante é margem de lucro de postos e refinarias, tributos federais e estaduais e o custo do etanol misturado.

— Deputados aliados ao presidente Jair Bolsonaro (sem partido) defenderam a estatal e repetiram o argumento de Bolsonaro de que o principal culpado pelo alto preço dos combustíveis é o ICMS. “Está na hora dos governos estaduais, que foram tão ajudados pelo governo federal nesta pandemia, ter compreensão e colaborar”, afirmou Osmar Terra (MDB-RS).

— Já o deputado Alexis Fonteyne (Novo-SP) manifestou-se a favor da paridade internacional de preços. “O Brasil não pode mais fazer política econômica com preços de combustível, como aconteceu no passado”, disse.

— Além do preço dos combustíveis, os deputados cobraram da Petrobras o fornecimento de gás natural para as termelétricas, que devido à crise hídrica respondem hoje a cerca de 28% da produção de energia elétrica no Brasil. Agência Câmara

— A Petrobras também foi criticada pelo presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto. Em evento do BTG Pactual nessa terça (14/9), Campos Neto disse que os reajustes da estatal ocorrem de forma mais rápida do que em outros países. G1

Consumo de QAV somente irá retornar aos níveis pré-pandemia em 2022, estima a EPE O mercado brasileiro de combustíveis continuou mostrando sinais de recuperação manteve-se acima dos níveis pré-pandemia em junho e julho, com destaque para o óleo diesel e a gasolina C. É o que aponta o boletim bimestral Perspectivas para o Mercado Brasileiro de Combustíveis no Curto Prazo, da Empresa de Pesquisa Energética (EPE).

— Já o QAV continua sendo o combustível mais afetado pela pandemia. A EPE estima que o consumo de QAV no Brasil alcançará os níveis pré-pandemia apenas no fim de 2022. Não somente por conta da crise sanitária, mas também pelo real desvalorizado.

— Até julho, o diesel refletiu o forte desempenho do setor agropecuário brasileiro, com destaque para a safra recorde de grãos 2020/21. Os volumes comercializados de janeiro a julho de 2021 foram 10,4% maiores em comparação com igual período de 2020.

— A retomada da mobilidade urbana ampliou a recuperação do consumo de combustíveis do ciclo Otto, com destaque para a gasolina. De janeiro a julho de 2021, as vendas de gasolina C foram 9,2% maiores em relação a igual período de 2020.

A EPE projeta as seguintes variações para as vendas de combustíveis pelas distribuidoras no Brasil:

- Em 2021: óleo diesel +6,6%; gasolina C +10,0%; etanol hidratado -12,3%; QAV +24%; e GLP +0,2%
- Em 2022: óleo diesel +1,2%; gasolina C 0%; etanol hidratado +6,7%; QAV +30%; e GLP +0,9%.

Diesel verde. A Petrobras acredita que conseguirá vender o seu óleo diesel do tipo HVO – o “diesel verde” – a preço mais competitivo do que o biodiesel adicionado, atualmente, ao diesel fóssil para ser comercializado nos postos.

— “Por ser um processo mais complexo, há uma vantagem competitiva na matéria-prima, principalmente, se considerada a captura de carbono, maior do que a do biodiesel, em todo ciclo”,

afirmou o Sandro Barreto, gerente geral de Marketing da estatal, durante evento virtual promovido pela Fundação Getúlio Vargas (FGV). Estadão

Foz do Amazonas. A Petrobras informou, por meio de sua assessoria de imprensa, que a proposta de fatiar o licenciamento ambiental para o bloco FZA-M-59, na Bacia da Foz do Amazonas, foi embasada na Resolução Conama 237/1997. O WWF Brasil havia informado que o Ibama havia dado parecer contrário à proposta.

— Segundo a empresa, a resolução prevê a possibilidade de o órgão licenciador definir “procedimentos específicos para as licenças ambientais, observadas a natureza, características e peculiaridades da atividade ou empreendimento e, ainda, a compatibilização do processo de licenciamento com as etapas de planejamento, implantação e operação”.

— O pedido está, na visão da empresa, portanto, integralmente de acordo com a regulamentação vigente.

— Tem como objetivo promover maior previsibilidade e segurança ao processo e às contratações necessárias para a realização de um simulado de emergência

— Destaca que a licença prévia não autoriza o início da atividade, tampouco elimina a necessidade de realização do exercício simulado de emergência como requisito para obtenção da licença de operação

— “A Petrobras reforça seu compromisso com o desenvolvimento econômico e social do país, sem abrir mão da excelência em segurança e meio ambiente por meio do uso de tecnologias para promoção da segurança das pessoas, do meio ambiente e das instalações”, diz a empresa em nota.

PPSA leiloa mais de 55 milhões de barris da União A Pré-Sal Petróleo (PPSA) vai realizar em 26 de novembro, na B3, o 3º Leilão de Petróleo da União. O certame vai comercializar volume estimado em mais de 55 milhões de barris de petróleo dos campos de Búzios, Sapinhoá e Tupi (ex-Lula) e da Área de Desenvolvimento de Mero, na Bacia de Santos. As cargas estarão disponíveis para embarque entre 2022 e 2026.

PRAZO CONTRATUAL E VOLUME POR LOTE (*)		
Campo	Prazo contratual Meses	Estimativa de volume por Lote em milhões barris (*)
Lote 1 – Búzios	36	6,6
	24	4,2
Lote 2 – Sapinhoá	60	2,4
	36	1,6
Lote 3 – Tupi	60	3,3
	36	2
Lote 4 – Mero	36	43,4
	24	19,8

— Serão ofertados quatro lotes, um para cada campo, em contratos de 24, 36 ou 60 meses, dependendo do lote. A maior carga é de Mero: o comprador poderá adquirir um lote de 43,4 milhões de barris em 36 meses, ou de 19,8 milhões em 24 meses.

**(\*) Existe a necessidade de formação de cargas de 500 mil barris para carregamento. Assim, o volume de produção não corresponde ao volume contratual, tratando-se de um valor aproximado. No momento da assinatura do Contrato, haverá produção acumulada nos FPSOs, sendo mais relevante no caso de Tupi.**

— Na sequência, estão os lotes do excedente da Cessão Onerosa de Búzios e dos campos de Tupi e Sapinhoá, que serão oferecidos em 60 e 36 meses.

— O leilão poderá ocorrer em até três etapas. Na primeira, serão oferecidos lotes de maior prazo para cada campo, vencendo quem oferecer o maior ágio sobre o Preço de Referência (PR) fixado pela ANP. Caso o lote não seja arrematado, haverá nova etapa, com contrato de menor prazo e vencendo quem ofertar o maior ágio sobre o PR.

— Se ainda assim não houver interessados, terá início a repescagem: o lote será reapresentado pelo menor prazo, e o vencedor será aquele que oferecer a menor oferta de deságio em relação ao PR. A Pré-Sal Petróleo poderá aceitar ou não a oferta.

— Poderão participar empresas brasileiras produtoras e exportadoras de petróleo e membros de consórcio de contratos de E&P no pré-sal, ou empresas brasileiras de refino. Empresas de logística (brasileiras ou estrangeiras) só poderão participar em consórcio formado com petroleiras ou refinadores e liderado por empresa brasileira.

— A PPSA frisa que os volumes são estimativas da futura parcela de petróleo da União nestes campos. Ao arrematar um lote, o comprador terá disponível toda a carga nomeada no período, ainda que seja maior ou menor ao volume estipulado no edital.

ANP inicia consulta sobre sugestões de estrangeiros para rodadas. A ANP iniciou nessa terça (14/9) a consulta pública de 45 dias sobre alteração na Resolução ANP nº 837/2021, que regulamenta a nomeação de áreas por pessoas jurídicas da indústria de petróleo e gás natural. A audiência pública será realizada em 8 de novembro.

— Atualmente, apenas empresas constituídas sob leis brasileiras podem sugerir áreas de E&P de seu interesse para estudo da ANP, a fim de incluí-las em rodadas de licitação ou na Oferta Permanente. A proposta é que essa regra seja alterada para incluir a nomeação por pessoas jurídicas constituídas sob leis estrangeiras.

— Entretanto, a revisão não altera a necessidade de que, para se inscreverem em rodadas de licitações ou na Oferta Permanente, as empresas sejam constituídas sob leis brasileiras.

Petróleo tem leve alta. O petróleo registrou leve alta nessa terça (14/9), após o relatório mensal da Agência Internacional de Energia (IEA) apontar que a oferta ainda ficará sob pressão devido aos danos causados pelo furacão Ida e outras interrupções.

— O Brent para novembro terminou a sessão em alta de 0,12%, a US\$ 73,60 o barril, enquanto o WTI para outubro subiu 0,01%, a US\$ 70,46 o barril. Valor

A Eletrobras informou que a Aneel realizou nessa terça (14/9) a homologação complementar dos prazos de extensão da outorga de usinas da Eletrobras incluídas no Mecanismo de Realocação de Energia (MRE). A decisão incluiu as usinas não contempladas na homologação parcial concedida antes pela agência.

— São dez usinas/complexos hidrelétricos das empresas Eletrobras (Furnas, CGT Eletrosul e Eletronorte) com direito a extensão de outorga com base na Resolução Normativa no 895/2020, de um total de 28 usinas/complexos hidrelétricos.

Nome da Usina	Prazo de extensão da outorga em dias*	Empresa
Governador Jayme Canet Junior (Antiga Mauá)	1.789	CGT Eletrosul
Passo São João	1.740	CGT Eletrosul
São Domingos	610	CGT Eletrosul
Tucuruí	518	Eletronorte
Batalha (Antiga Paulista)	603	Furnas
Itumbiara	2.555	Furnas
Mal. Mascarenhas de Moraes (Antiga Peixoto)	366	Furnas
Manso	943	Furnas
Serra da Mesa	2.048	Furnas
Simplicio	867	Furnas

\*Prazos disponibilizados pela Câmara de Comercialização de Energia Elétrica - CCEE

— A extensão da outorga foi determinada pela Lei nº 14.182/2021, que trata da privatização da Eletrobras. É considerada um dos principais pontos do processo de venda da estatal elétrica.

Crise hídrica. A Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) do Senado Federal irá discutir a crise energética, diante do quadro de crise hídrica enfrentada pelo Brasil. O requerimento para a audiência pública, do senador Eduardo Braga (MDB-AM), foi aprovado pelo colegiado nessa terça (14/9). A data da reunião será agendada.

— Braga ressalta que novas projeções, divulgadas pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), apontam para um maior risco de escassez de energia até o fim da estação seca, “a mais rigorosa em 91 anos”.

— Segundo o parlamentar, o ONS atualizou as estimativas de consumo de eletricidade, que ficaram cerca de 20% maiores para os próximos meses em razão de maior crescimento esperado da economia neste ano (4,5%) e da demanda de setores mais intensivos no uso de energia, como a indústria.

— Segundo Braga, o problema não se restringe a 2021, porque pode ocorrer no ano que vem. Todas as simulações do ONS levam em conta o cenário até novembro e, a partir daí, contam com o fim da crise hídrica para recompor a capacidade e afastar o risco de falta de energia. Agência Senado

EDP fornece solar para o Walmart nos EUA. A EDP Renováveis, por meio de sua subsidiária EDP Renewables North America LLC, anunciou a assinatura de 51 projetos de energia solar com o Walmart, sendo 39 deles assinados entre 2020 e 2021. Os projetos serão instalados em instalações do varejista em sete estados dos EUA.

— Os contratos, que incluem projetos em telhados a projetos de montagem no solo, vão gerar um total de 38,3 MW de energia, o que equivale a compensar 27,1 toneladas métricas de CO<sub>2</sub> ou 9,2 toneladas de resíduos reciclados.

— A EDPR trabalhou com o Walmart para apoiar o seu compromisso com o polinizador solar ecológico, construindo uma matriz solar de montagem no solo no seu centro de distribuição de Laurens, na Carolina do Sul, com misturas que restauram a biodiversidade regional.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 15/09/2021*

## **COMO UMA DECISÃO DA JUSTIÇA NO RS MARCOU A CHEGADA DEFINITIVA DO MOVIMENTO DE LITIGÂNCIA CLIMÁTICA NO BRASIL**

*Por Nayara Machado - 14 de setembro de 2021 - Atualizado em 15 de setembro de 2021 Em Clima, Diálogos da Transição, Judiciário*

**Apresentada por**

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

No final de agosto, a 9ª vara federal de Porto Alegre determinou que o Ibama inclua diretrizes climáticas no licenciamento de termelétricas no Rio Grande do Sul — uma decisão classificada como um marco do avanço do movimento de litigância climática no Brasil.

Pelo mundo, os processos contra governos e empresas cobrando indenizações ou mudanças em metas e estratégias com foco no clima já acontecem há alguns anos.

Exemplo mais recente vem da Holanda, onde uma ação movida por organizações da sociedade civil conseguiu decisão favorável para obrigar a Shell a cortar suas emissões em 45%.

No Brasil, o governo federal é processado desde o ano passado pela suspensão do Fundo Amazônia (ADO 59), paralisado desde o início de 2019.

Mas o caso do RS teve um caráter histórico ao abrir precedente para que a questão climática faça parte do licenciamento de empreendimentos intensivos em carbono.

“É uma decisão importante porque mostra que estamos realmente caminhando para um direcionamento da ampliação desse movimento de litigância climática também aqui no Brasil”, avalia Antonio Augusto Reis, sócio da prática de Ambiental do escritório Mattos Filho.

Em entrevista à epbr, o advogado explica que o caso do RS se soma a outras litigâncias climáticas no Brasil e no mundo, mas agora com efeito direto sobre o licenciamento ambiental dessas atividades no país.

“Há um movimento ESG [sigla em inglês para Ambiental, Social e Governança] mundo afora e, no Brasil, não estamos distantes disso”.

Segundo Augusto, o sexto relatório do IPCC traz um “cenário técnico muito preocupante”, ao mostrar que as mudanças climáticas são um fenômeno já concreto, atual e diretamente ligado a atividades antrópicas.

“Nesse contexto, ganha muita força a discussão em relação às políticas nacionais e internacionais que tenham relação com as emissões de gases de efeito estufa”.

E a indústria do carvão está na lista das atividades sensíveis do ponto de vista climático, mas não está sozinha.

“Esse caso do Rio Grande do Sul, para nós, foi paradigmático porque de fato impôs uma obrigação ao Ibama, ao nível estadual, para que a variável climática seja devidamente considerada em uma avaliação ambiental estratégica”, diz.

A seguir, os principais pontos da entrevista:

### ***ENTREVISTA-Antonio Augusto Reis, sócio da prática de Direito Ambiental e Mudanças Climáticas do escritório Mattos Filho***

#### **Papel da litigância climática**

“Em vários países, já existem ações que têm por objetivo impor tanto indenizações e reparações de eventuais danos, mas também impor certos comportamentos para governos e empresas.

Mas essas questões precisam ser vistas em compasso com as realidades nacional e local.

E é compreensível no caso de Santa Catarina, Rio Grande do Sul, por exemplo, que são estados produtores de carvão, que haja uma maior resistência a esse tipo de política que venha restringir o uso desse combustível.

Agora, é um fato que essa restrição tem se dado não só do ponto de vista regulatório, em todo o mundo, mas fortemente influenciada pelos investidores.

Hoje há uma restrição muito rigorosa de crédito em relação a projetos que utilizam carvão.

Esse fenômeno dos litígios ambientais e climáticos é crescente, não só no setor de carvão, mas em quaisquer empreendimentos que tenham uma contribuição significativa de emissões”.

#### **Alcance de uma decisão como a da Justiça Federal no RS**

“Essa decisão do Rio Grande do Sul merece um destaque no sentido de ter determinado que a variável climática seja efetivamente analisada no licenciamento ambiental.

Hoje isso não tem sido uma realidade nos empreendimentos. Quando vemos que o judiciário começa a impor esse cuidado dentro do licenciamento ambiental, podemos considerar que isso é uma tendência.

Mas se uma ação vai ter ou não um impacto prático concreto, vai depender do caso.

Nesse exemplo do RS, a ação determina apenas que o Ibama exija o estudo em relação aos impactos climáticos desses projetos.

Não quer dizer que vai proibir a implantação de um projeto que funcione à base de carvão.

Mas todos esses impactos terão que ser analisados em detalhe e aí eles serão certamente confrontados com todos os compromissos já assumidos pelo Brasil na esfera internacional e nacional em relação ao clima.

Então entendo que o impacto dessas ações climáticas pode ser bastante significativo para diversos setores intensivos em carbono”.

### **Legislação ambiental**

“Historicamente, o Brasil tem uma legislação ambiental bastante rigorosa.

Basta ver que a matéria ambiental está prevista na Constituição e a gente tem diversas normas – federais, estaduais e municipais – que tratam de preservação ambiental e estabelecimento de critérios e padrões para poluição, dentre outras coisas.

Especificamente, temos a Lei 12.187 de 2009, que instituiu a Política Nacional de Mudança do Clima.

Some-se a isso os diversos princípios de Direito Ambiental internacionais e nacionais. Essa gama de normas permite um arcabouço de fundamentos jurídicos para essas discussões.

Então, eu entendo que não necessariamente um litígio precisa passar por uma modificação legislativa.

Nós já temos no Brasil condições de legislação que permitem a propositura dessas ações”.

### **Pressão sobre governos e empresas**

“Certamente há um espaço grande para ações climáticas focadas nos governos.

É justamente nesses cenários [onde não há atuação concreta de governos] que surgem as demandas judiciais climáticas.

Na Holanda, por exemplo, o caso Urgenda, que foi o primeiro caso paradigmático, visava condenar o governo a impor uma redução de 25% das emissões.

É muito normal e é muito esperável que essas ações sejam propostas contra os governos.

O que não afasta o risco, como no caso da Shell, de ações focadas em empresas.

No exemplo do RS, a ação foi proposta contra a empresa empreendedora do projeto e também contra o Ibama, na qualidade de órgão licenciador, até porque o objetivo ao final do Ministério Público Federal é de estender os efeitos dessa decisão para toda e qualquer térmica a carvão licenciada no estado”.

### **Efeitos sobre planejamento das empresas**

“De uma maneira sólida, proativa, é muito importante que uma empresa tenha seu próprio planejamento e não se exponha ao risco de uma meta ou uma diretriz vir a ser imposta por uma decisão judicial.

Então quanto antes essas empresas estiverem com seus planejamentos bem estruturados, uma comunicação clara, transparente, que essas ações de redução e compensação de impacto sobre o clima sejam verdadeiras, concretas, mensuráveis, menor a probabilidade de uma empresa vir a sofrer os impactos de uma demanda judicial climática”.

### Mais sobre carvão:

- Enquanto o IPCC lança alerta dramático sobre clima, MME tenta viabilizar novas usinas a carvão
- Na contramão do mundo, Brasil tem propostas para estender subsídios ao carvão
- Santa Catarina desenha plano de transição justa para o carvão
- Vereadores mobilizam contra mineração no principal reduto de carvão do Brasil

### Curtas

**Energia do passado.** As principais províncias e cidades sul-coreanas apelaram ao governo coreano para se afastar rapidamente da energia do carvão e se juntar ao Powering Past Coal Alliance (PPCA). Seu impulso é significativo, já que abrigam cerca de 80% da capacidade de carvão do país.

**Combustível sintético.** Siemens Energy, ExxonMobil, Enel e Porsche se juntaram às companhias de gás e petróleo chilenas, Gasco e ENAP, para a construção de uma planta industrial para produção de combustível a partir de hidrogênio verde...

...Chamado Haru Oni, o projeto piloto em Punta Arenas, no Chile, utilizará energia eólica para produzir o hidrogênio verde. epbr

**Aço com renováveis.** A ArcelorMittal quer mudar a forma de produzir aço nos próximos anos. Companhia espera aumentar sua ambição de redução de emissões de CO2 ao longo da década; meta atual é reduzir as emissões em 10% até 2030 no Brasil. epbr

**Combustível de aviação.** A administração Biden anunciou meta de substituir todo o combustível de aviação por alternativas sustentáveis até 2050. O plano é aumentar drasticamente a produção de combustíveis feitos de resíduos ou biomassa para reduzir o custo ambiental de voar. The Washington Post

**Mobilidade elétrica.** A Neoenergia inicia, nesta semana, uma série de capacitações para profissionais do mercado automotivo, com foco na viabilidade da mobilidade elétrica no país. As aulas serão ministradas por professores do SENAI Bahia...

...A partir desse piloto, o tema passa a integrar a grade fixa da instituição e os próximos treinamentos poderão ser abertos ao público.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 15/09/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

COMISSÃO DA CÂMARA APROVA DESONERAÇÃO DA FOLHA ATÉ 2026

Prorrogação da medida beneficia 17 setores que mais empregam no país, com cerca de seis milhões de trabalhadores

Por Eliane Oliveira

BRASÍLIA — A Comissão de Finanças e Tributação da Câmara dos Deputados aprovou, nesta quarta-feira, o projeto de lei que prorroga até 2026 a política de desoneração da folha de pagamento para os 17 setores que mais empregam no país. Estima-se que cerca de seis milhões de trabalhadores trabalham nessas atividades.

Entre os setores beneficiados pela medida —em vigor desde o governo da ex-presidente Dilma Rousseff — estão os de tecnologia da informação (TI), hoteleiro, industrial, construção civil, transportes, calçadista, têxtil e de call center.

As empresas, em vez de recolherem a Contribuição Previdenciária Patronal na porcentagem de 20% sobre a folha de salários, podem optar por fazer o recolhimento em percentual sobre a receita bruta, que pode variar de 1% até 4,5% de acordo com o setor que se enquadra.

O texto aprovado é o relatório do deputado Jerônimo Goergen (PP-RS). Ele apresentou parecer favorável ao projeto de lei do líder do DEM na Câmara, deputado Efraim Filho (PB), que prorroga a desoneração da folha.

### **Urgência na votação**

Em princípio, o projeto seguiria para a Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) e, por fim, para o plenário da Câmara, além do aval do Senado. Mas o relator anunciou que pretende recolher assinaturas, para pedir urgência na votação ao presidente da Câmara, Arthur Lira.

— O tempo é curto e não podemos perder nenhum dia. Ainda hoje vamos colher assinaturas para levarmos a plenário esse projeto — disse Goergen.

Se o texto não passar no Congresso, a medida perderá a vigência em 31 de dezembro deste ano. Setores e especialistas afirmam que, sem a desoneração da folha, pode ocorrer fechamento de empregos formais.

Goergen disse que conseguiu chegar a um acordo com o governo, após se reunir várias vezes com o ministro da Economia, Paulo Guedes. Um dos argumentos a favor da prorrogação da medida, além da manutenção dos empregos, é que as empresas não estão deixando de recolher impostos. Apenas o formato do pagamento é diferente.

### **Perda de arrecadação de R\$ 8 bi**

— A solução que o governo der terá o apoio da sociedade. Queremos uma solução que inclua todos os setores possíveis — disse o deputado.

Recentemente, após se reunir com Guedes, Goergen disse ter ouvido que a estimativa da área econômica do governo — que não previu a desoneração da folha no Orçamento de 2022 — é que haverá uma perda de arrecadação superior a R\$ 8 bilhões por ano.

— A medida ajuda na manutenção de empregos e reduz o incentivo ao trabalho informal — disse José Carlos Martins, presidente da Câmara Brasileira da Indústria da Construção Civil (CBIC).

Haroldo Ferreira, presidente-executivo da Abicalçados, disse que acompanhou a votação do relatório nesta manhã. Ele enfatizou que a medida é urgente para o setor e precisa ser aprovada o quanto antes, pois a prorrogação ainda não está certa. Segundo Ferreira, o setor estima um aumento de R\$ 600 milhões na carga tributária das indústrias calçadistas.

— Sabemos que é um primeiro passo rumo à efetivação da prorrogação da desoneração, que ainda precisa ser votada no Senado Federal — afirmou.

Ele acrescentou que, sem a prorrogação, não será possível retomar os postos de trabalho contratados desde o início deste ano, algo em torno de 15 mil vagas. A não aprovação do projeto poderá ter como consequência a perda de 25 mil vagas no setor calçadista nos próximos dois anos.

— Taxar quem mais gera emprego é uma aberração tributária — disse Ferreira.

Ricardo Patah, presidente da União Geral dos Trabalhadores (UGT), também comemorou a aprovação do projeto. Ele lembrou o momento atual do país e afirmou que a medida ajuda a preservar empregos.

— Uma vitória do emprego ! Num momento aonde temos 600 mil vidas perdidas , 14,7 milhões de desempregados, milhões passando fome, é um alento para o Brasil!

O diretor-superintendente da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, Marcos Bicalho dos Santos, citou como pontos positivos da medida a preservação dos postos de trabalho e a estabilidade dos custos para as empresas.

— Estamos certos que, nesse momento difícil da economia brasileira, o melhor é preservar os empregos e evitar aumentos de custos para as empresas. A prorrogação da desoneração da folha de pagamento dos setores beneficiados atende a esses preceitos até conseguirmos uma solução ampla para todas as empresas — afirmou.

Presidente da ABPA — entidade que representa os setores de aves, suínos e ovos — Ricardo Santin, enfatizou que a aprovação do projeto que renova a política de desoneração da folha é fundamental para os produtores de alimentos.

— A decisão, além de incentivar o emprego, no nosso caso colabora em muito para a segurança alimentar do país — disse.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 15/09/2021*

## **RELATOR RESISTE A PRESSÃO E NÃO INCLUI APOSENTADORIA INTEGRAL DE POLICIAIS FEDERAIS NA REFORMA ADMINISTRATIVA**

Categoria tentava, com a ajuda do Planalto, reverter restrições que foram criadas na reforma da Previdência

BRASÍLIA - Apesar da pressão dos policiais federais para reaver a aposentadoria integral que acabou com a reforma da Previdência, o relator da reforma administrativa, deputado Arthur Maia (DEM-BA), decidiu não incluir na nova versão do relatório o pleito da categoria.

O novo texto deverá ser conhecido no começo da noite desta quarta-feira.

Maia, no entanto, fará ajustes no parecer para deixar claro que os profissionais que ingressaram no serviço público até 12 de novembro de 2019 – quando entrou em vigor a reforma da Previdência - têm direito de se aposentar com o salário do último posto e receber os mesmos reajustes dos ativos.

A medida abrange também pensão por morte do policial no exercício ou em razão da função.

### **Ministro da Justiça apoia lobby**

Conforme O GLOBO revelou, Maia vem sendo pressionado por representantes de funcionários das polícias Federal e Rodoviária Federal para restabelecer o privilégio eliminado para novos concursados a partir da reforma da Previdência.

O lobby dos policiais tem aval do Palácio do Planalto é encampado publicamente pelo ministro da Justiça, Anderson Torres.

Em entrevista à Band News, o relator explicou que o objetivo dos ajustes no parecer é dirimir dúvidas levantadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) sobre a integralidade do valor do benefício e a paridade de reajuste para os profissionais da segurança pública.

Para quem ingressou no sistema até a aprovação da reforma das Previdência, esses dois benefícios vinham sendo mantidos por decisão judicial.

- Como foi aprovado na reforma da Previdência de 2019, os trabalhadores da segurança pública que entraram depois de 2019 não tem mais direito à integralidade e paridade. Não haverá prejuízo, nenhum gasto adicional para a Previdência - disse Maia.

### **Corte de 25% retirado do texto**

Maia disse ainda que retirou de seu texto que será apresentado o corte de jornada de 25% e redução proporcional na remuneração do servidor. Essa questão será tratada em legislação à parte.

Ele também aceitou reduzir o prazo máximo dos contratos temporários no serviço público de 10 anos para seis anos. A duração desse tipo de regime de trabalho foi muito criticada pelos partidos da oposição. A proposta permite que União, estados e prefeituras adotem um sistema simplificado de contratação, sem necessidade de concurso público.

### **Crítérios para cargos comissionados**

O relator acolheu sugestões dos parlamentares e incluiu no parecer a obrigatoriedade de aplicação de critérios de seleção e admissibilidade para ocupantes de cargos comissionados. Mas os detalhes também serão regulamentados posteriormente.

A expectativa é que a comissão especial da Câmara dos Deputados que analisa a matéria vote o texto da reforma nessa quinta-feira. O relatório será lido por Maia na parte da manhã. Em seguida será votado o texto base e depois os chamados destaques, emendas para modificar a proposta.

Scheinkman: Bolsonaro afasta investidor por ter 'os piores instintos na questão climática, economia e saúde'

### **Estabilidade mantida**

O relator fez várias modificações no texto original enviado pelo governo. Além de assegurar estabilidade para todos os servidores, não só para as carreiras típicas de Estado, ele manteve a chamada expectativa de direito para os atuais servidores e a manutenção de privilégios, como promoção automática por tempo de serviço e férias acima de 30 dias.

Uma das novidades da reforma é o desligamento do servidor por mal desempenho no exercício da função, após ser submetido a avaliações periódicas. Mas isso só valerá para quem ingressar no serviço público após a aprovação da proposta.

Os chamados membro do poder Judiciário e do Ministério Público, como juízes, desembargadores, procuradores, ficaram de fora da reforma. No entanto, parlamentares integrantes da comissão querem incluir essas categorias nas novas regras.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 15/09/2021*

## **GIGANTE DO SETOR IMOBILIÁRIO ADMITE DIFICULDADES DE HONRAR DÍVIDAS, E TEMOR DE CALOTE GERA PROTESTOS NA CHINA**

Grupo Evergrande, fundado em 1996, tem mais de US\$ 300 milhões em passivo  
*Por O Globo, com agências*



### ***Autoridades chinesas informam a credores que Evergrande não deve pagar juros de empréstimos na próxima semana Foto: Bloomberg***

PEQUIM — O Ministério da Habitação e Desenvolvimento Urbano-Rural da China disseram aos principais credores do grupo imobiliário Evergrande que não esperem o pagamento de cerca de US\$ 84 milhões em juros sobre títulos que vencem no dia 23, de acordo com fontes familiarizadas com o assunto, aproximando a

incorporadora imobiliária em dificuldades financeiras de uma das maiores reestruturações de dívidas do país.

Segundo a agência Bloomberg, em reunião realizada nesta semana, as autoridades chinesas acrescentaram que não está claro se a Evergrande conseguirá fazer o pagamento do principal de pelo menos um empréstimo na próxima semana, de acordo com uma das fontes.

Por sua vez, a gigante do setor imobiliário está estudando a possibilidade de obter prorrogações e renovar alguns empréstimos, mas admitiu que pode não ter capacidade de assumir suas obrigações, o que gera temor entre compradores, investidores e empreiteiros de uma falência que teria consequências para a segunda maior economia mundial.

A incapacidade de Evergrande de pagar os juros bancários é o sinal mais forte da tensão de liquidez enfrentada pelo incorporador imobiliário mais endividado do mundo, que tem mais de US\$ 300 bilhões em passivos.

### **Possível reestruturação da dívida**

Diante deste cenário, as autoridades chinesas já estão se preparando para uma reestruturação da dívida, reunindo especialistas contábeis e jurídicos para examinar as finanças do grupo. As principais autoridades de Pequim não dizem se permitirão que os credores de Evergrande sofram pesadas perdas, de modo que os detentores de títulos descartaram as poucas chances de um resgate.

A incapacidade do grupo imobiliário chinês de cumprir suas obrigações dentro do prazo vem gerando protestos, que se propagaram a mais cidades, depois que a empresa ofereceu vagas de estacionamento ou propriedades aos investidores que exigem o reembolso do dinheiro.

Dezenas de manifestantes voltaram a protestar pelo terceiro dia consecutivo diante da sede da Evergrande em Shenzhen, sudeste da China. Entre eles estavam compradores de imóveis em construção que já fizeram o pagamento e temem que a propriedade não seja entregue.

O grupo gritou "Evergrande, devolva o nosso dinheiro". Eles estavam irritados depois que a Evergrande aparentemente ofereceu saldar sua dívida com promessas de supostas propriedades, vagas em estacionamento ou unidades de armazenamento.

"Eles nos ofereceram barracas, creches, vagas de estacionamento... mas não podemos usá-las. Nenhum de nós aceita isso", disse uma mulher que revelou apenas o sobrenome, Wang, e explicou que sua empresa sofre com as dívidas não pagas da imobiliária.

Analistas afirmam que a Evergrande, que tem cotação na Bolsa de Hong Kong, registra mais de um milhão de propriedades pagas por clientes e ainda não construídas, o que aumenta a sensação de pesadelo entre os investidores chineses, muitos deles compradores de seu primeiro imóvel.

Evergrande, uma das maiores empresas privadas da China e uma das líderes internacionais no setor imobiliário, admitiu na terça-feira que enfrenta "enorme pressão", mas descartou o cenário de falência. Procurada pela reportagem nesta quarta-feira, a empresa não fez comentários.

O grupo, que viu a rápida expansão em 280 cidades chinesas aumentar sua reputação, está à beira do colapso, mas analistas afirmam que o governo chinês não permitirá uma quebra caótica.

"Uma falência da Evergrande poderia prejudicar a confiança dos consumidores se afetar os depósitos pagas pelas famílias por casas que ainda não foram concluídas, mas presumimos que o governo atuará para protegê-los", afirmou a agência de classificação Fitch em um comunicado.

### **Protestos incomuns**

Na província de Jiangsu, no leste do país, investidores nervosos se reuniram nesta quarta-feira diante da sede regional da empresa, na cidade de Taizhou. Protestos similares foram registrados na província de Anhui e trabalhadores reivindicaram os salários na cidade de Ezhou, em Hubei, também no leste do país.

A preocupação aumenta entre os fornecedores que não receberam pagamento — alguns deles em Shenzhen afirmam que a empresa deve quase US\$ 1 milhão—, assim como entre os investidores que esperavam os rendimentos de retorno para pagar suas próprias dívidas e os salários de seus funcionários.

Nesta quarta-feira, uma mulher chorava desesperada diante do edifício da Evergrande em Shenzhen.

"Estão tentando negociar com suas propriedades ruins. São produtos que não conseguem vender", declarou à AFP um investidor que não revelou o nome.

É incomum que as autoridades comunistas da China permitam protestos de qualquer tipo, especialmente em várias cidades ao mesmo tempo. As redes sociais, habitualmente sob rígido controle do governo, estão repletas de imagens das manifestações.

Os analistas afirmam que a abordagem permissiva pode marcar o desejo do governo chinês de mostrar à opinião pública que está a seu lado, enquanto estuda os próximos passos.

A Evergrande foi fundada em 1996 por Xu Jiayin, que se tornou o homem mais rico da China durante o boom imobiliário do país, nos anos 1990.

Durante anos, a empresa investiu em larga escala em projetos em novas cidades. Em 2009, arrecadou US\$ 9 bilhões em sua entrada na Bolsa de Hong Kong.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 15/09/2021*

## **POR CRISE HÍDRICA, GOVERNO ANTECIPA OPERAÇÃO DE USINA NO RJ E DEVE MANTER TÉRMICAS NO PERÍODO ÚMIDO**

Ministro Bento Albuquerque diz ter convicção que com essas medidas será possível recuperar reservatórios e bacias hidrográficas e retomar um patamar normal da geração de energia

*Por Fernanda Trisotto*

BRASÍLIA – As medidas que estão sendo adotadas pelo governo para conter a crise hídrica incluem a antecipação da entrada de operação de uma usina a gás natural no Rio de Janeiro e a manutenção das termelétricas no período úmido, para dar mais fôlego à recuperação dos reservatórios das hidrelétricas.

Somado à inauguração de novas linhas de transmissão, para escoar a produção do Nordeste, e às campanhas de redução de consumo, esse conjunto de ações é visto como suficiente para garantir a transição de 2021 para 2022 e tornar o patamar de geração de energia no próximo ano mais confortável.



**Lago da hidrelétrica de Furnas, em Minas Gerais, que opera com menos de 17% da capacidade Foto: Agência O Globo**

O ministro Bento Albuquerque, em entrevista à Rede TV, diz ter convicção que com essas medidas será possível recuperar reservatórios e bacias hidrográficas e retomar um patamar normal da geração de energia.

— Temos convicção de que com as medidas adotadas, quando chegarmos ao período úmido, vamos gradualmente voltar a normalidade — afirmou.

Ele destacou que as ações trabalhadas pelo governo visam suprir a demanda energética necessária, principalmente nos meses de outubro, novembro e dezembro, o que também afasta o risco de apagão.

— Nós antecipamos, por exemplo, a entrada de operação de alguns empreendimentos. Agora em setembro vai entrar uma termelétrica a gás natural no Estado do Rio de Janeiro. Está sendo antecipada a entrada em operação em cinco meses e isso tudo vai contribuir para que a gente tenha mais tranquilidade na governança do sistema e que não tenhamos possibilidades de apagões.

A usina a que se refere o ministro é a termelétrica GNA I, que terá capacidade instalada de 1,3 GW. A antecipação da entrada em funcionamento dessa unidade foi chancelada pela Câmara de Regras Excepcionais para Gestão Hidroenergética (CREG) na última semana.

O colegiado também aprovou a contratação adicional de energia para o período entre 2022 e 2025.

### **Risco de racionamento**

Em evento do banco BTG, Christiano Vieira, secretário de Energia Elétrica do Ministério de Minas e Energia (MME) destacou que os planos que o governo vem adotando desde outubro do ano passado são para evitar o pior cenário, apostando em conjunto mais diverso de medidas. Tendo em vista a pouca previsão de chuvas, ele destacou que medidas adicionais são necessárias, como esse acionamento de térmicas e contratação adicional de energia.

— Nossa matriz vai permanecer renovável, mas tem que contratar mais complementação, termelétrica, geração despachada, biomassa, nuclear. Quando a gente olha a nossa matriz elétrica, em termos de evolução, estamos no caminho certo — afirmou.

Ele explicou que a geração termelétrica, nesse contexto, é importante para permitir a recomposição dos reservatórios. Por isso, o governo, a partir da experiência desse ano, pretende tomar providências diferentes em 2022. Entre as ações estão a manutenção das termelétricas ligadas mesmo no período úmido e a diminuição da vazão das hidrelétricas.

— É importante gerar com termelétrica sim, porque permite armazenar água, que é um recurso barato — diz.

Luiz Barroso, presidente da consultoria PSR, participou deste evento e defendeu as ações preventivas que o governo vem tomando para afastar o risco de racionamento. As projeções da consultoria apontam que, com essas medidas, o risco de racionamento é de 20% e o de estresse operativo (quando a demanda por energia nos horários de pico é maior do que a oferta) é de 30%.

### Redução no consumo

Tanto o ministro quanto o secretário defenderam as ações que o governo vêm adotando para incentivar o consumo consciente. Para eles, isso terá impacto na redução do custo da energia.

— O que temos de realizar, e aí eu me refiro à sociedade brasileira, é reduzir o consumo, usar a energia de forma racional. Com isso, vamos reduzir a geração de energia termelétrica, que é mais cara, e em consequência o custo da energia vai diminuir. Ou seja, a energia vai ficar mais barata — argumentou o ministro.

Para Vieira, as bandeiras tarifárias são ferramentas fundamentais para auxiliar o consumidor na tomada de decisão para o consumo sustentável:

— É importante que no momento do consumo a gente já saiba o custo da energia. Consumir de forma consciente e racional é dever da cidadania. Quando cada um faz a sua parte, todos terão mais confiança no abastecimento e uma conta menor.

O ministro Bento Albuquerque também comentou sobre a ampliação do acesso à tarifa social de energia. Ele lembrou que esses consumidores, que já têm um padrão baixo de consumo, não pagam a bandeira tarifária e que os custos para bancar os futuros descontos serão pagos por todos os consumidores.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 15/09/2021*

## MINISTRO DA INFRAESTRUTURA CITA POSSIBILIDADE DE USAR RECURSOS DA OUTORGA DO GALEÃO PARA MELHORAR ACESSO AO AEROPORTO

Tarcísio de Freitas inclusive colocou na mesa uma possível relicitação do aeroporto caso a concessão venha a 'não vingar'

*Por Gabriel Shinohara*



**Ministro disse que é possível impor algumas limitações na concessão do Santos Dumont** Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

BRASÍLIA — O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, afirmou nesta terça-feira que há possibilidade de usar os recursos da outorga do Galeão para melhorar o acesso ao aeroporto. O ministro participou de uma audiência pública na Comissão de Viação e Transportes da Câmara.

Ao falar da possibilidade, o ministro citou a autorização de investimento para melhorar o acesso ao aeroporto de Guarulhos, em São Paulo, ligando os trens da CPTM diretamente aos terminais do local.

Segundo Freitas, poderia acontecer algo parecido no Galeão e disse que o tema será discutido e espera que o projeto seja apresentado.

— Há possibilidade de melhorar acesso no Galeão usando o próprio recurso da outorga que a gente tem e está sendo originada pelo aeroporto? Porque às vezes vale mais a pena fazer mais

investimento no equipamento e aplicar aquele recurso de outorga no investimento do que propriamente arrecadar aquele valor, isso é uma possibilidade — disse o ministro.

Nos últimos meses, autoridades do Rio de Janeiro se mostraram preocupadas com a dinâmica entre os dois aeroportos, com o esvaziamento do Galeão e a concessão do Santos Dumont, prevista para 2022.

Tarcísio de Freitas disse que o problema do Galeão vem desde a concessão em 2013 que, segundo o ministro, não tinha sustentabilidade financeira. Além disso, ele citou problemas "intrínsecos" do Rio de Janeiro como a questão de segurança no acesso.

Segundo o ministro, o Santos Dumont não é responsável pelos problemas do Galeão porque o primeiro continua operando com a mesma quantidade de passageiros há 10 anos. Ele citou que não esse problema entre Congonhas e Guarulhos, por exemplo.

Com isso, ele disse que vai haver um reequilíbrio econômico financeiro no contrato, assim como nos demais aeroportos e citou um antecipação de outorga. Ao final, até colocou na mesa uma possível relicitação.

— Entendo que nós temos instrumentos para recuperar o Galeão. No extremo, se a concessão do Galeão não vingar, podemos partir para relicitação e ter um novo contrato. Estamos fazendo isso em Viracopos e em São Gonçalo do Amarante — afirmou.

### **Concessão do Santos Dumont**

Sobre a concessão do Santos Dumont, o ministro afirmou que é possível impor algum tipo de limitação à internacionalização, por exemplo, mas questionou se isso seria relevante.

— Observe que o próprio Santos Dumont vai ter dificuldade de fazer determinados movimentos, estamos falando de um aeroporto que tem 1600 metros de pista. A gente não poderia fazer grandes voos internacionais, a gente está falando de repente de chegar em Montevidéu.

Estratégia: Empresas aumentam frota própria e adotam frete flexível para se protegerem de greves de caminhoneiros

Tarcísio de Freitas disse que é possível limitar dependendo da modelagem e harmonizar a operação com o Galeão, mas disse que provavelmente a sociedade não toleraria.

— Eu me questiono se é o caso de partir para proibições de movimento no Santos Dumont, acho que não seria bom pra ninguém e própria sociedade do Rio provavelmente não toleraria isso — destacou.

O ministro então disse que é possível "harmonizar" as concessões dos aeroportos e que o foco talvez deveria ser em melhorar a situação do contrato do Galeão e não impor uma limitação no Santos Dumont.

De acordo com ele, a retomada da economia junto com o equilíbrio financeiro do contrato de longo prazo e a antecipação do pagamento da outorga, com um possível destino para melhorar o acesso ao aeroporto, podem tornar o Galeão mais viável.

— Tem retomada no setor de óleo e gás, vai ter retomada forte de turismo, então o movimento paulatinamente vai se recuperar. Pelo movimento que está sendo feito no estado do Rio de Janeiro, acho que o Galeão vai ser recuperar junto — disse.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 15/09/2021**

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### DEFESA DE REFORMA UNE EMPRESÁRIOS E SERVIDORES

Por André Jankavski

Em meio à pandemia, surgiu um grupo com o objetivo de elevar o nível do debate a respeito da reforma administrativa e da gestão pública como um todo. Chamado de Pessoas à Frente, o movimento foi criado no ano passado para se tornar uma espécie de área de recursos humanos de apoio ao poder público brasileiro e conta com grandes nomes da iniciativa privada, como a Fundação Lemann, e instituições como a Fundação Dom Cabral e a Fundação Getúlio Vargas. Mas o diferencial é que nesse grupo também há servidores dos mais diversos órgãos, como o Ministério da Economia, o Conselho Nacional de Secretários de Estado da Administração (Consad) e o Tribunal de Contas da União, entre outros.

É um grupo que está pensando em um Estado mais efetivo com a participação de quem vive o dia a dia do funcionalismo público. E tem o objetivo de acabar com o estigma que os servidores enfrentam no Brasil. Afinal, é comum ouvir que governos gastam muito com salários e que os funcionários trabalham pouco. Do outro lado, os defensores dos servidores admitem falhas, mas culpam muito mais a falta de estrutura.

Apesar de ter sido oficializado em 2020, o movimento deu os primeiros passos em 2017 com quatro organizações do terceiro setor que discutiam maneiras para melhorar a situação do Estado: além da Fundação Lemann, participavam das conversas a Fundação Brava, o Instituto Humanize e a República.org. No ano passado, houve a percepção de que era necessária uma construção conjunta e colaborativa, algo que não estava sendo feito até então. A partir daí, servidores começaram a ser convidados para encontros, e algumas certezas passaram a ser questionadas.

Uma delas foi a questão do fim da estabilidade, comumente apontada como uma das grandes soluções para tornar o Estado mais eficiente. Cibele Franzese, professora da FGV, foi uma das que mudaram de posição. “Existem funções mais fragilizadas, como o de professores. Como vamos tirar a estabilidade de pessoas que não têm estrutura para trabalhar? Então, tirar a estrutura nesse momento só pioraria a situação”, diz.

Pedro Pontual, presidente da Associação Nacional dos Especialistas em Políticas Públicas (Anep), afirma que também houve resistência dos trabalhadores do setor público, costumeiramente acusados de serem ineficientes pelos representantes da iniciativa privada. Mas, com o tempo e após algumas discussões, o grupo conseguiu trazer vozes plurais e criar um ambiente para uma discussão mais ampla do problema. Pontual admite que existem distorções no setor público, mas que atingem apenas uma minoria dos servidores – e foi algo que passou a ser visto com mais atenção pelos representantes do terceiro setor e da iniciativa privada.

“Na questão de gestão de desempenho, por exemplo, é preciso fazê-la sabendo das condições em que as pessoas estão trabalhando. Como vamos avaliar um profissional de TI que não tem nem computador para trabalhar?”, questiona. “Discutir auxílio-moradia para quem reside na mesma cidade em que trabalha e possui casa própria é válido, mas existem cargos que precisam fazer deslocamentos, e o servidor não pode levar a família. Nem todo auxílio-moradia é privilégio. É algo que tem também na iniciativa privada.”

Atualmente, o grupo tem quatro frentes de trabalho: gestão de desempenho, modelos de carreiras, matriz de vínculos e segurança jurídica e políticas de liderança. E, apesar do pouco tempo de existência, o Pessoas à Frente tem auxiliado em diversas discussões, como a da própria reforma administrativa e a da Medida Provisória 1.042, que fala sobre a simplificação da gestão de cargos em comissão e de funções de confiança.

Entre as mudanças propostas na MP está a inclusão de pré-seleção para a escolha de pessoas que vão ocupar cargos de confiança. Ou seja, políticos poderão continuar optando por um ou outro nome, mas que passarão por um processo de seleção anterior para definir se eles têm as competências necessárias para ocupar tal posição.

“Isso não é pouca coisa. É um princípio de movimento que existe em vários países. O texto está em análise para sanção do presidente e foi feito por meio de uma articulação ampla”, diz Weber Sutti, diretor de projetos da Fundação Lemann.

Para a discussão sobre esse tipo de tema continuar em alta, o grupo organizou um evento que será realizado de hoje a sexta-feira. Entre os convidados para o “Pessoas em Movimento: diálogos para um melhor Estado”, estão nomes da iniciativa privada, como o empresário Jorge Paulo Lemann, e José Roberto Marinho, do Instituto Humanize, e do poder público, como o presidente do Supremo Tribunal Federal, Luiz Fux, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, e o ministro da Economia, Paulo Guedes.

Um dos assuntos abordados será o texto da reforma administrativa, em discussão no Congresso e também dentro do movimento. A avaliação de todos é a de que o texto entregue pelo relator, o deputado federal Arthur Maia (DEM-BA), está melhor do que a primeira proposta feita pelo governo, mas ainda está longe de ser satisfatório.

Para Fabrício Marques, secretário de Estado do Planejamento, Gestão e Patrimônio de Alagoas e presidente do Consad, o diálogo tem de continuar, e não só em plano federal, mas também entre Estados e municípios, além de outros poderes. “É necessária uma articulação nacional para acabar com as distorções que vemos no País”, afirma.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 15/09/2021*

## **PROJETO DA ‘BR DO MAR’ VOLTA A INCLUIR ISENÇÕES TRIBUTÁRIAS**

*Por Amanda Pupo*

As empresas do setor portuário poderão retomar a partir do próximo ano o benefício tributário que acabou extinto no fim de 2020 devido à resistência do Ministério da Economia. A previsão está no relatório apresentado ontem ao projeto de incentivo à navegação na costa brasileira, o BR do Mar, que deve ser votado na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado na próxima semana.

O parecer do senador Nelsinho Trad (PSD-MS) propõe que o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) seja retomado em 2022, por dois anos. A expectativa de que a benesse seja reativada anima o setor privado. A renovação ainda poderá, no entanto, esbarrar no Ministério da Economia.

Apesar de já ser esperado que o Reporto fosse resgatado por meio do BR do Mar, não há garantia de que a pasta não trabalhará para excluir a previsão do texto, apurou o Estadão/Broadcast. Mesmo aprovada, a possibilidade de veto não é descartada.

O Reporto foi instituído em 2004. Com ele, foram suspensas a cobrança do IPI, do PIS/ Cofins e Imposto de Importação na compra de máquinas e equipamentos para os terminais portuários. Quando o BR do Mar foi discutido na Câmara, em dezembro do ano passado, os deputados aprovaram a prorrogação do regime até o fim de 2021. Como o projeto ficou parado no Senado, as empresas não puderam usufruir o benefício neste ano.

Lideranças da Coalizão Portuária levaram o pleito ao presidente Jair Bolsonaro em reunião realizada em março. “Conversamos durante muito tempo com a equipe técnica, e acho que as coisas ao passar do tempo têm amadurecido. E eu acho que essa vigência de dois anos tenha sido feita de acordo com a Economia (ministério)”, disse o presidente da Associação de Terminais

Portuários Privados (ATP), almirante Murillo Barbosa. Procurado, o Ministério da Economia afirmou que não comentaria.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*  
Data: 15/09/2021

## REDUÇÃO DE JORNADA PREVISTA NA REFORMA ADMINISTRATIVA PODE ECONOMIZAR R\$ 33 BI EM 10 ANOS, DIZ CLP

Cálculo do Centro de Liderança Pública considera um corte de até 25% na jornada e na remuneração dos servidores públicos

Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A economia com o corte de até 25% da jornada de trabalho e remuneração dos servidores públicos pode chegar a R\$ 33 bilhões em 10 anos, calcula o Centro de Liderança



Pública (CLP). A possibilidade de redução da jornada e salários - já tentada outras vezes sem sucesso pela equipe econômica - foi incluída no parecer da proposta de emenda à Constituição (PEC) de reforma administrativa do relator, deputado Arthur Maia (DEM-BA), e é opcional para os atuais servidores.

**O relator da reforma administrativa, deputado Arthur Maia (DEM-BA). Foto: André Dusek/Estadão**

A reforma administrativa prevê uma reformulação no RH do Estado, com novas regras para contratar, promover e demitir funcionários públicos.

O relatório veda a redução de jornada e remuneração para os servidores das chamadas carreiras exclusivas de Estado, ou seja, aquelas funções que não encontram equivalência no setor privado. A regra de corte será opcional para os servidores e empregados públicos com ingresso na máquina pública até a data de publicação da emenda constitucional. Esses servidores poderão escolher entre a jornada reduzida e a jornada máxima estabelecida para o seu cargo.

Simulações feitas pelo economista Daniel Duque para o CLP apontam a economia de R\$ 14,4 bilhões para os servidores atuais. Enquanto para os servidores atuais, o ganho fiscal se reduz ao longo do tempo porque eles vão se aposentando, a aplicação da medida para os novos entrantes no serviço público federal será um ganho progressivo. A economia total média até 2030 estimada é de cerca de R\$ 18 bilhões por ano

Excluindo as categorias típicas de Estado, entre eles, de segurança pública, auditores, diplomatas, procuradores, o economista chegou a um contingente de 6,14 milhões de servidores que serão afetados pela mudança, caso a PEC seja aprovada com esse dispositivo. Foram traçados cenários que variam de 2% a 10% dos servidores que optarão pela redução de 5% a 25% da jornada.

Foi considerado o pressuposto de aposentadoria de 1/3 do efetivo de 2019 até 2035. A conta considerou também a reposição parcial dos trabalhadores do serviço público, a uma taxa de 9 contratados para cada 10 aposentados. "A economia começa em R\$ 1 bilhão e vai para R\$ 33 bilhões de 2022 a 2030", diz Duque.

Como a medida é facultativa para os atuais servidores, Duque avalia que as chances são maiores de aprovação. O time do ministro da Economia, Paulo Guedes, tentou emplacar o corte de jornada na chamada PEC emergencial, que permitiu uma nova rodada do auxílio emergencial, mas a medida não prosperou.

Para José Henrique Nascimento, chefe de causas do CLP, a reforma deve ser aprovada porque a maioria dos novos dispositivos no texto não afeta os servidores atuais, inclusive o corte de jornada, que será opcional. "Isso facilita muito. Não estamos vendo uma pressão sindical grande em cima da reforma", diz Nascimento.

O CLP, que defende a aprovação do relatório de Arthur Maia, tem feito um monitoramento permanente do clima na Câmara para aprovação do texto que será votado ainda na Comissão Especial formada para discutir a proposta.

Segundo Nascimento, como as carreiras de Estado mantiveram estabilidade e não poderão ter corte de jornada, acabaram sendo atendidas pelo relator, o que diminuiu a pressão. Já as demais carreiras, como de saúde e educação, deverão trabalhar para impor mudanças na votação, inclusive, com limites à contratação de empregados temporários. O parecer não permite contratação de temporários para servidores de carreira de Estado.

O diagnóstico do CLP é que a proposta será positiva fiscalmente para as contas públicas, principalmente dos Estados e municípios, que estão com a folha de pagamento de servidores muito elevada, comprometendo o investimento em outras áreas.

Depois da apresentação do relatório, os servidores entraram ontem numa terceira fase de mobilização do "Movimento a Serviço do Brasil", que representa mais de 400 mil servidores públicos do Fisco, Poder Judiciário e do Ministério Público de todos os Estados do País. Desde outubro de 2020, mais de 30 entidades se uniram em uma campanha contra a reforma. Nesta nova fase, o movimento aposta na produção de um novo manifesto, com o apoio de "grandes nomes".

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 15/09/2021*

## **PARA LIRA, MUDANÇA DA LEI DO IMPEACHMENT ESTÁ FORA DO ESCOPO DA CPI DA COVID**

*Por Camila Turtelli*

Brasília - O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), criticou a intenção do relator da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) da Covid, senador Renan Calheiros (MDB-AL) de propor mudanças na lei do impeachment em seu parecer final.

"Acho que foge do escopo da CPI tratar de um assunto que é constitucional. Sugestão todo parlamentar pode fazer, projetos todos podem fazer. Eu não ousaria querer alterar daqui o regimento para o presidente do Senado alterar o rito do impeachment de ministro do Supremo", disse Lira. "Acho que tanto o rito do presidente do Senado quanto da Câmara são de instituições que representam o poder autônomo, representativo, que se a maioria do plenário quiser, a qualquer momento alterar, altera. Não acredito que seja esse o sentimento das duas casas".

Renan quer forçar que a Câmara analise pedidos contra o presidente da República. A proposta é estabelecer um tempo mínimo para o presidente da Casa analisar denúncias oriundas da CPI. Caso o prazo não seja cumprido, caberia ao plenário, onde os demais 512 deputados votam, decidir se aceita iniciar um processo.

A alteração na legislação que trata do impeachment proposta por Renan tem apoio entre o grupo majoritário da comissão. O parlamentar pretende entregar o parecer até a semana que vem, no dia 23 ou 24. A intenção da cúpula da comissão é possibilitar que as conclusões da investigação da CPI provoquem a abertura de um processo de afastamento do presidente Jair Bolsonaro na Câmara. A mudança na lei, no entanto, depende de aprovação no Congresso.

## **Reunião**

Lira chegou nesta quarta-feira, 15, ao Congresso para participar de uma reunião com líderes e presidentes da Câmara e Senado. A intenção é tratar de projetos e vetos comuns às duas Casas.

"Reunião importante com os dois presidentes, todos os líderes da Câmara e do Senado para tratar de pautas que estão na Câmara e no Senado, para que possa haver entendimentos. Tem a questão das coligações, dos precatórios, da Câmara que estão lá como regularização fundiária, cabotagem, outras que estão aqui, como Refis", disse Lira sobre o encontro.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 15/09/2021*

## DEPUTADO QUER CADE E MP INVESTIGANDO FORMAÇÃO DE PREÇOS PELA PETROBRAS

*Por Camila Turtelli*

Brasília - O deputado Elmar Nascimento (DEM-BA) quer pedir ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e ao Ministério Público investigação sobre a formação de preços dos combustíveis pela Petrobras. A iniciativa deve ter o apoio do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), segundo o parlamentar.

"Não é possível que importadores consigam trazer o gás liquefeito do Catar, regaseificar e vender a US\$ 3,50 e a Petrobras comprar a US\$ 1,50, aqui no litoral, gás que é extraído do pré-sal e vender a US\$ 10. Nós votamos a lei do gás, na perspectiva de reduzir o preço do gás e houve um aumento de quase 60%. É necessário a gente representar junto ao Cade, abrir um processo de investigação e tomar providências com relação a isso", disse Nascimento.

"O presidente Arthur Lira está convencido. Ele disse que, redigido esses pedidos, ele assinaria pessoalmente", completou o deputado.

No início desta semana, Lira levou ao principal palco da Câmara, o plenário, uma audiência com o presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna. A reunião estava inicialmente agendada para ocorrer na Comissão de Minas e Energia. Lira ainda fez questão de anunciar o evento nas redes sociais, com críticas à estatal. "Tudo caro: gasolina, diesel, gás de cozinha (...). A Petrobras deve ser lembrada: os brasileiros são seus acionistas", publicou Lira no Twitter na segunda-feira, 13.

Durante a audiência, Silva e Luna disse que nem todas as alterações de preços de combustíveis têm relação direta com atuações da estatal. "Quando há flutuação dos preços, não quer dizer que a Petrobras teve alguma atuação sobre o preço", afirmou.

No governo Michel Temer, a Petrobras alterou a política de preços de combustíveis para seguir a paridade com o mercado internacional. Ou seja, os preços de venda dos combustíveis praticados pela estatal passaram a seguir o valor do petróleo no mercado internacional e a variação cambial. Dessa forma, uma cotação mais elevada da commodity e uma desvalorização do real têm potencial para contribuir com uma alta de preços no Brasil.

A formação do preço dos combustíveis é composta pelo preço cobrado pela Petrobras nas refinarias (a maior margem), mais tributos federais (PIS/Pasep, Cofins e Cide) e estadual (ICMS), além do custo de distribuição e revenda. Há ainda o custo do etanol anidro na gasolina, e o diesel tem a incidência do biodiesel.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 15/09/2021*

## COMISSÃO DA CÂMARA APROVA PRORROGAÇÃO DA DESONERAÇÃO ATÉ 2026 PARA SETORES QUE MAIS EMPREGAM

A medida consiste em trocar os tributos sobre os salários dos empregados por uma alíquota sobre o faturamento e beneficia setores que, juntos, empregam mais de 6 milhões de trabalhadores. Por Lauriberto Pompeu, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A Comissão de Finanças e Tributação da Câmara dos Deputados aprovou nesta quarta-feira, 15, a prorrogação da desoneração da folha de pagamento. A medida está em vigor desde 2011 e beneficia 17 setores que mais empregam no País ao reduzir os encargos cobrados sobre os salários dos funcionários.

Pelas regras atuais, a validade da desoneração acaba no fim de 2021. O texto aprovado de forma simbólica na comissão, de autoria do deputado Efraim Filho (DEM-PB), prorroga os efeitos da desoneração para o fim de 2026. A proposta segue para a Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) e depois para o plenário da Câmara.

A desoneração beneficia as empresas porque reduz os encargos trabalhistas que são pagos por elas. A medida consiste em trocar os tributos sobre os salários dos empregados por uma alíquota sobre o faturamento. Hoje, essas empresas podem escolher: ou pagam 20% de contribuição previdenciária sobre os salários dos funcionários ou uma alíquota que vai de 1% a 4,5% sobre o faturamento bruto. Juntos os setores de construção civil, calçados, tecidos, transporte rodoviário, proteína animal e comunicações empregam mais de 6 milhões de trabalhadores.



**O relator do projeto de prorrogação da desoneração da folha de pagamento, deputado Jerônimo Goergen (Progressistas-RS). Foto: Felipe Rau/Estadão - 16/9/2019**

recursos humanos. Caso não seja mantida, haverá aumento médio de 7,5% no custo e risco de quebra de empresas", declarou.

Fernando Pimentel, presidente da Associação Brasileira de Indústria Têxtil (Abit), comemorou o avanço da medida na Câmara. "Não há um programa social mais relevante do que o emprego e isso o setor têxtil e confecção é extremamente capaz de fazê-lo em todo o território nacional, pois está distribuído em todas as unidades da federação", disse.

Relator do projeto, o deputado Jerônimo Goergen (Progressistas-RS) tenta votar um requerimento para que o projeto não passe pela CCJ e vá direto ao plenário. Ele não descarta mudanças, que podem acontecer por meio de emendas na votação do plenário da Câmara. Uma das soluções que podem ser construídas com o governo é a diminuição do prazo da prorrogação para 2023, em vez de 2026. "Vamos votar como está. A construção está sendo feita, mas vai ser uma longa caminhada", disse Jerônimo ao Estadão.

A equipe econômica do governo federal teme o impacto que a medida pode ter nas contas públicas, pois significa redução da arrecadação federal. O ministro da Economia, Paulo Guedes, tem feito diversas reuniões com Jerônimo para chegar a um acordo, mas não houve perspectiva de entendimento.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 15/09/2021**

**GOVERNO 'ABANDONA' MENDONÇA E EVANGÉLICOS TENTAM SALVAR INDICAÇÃO AO SUPREMO**

Vaga está aberta há dois meses; presidente da CCJ, senador Davi Alcolumbre, vê maioria contrária a Mendonça e quer indicação de Aras  
*Por Lauriberto Pompeu, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA – Sem defensores entusiasmados e diante da falta de interlocução do governo com o Senado, o ex-ministro André Mendonça conta apenas com o apoio dos evangélicos para se viabilizar como a segunda indicação de Jair Bolsonaro ao Supremo Tribunal Federal (STF). O Estadão apurou que o líder da bancada evangélica, Cezinha Madureira (PSD-SP), procurou nesta quarta-feira o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), para tentar destravar a indicação.

"Pacheco vai ajustar a pauta com Alcolumbre. Vai pautar rápido", afirmou o deputado em tom otimista. Logo após o encontro com o presidente do Senado, Cezinha e líderes evangélicos também foram até o Palácio do Planalto cobrar empenho de Bolsonaro para a aprovação de Mendonça.

Num movimento incomum e que expõe a crise na articulação política do governo, o presidente da Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), senador Davi Alcolumbre (DEM-AP), se recusa a colocar na pauta a indicação de Mendonça desde o dia 13 de julho. Sem a sabatina e a votação na CCJ, o processo não anda.



***O ex-ministro, André Mendonça, nome indicado pelo presidente Jair Bolsonaro ao Supremo Tribunal Federal. Foto: Gabriela Biló / Estadão***

Alcolumbre tem dito a interlocutores que não há votos para aprovar o nome do ex-ministro e sugere ao Palácio do Planalto que troque a indicação pelo procurador-geral da República, Augusto Aras. Mas, na prática, o ex-presidente do Senado tem usado essa agenda para dar um troco no governo após ter sido preterido em indicação para

ministérios e ver seu irmão perder a eleição em Macapá por causa da demora do governo em resolver uma crise energética no Estado, no fim do ano passado.

A preferência por Aras, contudo, não é apenas de Alcolumbre. O Estadão apurou que entre ministros do Supremo o nome do PGR também é considerado "mais robusto" para ocupar uma cadeira na mais alta Corte do País. Para um ministro do STF, o governo não está "preocupado" com Mendonça.

O presidente da Câmara, Arthur Lira (Progressistas-AL), também já se colocou contra a indicação de Mendonça em rodas de conversas em Brasília. Nos encontros reservados, Lira costuma dizer que Mendonça seria "o Fachin de Bolsonaro", numa referência ao ministro Edson Fachin, indicado pela ex-presidente Dilma Rousseff, relator da Operação Lava Jato. Além de Aras, no meio político os nomes do presidente do Superior Tribunal de Justiça (STJ), Humberto Martins, e do ministro Luis Felipe Salomão, também do STJ, são mais aceitos.

Bolsonaro sabe disso, mas optou por Mendonça devido a sua promessa de indicar um nome "terrivelmente evangélico" para a vaga. Segundo fontes do Planalto, o presidente prefere que o Senado faça o papel de "derrubar" a indicação. Dessa forma, ele pode dizer que tentou pagar a conta, mas politicamente o nome não se viabilizou. "O presidente se obrigou a indicar um evangélico. Se quiserem fazer safadeza com o André, isso não desobriga o presidente, vai ter que indicar outro evangélico", afirmou o pastor Silas Malafaia, da Assembleia de Deus Vitória em Cristo.

Nesta quarta-feira, os senadores Alessandro Vieira (Cidadania-SE), Alvaro Dias (Podemos-PR), Esperidião Amin (Progressistas-SC) e Soraya Thronicke (PSL-MS) fizeram um apelo público para que Alcolumbre paute a indicação. Como resposta foram informados pelo senador do Amapá que não há previsão para essa agenda. Nenhum dos atuais ministros do STF teve que esperar tanto para a sabatina.

A reunião de hoje para tratar sobre a agenda de sessões do Congresso Nacional também deve ter como um dos assuntos a sabatina de Mendonça. Os senadores e líderes do governo no Senado, Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE), e no Congresso, Eduardo Gomes (MDB-TO), pretendem cobrar de Pacheco uma sinalização de data para que a indicação seja votada. "Não esgotamos ainda as conversas com o presidente Davi", afirmou Coelho.

André Mendonça tem o apoio declarado das bancadas do PSD e PL, que juntas somam 15 senadores. De acordo com levantamento do Placar do Estadão, 25 senadores declararam apoio público ao indicado por Bolsonaro.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 15/09/2021*



## VALOR ECONÔMICO (SP)

### KLABIN PÕE EM OPERAÇÃO TERMINAL DE R\$ 300 MILHÕES

Terminal será a maior operação de contêineres não refrigerados do país e a terceira maior no geral, com capacidade para 5 mil contêineres de 40 pés por mês

*Por Stella Fontes — De São Paulo*

A Klabin, que há cerca de duas semanas iniciou a operação da primeira máquina de papel do projeto Puma II, inaugura nesta quarta-feira um novo terminal de contêineres para escoar a nova produção. O terminal caminha para se tornar a maior operação de contêineres não refrigerados do país, e a terceira maior no geral, com capacidade para 5 mil contêineres de 40 pés por mês, com a entrada em operação da segunda máquina do projeto de expansão da companhia.

Construído em Ortigueira (PR), em anexo ao projeto Puma II, recebeu investimento de R\$ 300 milhões, entre equipamentos de movimentação, ativos ferroviários e obras civis. "O terminal é parte de uma grande solução logística para suportar a expansão da Klabin no Paraná", explica o diretor de Planejamento Operacional, Logística, Suprimentos e Tecnologia da Informação da companhia, Sandro Ávila.

A Klabin está investindo R\$ 12,9 bilhões em Puma II e já contava com volume considerável de celulose e papel para escoar a partir do Paraná – Monte Alegre, Puma I e agora Puma II -, a clientes no Brasil e em mais de 80 países. Com a expansão, serão 3,5 milhões de toneladas de produtos a serem movimentados por ano, dos quais 2,2 milhões para exportação.

A melhor alternativa, conta Ávila, foi centralizar toda a carga que pode ser embarcada por contêiner em um grande terminal, com 120 mil metros quadrados de área, e transportá-la para Paranaguá por meio de ferrovia. Ao mesmo tempo, foi possível expandir o transporte ferroviário até o porto, onde a empresa tem hoje a concessão de dois terminais, substituindo o uso de rodovias para as cargas de papel para exportação originadas em Monte Alegre.

O projeto foi desenvolvido em parceria com a Brado Logística, subsidiária da Rumo que fará o transporte ferroviário da carga, e com o TCP (Terminal de Contêineres de Paranaguá), que vai operar o novo terminal.

Ao todo, para atender à nova logística no Paraná, a Klabin investiu em 11 locomotivas e 766 vagões, entre plataforma para contêiner e carga geral.

Segundo Ávila, o fato de a Klabin ter contratos anuais para transporte via contêiner, evitar a exposição ao mercado spot e operar de forma híbrida – a companhia pode juntar cargas de papel à celulose no transporte a granel – reduziu os impactos da crise logística global. “O fato de operarmos de maneira híbrida permite descomprimir a operação em contêiner em um momento difícil, mas há desafios”, diz o executivo.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 15/09/2021**

## COM MUDANÇAS E REPORTO, BR DO MAR AVANÇA NO SENADO

Programa de estímulo à navegação de cabotagem terá seu parecer na CAE apresentado hoje  
**Por Renan Truffi e Daniel Rittner — De Brasília**

Dez meses após sua aprovação pela Câmara dos Deputados, um dos projetos prioritários do governo na área de infraestrutura finalmente dá sinais de avanço no Senado. O programa de estímulo à navegação de cabotagem, conhecido como BR do Mar, terá seu parecer na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) apresentado hoje pelo relator Nelsinho Trad (PSD-MS), que costurou mudanças importantes no texto.

O relatório sai depois de intensa negociação de Trad com os ministérios da Infraestrutura e da Economia. Diante de um tema considerado sensível pelos caminhoneiros, que temem pela perda de espaço no transporte de cargas, o senador 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 senador também fixou uma 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 e o governo barrou tentativas de encaixar uma 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 portêineres, 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, caso ele apareça mesmo em seu parecer e acabe sendo aprovado. O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, é favorável à prorrogação, mas enfrenta resistência da equipe econômica.

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).

Um dos pilares 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 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.

O senador também amplia para seis anos o prazo – originalmente de quatro anos – 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.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 15/09/2021*

### **ALTA DOS COMBUSTÍVEIS NÃO REFLETE NECESSARIAMENTE MUDANÇASFEITAS PELA PETROBRAS, DIZ CEO**

Silva e Luna disse que a parcela referente à Petrobras nos preços da gasolina corresponde a R\$ 2. No caso do diesel, o percentual da estatal no preço final é de 53%

*Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio*

O presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna, afirmou em audiência na Câmara dos Deputados na manhã desta terça-feira que mudanças nos preços finais da gasolina nas bombas não necessariamente refletem alterações nos preços praticados pela estatal nas refinarias.

*Silva e Luna reafirmou que a parcela referente à Petrobras nos preços da gasolina hoje corresponde a R\$ 2. No caso do diesel, o percentual da estatal no preço final é de 53%.*

***“Dos impostos que estão na cadeia, o que mais afeta e acaba impactando todos os outros é o ICMS. Aliás, qualquer termo desta equação modifica a cadeia inteira. É um efeito em cascata, que gera volatilidade nos preços dos combustíveis”, disse.***

Segundo o executivo, a Petrobras não repassa aos preços internos dos combustíveis a volatilidade momentânea dos preços do petróleo no mercado internacional.

“Primeiro, a empresa verifica se a mudança é conjuntural ou estrutural. Aquilo que é estrutural, a Petrobras absorve, verifica os movimentos que acontecem. A empresa procura entender o máximo possível a lógica desse mercado”, afirmou.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 15/09/2021*

### **ADM E LG CHEM SE UNEM PARA PRODUZIR ÁCIDO LÁTICO E ATENDER DEMANDA DE PRODUTOS PLANT-BASED**

Empresas deverão constituir duas joint ventures para atuar nesse segmento

*Por Camila Souza Ramos, Valor — São Paulo*

A americana ADM, uma das maiores companhias de agronegócios do mundo, e a LG Chem, do setor químico, assinaram um memorando de entendimento para explorar a produção de ácido lático nos Estados Unidos e atender à crescente demanda por produtos à base de plantas, incluindo bioplásticos.

As duas companhias devem lançar uma joint venture no início do ano que vem para construir e operar uma fábrica para produzir ácido láctico à base de milho de alta pureza em escala comercial. As empresas também devem estabelecer outra joint venture com foco apenas no uso do ácido láctico para a produção e comercialização de ácido poliplástico, biodegradável, que pode ser usado em embalagens a roupas e mobiliário.

O ácido láctico a ser produzido pode ser usado na produção dos bioplásticos e também vendido para uso na produção de alimentos e em aplicações farmacêuticas.

### Cooperação e desenvolvimento

O acordo entre ADM e LG Chem também prevê cooperação no desenvolvimento de tecnologia para outros biomateriais no futuro.

As duas companhias veem grande potencial de crescimento nesses mercados e citam pesquisas recentes. A consultoria Grand View Research, por exemplo, avaliou o mercado global de ácido láctico em US\$ 2,7 bilhões em 2020, e com potencial de crescimento de 8% ao ano. Já a MarketsandMarkets estimou que a demanda global por bioplásticos e biopolímeros deve crescer de US\$ 10,7 bilhões, neste ano, para US\$ 29, bilhões em 2026 – uma taxa anual de 22,7%.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 15/09/2021*

### KLABIN PÕE EM OPERAÇÃO TERMINAL DE R\$ 300 MILHÕES

Terminal será a maior operação de contêineres não refrigerados do país e a terceira maior no geral, com capacidade para 5 mil contêineres de 40 pés por mês

*Por Stella Fontes — De São Paulo*

A Klabin, que há cerca de duas semanas iniciou a operação da primeira máquina de papel do projeto Puma II, inaugura nesta quarta-feira um novo terminal de contêineres para escoar a nova produção. O terminal caminha para se tornar a maior operação de contêineres não refrigerados do país, e a terceira maior no geral, com capacidade para 5 mil contêineres de 40 pés por mês, com a entrada em operação da segunda máquina do projeto de expansão da companhia.

Construído em Ortigueira (PR), em anexo ao projeto Puma II, recebeu investimento de R\$ 300 milhões, entre equipamentos de movimentação, ativos ferroviários e obras civis. “O terminal é parte de uma grande solução logística para suportar a expansão da Klabin no Paraná”, explica o diretor de Planejamento Operacional, Logística, Suprimentos e Tecnologia da Informação da companhia, Sandro Ávila.

A Klabin está investindo R\$ 12,9 bilhões em Puma II e já contava com volume considerável de celulose e papel para escoar a partir do Paraná - Monte Alegre, Puma I e agora Puma II -, a clientes no Brasil e em mais de 80 países. Com a expansão, serão 3,5 milhões de toneladas de produtos a serem movimentados por ano, dos quais 2,2 milhões para exportação.

A melhor alternativa, conta Ávila, foi centralizar toda a carga que pode ser embarcada por contêiner em um grande terminal, com 120 mil metros quadrados de área, e transportá-la para Paranaguá por meio de ferrovia. Ao mesmo tempo, foi possível expandir o transporte ferroviário até o porto, onde a empresa tem hoje a concessão de dois terminais, substituindo o uso de rodovias para as cargas de papel para exportação originadas em Monte Alegre.

O projeto foi desenvolvido em parceria com a Brado Logística, subsidiária da Rumo que fará o transporte ferroviário da carga, e com o TCP (Terminal de Contêineres de Paranaguá), que vai operar o novo terminal. Ao todo, para atender à nova logística no Paraná, a Klabin investiu em 11 locomotivas e 766 vagões, entre plataforma para contêiner e carga geral.

Segundo Ávila, o fato de a Klabin ter contratos anuais para transporte via contêiner, evitar a exposição ao mercado spot e operar de forma híbrida - a companhia pode juntar cargas de papel à celulose no transporte a granel - reduziu os impactos da crise logística global. “O fato de operarmos de maneira híbrida permite descomprimir a operação em contêiner em um momento difícil, mas há desafios”, diz o executivo.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 15/09/2021*

## WEG APOSTA EM ENERGIA NO BRASIL E EUA

Catarinense compra empresa mineira e inaugura sua quinta fábrica de transformadores na América do Norte

*Por Letícia Fucuchima — De São Paulo*



***Prinz, da WEG: “Aquisição da Balteau traz novos produtos à nossa carteira” — Foto: Divulgação***

A WEG acaba de dar passos considerados importantes para reforçar sua posição em geração, transmissão e distribuição (GTD) de energia, uma de suas principais unidades de negócio.

No Brasil, a companhia catarinense anunciou a aquisição da fabricante mineira Balteau Produtos Elétricos, agregando à carteira uma nova linha de produtos. Já nos Estados Unidos, outro mercado-chave para

equipamentos de energia, está inaugurando sua quinta planta de transformadores, após um investimento de US\$ 17 milhões.

Embora as duas iniciativas sejam distintas e envolvam estratégias específicas para cada um dos mercados, elas se encaixam no mesmo propósito da companhia de aproveitar as oportunidades surgidas com as profundas transformações do setor de energia ao redor do mundo, afirmou ao Valor Carlos Diether Prinz, diretor superintendente da WEG Transmissão e Distribuição (T&D).

No caso do mercado brasileiro, a companhia fechou um acordo para a compra de 100% do capital social da Balteau, por valor não revelado. Situada no município de Itajubá (MG) e com um parque fabril de 11.800 m<sup>2</sup> de área construída, a empresa é especializada em produtos que a WEG ainda não tem em seu portfólio: transformadores para instrumentos e conjuntos de medição. Em 2020, a receita líquida da Balteau foi de R\$ 121,7 milhões.

“Os nossos transformadores tradicionais são de grande potência, aplicados nas hidrelétricas, indústrias. Esse produto que estamos incorporando ao portfólio agora serve para medir energia, ele transforma as grandes correntes em voltagens que podem ser medidas. Com isso, vamos avançar muito na digitalização - nos ajudará a transformar as subestações de energia em produtos mais inteligentes, digitalizados”, explica Prinz.

De acordo com o executivo, os novos produtos serão trabalhados inicialmente no mercado brasileiro, mas no futuro a ideia é que eles possam ser internacionalizados. “A Balteau é uma das grandes ‘players’ no país. Em transformadores de até 550 kilovolts (kV), ela tem capacidade de produção de 350 peças por ano, um volume bastante significativo”.

Essa é a primeira grande aquisição anunciada pela WEG desde janeiro de 2020, quando comunicou a compra da fábrica de transformadores da TSEA, no município de Betim (MG). Nesse meio tempo, a companhia continuou avaliando oportunidades de aquisições, mas considerava que

o contexto da pandemia da covid-19 dificultava processos de "due dilligence" e eventual integração de novos negócios.

Já no caso da nova fábrica nos Estados Unidos, a ideia é expandir sua capacidade de produção de transformadores para atender sobretudo clientes industriais e concessionárias de energia elétrica. "Somos líderes em transformadores para parques de geração renovável nos Estados Unidos, mas ainda não temos uma inserção forte na indústria e nas utilities", observa o executivo.

Localizada na cidade de Washington (Missouri), onde a empresa já possui outras duas unidades operando desde 2017, a nova fábrica da WEG recebeu investimentos de US\$ 17 milhões e será dedicada à produção de transformadores de potência até 10 MVA (megavoltampère) e tensão até 46 kV.

A América do Norte é o principal mercado da WEG fora do Brasil e, na área de energia, suas operações estão divididas em plantas nos Estados Unidos e no México. Para atender outros mercados estratégicos, a fabricante tem ainda unidades fabris no Brasil, na Colômbia e na África do Sul.

Segundo o diretor da WEG, a fábrica de transformadores de Betim, cuja aquisição foi concluída em dezembro do ano passado, já está operando a 100% da capacidade. "Temos uma expectativa bastante positiva para o negócio de transmissão e distribuição no Brasil. Nos últimos dois anos os leilões de transmissão foram um pouco reduzidos, mas vemos uma grande oportunidade para o futuro". Já nos EUA, a aposta é de que o plano de crescimento de geração renovável de energia puxará também investimentos massivos em transmissão. "Esse novo parque renovável, principalmente solar, que está sendo ventilado terá que ter sua energia transmitida. Lá, se fala em construir um novo grid de transmissão".

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 15/09/2021*

## **BR DO MAR DEVE SER VOTADO NA PRÓXIMA TERÇA-FEIRA NO SENADO, DIZ OTTO ALENCAR**

Programa de estímulo à navegação de cabotagem é um dos projetos prioritários do governo na área de infraestrutura

*Por Renan Truffi, Valor — Brasília*

O presidente da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), Otto Alencar, disse ao Valor que pretende pautar para a próxima terça-feira, 21, a votação do programa de estímulo à navegação de cabotagem, conhecido como BR do Mar. O tema é um dos projetos prioritários do governo na área de infraestrutura e finalmente dá sinais de avanço no Senado.

O parecer foi apresentado nesta terça-feira (14) pelo relator Nelsinho Trad (PSD-MS), que costurou mudanças importantes no texto. Como adiantou o Valor, o relatório sai depois de intensa negociação de Trad com os ministérios da Infraestrutura e da Economia. Diante de um tema considerado sensível pelos caminhoneiros, que temem pela perda de espaço no transporte de cargas, o senador 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 senador também fixou uma 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, e o governo barrou tentativas de encaixar nova prorrogação em emendas a medidas provisórias que estavam tramitando.



**Porto de Santos: Programa de estímulo à navegação de cabotagem é um dos projetos prioritários do governo na área de infraestrutura — Foto: Ana Paula Paiva/Valor**

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 portêineres, 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, caso ele apareça mesmo em seu parecer e acabe sendo aprovado. O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, é favorável à prorrogação, mas enfrenta resistência da equipe econômica

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).

Um dos pilares 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 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.

O senador também amplia para seis anos o prazo – originalmente de quatro anos – 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.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 14/09/2021**

## COM MUDANÇAS E REPORTO, BR DO MAR AVANÇA NO SENADO

Programa de estímulo à navegação de cabotagem terá seu parecer na CAE apresentado hoje  
**Por Renan Truffi e Daniel Rittner — De Brasília**

O presidente da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), Otto Alencar, disse ao Valor que pretende pautar para a próxima terça-feira, 21, a votação do programa de estímulo à navegação de cabotagem, conhecido como BR do Mar. O tema é um dos projetos prioritários do governo na área de infraestrutura e finalmente dá sinais de avanço no Senado.

O parecer foi apresentado nesta terça-feira (14) pelo relator Nelsinho Trad (PSD-MS), que costurou mudanças importantes no texto. Como adiantou o Valor, o relatório sai depois de intensa negociação de Trad com os ministérios da Infraestrutura e da Economia. Diante de um tema considerado sensível pelos caminhoneiros, que temem pela perda de espaço no transporte de cargas, o senador 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 senador também fixou uma 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, e 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 portêineres, 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, caso ele apareça mesmo em seu parecer e acabe sendo aprovado. O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, é favorável à prorrogação, mas enfrenta resistência da equipe econômica.

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).

Um dos pilares 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 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.

O senador também amplia para seis anos o prazo – originalmente de quatro anos – 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.

Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 14/09/2021



## G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

### EXPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA DO BRASIL CRESCE 83% NO INÍCIO DO MÊS APESAR DE BLOQUEIO PARA CHINA

Vendas foram suspensas temporariamente para o país asiático após dois casos atípicos de vaca louca.

*Por Reuters*

A média diária de exportações de carne bovina atingiu 12,4 mil toneladas até a segunda semana deste mês, uma disparada de 83,1% em relação ao volume embarcado por dia em setembro de 2020, apesar de uma suspensão temporária de vendas da proteína para a China, mostraram dados do governo federal na segunda-feira (14).

No dia 4 de setembro, o Ministério da Agricultura confirmou a ocorrência de dois casos atípicos da doença Encefalopatia Espongiforme Bovina (EEB), conhecida como "vaca louca", no Brasil que causou o embargo aos chineses a partir de então, devido a um protocolo já estabelecido pelo país asiático.

As exportações da proteína in natura do Brasil, no entanto, além de registrarem avanço significativo no comparativo anual, também aumentaram em relação à primeira semana do mês, quando a média diária estava em 10,5 mil toneladas, de acordo com a Secretaria de Comércio Exterior (Secex).

***O diretor da Scot Consultoria, Alcides Torres, disse que cargas que já estavam no porto prontas para envio, mesmo após a suspensão, foram embarcadas.***

"O protocolo determinava que os abates de bovinos cuja carne seria encaminhada ao mercado chinês fossem suspensos desde o dia 3 (de setembro), e foram. Não houve descumprimento por parte do Brasil", afirmou o especialista.

***Com isso, a diretora da consultoria Agrifatto, Lygia Pimentel, disse que cargas de carne bovina saíram do país com destino ao país asiático até o dia 9.***

Neste contexto, a expectativa é que o real efeito da suspensão de exportações para a China se traduza em números da Secex a partir do levantamento que calcula o volume embarcado até a terceira semana deste mês, que será divulgado na próxima segunda-feira.

Integrantes do setor acreditam que as exportações para a China podem ser retomadas ainda neste mês, visto que testes realizados pela Organização Internacional de Saúde Animal (OIE, na sigla em inglês) comprovaram que se tratavam de casos atípicos --quando o animal desenvolve a doença espontaneamente e não há contaminação-- mantendo o status sanitário do país e sem riscos para a produção.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP  
Data: 15/09/2021



### AGÊNCIA BRASIL - DF

## CNI LANÇA ESTUDO SOBRE EXPERIÊNCIAS NA REDUÇÃO DAS EMISSÕES DE CARBONO

País precisa reduzir 37% da emissão de gases do efeito estufa até 2025

*Por Daniel Ito - Repórter da Rádio Nacional - Brasília*

A necessidade de combater o aquecimento global para conservar o equilíbrio do clima no planeta já levou muitos países a adotarem medidas econômicas e políticas para diminuir a emissão de carbono na atmosfera. Esses esforços, em busca de uma economia sustentável, foram objeto do estudo "Mercado de Carbono – Análise de Experiências Internacionais" — lançado nesta terça-feira pela CNI, a Confederação Nacional da Indústria. A proposta, segundo a confederação, é apontar elementos desses sistemas que possam ser úteis e aplicáveis aqui no país.

No cenário internacional, o Brasil assumiu o compromisso de reduzir em 37% as emissões de gases do efeito estufa até 2025, com a meta de zerar essas emissões até 2050. O país também se comprometeu a zerar o desmatamento ilegal até 2030.

O gerente executivo de Meio Ambiente e Sustentabilidade da CNI, Davi Bomtempo explicou que com base na realidade ambiental brasileira e a partir das experiências internacionais, o estudo da confederação apontou uma série de estratégias para consolidar uma economia de baixo carbono aqui no Brasil.



© *Arquivo/Marcelo Camargo/Agência Brasil*

Durante o evento da CNI que lançou o estudo, a chefe adjunta da delegação da União Europeia no Brasil, Ana Beatriz Martins, ressaltou que o setor da Indústria tem um papel fundamental para que os objetivos climáticos possam ser alcançados — principalmente a partir da implantação dos mercados de carbono.

No fim do próximo mês, os líderes globais vão se reunir em Glasgow, na Escócia, para a Vigésima Sexta conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas. O principal objetivo do evento é que as lideranças mundiais se comprometam com ações que acelerem as metas do Acordo de Paris para o equilíbrio do clima em nosso planeta.

Edição: Sheily Noleto / Beatriz Arcoverde

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 15/09/2021

### 'RELATÓRIO TEM AVANÇOS EM RELAÇÃO A TEXTO APROVADO NA CÂMARA', AVALIA LOGÍSTICA BRASIL

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 15 Setembro 2021



#### Arquivo/Divulgação

Associação destacou medida que impede que navios estrangeiros sejam usados para bloqueios de circularizações e emenda que suprime dispositivo do PL a fim de evitar que normas infralegais determinem tipos de cargas que poderão ser transportados.

(PSD-MS) na Comissão de Assuntos Econômicos do Senado (CAE), na última terça-feira (14), é um grande avanço em relação ao texto que foi recebido após aprovação na Câmara dos Deputados, em dezembro do ano passado. Um dos principais pontos no texto, de acordo com a associação, é a medida que impede que navios estrangeiros sejam usados para bloqueios de circularizações.

A Associação Brasileira dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística (Logística Brasil) avaliou que o relatório do projeto de lei da cabotagem (4.199/2020) apresentado pelo senador Nelsinho Trad

Por meio da emenda 46, apresentada no relatório, Trad acatou parcialmente a emenda 2, de autoria da senadora Kátia Abreu (PP-TO), prometendo reconhecer os investimentos em frota nacional para atender a demanda do mercado nacional. A emenda da senadora pede a supressão do PL os incisos I (ampliação da tonelagem de porte bruto das embarcações próprias, registradas em nome do grupo pertencente à afretadora) e III (substituição de embarcação semelhante em construção no exterior) do parágrafo 1º do artigo 5º, e o inciso III do artigo 11 (possibilidade de identificação como embarcação de bandeira brasileira para comprovação de existência ou disponibilidade).

O relator entendeu que o inciso III do artigo 11 pode ser suprimido, uma vez que a estruturação do ordenamento do transporte aquaviário nacional vigente tem como objetivo incentivar a realização de investimentos para a constituição de frota genuinamente nacional, visando ampliar a oferta do serviço de transporte para os embarcadores. Trad justificou que uma das formas para que isso ocorra é por meio da regulação do setor, possibilitando o afretamento de embarcações estrangeiras nos casos de indisponibilidade da embarcação demandada no mercado nacional, nos termos da Lei 9.432/1997. "Ocorre que o programa BR do Mar deixa de reconhecer o incentivo em frota nacional para permitir que embarcações estrangeiras afretadas a tempo exerçam o poder de bloqueio", apontou.

Trad considerou que a proposta de supressão do inciso I do parágrafo 1º do artigo 5º do PL tem o potencial de anular os efeitos pretendidos de uma das principais medidas para ampliação da frota de navios na cabotagem brasileira com menores custos operacionais. Sobre o inciso III desse mesmo parágrafo, a avaliação é que ele promove as condições para a imediata prestação de um novo serviço de transporte marítimo, independentemente da disponibilidade de embarcação brasileira ou da contratação da construção de embarcação em um estaleiro nacional. "Esta medida tem o potencial de proporcionar as condições de mercado mais atrativas para o início de operação de novas empresas de navegação, ampliando a concorrência do mercado", salientou Trad.

O relator ponderou que um outro inciso do mesmo parágrafo se preocupa com a indústria naval brasileira ao permitir que a ampliação da tonelagem de porte bruto da embarcação seja ainda maior, caso esta seja construída no Brasil. "Suprimir o dispositivo, como pretende a emenda,

significa oferecer barreiras aos novos entrantes, na medida em que as hipóteses de prestação imediata do serviço diminuiriam”, explicou.

A Logística Brasil também identificou avanço no acolhimento da emenda 10, de autoria do senador Álvaro Dias (Podemos-PR), que suprime um dispositivo do artigo 7º do PL, a fim de evitar que normas infralegais determinem o tipo de carga que poderá ser transportada no BR do Mar. O relator justificou que trata-se de um dispositivo que pode gerar insegurança jurídica para os interessados em aderir ao programa. “Considerando que a definição do tipo de carga é a espinha dorsal do programa, não podemos concordar que essa decisão fique a cargo de normas infralegais”, ressaltou.

O diretor para assuntos de transportes aquaviários da Logística Brasil, Abraão Salomão, disse que o BR do Mar é um programa que aumenta as barreiras de entrada, sendo contrário a manifestações de órgãos como o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) no sentido de gerar concorrência. “Vemos claramente um trabalho sério na tentativa de melhorar aquilo que é muito ruim. O BR do Mar é um programa extremamente maléfico, sem qualquer estudo e, comprovadamente, contrário a todas as melhores técnicas”, afirmou Salomão.

A Logística Brasil alega que, durante a tramitação na Câmara, muitos deputados teriam sido levados a erro por desconhecimento técnico ou por embarcar na propaganda positiva do programa defendida pelo Ministério da Infraestrutura. Salomão também chamou a atenção para a sinalização do governo de tentar acelerar a votação e aprovar o texto no Senado sem tramitar em todas as comissões previstas. Ele acredita que possa haver uma manobra para que, ao voltar na Câmara, alguns pontos modificados no Senado voltem à estaca inicial. “O que gera dúvida, já que temos a convicção de que BR do Mar não é benéfico à cabotagem, é: quais são os compromissos para essa urgência para um texto extremamente prejudicial ao setor?”, indagou.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 15/09/2021*

## ASSEMBLEIA GAÚCHA APROVA MUDANÇA DA SUPRG DE AUTARQUIA PARA EMPRESA PÚBLICA

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15 Setembro 2021*



Por 48 votos favoráveis e nenhum contrário, a Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul aprovou, nesta terça-feira (14), o projeto de lei nº 230/2021 que autoriza a alteração da natureza jurídica da Superintendência do Porto do Rio Grande (Suprg) de autarquia para empresa pública.

A aprovação é resultado de trabalho que envolveu o governador Eduardo Leite e o secretário estadual de logística e transportes, Juvir Costela, com a intermediação do secretário-chefe da Casa Civil, Arthur Lemos.

"Isso permite que, definitivamente, o caixa do porto fique com o porto e nós tenhamos uma administração mais profissional, que será balizada pela Lei 13.303, que regula as empresas públicas", afirmou o superintendente dos portos do Rio Grande do Sul, Fernando Estima.

Um novo projeto de lei será levado à Assembleia para definir a situação do quadro funcional, como aposentadoria e direitos dos trabalhadores.

"A nossa intenção é concretizar, com a maior harmonia possível, os interesses mútuos da modernização do porto, que é uma exigência do governo federal, da Secretaria Nacional de Portos, Agência Nacional de Transportes Aquaviários e do Ministério da Infraestrutura", completou

Estima. Os portos gaúchos eram os únicos a manter um convênio de delegação como autarquia e a exigência para renovação era a alteração para empresa pública.

"A implantação da empresa pública está prevista para a virada do ano. Nós temos três meses para nos adequarmos e queremos abrir a gestão do ano que vem com a nova empresa, denominada Portos RS, que cuidará de toda a hidrovia, os três portos públicos, além da relação com os demais terminais concedidos e os terminais de uso privado", concluiu Estima.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 15/09/2021*

## BP E NYK UNEM FORÇAS PARA AJUDA NA DESCARBONIZAR DE SETORES INDUSTRIAIS

*Da Redação NAVEGAÇÃO 15 Setembro 2021*



A BP e a NYK Line assinaram um memorando de entendimento para colaborar em futuras soluções que envolvam combustíveis e transporte para ajudar setores industriais, incluindo o transporte, na descarbonização

Para o transporte marítimo, as empresas irão colaborar e identificar oportunidades para ajudar na transição dos atuais combustíveis marítimos para alternativas como GNL, biocombustíveis e metanol, e para desenvolver futuros combustíveis como amônia e hidrogênio.

Para outros setores industriais de difícil solução, as duas empresas também considerarão o transporte marítimo potencial e outras soluções que envolvam o dióxido de carbono. Para isso, pretendem participar nas cadeias de abastecimento de amônia e hidrogênio. Objetivo é usá-los na indústria pesada e geração de energia.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 15/09/2021*

## FACILIDADES PARA IMPORTAÇÃO DE PETROLEIROS AGRAVAM DEMANDA POR NOVAS EMBARCAÇÕES, APONTA SINAVAL

*Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 15 Setembro 2021*



### Arquivo/Divulgação

Estaleiros avaliam que prorrogação dos prazos de financiamento e carência de projetos navais, a qual consideram uma das poucas medidas benéficas do PL da cabotagem, não será suficiente para compensar danos criados com alterações propostas à legislação.

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) manifestou que a redução futura da demanda por novas embarcações, que estaria sendo estimulada pelo projeto de lei (4.199/2020), será agravada com as facilidades para importação de navios petroleiros e gaseiros presentes no texto do relatório da Comissão de Assuntos Econômicos do Senado (CAE), que foi divulgada na última terça-feira (14). Em nota, nesta quarta-feira (15), o sindicato lamentou que o governo descumpriu a promessa de excluir esses tipos de navios do programa BR do Mar, desconsiderando a capacidade e experiência dos estaleiros nacionais na construção, apesar das demonstrações e apelos da entidade a membros do governo e parlamentares.

O sindicato considera que o transporte de petróleo e derivados claros e escuros, entre os portos nacionais, produzidos em territórios do país e o transporte de gás natural das reservas do país podem e devem ser feitos por navios construídos no Brasil, em vez de ocorrerem por

embarcações importadas. “Os efeitos dessa permissão serão devastadores para a indústria naval nacional, que é estratégica para o Brasil, como é para os países que têm relevância como produtores de navios e operadores de frotas mercantes”, destacou na nota.

O Sinaval também avaliou que a prorrogação dos prazos de financiamento e carência dos projetos navais, a qual considera uma das poucas medidas benéficas do projeto de lei, não será suficiente para compensar os danos que serão criados com as alterações propostas na legislação que rege esses setores econômicos. O sindicato entendeu que as propostas constantes no relatório alteram profundamente o Fundo da Marinha Mercante (FMM), reduzindo parte substancial da receita para financiamentos às obras navais, além de prever o uso do fundo para outros objetivos alheios à indústria naval e à marinha mercante do Brasil, setores da economia nacional que o PL deveria, em tese, preservar.

Os estaleiros entendem que, em todos os países onde a indústria naval é competitiva e gera milhares de empregos, este segmento industrial tem suas atividades apoiadas no conteúdo local, demanda perene e linhas de financiamento atrativas. Para o Sinaval, com uma eventual sanção do texto, conforme consta no relatório, todos esses três pilares terão sido derrubados, já que considera que o conteúdo local já perdeu força com as políticas de flexibilização aprovadas nos últimos cinco anos.

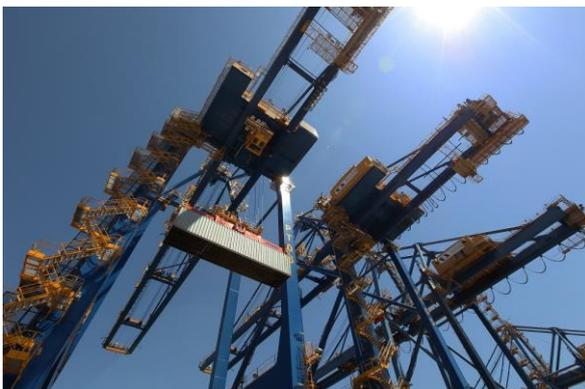
O sindicato alertou que, caso o PL seja futuramente sancionado pela presidência da República nos moldes apresentados no relatório da CAE, a criação de empregos nesses projetos se concentrará em países asiáticos, principalmente na China, porque a indústria naval brasileira dificilmente teria condições de competir com a construção naval dos países orientais por conta do Custo Brasil. A avaliação é que, enquanto beneficia a indústria naval estrangeira, o PL ignora que os estaleiros brasileiros estão operando com elevada ociosidade. O Sinaval acrescentou que também serão afetadas as indústrias fornecedoras dos estaleiros, que têm milhares de empregados e, como a indústria naval, investiram em instalações, tecnologia e inovação para fazer frente a uma demanda que não se realizará.

O sindicato estima que, para cada emprego em estaleiros, são criados quatro ou cinco empregos na indústria fornecedora. “Com as alterações na legislação previstas pelo PL, a competitividade brasileira nesses setores continuará a ser um sonho. O Sinaval prosseguirá na defesa de suas legítimas demandas, buscando o diálogo com os parlamentares até o fim, consciente de que, com a aprovação desse PL, não só a indústria naval e a marinha mercante brasileiras perderão importância. Quem perderá será o próprio país, com o declínio econômico de setores estratégicos e vitais para o Brasil”, projetou.

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

**Data: 15/09/2021**

## INDICAÇÃO DE PRORROGAÇÃO DO REPORTO AINDA NÃO GARANTE INVESTIMENTOS



*Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 15 Setembro 2021*

### **Arquivo/Divulgação Sepetiba Tecon**

Para ATP, indicação de volta do regime especial para compra de equipamentos é uma sinalização positiva, porém não representa a segurança jurídica necessária para todos os empreendedores.

A recomendação da prorrogação do Reporto apresentada, na última terça-feira (14), no relatório do projeto de lei da cabotagem (4.199/2020) ainda não representa as garantias necessárias para investimentos que o setor empresarial deseja. Para a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), a possibilidade de volta do regime especial

para compra de equipamentos é uma sinalização positiva, porém não representa a segurança jurídica ideal. A cautela está associada aos últimos meses de discussões do BR do Mar, das retiradas de emendas, além das diferentes frentes de atuação de representantes dos segmentos portuário e ferroviário para tratar do tema junto ao governo, em especial com os ministérios da Infraestrutura e da Economia.

O presidente da ATP, Murillo Barbosa, acredita que o risco de retirada dessa proposta de prorrogação tenha diminuído, uma vez que já se falava dessa medida para a medida provisória das autorizações ferroviárias. Ele ressaltou que, apesar da diminuição desse risco, os investidores trabalham sempre com a possibilidade de essa medida ser retirada em outras comissões, além de poder ser vetada pela presidência da República, ao final da tramitação no Congresso.

A emenda acolhida no relatório prevê a prorrogação do Reporto de janeiro de 2022 a até 31 de dezembro de 2023, o que atenderia parcialmente o pleito dos setores portuário e ferroviário, que alegam investimentos represados desde a suspensão do benefício fiscal para compra de equipamentos, no final do ano passado. Queríamos a prorrogação como as outras, de cinco anos, ou até que viesse uma reforma tributária, o que avaliamos que será difícil”, analisou Barbosa. Parlamentares, no entanto, avaliam que a reforma tributária é um caminho ainda difícil de ser aprovado porque não há convergência entre os congressistas.

O relator do PL da cabotagem na Comissão de Assuntos Econômicos do Senado (CAE), senador Nelsinho Trad (PSD-MS) justificou que a ausência do regime especial, vigente entre 2004 e 2020, está acarretando enormes impactos negativos à logística e à indústria do país, que está em um momento crucial de investimentos pelos setores. “Tais prejuízos serão sentidos, não apenas pelos operadores logísticos, mas por todos os usuários dos sistemas de transporte ferroviário e portuário, com reflexos negativos para o agronegócio. Sem o Reporto, toda a carteira de investimentos já em andamento está sendo afetada”, disse Trad.

Barbosa ponderou que, mesmo sendo sancionada somente por dois anos, a prorrogação traria algum impacto aos investimentos. Ele contou que a ATP tem associados aguardando o Reporto para partir para as aquisições. O presidente da associação destacou que, ao longo dos seus 16 anos de vigência, o regime especial contribuiu para melhorias da infraestrutura portuária e redução de gargalos logísticos. Ele acrescentou. “Sem o Reporto, quem perde é o Brasil. O Reporto mostrou sua eficácia na situação atual do segmento atual brasileiro”, defendeu.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 15/09/2021*

## TRAD SE DIZ PRONTO PARA OUVIR CONSIDERAÇÕES DURANTE VISTAS DO RELATÓRIO

*Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 14 Setembro 2021*



### **Leitura relatório PL 4.199/2020 na CAE/Senado (Foto: Luís Carlos Campos Sales)**

Relator do PL da cabotagem na CAE disse que negativas a emendas não impedem retomar discussão de alguns pontos do texto. Liderança do governo no Senado afirmou que solicitará urgência para apreciação da matéria em plenário já na próxima semana.

O senador Nelsinho Trad (PSD-MS) declarou, nesta terça-feira (14), que ainda está pronto para ouvir novas considerações de parlamentares e agentes do setor durante o período de vistas ao projeto de lei que institui o programa BR do Mar (PL 4.199/2020), desde que não desvirtue o mérito principal da matéria e do relatório. Ele disse, após a leitura do relatório na Comissão de Assuntos Econômicos do Senado (CAE), que

'exercitou' a capacidade de ouvir nessa matéria enquanto recebeu contribuições a respeito do tema.

"Sabemos que houve alguns senadores que não tiveram suas emendas completamente acatadas, mas isso não quer dizer que não seja possível de novamente poder discutir e ouvir para que essa matéria possa ser devidamente apreciada nesta comissão", afirmou Trad, durante a sessão. O relatório ainda passará por outras comissões e posterior votação em plenário. Além da CAE, o texto passará pelas comissões de Agricultura e Reforma Agrária (CRA), de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) e de Serviços de Infraestrutura (CI). Após a aprovação do período de vistas coletivas pela CAE, a expectativa do governo é que a matéria retorne, na próxima terça-feira (21), para deliberação final na comissão.

O senador Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE), líder do governo no Senado, disse que a liderança solicitará urgência para apreciação da matéria em plenário já na semana que vem. Segundo Bezerra, o governo manifestou preocupações com as alterações feitas nas questões relativas à praticagem e ao equilíbrio entre empresas brasileiras de navegação (EBNs) e a abertura mais drástica para permitir o afretamento de longo prazo para embarcações estrangeiras. Ele ressaltou que o relatório procura um equilíbrio, de forma a permitir a abertura do mercado com atração de carga para o modal.

O relatório apresentado foi a favor da aprovação do PL 4199/2020 e recomendou: o acolhimento das emendas 9, 10, 12, 14, 25, 26, 28, 31 32, 34, 37 e 40; o acolhimento parcial das emendas 2, 4, 13, 21, 22, 24, 27, 42 e 43; e a rejeição das demais emendas. Trad também manifestou a prejudicialidade do Projeto de Lei do Senado (PLS 421/2014), do PLS 423/2014, do PL 2.948/2019 e do PL 3.129, de 2020, além de sugerir a tramitação autônoma do PLS 422/2014.

O PLS 422/2014, por exemplo, propõe a modernização do controle de tráfego marítimo na área dos portos, por meio da alteração de uma série de dispositivos que interferem nos serviços de praticagem. "A nosso ver, a matéria foge ao escopo do PLS 4.199/2020, que tem precedência sobre os demais", justificou Trad. O relator entendeu que, embora as regras hoje existentes para o serviço de praticagem mereçam aprimoramentos e alterações legislativas, a matéria deve tramitar de forma autônoma, uma vez que o PL 4.199/2020 trata exclusivamente da navegação de cabotagem.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**  
**Data: 15/09/2021**

## 'TEXTO NÃO INCENTIVA INVESTIMENTOS DE EMPRESAS EM NAVIOS' AVALIA ABAC

Por Danilo Oliveira **NAVEGAÇÃO 14 Setembro 2021**



### Arquivo

Para associação, dispositivo acolhido no PL da cabotagem e apresentado em relatório dificulta fortalecimento da marinha mercante ao dar brecha para que empresas operem sem propriedade de navios.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) lamentou o dispositivo acolhido no relatório do projeto de lei da cabotagem (PL 4.199/2020) que, na prática, permite o afretamento de navios estrangeiros para operação na cabotagem brasileira sem lastro em propriedade de navios. O diretor-executivo da Abac, Luís Fernando Resano, acrescentou que o texto apresentado, nesta terça-feira (14), na Comissão de Assuntos Econômicos do Senado (CAE) manteve a possibilidade de empresas de investimento em navegação (EBN-i) serem 'atravessadores' de navios, em substituição aos que estão em construção.

“Infelizmente o relator [Nelsinho Trad (PSD-MS)] manteve o texto de forma que não incentiva investimento em navios por parte das empresas, pois deixou a possibilidade de EBNs operarem sem serem proprietárias de nenhum navio”, comentou Resano à Portos e Navios. A associação acredita que a navegação é uma atividade de capital intensivo e que somente com investimento se viabiliza uma marinha mercante forte.

“Continuaremos mostrando o erro que o PL comete ao abrir indiscriminadamente a navegação de cabotagem e os riscos que traz para a sociedade, seja pela volatilidade dos empregos, dos custos, seja à soberania do país”, afirmou Resano. Ele salientou que o mais importante para a Abac é manter os princípios do marco regulatório da navegação (Lei 9.432/1997), que é exclusividade para a EBN na cabotagem, com preferência para o navio de bandeira brasileira.

Em seu relatório, Trad reconheceu como um grande desafio na estruturação do programa BR do Mar aliar a redução de custos que o afretamento a tempo promove e, ao mesmo tempo, garantir que a cabotagem não fique à mercê da volatilidade do mercado. “Qualquer variação na demanda e nos preços dos fretes pode retirar essas embarcações da costa brasileira. Para enfrentar essa dificuldade, o PL cria incentivos para que as EBNs tenham frota própria, garantindo assim a disponibilidade do serviço”, sustentou no documento.

A Abac também considerou que a redução do quantitativo de marítimos brasileiros faz com possa existir algumas aproximações com os custos de empresas estrangeiras, porém não resolve o problema do custo tributário e fiscal das EBNs, que afastam a possibilidade dessas empresas operarem em mercados internacionais.

A associação também avaliou que o relatório acolheu uma emenda ‘perigosa’ sobre praticagem que pode trazer enorme limitação à possibilidade de habilitar comandantes para operarem sem a assessoria de um prático. A emenda 25, do senador Lucas Barreto (PSD-AP), trata de assuntos relacionados aos serviços de praticagem. O relator acolheu a emenda por entender que a escala de rodízio único mantém a necessária segurança da navegação de cabotagem.

Além da CAE, o texto que institui o BR do Mar passará pelas comissões de Agricultura e Reforma Agrária (CRA), de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) e de Serviços de Infraestrutura (CI). Antes da leitura do relatório, a comissão acatou o pedido de vistas coletivas apresentado pela senadora Kátia Abreu (PP-TO), autora de outros projetos relacionados ao modal e que manifestou a necessidade de mais tempo para analisar o documento em detalhes.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 15/09/2021*

## BR DO MAR: RELATÓRIO ACATA HIPÓTESE DE DISPENSA DE INVESTIMENTOS EM FROTA PRÓPRIA

*Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 14 Setembro 2021*

### Arquivo/Divulgação



Relator do PL da cabotagem na CAE recomendou, entre outros pontos, exigência de 1/3 de tripulantes brasileiros, ampliação do uso de recursos da conta vinculada para 5 anos, prorrogação do Reporto até o final de 2023 e isenção do AFRMM até 2027.

O relatório do projeto de lei 4.199/2020 (BR do Mar) acatou a hipótese de dispensa de investimentos em frota própria. O documento lido na íntegra pelo relator do PL na Comissão de Assuntos Econômicos do

Senado (CAE), Nelsinho Trad (PSD-MS), na sessão desta terça-feira (14), sugere a criação da empresa brasileira de investimento na navegação (EBN-i), que irá constituir frota e fretar as embarcações para empresas brasileiras de navegação (EBN's) operarem, dispensando a necessidade de estas empresas investirem em frota própria.

Trad recomendou, entre outros pontos, a exigência do mínimo de um terço de tripulantes brasileiros, a ampliação do uso de recursos da conta vinculada, de três para cinco anos, e as prorrogações do Reporto, até o final de 2023, e da isenção do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), até 2027. A proposta manteve as alíquotas do AFRMM de 40% para as regiões Norte e Nordeste por entender que esses recursos auxiliam na segurança e renovação da frota de granéis líquidos. O texto, caso seja futuramente sancionado pela presidência da República, permitirá às empresas acesso aos recursos do fundo para, entre outros fins, promover manutenções, inclusive as preventivas.

Segundo o texto, será exigido um terço de tripulantes brasileiros já no início das operações das embarcações, o que não ocorre hoje. A resolução do Ministério da Justiça e Segurança Pública 42/2020, norma vigente, prevê que as embarcações estrangeiras na cabotagem devem operar com um quinto de tripulantes brasileiros após 90 dias de permanência no país e um terço de tripulantes brasileiros após 180 dias de permanência no país.

O relatório prevê ainda o reescalonamento de financiamentos, ponto que beneficia principalmente empresas de apoio marítimo. De acordo com o texto, agentes financeiros que contratarem as operações de crédito com recursos do FMM poderão reescalonar financiamentos celebrados antes da pandemia de Covid-19, desde que não ultrapassem os prazos máximos de 72 meses de carência e de até 24 anos de amortização.

A recomendação da prorrogação do Reporto até 31 de dezembro de 2023, tendo como base janeiro de 2022, vai ao encontro parcialmente do pleito dos setores portuário e ferroviário, que alegam investimentos represados desde a suspensão do benefício fiscal para compra de equipamentos, no final do ano passado. O relator justificou que a ausência do regime especial, vigente entre 2004 e 2020, está acarretando enormes impactos negativos à logística e à indústria do país, que está em um momento crucial de investimentos pelos setores. "Tais prejuízos serão sentidos, não apenas pelos operadores logísticos, mas por todos os usuários dos sistemas de transporte ferroviário e portuário, com reflexos negativos para o agronegócio. Sem o Reporto, toda a carteira de investimentos já em andamento está sendo afetada", disse Trad.

O relator destacou ainda que a ampliação do uso da conta vinculada permitirá melhor gestão do recursos, em especial para docagens que ocorrem a cada cinco anos. A prorrogação da isenção do AFRMM até 2027, por sua vez, permitirá a sobrevivência da indústria salineira da região Norte diante da concorrência com o sal do Chile. A indústria salineira data de 1600, quando foram descobertos os primeiros terrenos salínicos na costa do Rio Grande do Norte, estado que detém mais de 92% da produção nacional de sal marinho.

A ampliação dos recursos do FMM, segundo Trad, permitirá que as empresas tenham acesso para, entre outros fins, promover as manutenções necessárias, inclusive as preventivas. A medida também autorizará que EBNS possam definir como e onde empregar esses recursos, seja por meio de um estaleiro ou de empresa brasileira especializada na atividade. Outra possibilidade é o investimento dos recursos do FMM nas obras de infraestrutura portuária e aquaviária.

Pedido de vistas — Antes da leitura do relatório, a comissão acatou o pedido de vistas coletivas apresentado pela senadora Kátia Abreu (PP-TO), autora de outros projetos relacionados ao modal e que manifestou a necessidade de mais tempo para analisar o relatório em detalhes. O relatório que recomenda esses pontos ainda passará por outras comissões e posterior votação em plenário. Além da CAE, o texto que institui o BR do Mar passará pelas comissões de Agricultura e Reforma Agrária (CRA), de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) e de Serviços de Infraestrutura (CI).



## 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