

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCOSHIPING

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

Edição 165/2021  
Data: 20/10/2021

### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
SUMMIT 5.0 REÚNE ESPECIALISTAS PARA DEBATER FUTURO DO PORTO EM BRASÍLIA .....	4
OPERAÇÃO DE PORTOS AMERICANOS 24 HORAS POR DIA JÁ MOSTRA RESULTADO.....	5
PORTO 360° DESTA SEMANA DEBATE A IMPORTAÇÃO IRREGULAR .....	5
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>6</b>
DIRETOR DA ANTAQ RECEBE NOVA DIRETORIA DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA PARA O DESENVOLVIMENTO DA NAVEGAÇÃO INTERIOR (ABANI) .....	6
DIRETOR DA ANTAQ FALA SOBRE DESENVOLVIMENTO DA NAVEGAÇÃO INTERIOR NO 12º SEMINÁRIO INTERNACIONAL DA SOBENA.....	6
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>8</b>
ALFÂNDEGA DO JAPÃO E SMITHS DETECTION AUMENTARÃO A VIGILÂNCIA COM SISTEMA DE INSPEÇÃO DE ÚLTIMA GERAÇÃO .....	8
CDRJ VISITA O CADIM PARA IMPLANTAÇÃO DE VTMS NO PORTO DE ITAGUAÍ .....	9
PORTO DE SÃO FRANCISCO SOBE PARA O QUARTO LUGAR NO RANKING AMBIENTAL DOS PORTOS BRASILEIROS.....	10
FIESP: SETOR MARÍTIMO DEVE SE PLANEJAR PARA RECEBER NAVIOS DE GRANDE PORTE .....	11
A ESTRATÉGICA REDE DE PORTOS QUE A CHINA CONTROLA NO MUNDO E AVANÇA ATÉ NO BRASIL .....	13
PORTOS RS ACOMPANHA VISTORIA DO IBAMA E FEPAM NOS TERMINAIS DO COMPLEXO PORTUÁRIO.....	17
<b>DIÁRIO POPULAR – PELOTAS/RS</b> .....	<b>18</b>
EXPECTATIVA É DE MOVIMENTAÇÃO RECORDE NOS PORTOS GAÚCHOS .....	18
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>19</b>
LÍDER DO GOVERNO CHAMA RELATÓRIO DA CPI DE PEÇA POLÍTICA E DIZ NÃO HAVER ELEMENTOS PARA ACUSAR BOLSONARO .....	19
GOVERNO QUER PAGAR NOVOS VALORES DE AUXÍLIO JÁ EM NOVEMBRO, DIZ MINISTRO.....	20
‘QUANTO MAIS ACELERAMOS, MAIOR A CHANCE DE VENCERMOS NA JUSTIÇA’ .....	21
<b>MONEYTIMES</b> .....	<b>22</b>
LOGÍSTICA: FPA AGUARDA REUNIÃO COM ARMADORES PARA DEBATER CRISE DOS CONTÊINERES .....	22
EXPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA DO BRASIL PODE CRESCER 2% EM 2021 APESAR DE CHINA, DIZ ATHENAGRO .....	23
PRODUÇÃO DE PETRÓLEO DO PAÍS FICA QUASE ESTÁVEL EM SETEMBRO E PETROBRAS VÊ RECUO DE 1,5% .....	23
ELETOBRAS: COM MODELAGEM PARA PRIVATIZAÇÃO, ESTATAL ESTÁ MAIS PRÓXIMA DE AUMENTAR POTENCIAL DE VALORIZAÇÃO, DIZ CREDIT SUISSE .....	24
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>25</b>
SENADO APROVA VALE-GÁS COM RECURSOS DE ROYALTIES, ÓLEO DA PARTILHA E DIVIDENDOS DA PETROBRAS.....	25
INDÚSTRIA NAVAL DEFENDE IMPOSTO DE CARBONO PARA FINANCIAR NOVOS COMBUSTÍVEIS .....	29
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>32</b>
RELATOR DO AUXÍLIO BRASIL DIZ QUE AGUARDA RECUO DE BOLSONARO SOBRE PAGAR BENEFÍCIO DE R\$ 400 SEM FURAR TETO DE GASTOS.....	32
RELATOR DE PROPOSTA DA DESONERAÇÃO DA FOLHA PEDE VOTAÇÃO RÁPIDA PARA EVITAR DESEMPREGO EM 2022 .....	33
MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SUGERE AO GALEÃO BRIGAR PELA CONCESSÃO DO SANTOS DUMONT.....	34
PORTUGUESA GALP ENTRA NO SETOR DE ENERGIA SOLAR NO BRASIL COM A COMPRA DE DOIS PROJETOS NO NORDESTE .....	35
‘QUESTÃO SOCIAL É UMA RESPONSABILIDADE DO GOVERNO, E NÃO DO MERCADO’, DIZ MOURÃO SOBRE AUXÍLIO BRASIL.....	35
NO ACORDO PARA IMPOSTO MÍNIMO GLOBAL, BRASIL FICA AO LADO DOS PAÍSES RICOS DE OLHO EM VAGA NA OCDE .....	36
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>37</b>
ENEL INAUGURA PARQUE EÓLICO NO RIO GRANDE DO NORTE, UM NOVO ALÍVIO AO SISTEMA ELÉTRICO .....	37
CONSTRUÇÃO DA TERMELÉTRICA RIO GRANDE PODE COMEÇAR AINDA ESTE ANO .....	39
SENADO APROVA VALE-GÁS PARA BANCAR METADE DO PREÇO DO BOTIJÃO A FAMÍLIAS CARENTES .....	39
STF INCLUI NA PAUTA AÇÃO QUE PEDE DERRUBADA DA DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO .....	40
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>43</b>
PACHECO ACERTA FILIAÇÃO AO PSD, PRIMEIRO PASSO RUMO A POSSÍVEL CANDIDATURA À PRESIDÊNCIA .....	43
MINÉRIO DE FERRO FICA ESTÁVEL NO PORTO DE QINGDAO, EM US\$ 124,07 POR TONELADA.....	45
EXPORTAÇÃO DE SOJA AUMENTA E JÁ VAISUPERAR O VOLUME TOTAL DE 2020.....	46



<b>AGÊNCIA BRASIL - DF .....</b>	<b>47</b>
CORREIOS FICARÃO COM O "OSSO" SE NÃO FOREM PRIVATIZADOS, DIZ MINISTRO.....	47
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>48</b>
MERCOSUL LINE LANÇA SERVIÇO DE CABOTAGEM LIGANDO SUL E NORDESTE .....	48
ARTIGO - COMISSIONAMENTO COMO FERRAMENTA DA QUALIDADE EM PLATAFORMAS OFFSHORE.....	49
HAPAG-LLOYD INVESTE NA AQUISIÇÃO DE TERMINAL DE CONTÊINERES ALEMÃO .....	50
ENTIDADES PÚBLICAS DE ITAJAÍ ENVIAM RELATÓRIO AO MINFRA PELA MANUTENÇÃO DA REGIONALIZAÇÃO .....	51
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>52</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	52



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## SUMMIT 5.0 REÚNE ESPECIALISTAS PARA DEBATER FUTURO DO PORTO EM BRASÍLIA

Evento, promovido pelo Grupo Tribuna, terá como foco a integração logística no século 21

Por: Redação



**Autoridades e empresários discutirão o futuro do complexo santista durante o Summit Foto: Carlos Nogueira/AT**

Integração logística e tecnologia são os temas do Summit Portos 5.0, que acontece nesta quinta-feira (21), em Brasília. Promovido pelo Grupo Tribuna, o evento contará com a participação de especialistas e autoridades, incluindo parlamentares presentes e o ministro

da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, por vídeo.

O evento será realizado das 13h30 às 18 horas, em formato presencial, no B Hotel, na capital federal. No entanto, há a possibilidade de assistir a transmissão remota. Basta fazer a inscrição através do site.

A abertura do evento ficará por conta do presidente da Comissão de Viação e Transportes (CVT), deputado federal Carlos Chiodini, além do presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), senador Wellington Fagundes, e o coordenador da Câmara Temática de Portos Frenlogi, deputado Julio Lopes.

O primeiro painel vai abordar a estabilidade jurídica e a segurança dos investimentos. Sobre isso, os debates serão realizados pelo advogado Cassio Lourenço, além do economista Gesner Oliveira e da secretária especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), Martha Seillier.

Redução de burocracia e legislação responsiva serão abordados em seguida, às 15h25. O tema será abordado pelo diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery e pelo coordenador geral de Infraestrutura do Tribunal de Contas da União (TCU), Manoel Moreira, além do diretor de Investimentos da TIL e presidente do Conselho de Administração da Brasil Termina

Após uma pausa para o coffee break, arranjos produtivos e sincromodalismo no setor portuário serão debatidos. Sobre este tema, os consultores Cesar Mattos, Luis Claudio Montenegro e Adalberto Vasconcelos farão suas considerações. Representando a OCDE, estará presente Camila Sanson.

Às 17h30, haverá uma palestra do professor Peter De Langen. O tema serão os arranjos produtivos para a cadeia de contêineres. Em seguida, a competitividade no mercado de caixas metálicas será abordada por autoridades como o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, pela diretora da Antaq, Flavia Takafashi e pelo secretário de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária (Seinfra) do TCU, Bruno Martinello Lima, além do ex-presidente do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) Alexandre Barreto.

O encerramento abordará a cadeia logística integrada, em uma palestra do Chefe de Prevenção de Perdas para Transporte do Mercado Livre Brasil, Anderson Fagundes. Às 19 horas, haverá um coquetel para os presentes.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 20/10/2021*

## OPERAÇÃO DE PORTOS AMERICANOS 24 HORAS POR DIA JÁ MOSTRA RESULTADO

Secretária de imprensa da Casa Branca afirmou que alguns portos nos EUA estão lidando com um volume 30% maior

*Por: Estádio Conteúdo*



**Porto em Los Angeles: Casa Branca disse que os gargalos nos portos estão sendo trabalhados desde fevereiro Foto: Pixabay**

A secretária de imprensa da Casa Branca, Jen Psaki, informou que a abertura 24 horas por dia dos principais portos dos Estados Unidos já está mostrando resultados, diante dos gargalos nas cadeias produtivas. Em coletiva à imprensa nesta terça-feira (19), a porta-voz disse que “os

problemas de oferta são multifacetados” e que, neste momento, o foco da administração está nos portos.

Jen Psaki afirmou que alguns portos nos Estados Unidos estão lidando com um volume 30% maior de bens recentemente, dado que “há mais empregos e as pessoas estão gastando mais”.

Em conta oficial no Twitter, o Porto de Los Angeles informou que, com a colaboração de parceiros ferroviários, o tempo de espera dos trens foi reduzido em mais da metade nos últimos 30 dias.

Questionada sobre por que o presidente Joe Biden não agiu com antecedência para solucionar os gargalos, Psaki garantiu que o problema está sendo tratado desde fevereiro e, mais uma vez, atribuiu a culpa aos volumes de bens demandados acima da média.

Jen Psaki ainda afirmou que a taxa de carbono não está fora de discussão da Casa Branca com o Congresso.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 20/10/2021*

## PORTO 360° DESTA SEMANA DEBATE A IMPORTAÇÃO IRREGULAR

Ana Angélica está à frente do posto do Ibama no Porto de Santos e participa do programa

*Por: Redação*



**O Porto360° é transmitido nas redes sociais do Grupo Tribuna Foto: Reprodução**

A descoberta de carregamentos de lixo importados no Porto de Santos é o tema do programa Porto 360° desta quarta-feira (20), que terá a participação da chefe do posto do Ibama no complexo marítimo, a agente ambiental federal Ana Angélica Alabarce.

O Porto 360° é transmitido nas redes sociais do Grupo Tribuna (Facebook e Youtube) às 19h45, com apresentação de Maxwell Rodrigues

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 20/10/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### DIRETOR DA ANTAQ RECEBE NOVA DIRETORIA DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA PARA O DESENVOLVIMENTO DA NAVEGAÇÃO INTERIOR (ABANI)

Adalberto Tokarski se reuniu, nesta terça-feira (19), em Brasília, com os integrantes da Abani



**Claudio Mirol Carvalho (E) e Adalberto Tokarski: entidade trabalhará pela defesa da navegação interior**

O diretor da ANTAQ, Adalberto Tokarski, recebeu, nesta terça-feira (19), na sede da Agência, em Brasília, a nova diretoria da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani) e uma comitiva de empresários associados. “O momento é desafiador para a navegação interior e a associação terá um

papel fundamental para o desenvolvimento do transporte fluvial”, afirmou o diretor. E completou: “Nos últimos anos, diminuímos nossa malha de vias economicamente navegadas e hoje temos a interrupção da navegação em dois rios importantes, no Tietê e no Paraguai. Aumentamos o volume transportado nos rios caudalosos da Amazônia onde não se precisa de intervenção, mas há outros rios que precisam de dragagem e derrocamento, e a Abani pode liderar a viabilização de recursos para ser investido nesse modal, que é o mais amigável ao meio ambiente, e que a cada ano tem orçamento menor”.

O presidente da Associação, Claudio Mirol Carvalho Filho, explicou que a Abani está sendo recriada, com um novo foco – contribuir para que a navegação interior tenha menos burocracia, seja menos engessada. “Desejamos uma interlocução com os órgãos, oferecendo estudos técnicos para que o setor se desenvolva. Nosso intuito é buscar soluções para que o transporte fluvial cresça, pois é um modal importante para a logística nacional”, afirmou.

Para o vice-presidente da Abani, José Rebelo III, a Abani atuará, entre outras frentes, “como um canal consultivo em prol de soltar as amarras da navegação interior. Entendemos que a Associação contribuirá com a melhoria do transporte de passageiros e de cargas pelas nossas hidrovias”.

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: 20/10/2021

### DIRETOR DA ANTAQ FALA SOBRE DESENVOLVIMENTO DA NAVEGAÇÃO INTERIOR NO 12º SEMINÁRIO INTERNACIONAL DA SOBENA

Tokarski defendeu a união do Congresso, governo e iniciativa privada para desenvolver o transporte de cargas e passageiros na navegação interior



O diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, Adalberto Tokarski, participou hoje (19) da mesa de abertura do 12º Seminário Internacional de Transporte e Desenvolvimento Hidroviário Interior, promovido pela Sociedade Brasileira de Engenharia Naval - Sobena. Tokarski falou sobre a “Visão da agência reguladora no desenvolvimento da navegação interior”. O evento

prossegue até quinta-feira (21), com a realização de palestras e apresentação de estudos técnicos do setor.

Em sua apresentação, o diretor da ANTAQ falou sobre os desafios para destravar o transporte hidroviário interior, de forma a propiciar uma utilização do modal com maior eficiência e economicidade. “Conforme estudo da Agência, em 2010, tínhamos 21.000km de vias interiores economicamente-navegadas. Em 2018, esse número caiu para 18.616km, afetando todas as regiões hidrográficas e ligando o sinal de alerta de que o setor deve ser tratado como prioridade”, observou.

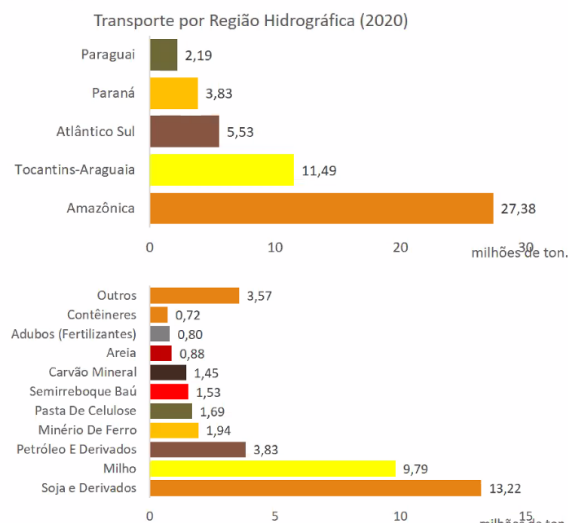
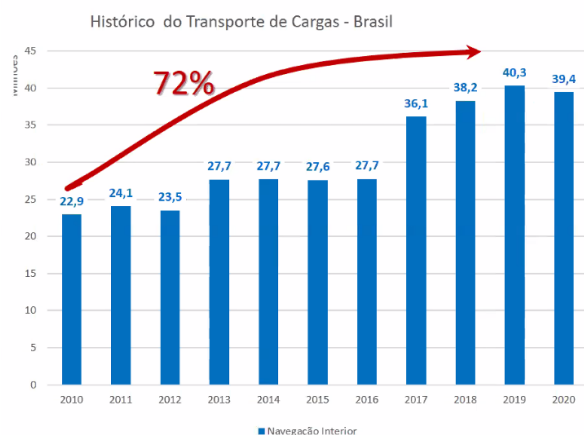
Segundo Tokarski, os casos das hidrovias do Paraguai e do Tietê-Paraná, que vivem uma paralisação em face da crise hídrica e da falta de gestão das águas, são os mais graves. Mas, segundo o diretor informou, o transporte de cargas na hidrovia do São Francisco também está paralisado.

O diretor da ANTAQ lembrou que, por conta da paralisação por 20 meses, em 2014, a hidrovia Tietê-Paraná perdeu credibilidade. Segundo informou, a hidrovia, que vinha crescendo até aquele ano e transportou 6,1 milhões de toneladas, nunca mais voltou àquele volume. “Por isso, eu reforço como pauta importante para o país discutir uma política para navegação fluvial que olhe o todo - o transporte de cargas e o transporte de passageiros, a questão da sustentabilidade e também o uso múltiplo das águas”, frisou.

## TRANSPORTE DE CARGA

### Transporte na Navegação Interior – 2020: 39,4 milhões toneladas.

Evolução 2010-2020: 72%.



Já como resultado da paralisação da navegação do rio Paraguai, Tokarski informou que atualmente estão saindo 1.000 caminhões/dia com minério de ferro de Corumbá- MS para a Argentina, já que a Vale, proprietária do minério, tem que cumprir o contrato com a siderúrgica argentina, gerando prejuízo econômico e ambiental.

De acordo com o diretor da ANTAQ, mesmo com todos esses problemas, o transporte por vias interiores cresceu 46% no período 2010/2020, atingindo um total de 110 milhões de toneladas de cargas no ano passado. A soja, seguida da bauxita e do milho, foi a mercadoria mais transportada pelos rios brasileiros, em 2020, totalizando 26,29 milhões de toneladas. Os números incluem o transporte de cabotagem e longo curso em vias interiores.

Considerando apenas o transporte de cargas em vias interiores, a evolução no período 2010/2020 foi de 72%. Em 2020, foram transportados exclusivamente nessas vias 39,4 milhões de toneladas de cargas, com destaque para soja e derivados, que totalizou 13,22 milhões de toneladas transportadas no ano passado.

Em relação à navegabilidade no Complexo Tocantins-Araguaia, Tokarski reiterou a necessidade do derrocamento do Pedral do Lourenço. A derrocagem da estrutura de 35 km, localizada no Estado do Pará, vai viabilizar o tráfego de embarcações no rio Tocantins, aumentando a navegabilidade na região.

O diretor da ANTAQ mencionou ainda a importância do transporte multimodal para a logística do país. Mas para tornar a multimodalidade uma realidade, é essencial - segundo ele - reduzir a burocracia, agilizar os processos internos, modernizar os normativos, induzir e atuar em ações e discussões multissetoriais que levem à redução dos entraves no setor e ao aproveitamento regular e integrado dos diferentes modais de transporte. "Só assim alcançaremos a racionalidade logística e a eficiência no transporte de pessoas e cargas", apontou.

Por fim, Tokarski afirmou que o desenvolvimento do modal passa pela criação de uma secretaria específica para o setor. "Tem que ser uma estrutura que se debruce exclusivamente sobre os problemas da navegação interior, no âmbito do Ministério da Infraestrutura, e uma diretoria de navegação fluvial no organograma do DNIT", afirmou. E concluiu: "Dessa forma, e atuando em parceria com o setor privado, poderemos pensar na viabilização de obras de dragagem, sinalização, balizamento e derrocamento dos nossos rios, proporcionando um escoamento mais eficiente e seguro para os nossos produtos".

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

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

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

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

**Data: 19/10/2021**



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

### **ALFÂNDEGA DO JAPÃO E SMITHS DETECTION AUMENTARÃO A VIGILÂNCIA COM SISTEMA DE INSPEÇÃO DE ÚLTIMA GERAÇÃO**

**Informação: Yahoo (20 de outubro de 2021 )**

TÓQUIO, October 19, 2021–(BUSINESS WIRE)–A Smiths Detection, líder mundial em tecnologias de controle e detecção de ameaças, garantiu um contrato com a alfândega do Japão para fornecer dois sistemas Hi Energy 9 MeV entrelaçados de inspeção de carga HCVS de alto desempenho com dupla visualização para examinar caminhões e contêineres de carga nas alfândegas de Tóquio, em Jyonanjima, e Kobe, em Mizushima. As instalações começarão em abril de 2022.

Este sistema estacionário melhorado de detecção por raios-X HCVS utiliza um novo mecanismo de transporte que otimiza os controles de segurança ao escanear caminhões inteiros (cabine incluída), contêineres e veículos em busca de ameaças e contrabando. Com a capacidade de discriminar entre materiais orgânicos e inorgânicos, o HCVS reduz a necessidade de inspeção



manual enquanto produz resultados rápidos e confiáveis. Ele já foi implementado em vários portos do Japão e portos internacionais, como o Porto de Antuérpia (Bélgica) e o Porto de Haifa (Israel).

O Japão é o quarto maior importador e exportador de mercadorias do mundo, tornando o comércio essencial para sua economia. Em agosto de 2021, as importações e exportações aumentaram mais de 20% ano a ano, enquanto a economia do Japão continua se recuperando do impacto da pandemia<sup>1</sup>.

“À medida que o volume de mercadorias e comércio aumenta a nível mundial, ser tecnologicamente inovador é vital para estabelecer a confiança entre as partes interessadas e manter o fluxo de mercadorias por meio de nossos mercados locais e globais”, disse Kevin Davies, diretor Global de Portos e Fronteiras da Smiths Detection. “A Smiths Detection tem o orgulho de apoiar as alfândegas de Tóquio e Kobe na criação dos ambientes portuários mais seguros possíveis. Com tecnologia de ponta e nossa equipe global, esperamos fortalecer a facilidade de comércio da região e garantir a movimentação de cargas no mundo todo.”

Para mais informações, acesse [www.smithsdetection.com](http://www.smithsdetection.com).

1 <https://www.icis.com/explore/resources/news/2021/09/16/10685288/japan-s-chemicals-exports-rise-by-28-5-in-aug-total-shipments-up-26-2>

O texto no idioma original deste anúncio é a versão oficial autorizada. As traduções são fornecidas apenas como uma facilidade e devem se referir ao texto no idioma original, que é a única versão do texto que tem efeito legal.

**Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo**  
**Data: 20/10/2021**

## CDRJ VISITA O CADIM PARA IMPLANTAÇÃO DE VTMS NO PORTO DE ITAGUAÍ

**Informação: CDRJ (20 de outubro de 2021)**



**Foto: CDRJ**

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), que administra os portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, estuda a possibilidade de instalação de um radar e câmeras convencionais e térmicas no Centro de Avaliação da Ilha de Marambaia (CADIM), para o monitoramento do tráfego aquaviário na Baía de Sepetiba. O objetivo é atender às necessidades do projeto em andamento

para implantação de um VTMS (sigla inglesa para Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações) no Porto de Itaguaí.

Na última quarta-feira (13), o gestor de VTMS da Autoridade Portuária, Marcelo Villas-Bôas, esteve no CADIM para um ‘site survey’ com representantes do Comando de Operações Navais (ComOpNav) e da Diretoria de Comunicações e Tecnologia da Informação da Marinha (DCTIM). A visita às instalações da Marinha do Brasil (MB) visou analisar a infraestrutura existente e avaliar a viabilidade técnica de empregá-la no projeto do VTMS, mediante instalação de um radar e câmeras ópticas e termais nesse local.

Villas-Bôas explicou que “no presente momento, a MB e a CDRJ estão em tratativas avançadas com vistas a incluir o Projeto do VTMS de Itaguaí, por meio de um Termo Aditivo, ao Convênio firmado em dezembro de 2019 entre as Autoridades Marítima e Portuária do Rio de Janeiro com foco nos Portos do Rio de Janeiro e Niterói. Verificamos in loco, com as visitas ao CADIM e ao Farol de Castelhanos, que será possível estabelecer, em conjunto com os equipamentos que

serão instalados no edifício sede da administração do Porto de Itaguaí, uma rede de monitoramento ativo do tráfego aquaviário na Baía de Sepetiba.

Saiba mais: O VTMS é um auxílio eletrônico à navegação, que amplia a segurança da navegação e a proteção ao meio ambiente por meio da identificação, da monitoração e do planejamento da movimentação das embarcações, contribuindo para o aumento da eficiência do tráfego marítimo, com reflexo direto nas atividades operacionais dos portos, além do cumprimento de padrões marítimos internacionais.

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

**Data: 20/10/2021**

## PORTO DE SÃO FRANCISCO SOBE PARA O QUARTO LUGAR NO RANKING AMBIENTAL DOS PORTOS BRASILEIROS

**Informação: Governo de Santa Catarina (20 de outubro de 2021)**



**Foto: Gustavo Camargo/SCPar/Porto de São Francisco do Sul**

As boas práticas ambientais do Porto de São Francisco do Sul foram reconhecidas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O complexo portuário do Norte catarinense passou do 7º para o 4º lugar no Índice de Desempenho Ambiental (IDA) entre os 37 portos públicos do Brasil. Os dados foram divulgados nesta segunda-feira, 18.

Numa pontuação máxima de 100 pontos, o Porto de São Francisco chegou a 96,95, um aumento de 12% com relação ao ano

anterior, quando tinha 86,57 pontos. O Índice leva em consideração 38 indicadores relacionados à gestão ambiental dos portos, como preservação da fauna e flora, gerenciamento das operações portuárias e prevenção de riscos.

### Confira os 10 principais indicadores:

- Regularidade das licenças ambientais
- Monitoramento da fauna e da flora
- Qualidade dos técnicos no núcleo ambiental
- Prevenção de riscos
- Auditoria ambiental
- Gestão das operações portuárias
- Ação de retirada de resíduos de navios
- Plano de contingência de saúde
- Treinamento e capacitação ambiental
- Consumo e eficiência no uso de energia

Na semana passada, os portos que ocupam os três primeiros lugares do ranking (Itajaí, Paranaguá e Pecém) foram homenageados e receberam o Prêmio Antaq 2021, durante evento realizado em Brasília. “Estamos comemorando muito este quarto lugar, porque é o reconhecimento da crescente responsabilidade ambiental assumida pelo Porto nos últimos anos”, enfatizou o presidente do Porto, Cleverton Vieira. “Em seis anos, tivemos um aumento de 55% no Índice de Desempenho Ambiental, passando de 62,52 pontos para 96,95.”

Para o gerente de Meio Ambiente do Porto de São Francisco, Oscar Schmidt, a conquista é fruto do comprometimento do Porto com o meio ambiente e com o desenvolvimento local. “O crescimento do nosso índice é relevante, porque estamos concorrendo com portos públicos igualmente comprometidos, que buscam no ranking não somente uma ótima classificação, mas antes um pleno envolvimento com a atividade portuária, por meio de boas práticas ambientais”.

### Dados gerais do Porto de São Francisco

- Maior porto em movimentação de carga de Santa Catarina
- 4º lugar no ranking ambiental entre os portos públicos brasileiros
- 7º maior porto do Brasil em movimentação de carga geral
- No comparativo da carga geral entre o primeiro semestre de 2020 e 2021, enquanto o aumento na média dos portos brasileiros foi de 19%, no Porto de São Francisco foi de 77%, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários
- Sete berços de atracação de navios, numa área de 244 mil m<sup>2</sup>.

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

*Data: 20/10/2021*

### FIESP: SETOR MARÍTIMO DEVE SE PLANEJAR PARA RECEBER NAVIOS DE GRANDE PORTE

*Informação: FIESP (20 de outubro de 2021 )*



**“Sou um entusiasta e defensor do porto de Santos, declara Martin Alexandre Aron, diretor do Deinfra**

A escassez de contêineres e de navios na rota comercial para o Brasil causa forte impacto no preço dos fretes internacionais com reflexo para a indústria dependente do comércio exterior. Diante deste cenário, o Departamento de Infraestrutura (Deinfra) da Fiesp realizou (18/10)

workshop on-line para abordar os motivos da alta do frete marítimo e as expectativas do mercado para o próximo ano.

**“Sou um entusiasta e defensor do porto de Santos, que há décadas vem batendo recorde de produção e é o mais importante suporte de comércio exterior no Brasil”, declara Martin Alexandre Aron, diretor do Deinfra e moderador do workshop.**

A imprensa recentemente chamou a atenção para os valores dos fretes marítimos internacionais praticados. No entanto, há um ponto de atenção quanto à economia na logística: o custo do frete marítimo é calculado em função da distância (que aumenta o custo por tonelada) versus o tamanho do navio (que reduz o custo por tonelada), influenciada pela eficiência energética das embarcações. Quanto mais longe o destino, maior deveria ser o navio usado a fim de otimizar o custo do frete. Essa preocupação se eleva devido à China ser o destino de 70% das exportações de soja brasileira. E, de acordo com Aron, o Brasil tem 1% do número mundial de containers.

O argumento ambiental também é importante ponto a ser levado em conta, uma vez que o transporte marítimo está entre os maiores emissores de Gases de Efeito Estufa (GEE). A meta da Organização Marítima Internacional (IMO, International Maritime Organization, na sigla em inglês) é reduzir 70% de gás carbônico (CO<sub>2</sub>) até 2030 com a substituição dos atuais combustíveis. “Um atalho simples para essa questão seria o uso de navios maiores”, enfatiza Aron. Segundo ele, essa pressão vem do consumidor da China, que possui plano de carbono zero até 2060.

Para Claudio Loureiro de Souza, diretor executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (CentroNave), é necessário fazer a conta pelo transporte de TU (tonelada útil tracionada).

***“Temos um problema de abastecimento para um combustível alternativo de origem fóssil ou metanol para a redução de emissão de CO2. O que cresceu foram as dimensões dos navios para transportar os containers”, afirma.***



***Loureiro alerta que a substituição de navios por outros de grande porte requer adaptação da estrutura de portos***

De acordo com Loureiro, a partir de 2023 poderá haver uma nova geração de navio. E o Brasil precisa resolver esse impasse até 2050, quando a maior frota de navios no mundo terá emissão zero. “2021 é o ano com mais encomenda de novos navios porta-containers, com 3,9 milhões de TUs. Este ano

estamos batendo recorde em volume de encomendas, a maior parte concentrada em navios grandes. Loureiro fala que os navios serão substituídos por outros de grande porte e deixa uma provocação no ar: “Será que vamos ter capacidade de receber esses navios?”. Para ele, há que se atentar quanto à estrutura do porto, o que está fora do controle do armador, como acontece em Santos, por exemplo, onde há muitas restrições de infraestrutura.

Os dados reveladores apresentados por Loureiro apontaram que de janeiro a julho a exportação brasileira, em containers, em relação à pré-pandemia, cresceu 9,8% em TUs. Já a importação em relação a 2019 cresceu 15,9% e em 2021, 30,8%. “Em 2021, transportamos 30,8% mais contêineres do que em 2020”, pontua Loureiro.

Ainda de acordo com ele, falta elevar a quantidade de oferta e espaço. “O armador tem grande interesse, mas está sendo barrado por questões de infraestrutura, que precisa ser resolvida com tempo”, alerta. Para Loureiro, a perspectiva é que essa situação vai ficar complicada até o primeiro trimestre de 2022. Ele elenca alguns pontos de atenção:

### **Planejamento para receber navios maiores;**

Atuação da Agência Nacional da Vigilância Sanitária (Anvisa) devido às quarentas em função de casos de covid-19. Loureiro defende que a operação pode ser feita via radio para não haver contato entre pessoas. Um navio ficar de quarenta acarreta o atraso de contêineres;

Gestão de calado nos portos: pode otimizar o funcionamento, ação que está ao alcance dos armadores.

O diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias (DNHI/SNPTA), Dino Antunes Dias Batista, do Ministério da Infraestrutura (Minfra) aponta a existência de uma relação próxima de carga feeder, destinada a porto que não recebe grandes embarcações, e a cabotagem pura para promover a escala necessária às navegações brasileiras.



***“O aumento das embarcações traz a necessidade de ampliar a cabotagem”, diz Batista. Ou seja, o transporte marítimo entre portos brasileiros, de produtos acondicionados em contêineres com escalas regulares e dias fixos da semana.***

***Para Batista, deve-se olhar o Porto de Santos como sistema, pois movimenta 40% do comércio exterior brasileiro***

Batista também destaca sobre o tipo de combustível existente no Brasil, que não atende aos navios que vêm de outros países. “E Santos, porto que movimentava 40% do comércio exterior brasileiro, é o lugar garantido de transbordo, mas dependendo de um serviço em conjunto. Deve-se olhar o porto de Santos como sistema”, avalia.

**Para mais detalhes, assista ao workshop no YouTube da Fiesp.**

<https://youtu.be/Dpr675jPcfo>

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

Data: 20/10/2021

## A ESTRATÉGICA REDE DE PORTOS QUE A CHINA CONTROLA NO MUNDO E AVANÇA ATÉ NO BRASIL

Informação: BBC (20 de outubro de 2021)



**O porto de Pireus, na Grécia, considerado a grande porta de entrada dos produtos asiáticos na Europa, é um dos exemplos da expansão das empresas chinesas na rede portuária global. – Foto: GETTY IMAGES**

Depois da Grande Crise de 2008-2009, a Grécia teve de implementar reformas e privatizações para pagar suas dívidas depois de receber um resgate financeiro, promovido

pela União Europeia.

Foi assim que uma gigante estatal chinesa viu uma oportunidade de entrar na indústria portuária de um país em crise.

A empresa Cosco adquiriu 51% de Pireus, num acordo que a autorizava a aumentar sua participação para 67% cinco anos depois. E foi exatamente isso que aconteceu, no início de outubro.

Com essa operação, Pequim agora administra um dos portos mais importantes do mundo, localizado na junção de Europa, Ásia e África.

A mesma empresa está em negociações para adquirir uma participação no porto de Hamburgo (Alemanha). Se for concretizada, será o oitavo grande investimento portuário da Cosco na Europa.

Outro gigante chinês do setor, o Shanghai International Port Group, acaba de assumir o controle do porto israelense de Haifa.

Esses são alguns dos capítulos mais recentes de uma longa história de expansão portuária, que nos últimos anos tem ocorrido no contexto da chamada Rota Marítima da Seda, iniciativa que faz parte de um plano mais amplo de investimento de capital chinês em obras de infraestrutura ao redor do mundo.

Para conseguir esse objetivo, controlar as concessões portuárias em pontos geoestratégicos é fundamental, apontam analistas consultados pela BBC Mundo.

Diferentes estimativas mostram que empresas do gigante asiático controlam atualmente cerca de cem portos em mais de 60 países.

“Os portos de contêineres com investimento chinês tiveram um aumento em sua conexão de transporte marítimo acima da média”, diz Jan Hoffmann, chefe da Unidade de Logística Comercial

da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (Unctad, na sigla em inglês).

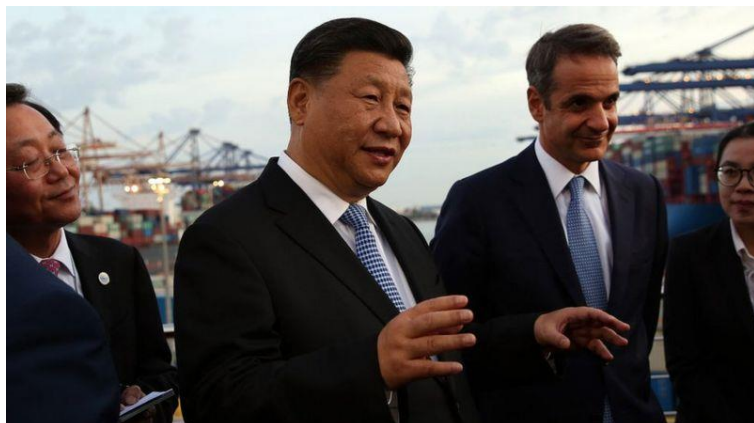
Isso representa uma vantagem sobre seus concorrentes que lhes permite avançar passo a passo na indústria portuária.

Esse aumento de conexão, explicou Hoffmann à BBC Mundo, ocorreu porque tratam-se geralmente de investimentos de grandes proporções ou porque as empresas chinesas levam seus próprios serviços a esse terminal.

### Exibição de força

A partir de um ponto de vista histórico, Sam Beatson, professor do Departamento de Finanças, Risco e Bancos e em programas de mestrado em Administração de Empresas da Escola de Negócios da Universidade de Nottingham (NUBS), no Reino Unido, diz que as elites políticas e empresariais chinesas compreenderam que no passado perderam uma oportunidade de explorar e se desenvolver em outras partes do mundo.

### Até que reagiram, alguns anos atrás.



***O presidente chinês, Xi Jinping, e o primeiro-ministro grego, Kyriakos Mitsotakis, no porto de Pireu – Foto: GETTY IMAGES***

“Por um lado, a China quer se expandir, influenciar e compensar esse tempo perdido. Por outro, claro, existe um desejo de exibir força, mas na minha opinião não existe nenhum desejo de fazer isso de uma maneira ameaçadora”, afirmou à BBC Mundo.

“O elemento chave que impulsiona a estratégia portuária das empresas chinesas é um maior controle e eficiência em seus negócios marítimos globais e a busca de oportunidades para participar de projetos de desenvolvimento perto da China.”

Outros estudiosos, como James R. Holmes, professor de Estratégia Marítima na Escola de Guerra Naval dos Estados Unidos, têm uma perspectiva mais cuidadosa sobre o avanço chinês na rede portuária.

“O objetivo é criar um ciclo autossustentável entre o comércio, o poder militar e a influência diplomática”, disse ele.

O acesso a portos no exterior permite que a China desenvolva mais suas redes comerciais e aumente sua riqueza. Com isso, explica Holmes, o país reinveste parte desses fundos em suas forças navais, terrestres, aéreas e de mísseis de apoio.

Ao ter um maior poder econômico, Pequim consegue “uma alavanca diplomática para influenciar nas nações anfitriãs”, onde funcionam os portos com capitais chineses, diz o especialista.

Esse é, por exemplo, o caso de Djibouti, país do leste africano localizado estrategicamente na entrada do Mar Vermelho, que leva ao Canal do Suez. Nessa pequena nação, que recebeu grandes investimentos de Pequim, um porto marítimo foi transformado na primeira base militar da China no exterior.

A militarização desse porto havia sido vista por alguns analistas como uma advertência diante dos interesses portuárias que a China possa ter em outros países, como Tanzânia, Emirados Árabes Unidos, Paquistão ou Mianmar.

### **Pedras no caminho**

Décadas de crescimento económico e um forte impulso governamental permitiram à China posicionar-se no centro do comércio marítimo mundial, segundo uma análise do China Power Project, pertencente ao Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais (CSIS, na sigla em inglês), com sede em Washington D.C. (EUA), intitulado Como a China influi na conectividade marítima global.

Sob o governo de Xi Jinping, as empresas estatais chinesas têm participado de projetos de investimento e construção de dezenas de portos em todo o mundo. Entretanto, muitos projetos apoiados pela China não têm decolado como se esperava, diz o estudo.

É o que acontece no porto de Gwadar, um componente chave do Corredor Econômico China-Paquistão, que tem sido subutilizado.

“O governo paquistanês teve de tomar medidas desesperadas no início de 2021 para reativar o porto”, afirma a análise do CSIS.

O documento também afirma que alguns projetos importantes ainda não se materializaram por completo, como o porto de Bagamoyo, na Tanzânia.

Outro aspecto das operações chinesas na indústria portuária, acrescenta a análise, está relacionado com os termos das negociações feitas com países endividados com Pequim.

Nesse contexto está o porto de Hambantota, no Sri Lanka. O país asiático estava tão endividado com a China que em 2017 arrendou o porto aos chineses por 99 anos, em troca de uma redução da dívida.

A medida gerou preocupações sobre a influência econômica chinesa, diz o CSIS, e os potenciais riscos para países menores de firmar acordos custosos de desenvolvimento de infraestrutura com o gigante asiático.

### **América Latina e Brasil**

Eleanor Hadland, analista sênior de terminais portuários da consultora internacional Drewry diz que, apesar de as operações chinesas na América Latina terem aumentado, elas ainda estão muito abaixo do que tem sido um fenômeno em outras partes do mundo.

“Os terminais de contêineres estiveram na primeira onda de privatizações de portos nos finais da década de 1990 e no início da de 2000”, disse a especialista à BBC Mundo.

Nesses anos, entrou com força na região a Hutchison Ports (subsidiária da CK Hutchison Ports), empresa chinesa que atualmente tem a maior presença na América Latina. É a gigante chinesa nos portos latino-americanos.

Anos depois entraram no mercado a Cosco e a China Merchants, mas o ritmo de expansão das empresas chinesas foi muito menor que no passado se deu em outros lugares.

A América Latina tornou-se um mercado secundário para os chineses, já que a Rota Marítima da Seda está mais concentrada em conectar a Europa e a Ásia e em projetos de desenvolvimento portuários na África.

Além disso, diz a analista, “a oportunidade de os chineses ingressarem no mercado latino-americano vê-se limitada pelas taxas de crescimento mais baixas” na região, algo que vem ocorrendo desde antes da pandemia de Covid-19.

O Brasil, entretanto, pode acabar sendo um caso diferente na região. “Há uma nova série de privatizações de portos programadas no Brasil”, das quais eventualmente os chineses podem participar.

Entretanto, outros interessados podem acabar assumindo esses projetos. “Nós imaginamos que as considerações geopolíticas serão fundamentais para o governo brasileiro”, afirma Hadland.

### **“Com mais concorrência, ganhamos todos”**

“O melhor que pode acontecer à indústria e aos usuários é que haja operadores portuários de porte mundial competindo nos portos da região”, diz José Antonio Pejovés, professor de Direito Marítimo na Faculdade de Direito da Universidade de Lima e fundador do Estudio Pejovés Marítimo, empresa de assessoria jurídica.

“Se existe mais concorrência, ganhamos todos.” A partir dessa perspectiva, o especialista afirmou, em conversa com a BBC Mundo, que a iniciativa da Rota da Seda “é um projeto fabuloso”.

Pejovés explica que os capitais chineses operam sob um esquema de concessões por um período de tempo determinado. São concessões de uso público, ou seja, eles estão obrigados a prestar serviços a todos os navios de carga que queiram utilizar sua infraestrutura.

“Não são terminais portuários dedicados somente aos interesses chineses.”

### **Estratégia “comercial e política”**

Evan Ellis, professor pesquisador de estudos latino-americanos do Instituto de Estudos Estratégicos da Escola de Guerra do Exército dos Estados Unidos, diz que para a China é fundamental ter um papel importante na conectividade global.

Sua estratégia mais ampla, disse Ellis à BBC Mundo, é tratar de assegurar seu acesso a mercados estratégicos para conseguir matérias-primas e vender seus produtos.

“As empresas chinesas querem os portos com a ideia de dominar toda a cadeia de suprimentos” e assim não depender logisticamente de outras empresas.

Mas, mesmo com objetivos principalmente econômicos, eles não deixam de ser estratégicos, diz o pesquisador.

“A influência econômica lhe dá poder para ter mais influência política e depois você usa essa influência política para conseguir mais vantagens econômicas. É um ciclo.”

A partir dessa perspectiva, acrescenta Ellis, “o controle dos portos é parte de uma guerra econômica e estratégica em que a China usa seu poder para conseguir mais mercados e impor pressão sobre a concorrência.

### **Grande projetos na região**

Um dos grandes portos cuja construção avança a passo firme é o Chancay, no Peru.

Operado pela chinesa Cosco, espera-se que o investimento total chegue aos US\$ 3 bilhões quando as obras forem concluídas, em 2024.



Entre os grandes portos com investimentos chineses na América Latina e no Caribe estão ainda os de Enseada, Manzanillo, Lázaro Cárdenas e Veracruz, no México.

Nas Bahamas, o de Freeport; na Jamaica, o de Kingston; no Panamá, Balboa e Colón; na Argentina, o de Buenos Aires. E, no Brasil, o porto de Paranaguá, no Paraná – em que a China Merchants Port Holding Company (CMPort) adquiriu 90% dos Terminal de Contêineres de Paranaguá, em 2018. Paranaguá é o principal porto de exportação da soja brasileira, cuja maioria segue rumo à China.

Além deles, existe capital chinês em portos menores, alguns privados, ou em diferentes tipos de infraestrutura portuária.

Nem todas as iniciativas chinesas na região, porém, prosperaram. É o caso do megaprojeto impulsionado pela empresa Asia Pacific Xuanhao, que busca a criação de uma zona de livre comércio no sudeste de El Salvador, com acesso a Honduras e Nicarágua.

O desenvolvimento inclui a reconstrução do porto de La Unión, a criação de um parque industrial, um aeroporto e zonas de desenvolvimento turístico, entre outros.

“É basicamente converter El Salvador em uma zona para a expansão comercial da China na América Central”, afirma Ellis.

Embora a América Latina não esteja no centro da estratégia chinesa de investir em portos a nível global, de toda maneira trata-se de um mercado atraente, dizem os especialistas.

Mesmo estando a região mais na zona de influência dos Estados Unidos, por sua proximidade geográfica, não é um dado de pouca importância que o principal parceiro comercial da América do Sul seja a China.

Por enquanto, existem vários projetos portuários com capital chinês que estão sendo planejados pela região, mas as negociações costumam levar anos, considerando os gigantescos montantes envolvidos e as considerações políticas que cada governo faz quando deve firmar um acordo.

Ainda que se tratem de acordos comerciais, a questão estratégica dificilmente fica fora da balança.

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

*Data: 20/10/2021*

## PORTOS RS ACOMPANHA VISTORIA DO IBAMA E FEPAM NOS TERMINAIS DO COMPLEXO PORTUÁRIO

*Informações: Portos RS (20 de outubro de 2021 )*



**Fotos: Divulgação/Portos RS**

Representantes da Fundação Estadual de Proteção Ambiental (Fepam) e do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente (Ibama) estão visitando os terminais do porto organizado de Rio Grande para a verificação do Plano de Emergência Individual das empresas. As vistorias acontecerão ao longo desta semana e tem como foco o inventário de materiais e equipamentos de proteção individual para atendimento de emergências.

A Portos RS foi convidada para participar e está acompanhando a realização da atividade, por meio da Diretoria de Qualidade, Saúde, Meio

Ambiente e Segurança. Representam a autoridade portuária a chefe da Divisão de Meio Ambiente, Mara Núbia Oliveira, o gestor do Setor de Saúde e Medicina do Trabalho, João Nobrega, e o gestor ambiental Bernardo Villwock Jorge.

A operação foi planejada pela Coordenação de Emergências Ambientais do Ibama e está acontecendo em diversas regiões do país e em Rio Grande o local escolhido para as vistorias são as empresas que compõem o Plano de Área do Porto do Rio Grande. As ações desenvolvidas possuem caráter educativo e integrativo, visando a regularização promovida no âmbito de cada órgão competente e licenciador.

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

**Data: 20/10/2021**

## DIÁRIO POPULAR

### DIÁRIO POPULAR – PELOTAS/RS

#### EXPECTATIVA É DE MOVIMENTAÇÃO RECORDE NOS PORTOS GAÚCHOS

Dados do mês de setembro apontam crescimento em relação aos dois últimos anos

**Por: Redação - [web@diariopopular.com.br](mailto:web@diariopopular.com.br)**



**No Porto de Pelotas, a variação do total de cargas movimentadas foi de 43,09% em relação ao mesmo período do ano passado**

A Portos RS divulgou, nesta terça-feira (19), os resultados das movimentações do período de janeiro a setembro de 2021. Os números levam em consideração as operações realizadas por meio dos portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, além dos terminais que compõem o distrito industrial de Rio Grande.

Ao longo dos nove meses, os números foram expressivos e demonstram crescimento em relação aos mesmos períodos dos anos de

2020 e 2019. Em Rio Grande, as movimentações atingiram 34.460.840 toneladas, número que é 12% maior em relação a 2020, enquanto que em Pelotas foram 1.081.552 toneladas e em Porto Alegre o número foi de 807.115 toneladas.

A soja em grão registrou uma variação positiva de 18,22% tendo atingido até agora 11.207.302 toneladas movimentadas. Ato contínuo ao aumento da soja em grão há também a elevação da movimentação do farelo de soja. No período de nove meses foram 2.674.282 toneladas, um aumento de 17,67% em relação ao ano passado.

No Porto de Pelotas, a variação do total de cargas movimentadas foi de 43,09% em relação ao mesmo período do ano passado, com destaque para as toras de madeira, que atingiram 837.789 no total acumulado do ano. Em segundo lugar aparece o clínquer, com 195.420 toneladas e na terceira posição a soja em grão, com 48.344 toneladas.

Em Porto Alegre, a movimentação de fertilizantes segue liderando o ranking de operações, com 560.712 toneladas. Na sequência aparecem a cevada, com 117.763 toneladas, demais mercadorias, com 63.390 toneladas, trigo, com 38.544 toneladas, e sal, com 26.706 toneladas. A variação positiva entre 2020 e 2021 atingiu 23,86%.

**Fonte: Diário Popular – Pelotas/RS**

**Data: 20/10/2021**

## ISTOÉ Dinheiro

### ISTOÉ - DINHEIRO

#### LÍDER DO GOVERNO CHAMA RELATÓRIO DA CPI DE PEÇA POLÍTICA E DIZ NÃO HAVER ELEMENTOS PARA ACUSAR BOLSONARO

Por Lisandra Paraguassu



#### Senador Fernando Bezerra em Brasília

BRASÍLIA (Reuters) – O líder do governo do presidente Jair Bolsonaro no Senado, Fernando Bezerra (MDB-PE), chamou o relatório da CPI da Covid, apresentado nesta quarta-feira, de peça política e afirmou que não há elementos jurídicos para acusar Bolsonaro, alvo de 10 sugestões de indiciamento no texto elaborado pelo relator da comissão, Renan Calheiros (MDB-AL).

“Um ato político não pode ensejar a criminalização de um presidente da República de um país com mais de 200 milhões de habitantes. O Direito não pode ser utilizado como instrumento de política. Nesse sentido, ou se faz um relatório final técnico ou se elabora uma opinião comprometida politicamente. Não há como mesclar as duas coisas, ou seja, aparência de tecnicidade em um relatório ideológico”, disse Bezerra, ao usar o posto de líder para fazer uma defesa prévia do governo na sessão da CPI nesta quarta em que o relatório foi apresentado.

O senador repetiu alegações feitas por aliados do presidente para eximir Bolsonaro de responsabilidade na condução da resposta à pandemia de Covid-19, como a de que o Supremo Tribunal Federal (STF) retirou do governo federal a coordenação das ações, afirmação que já foi mais de uma vez desmentida pelo presidente do Supremo, Luiz Fux.

“Cabe ressaltar que o papel da União na adoção de medidas de enfrentamento à pandemia da Covid-19 passou a ser supletivo no planejamento e promoção das políticas públicas de defesa contra a calamidade, em face de decisão proferida pelo Supremo Tribunal Federal, referendando a competência de Estados e municípios”, disse Bezerra.

Na verdade, a decisão do STF reafirmou que Estados e municípios também teriam o poder de definir ações, concomitantemente ao governo federal.

Bezerra disse ainda que o governo não atrasou a negociação de vacinas, uma das acusações que constam do relatório de Renan.

“Sequer se pode falar em demora ou omissão do presidente da República em relação à aquisição da vacina da Pfizer. A história de negociação do contrato de compra e venda entre o Ministério da Saúde e a farmacêutica americana foi longa, por vezes difícil, mas nunca uma história de não negociação. A exigência de cláusulas contratuais que afetavam a soberania brasileira inviabilizava juridicamente a imediata contratação”, alegou o senador.

Em depoimento à CPI em maio, o presidente da Pfizer para a América Latina, Carlos Murillo, disse que a primeira proposta vinculante para venda de vacinas ao governo brasileiro foi feita em agosto de 2020. Posteriormente, a companhia norte-americana enviou uma carta a diversas autoridades brasileiras em setembro, mas ficou sem uma resposta por dois meses. Apenas em março deste ano foi fechado o primeiro contrato, de 100 milhões de doses, com a Pfizer.

Em sua defesa do governo, Bezerra disse que “a CPI se transformou numa empreitada para perseguir, sem legitimidade e sem fundamentos fáticos e jurídicos, o presidente da República e seus principais colaboradores”.

Antes da declaração de Bezerra, o senador Marcos Rogério (DEM-RO), um dos mais enfáticos defensores de Bolsonaro na CPI, pediu em uma questão de ordem que fosse vedada a sugestão de indiciamento do presidente. O senador alegou que a Constituição desobriga Bolsonaro de prestar esclarecimentos à CPI e afirmou que se a comissão não tem competência para ouvi-lo, não tem para indiciá-lo.

O presidente da CPI, Omar Aziz (PSD-AM), negou a questão de ordem.

“É incumbência do Senado Federal julgar eventual cometimento de crime de responsabilidade por parte do chefe do Executivo, de modo que seria um contrassenso que este mesmo Senado não pudesse investigar a conduta do presidente no âmbito das CPIs”, disse Aziz.

“O presidente vai ser investigado, sim, porque tem provas muito grandes, da conduta dele. O presidente cometeu muitos crimes e vai pagar por eles.”

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*  
*Data: 20/10/2021*

## **GOVERNO QUER PAGAR NOVOS VALORES DE AUXÍLIO JÁ EM NOVEMBRO, DIZ MINISTRO**

O ministro da Cidadania, João Roma, disse nesta quarta-feira, 20, que a intenção do governo é começar a pagar os novos valores do Auxílio Brasil já em novembro. O governo anunciou um reajuste permanente linear de 20% nos atuais benefícios do Bolsa Família. Além disso, quer elevar o número de famílias beneficiárias de 14,6 milhões para 16,9 milhões.

Haverá ainda um benefício temporário para garantir o pagamento de ao menos R\$ 400 até dezembro de 2022, ano em que o presidente Jair Bolsonaro buscará a reeleição.

Após o pronunciamento do ministro, a Cidadania informou que há a ideia de começar a pagar o benefício temporário também em novembro, mas pode haver limitações operacionais para rodar a folha já com o valor atualizado. Por isso, o pagamento dessa parcela poderia se iniciar em dezembro.

O ministro ainda deixou claro que o auxílio emergencial termina neste mês de outubro. Havia tentativa de parte da ala política de garantir alguma extensão de benefícios para esse público, mas, segundo Roma, a ajuda a vulneráveis criada durante a pandemia de covid-19 será encerrada.

Roma ainda disse ter se reunido na terça com o relator da PEC dos precatórios, Hugo Motta (Republicanos-PB). A medida de postergação de pagamento de dívidas transitadas em julgado deve abrir espaço no Orçamento para financiar parte do Auxílio Brasil.

“Hugo Motta deve fazer muito em breve a leitura de seu relatório, para ser votado”, disse. O relatório da PEC também deve conter autorização para que parte do gasto fique fora do teto de gastos, a regra que limita o avanço das despesas à inflação.

Como mostrou o Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado), há um cabo de guerra em torno do valor que ficará fora do limite.

Na avaliação do ministro, a pandemia de covid-19 está chegando ao fim, mas ainda deixa grande passivo na área social.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*  
*Data: 20/10/2021*

### **‘QUANTO MAIS ACELERAMOS, MAIOR A CHANCE DE VENCERMOS NA JUSTIÇA’**

Com a operação dependente do transporte de pessoas, a startup mineira Buser, de ônibus intermunicipal, chegou a ter faturamento próximo de zero nos primeiros meses de pandemia. O avanço da vacinação, porém, tem rendido bons frutos para a empresa, que transportou 460 mil passageiros em setembro, um salto de 580% na comparação com o mesmo período do ano passado – só no feriado, 150 mil viajantes usaram o serviço.

Em entrevista ao Estadão, Marcelo Abritta, cofundador e presidente executivo da Buser, fala sobre a virada da startup nos últimos meses e os planos de crescimento, que passam por expansão geográfica e novos produtos que ajudem a viabilizar o modelo de fretamento coletivo, como transportes de cargas e o marketplace de venda de passagens em parceria com viações. Abaixo, os melhores momentos.

#### **A Buser chegou a todos os Estados brasileiros. Por que investir em expansão geográfica logo após o baque da pandemia?**

É um momento muito bom para o turismo doméstico: a alta temporada está chegando, e as pessoas ficaram quase dois anos presas em casa. Para a Buser, que ainda é pequena se olharmos para o tamanho do mercado de transporte rodoviário brasileiro, esses momentos de alta temporada são um salto na operação, que acelera o crescimento do ano seguinte. Muitas pessoas conhecem a Buser nas férias e passam a usar o serviço rotineiramente depois. Por isso fez sentido irmos mais longe e mais rápido.

#### **Como a Buser conseguiu reagir ao impacto da pandemia?**

Sendo bem sincero, acredito que demos sorte. Quando a pandemia chegou, tínhamos acabado de levantar uma rodada de investimento grande e não tínhamos gastado o dinheiro ainda. Ficamos em uma posição muito confortável e tivemos inclusive a oportunidade de ajudar nossos parceiros, emprestando dinheiro sem juros.

#### **A Buser tem investido em novos produtos. O fretamento compartilhado continuará sendo o pilar do negócio da Buser?**

Com certeza. Todas as coisas se retroalimentam para melhorar a viabilidade financeira da Buser. O transporte de cargas é uma forma de permitir viagens que antes não seriam possíveis. Pegamos trechos mais vazios de terça e quarta, por exemplo, e lotamos os ônibus de cargas – por meio de parcerias com varejistas e transportadoras, transportamos encomendas gerais, como roupas e pequenos eletrônicos. O marketplace, por sua vez, é uma forma de dar um só lugar para o viajante comparar todas as opções de viagens, seja de fretamento ou de empresa rodoviária. Tem sido comum também fecharmos uma parceria de marketplace e a empresa colocar alguns ônibus para rodar com a gente no fretamento. Por enquanto, porém, as parcerias têm sido com viações menores. Não porque não quisemos as maiores, mas porque as grandes nem quiseram conversar. Algum dia talvez elas evoluam.

#### **Frequentemente saem decisões da Justiça sobre o funcionamento da Buser. Esse contexto incerto de regulação não trava o crescimento da empresa?**

Na verdade, funciona ao contrário. Quanto mais rápido crescermos, mais claro fica o nosso benefício para o mercado brasileiro e maior a chance de vencermos na Justiça. Em termos legais, a situação está pacificada na maioria dos lugares. O nosso pior Estado hoje quanto à regulação é o Paraná, que seria estratégico por conta da proximidade com São Paulo. Mas vamos trabalhar para que a situação mude.

#### **A alemã FlixBus, rival da Buser, anunciou em julho sua chegada ao Brasil com um projeto agressivo. Como a Buser pretende se diferenciar?**

Sem a Buser, não existiria FlixBus no Brasil, porque seria um setor altamente fechado. Vamos disputar a preferência do consumidor e estamos dispostos a fazer promoções agressivas também. No fim das contas, a chegada da FlixBus ajuda a fortalecer o argumento para vencer regulações.

**Fonte: IstoÉ - Dinheiro**

Data: 20/10/2021

## MONEY TIMES

### MONEYTIMES

#### LOGÍSTICA: FPA AGUARDA REUNIÃO COM ARMADORES PARA DEBATER CRISE DOS CONTÊINERES



*São cinco companhias no mundo todo. Estamos em uma situação de diálogo e pressão”, disse o presidente da Comissão de Infraestrutura e Logística da FPA, deputado federal Arnaldo Jardim (Imagem: Michel Jesus/Câmara dos Deputados)*

A Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA) está aguardando uma reunião com transportadores marítimos – os armadores – para debater a crise dos contêineres.

Um encontro está previsto para ocorrer entre 11 e 12 de novembro. “Dialogar com os armadores é o ponto chave. É um setor muito concentrado.

São cinco companhias no mundo todo. Estamos em uma situação de diálogo e pressão”, disse o presidente da Comissão de Infraestrutura e Logística da FPA, deputado federal Arnaldo Jardim (Cidadania-SP), a jornalistas durante almoço semanal da bancada, realizado nesta terça-feira (19).

Segundo o parlamentar, a frente já realizou encontros com membros do Ministério da Economia, da Infraestrutura e da Agricultura.

Ele disse que o Executivo está auxiliando nessa articulação do setor com os armadores. “Queremos previsão, reinserção do Brasil nas rotas prioritárias, retomada de rotas e previsão de disponibilidade de contêineres”, defendeu Jardim.

Ele criticou também um eventual aproveitamento de algumas empresas da crise desencadeada pela pandemia no transporte marítimo para maximização de lucros e prometeu pressão da bancada sobre os armadores. “Alguns se concentraram em rotas de alta rentabilidade buscando ter maiores vantagens. Queremos passar a limpo. Não estamos assistindo passivamente a isso e vamos subir o tom, exigindo definições quanto à rota, disponibilidade de navios e de contêineres para exportação”, argumentou.

Jardim reiterou que já são observados impactos no setor em virtude do aperto na oferta de contêineres e atrasos nos embarques. “Nós temos vários casos de produtos que estavam prontos para serem embarcados e que tiveram dificuldades de serem acondicionados em contêineres.

Não há números suficientes. Outros estavam acondicionados e a viagem do navio foi cancelada. Nestes casos, o frete contratado foi revogado”, afirmou o deputado. Ele destacou que há também prejuízos na internalização de insumos agropecuários.

A FPA, junto com os setores exportadores e com o Instituto Pensar Agro, está elaborando um estudo sobre os impactos dessa conjuntura no agronegócio brasileiro. “Isso está penalizando especialmente os setores de açúcar, café e cargas gerais.

O setor de proteína animal também sentiu (os efeitos), mas está um pouco salvo por conta de prioridade que foi estabelecida”, disse o deputado.

Segundo o parlamentar, estão sendo contabilizados as frustrações de embarques, ou seja, perdas com receitas de volumes que deixaram de ser exportados. “Está dando um resultado surpreendente, muito ruim”, disse. A FPA informou que não há previsão de conclusão do estudo.

*Fonte: MoneyTimes*  
*Data: 20/10/2021*

### **EXPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA DO BRASIL PODE CRESCER 2% EM 2021 APESAR DE CHINA, DIZ ATHENAGRO**

*Por Reuters*

A medida veio após a confirmação de dois casos atípicos da doença “mal da vaca louca”, que não oferecem risco ao rebanho (Imagem: Unsplash/Peo Hedin)

As exportações brasileiras de carne bovina devem avançar 2% neste ano, para 2 milhões de toneladas, estimou nesta quarta-feira a consultoria Athenagro, apesar da suspensão temporária de embarques para o principal comprador, a China.

Isso porque o Brasil já vinha exportando a proteína ao longo de todo o ano, até agosto, antes da paralisação de negócios com a China no início de setembro, em um patamar mais elevado que o registrado em 2020.

Para o CEO da Athenagro, Maurício Palma Nogueira, a suspensão chinesa é uma questão pontual.

A medida veio após a confirmação de dois casos atípicos da doença “mal da vaca louca”, que não oferecem risco ao rebanho.

“Estamos em um ritmo mais forte (de exportação no ano)... Na hora que projetamos tudo isso, a gente acredita que vá ter esse aumento nos embarques de 2021”, afirmou o executivo durante coletiva de imprensa sobre a expedição Rally da Pecuária, da qual a consultoria é parceira.

*Fonte: MoneyTimes*  
*Data: 20/10/2021*

### **PRODUÇÃO DE PETRÓLEO DO PAÍS FICA QUASE ESTÁVEL EM SETEMBRO E PETROBRAS VÊ RECUO DE 1,5%**

*Por Reuters*



***Já a Petrobras, maior produtora de petróleo do país, registrou 2,156 milhões de barris por dia, contra 2,19 milhões de bpd no mês anterior e 2,169 milhões de bpd em setembro do ano passado (Imagem: REUTERS/Ricardo Moraes)***

A produção de petróleo do Brasil em setembro ficou praticamente estável ante o mês anterior, enquanto a Petrobras registrou um recuo de 1,5%, apontaram dados da

Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) nesta quarta-feira.

O Brasil produziu no mês passado 3 milhões de barris por dia (bpd) de petróleo, contra 2,997 milhões de barris por dia em agosto e 2,9 milhões de barris em setembro de 2020, mostrou a ANP.

Já a Petrobras, maior produtora de petróleo do país, registrou 2,156 milhões de barris por dia, contra 2,19 milhões de bpd no mês anterior e 2,169 milhões de bpd em setembro do ano passado.

A produção de gás em setembro no Brasil, por sua vez, recuou pelo segundo mês consecutivo em setembro, após ter batido um recorde histórico em julho.

O volume produzido de gás no país somou 133,372 milhões de metros cúbicos por dia (m<sup>3</sup>/d), uma queda de 2,3% ante agosto, mas uma alta de 6,5% na comparação com um ano antes.

Já a Petrobras produziu 92,76 milhões de m<sup>3</sup>/d de gás em setembro, alta de 5,6% ante agosto e queda de 3% na comparação com um ano antes.

A anglo-holandesa Shell, segunda maior produtora do Brasil e importante sócia da Petrobras no pré-sal, somou 366,9 mil bpd de petróleo em setembro, alta de 6% ante um ano antes, e 15,596 milhões de m<sup>3</sup>/d de gás natural, alta de 12% na mesma comparação.

**Fonte: MoneyTimes**

**Data: 20/10/2021**

## ELETOBRAS: COM MODELAGEM PARA PRIVATIZAÇÃO, ESTATAL ESTÁ MAIS PRÓXIMA DE AUMENTAR POTENCIAL DE VALORIZAÇÃO, DIZ CREDIT SUISSE

*Por Kaype Abreu*



**No melhor dos cenários, os papéis da estatal chegariam a R\$ 65. (Imagem: Facebook/ Eletrobras)**

A aprovação da resolução que trata da modelagem da privatização da Eletrobras (ELET6) deixa a empresa mais próxima de aumentar o potencial de valorização de suas ações, disse o Credit Suisse nesta quarta-feira (20).

No melhor dos cenários, os papéis da estatal chegariam a R\$ 65, segundo o banco. Hoje o preço-alvo da instituição para as ações da empresa está em R\$ 45, com recomendação neutra — ELET6 recuava 2,67% nesta quarta.

“O governo ainda pode atingir a meta de privatizar a Eletrobras no primeiro semestre de 2022, mas o cronograma depende de um parecer justo do TCU sobre o processo”, disseram os analistas Carolina Carneiro e Rafael Nagano, que assinam o relatório.

Na terça (19), o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI) aprovou a resolução que trata da modelagem de desestatização da elétrica.

Por ora, está estabelecido que a empresa deve ter um aumento de capital de R\$ 23 bilhões para a oferta primária, com alocação prioritária de 10% da oferta aos empregados e pensionistas da Eletrobras.

A empresa fará uma oferta secundária, para reduzir a participação do governo a 45% ou menos e o governo injetará R\$ 3,4 bilhões na Eletronuclear (via ENBPar).

**Fonte: MoneyTimes**

**Data: 20/10/2021**





### AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

## SENADO APROVA VALE-GÁS COM RECURSOS DE ROYALTIES, ÓLEO DA PARTILHA E DIVIDENDOS DA PETROBRAS

*Por epbr - 20 de outubro de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter*

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

#### em jogo

Por 76 votos a favor e um contrário, o Senado aprovou, nessa terça (19/10), o substitutivo ao projeto de lei que cria subsídio destinado a famílias de baixa renda para a compra de botijões de gás de cozinha. O texto retornará à Câmara dos Deputados.

— O subsídio terá como fontes de custeio os royalties da União de áreas sob o regime de partilha de produção; parcela da receita de comercialização do excedente em óleo da União; bônus de assinatura das licitações de áreas para E&P; dividendos da Petrobras recebidos pela União; e outras dotações orçamentárias.

— Com vigência de cinco anos, o auxílio será destinado às famílias inscritas no CadÚnico, com renda familiar mensal per capita menor ou igual a meio salário mínimo, ou que tenham entre seus membros quem receba o benefício de prestação continuada (BPC). Será dada preferência às mulheres vítimas de violência doméstica que estejam sob o monitoramento de medidas protetivas de urgência.

— O valor do benefício será equivalente a, no mínimo, 50% da média do preço nacional de referência do botijão de 13 quilos, sendo o pagamento do benefício feito preferencialmente à mulher responsável pela família.

— Cada família que está no CadÚnico do Bolsa Família vai receber um subsídio que o governo federal vai definir entre 40% e 50%, de acordo com o estado do Brasil em que a população esteja em maior ou menor dificuldade.

— De autoria do senador Eduardo Braga (MDB-AM), o projeto de lei (PL) 2.350/2021 tramitou apensado ao PL 1.374/2021, do deputado Carlos Zarattini (PT-SP), e ao PL 1.507/2021, do senador Paulo Paim (PT-RS). O parecer do senador Marcelo Castro (MDB-PI) foi pela aprovação do PL 1.374/2021 e pela prejudicialidade dos demais.

— “Entre os três projetos apresentados, o PL nº 1374/2021 nos parece o mais bem estruturado. Contudo, há diversos aspectos dos projetos de lei 2350 e 1507, de 2021, que podem aperfeiçoá-lo. Por isso, decidimo-nos pela aprovação do PL nº 1374, de 2021, na forma de emenda substitutiva”, explicou Castro em seu relatório.

— O texto original previa que o subsídio seria custeado com recursos da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide). O relator, no entanto, promoveu alterações nesse dispositivo.

— “Com relação à fonte de custeio, eliminamos qualquer aumento da Cide. A nossa carga tributária já é por demais elevada e, além disso, haveria um indesejável impacto inflacionário. As fontes de custeio são relacionadas à produção de petróleo e de gás natural. Havendo aumento do preço do petróleo e, conseqüentemente do GLP, a arrecadação dessas fontes também crescerá.

Assim, tende a ser mantido o equilíbrio das receitas e das despesas do auxílio Gás para os Brasileiros”, explicou o relator.

— Após a leitura de seu relatório, Castro fez uma retrospectiva em relação ao auxílio para a compra de gás de cozinha, desde o governo de Fernando Henrique Cardoso.

— Ao chegar ao governo de Michel Temer, que eliminou os subsídios e estabeleceu o Preço de Paridade de Importação (PPI), atrelando o valor dos combustíveis ao mercado internacional, ao preço em dólar do barril do petróleo, o relator engrossou as críticas feitas por parlamentares à política de reajustes da Petrobras: “Isso levou ao que nós estamos vivendo hoje”, afirmou.

— “O desemprego, inflação, combustível a sete reais, as famílias passando fome, aumentando o número de pessoas abaixo do nível de pobreza, as empresas com dificuldade, muitas fechando, aluguel atrasado, todo mundo vivendo em dificuldades, em situação pior que vivia, e nos chama a atenção a Petrobras, que, no segundo trimestre deste ano, teve um lucro histórico de 42 bilhões de reais”, disse.

— E completou: “a Petrobras tem um poder de investimento muito maior que o próprio Brasil. O país nessa dificuldade e aí vem o balanço do banco tal, não sei quanto bilhões de reais. Nós estamos vivendo num país de banqueiro e da Petrobras. Acredito que está exagerado”.

— Castro reconheceu a iniciativa do atual governo, que zerou as alíquotas do PIS e da Cofins que incidem sobre o botijão de gás, mas disse que a medida foi insuficiente para conter a escalada do preço do gás de cozinha.

— Para o senador José Aníbal (PSDB-SP), o projeto está em sintonia com a realidade brasileira. O senador Eduardo Braga (MDB-AM) apontou a falta de uma política pública que possa assegurar o mínimo de condições para que o país recupere sua economia.

— Para o senador Jean Paul Prates (PT-RN), de nada adianta a autossuficiência do Brasil em petróleo se o país ficar sujeito ao dólar. E o senador Oriovisto Guimarães (Podemos-PR) disse que falta competência ao governo na gestão da macroeconomia.

— A aprovação do projeto também foi saudada pelos senadores Izalci Lucas (PSDB-DF), Paulo Rocha (PT-PA), Jaques Wagner (PT-BA), Rogério Carvalho (PT-SE) e pela senadora Daniella Ribeiro (PP-PB). Agência Senado

Seminário ambiental da 2ª Rodada da Cessão Onerosa A ANP realiza hoje (20/10), às 14h, o Seminário Ambiental e Jurídico-Fiscal da Segunda Rodada de Licitações dos Volumes Excedentes da Cessão Onerosa. O evento será online, com transmissão pelo canal da ANP no YouTube.

— O seminário vai apresentar os aspectos ambientais, a legislação e os instrumentos licitatórios da rodada, incluindo os aspectos gerais do edital de licitações e do contrato de partilha.

— A Segunda Rodada de Licitações dos Volumes Excedentes da Cessão Onerosa está prevista para 17 de dezembro e ofertará as áreas de Sépia e Atapu, no pré-sal da Bacia de Santos. As áreas serão licitadas sob o regime de contratação de partilha da produção.

— **O edital e os contratos da Segunda Rodada foram publicados pela ANP na última sexta (15/10).**

Importadoras suprirão a demanda, diz Petrobras Após anunciar que não poderá atender a uma demanda atípica de óleo diesel e gasolina das distribuidoras para novembro, a Petrobras informou na noite dessa terça (19/10) que a demanda adicional pelo produto poderá ser absorvida por empresas importadoras do setor.



— “Atualmente, há dezenas de empresas cadastradas na ANP aptas para importação de combustíveis. Portanto, essa demanda adicional pode ser absorvida pelos demais agentes do mercado brasileiro”, informou a estatal, em comunicado.

— Na semana passada a Associação das Distribuidoras de Combustíveis (Brasilcom), que representa mais de 40 distribuidoras regionais de combustíveis, afirmou que a petroleira teria avisado diversas associadas sobre “uma série de cortes unilaterais nos pedidos feitos para fornecimento de gasolina e óleo diesel” para novembro.

— Segundo a Brasilcom, as empresas não estão conseguindo comprar combustíveis no mercado externo, pois os preços do mercado internacional “estão em patamares bem superiores aos praticados no Brasil”.

— Também nessa terça, a ANP afirmou que “não há indicação de desabastecimento no mercado nacional de combustíveis, nesse momento”. G1

Petrobras contrata navio-sonda da Valaris A Valaris anunciou nessa terça (19/10) que fechou contrato com a Petrobras para o navio sonda Valaris DS-4. O contrato é de duração mínima de 548 dias. O valor não foi revelado.

— A plataforma está atualmente no Reino Unido e transitará para as Ilhas Canárias, onde será reativada e, em seguida, mobilizada para o Brasil. O contrato está previsto para começar no início do segundo trimestre de 2022.

— O DS-4 é um navio-sonda Samsung 96K, construído nas instalações da Samsung Heavy Industries em Geoje, Coreia do Sul, e entrou em operação em 2010. A embarcação está classificada para uma profundidade máxima de água de 4 mil metros e pode perfurar até 13 mil metros.

Petróleo sobe em dia de volatilidade Os contratos futuros de petróleo tiveram dia de volatilidade, alternando ganhos e perdas. No fim, prevaleceu o movimento positivo, com a ajuda do dólar mais fraco e em meio a dúvidas sobre o ritmo do avanço da oferta.

— O Brent para dezembro subiu 0,89% (US\$ 0,75), fechando a sessão a US\$ 85,08 o barril, enquanto o WTI para o mesmo mês fechou em alta de 0,92% (US\$ 0,75), em US\$ 82,44 o barril. Estadão

Privatização da Eletrobras no início de 2022 O governo considera que a capitalização da Eletrobras será realizada no primeiro trimestre de 2022. Foi o que afirmou ontem a secretária-executiva do Ministério de Minas e Energia (MME), Marisete Pereira.

— “Todas as etapas que havíamos planejado desde a promulgação da lei estão sendo cumpridas. Portanto, estamos trabalhando firmemente para que oferta ao mercado se dê no primeiro trimestre de 2022. Estamos confiantes”, disse ela, durante entrevista coletiva sobre a aprovação da modelagem da capitalização da companhia. Valor

— O Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI) aprovou nessa terça (19/10) a modelagem da desestatização da Eletrobras, tendo por base os estudos técnicos contratados pelo BNDES.

— O modelo aprovado permitirá que trabalhadores usem recursos do FGTS para a compra de ações da companhia. A aplicação mínima será de R\$ 200 por trabalhador. No total, o CPPI autorizou o uso de até R\$ 6 bilhões do saldo do FGTS para esse tipo de investimento.

— No varejo, pessoas físicas poderão comprar as ações da empresa elétrica com valor mínimo de aplicação de R\$ 1 mil. A garantia mínima de alocação será de R\$ 5 mil por investidor. Valor

— A Resolução 203/2021, que trata dos passos que serão realizados para a saída da União da estatal, prevê em primeiro lugar a segregação de Itaipu Binacional e Eletronuclear em uma nova empresa pública – a Empresa Brasileira de Participações em Energia Nuclear e Binacional (ENBpar), criada em setembro.

— Além disso, a resolução exige que sejam promovidas alterações no estatuto social da Eletrobras para incluir mecanismos para incentivar a pulverização acionária e impedir o exercício de poder de controle por um único acionista ou grupo de acionistas.

— Outra ação necessária no processo de privatização da Eletrobras é a viabilização da conclusão das obras da termonuclear Angra 3. As obras de Angra 3 devem receber aportes de cerca de R\$ 2,7 bilhões em 2021, como parte do planejamento da Eletrobras para avançar com a chamada linha crítica de construção da usina termonuclear.

Galp entra em energia solar no Brasil A Galp anunciou nessa terça (19/10) aquisição de dois projetos solares fotovoltaicos na Bahia e no Rio Grande do Norte, com capacidades de 282 MWp e 312 MWp, respectivamente. São os primeiros investimentos da empresa portuguesa em projetos de energia renovável no Brasil.

— Os projetos devem entrar em operação comercial antes de 2025 e fazem parte da estratégia da Galp de transformar seu perfil de negócios e reduzir sua pegada de carbono. A empresa conta agora com portfólio com 4,7 GW de potência, em Portugal, Espanha e Brasil. A meta é ter 4 GW em operação até 2025 e 12 GW até 2030.

— “Com estas transações, a Galp ganha acesso a ativos de elevada qualidade num país onde a empresa está presente há mais de 20 anos e que se encontra entre os 10 principais países no mundo com maior procura de energia e com a ambição de duplicar a sua capacidade instalada atual de geração de solar e eólica para 40 GW em 2030”, informou a empresa.

— A Galp é uma das principais sócias da Petrobras no desenvolvimento da produção do pré-sal brasileiro. Tem participação também no projeto Bacalhau, operado pela Equinor no pré-sal da Bacia de Santos.

EDP vende ativos de transmissão Após arrematar o controle da Celg Transmissão na semana passada por R\$ 1,977 bilhão, a EDP assinou com uma empresa detida pela Actis Assessoria de Investimentos contrato para venda de 100% do capital de três de seus empreendimentos de transmissão: a EDP Transmissão S.A. (Lote 24), a EDP Maranhão I S.A. (Lote 7) e a EDP Maranhão II S.A. (Lote 11).

— Os ativos, que somam 439 quilômetros de extensão, têm receita anual permitida (RAP) de R\$ 131 milhões e enterprise value de R\$ 1,32 bilhão. A operação ainda deverá ser aprovada por Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), Aneel, além do Banco do Nordeste do Brasil e de debenturistas, conforme aplicável.

Ativo	UF	Leilão	Prazo de Concessão (anos)	Extensão (Km)	RAP 20-21 (R\$ MM)
EDP Transmissão S.A.   Lote 24	ES	nº 013/2015	30	113	23
EDP Maranhão I S.A.   Lote 7	MA	nº 05/2016	30	123	74
EDP Maranhão II S.A.   Lote 11	MA	nº 05/2016	30	203	34
<b>Total</b>	-	-	-	<b>439</b>	<b>131</b>

— Com a venda dos empreendimentos e a aquisição da Celg T, a EDP passa a contar com oito empreendimentos de transmissão que, quando operacionais, totalizarão 2.241 km de linhas em extensão e aproximadamente R\$ 702 milhões de RAP.

A Votorantim e o Canada Pension Plan Investment Board (CPP Investments) anunciaram a intenção de consolidar ativos de energia no Brasil, criando uma das empresas líderes no setor de energia, que terá ações listadas no Novo Mercado, categoria com o mais elevado padrão de governança da B3.

— A consolidação deve ocorrer em duas transações. A primeira, por meio da joint venture VTRM, formada pela Votorantim Energia e pelo CPP Investments, deverá integrar as participações acionárias na Cesp, ativos eólicos, participações acionárias da Votorantim Energia em ativos hidrelétricos e a Votorantim Comercializadora de Energia (Votener), além de projetos de expansão em desenvolvimento. O CPP Investments fará um investimento adicional de R\$ 1,5 bilhão na VTRM.

— Para a segunda transação, a VTRM encaminhou ao Conselho de Administração da Cesp uma proposta de reorganização societária, tendo por objeto a incorporação das ações de emissão da Cesp. Essa proposta será avaliada após a formação de comitê independente nos termos do Parecer de Orientação 35 da Comissão de Valores Mobiliários (CVM), e está sujeita a aprovações societárias no âmbito da Cesp. Ao final do processo de consolidação, a nova empresa será controladora integral da Cesp, e os atuais acionistas da Cesp passarão a ser acionistas da nova empresa.

— Quando concretizada a reorganização, a nova empresa terá receita líquida estimada em R\$ 5,8 bilhões, com base nos resultados de 2020, e uma matriz energética diversificada com capacidade instalada de 3,3 GW, sendo 2,3 GW em fontes hidrelétricas e 1,0 GW em eólicas (compostos por 0,6 GW de ativos em operação e 0,4 GW de projetos com entrada em operação prevista entre maio e novembro de 2022).

— A empresa já nascerá com um pipeline de projetos que combina fontes hídrica e solar, bem como soluções híbridas, totalizando 1,9 GW. Também será uma das maiores comercializadoras de energia do país, com mais de 2,6 GW médios comercializados no ano de 2020.

— Com uma carteira de mais de 400 clientes, atuará como centro de inteligência de mercado e será responsável pelo suporte e maximização de valor dos ativos existentes e dos novos projetos de geração.

— Como parte do processo de reorganização, as empresas da Votorantim (CBA, Votorantim Cimentos e Nexa Resources) assumirão a gestão de seus ativos de autoprodução de energia que atualmente estão sob administração da Votorantim Energia. A transição ocorrerá até o final de 2021.

Abraceel tem novo presidente A Associação Brasileira dos Comercializadores de Energia (Abraceel) anunciou o jornalista Rodrigo Ferreira como novo presidente executivo da entidade a partir de 2022, em substituição a Reginaldo Medeiros, que deixa o cargo em 31 de dezembro de 2021.

— Aos 46 anos, Ferreira é jornalista especializado em energia elétrica, atuando neste mercado há 22 anos. Fundou, presidiu e foi publisher do Grupo CanalEnergia entre 2000 e 2020.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 20/10/2021*

## INDÚSTRIA NAVAL DEFENDE IMPOSTO DE CARBONO PARA FINANCIAR NOVOS COMBUSTÍVEIS

*Por Nayara Machado - 19 de outubro de 2021 - Em Diálogos da Transição*

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

Às vésperas da COP26, o setor marítimo internacional corre para criar seu próprio sistema para contabilizar emissões e custear despesas com a descarbonização.

O movimento acontece em um contexto onde indústrias dos mais diversos setores voltam suas atenções para a possibilidade de regulamentação de um mercado global de carbono durante a Conferência do Clima em novembro.

O transporte marítimo encara um dilema semelhante ao da aviação internacional: precisa de novos combustíveis para descarbonizar e não se enquadra nas estruturas nacionais de contabilização de emissões de gases de efeito estufa.

### **A aviação já arquitetou seu esquema setorial de compensação de emissões — o Corsia.**

No início de outubro, representantes da indústria naval enviaram à Organização Marítima Internacional (IMO) um documento detalhando medidas urgentes para ajudar o setor a atingir emissões líquidas zero de CO<sub>2</sub> até 2050 — uma pressão também para dobrar a ambição atual da IMO, que é reduzir as emissões do frete internacional em 50% no período.

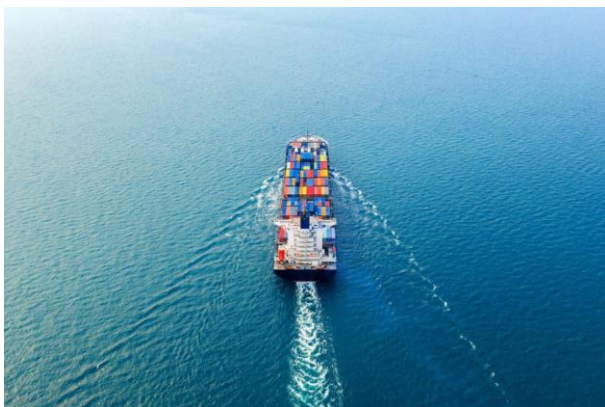
Entre as propostas, está a criação de um imposto global sobre as emissões de carbono dos navios, o que seria o primeiro para qualquer setor industrial.

A Câmara Internacional de Navegação (ICS, em inglês), que representa as associações nacionais de armadores do mundo e mais de 80% da frota mercante, defende a medida como instrumento para acelerar a transição para combustíveis zero-carbono.

Atualmente, o transporte marítimo internacional possibilita algo entre 80 a 90% do comércio global e 99% da energia usada pelo setor é de origem fóssil.

Levantamento mais recente da IMO mostra que em 2018 a demanda global por energia pelo segmento resultou na emissão de cerca de 1 bilhão de toneladas de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) — 3% das emissões anuais de gases de efeito estufa (GEE).

Se o transporte marítimo internacional fosse um país, seria o sexto ou sétimo maior emissor de CO<sub>2</sub>, comparável à Alemanha.



A proposta é que a cobrança do imposto seja baseada nas contribuições dos navios que comercializam globalmente, superiores a 5 mil toneladas brutas, para cada tonelada de CO<sub>2</sub> emitida.

Os recursos iriam para um fundo climático da IMO que, além de fechar a lacuna de preço entre os combustíveis convencionais e os novos, seria usado para implantar a infraestrutura de abastecimento necessária em portos em todo o mundo para fornecer combustíveis como

hidrogênio e amônia.

O fundo calcularia as contribuições climáticas a serem feitas pelos navios, coletaria as contribuições e forneceria evidências de que foram cumpridas.

“Para minimizar qualquer fardo sobre os Estados-Membros da ONU e garantir o rápido estabelecimento do imposto sobre o carbono, a estrutura proposta pela indústria utilizaria o mecanismo já proposto pelos governos para um Fundo de P&D de US\$ 5 bilhões separado para acelerar o desenvolvimento de tecnologias de carbono zero”, detalha o grupo.

Esse fundo está programado para ser aprovado em novembro, logo após a COP26.

A ICS acredita que uma medida baseada em taxas globais obrigatórias é preferível a aplicações de impostos unilaterais, a exemplo da proposta da Comissão Europeia que deseja estender seu Sistema de Comércio de Emissões (EU ETS) ao transporte marítimo internacional.

“A adoção de nossa proposta para um sistema baseado em taxas evitará a volatilidade que existe nos sistemas de comércio de emissões, como o EU ETS — que, no caso do transporte marítimo, parece ser mais sobre a geração de receita do transporte marítimo fora da UE, do que ajudar o transporte a descarbonizar”, explica Guy Platten, secretário-geral da ICS.

### **Aposta no hidrogênio verde**

Descarbonizar este setor será um desafio grande, principalmente porque vai depender de soluções que ainda não estão disponíveis em escala e custo competitivo.

Essas soluções passam pela eletrificação indireta, biocombustíveis avançados baseados em hidrogênio verde (H2V), melhoria do desempenho de eficiência energética das embarcações e redução da demanda setorial devido a mudanças sistêmicas na dinâmica do comércio global.

“Em relação ao tipo específico de combustível que moldará a demanda de energia futura do setor de transporte marítimo, os regulamentos que impõem uma taxa de carbono apoiariam fortemente uma mudança em direção ao uso de combustíveis renováveis, incluindo combustíveis verdes baseados em H2 e biocombustíveis”, indica a Agência Internacional de Energia Renovável (IRENA, em inglês).

A agência estima que, em 2050, o transporte exigirá 46 milhões de toneladas de H2V.

Desse total, 73% serão necessários para a produção de e-amônia, 17% para e-metanol e 10% serão usados diretamente como hidrogênio líquido por meio de células a combustível ou por motores de combustão interna, calcula o relatório *A pathway to decarbonise the shipping sector by 2050* (.pdf).

**No cenário para que o aumento da temperatura global fique limitado a 1,5 °C, a IRENA aponta um caminho para o transporte marítimo com participação de 70% dos combustíveis renováveis até 2050.**

Isso reduziria as emissões em redução de emissões de 80% em comparação com os níveis de 2018, a 144 Mt de CO2 em 2050.

### **Curtas**

PNMC. Na quarta (20), está prevista a votação do PL 1539/2021, da senadora Kátia Abreu (PP/TO), que altera a Política Nacional sobre Mudança do Clima para estabelecer nova meta de compromisso nacional voluntário e seu depósito junto à Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas.

Competitividade e transição. Já a Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços da Câmara dos Deputados debate também nesta quarta (20) questões relacionadas à competitividade e transição energética. Será às 16 horas, no plenário 5 e pode ser acompanhado online.

Eficiência energética. O Ministério de Minas e Energia (MME) abriu até 15 de novembro consulta pública sobre o novo Programa de Metas para Condicionadores de Ar de uso doméstico. O objetivo é estipular novas metas, com índices mínimos de eficiência energética para os aparelhos de ar condicionado no Brasil. MME

Transição justa. IRENA Organização Internacional do Trabalho (OIT) assinaram na segunda (18) um acordo de cooperação para promover empregos decentes para mulheres e homens em uma

transição energética que não deixe ninguém para trás. Cooperação vai promover pesquisas e iniciativas conjuntas, capacitação, atividades de treinamento, divulgação e comunicações. epbr

Carvão. A Engie Brasil informou na segunda (18) a conclusão da venda do Complexo Termelétrico Jorge Lacerda, no município de Capivari de Baixo (SC), à Fram Capital, por R\$ 325 milhões...

...Jorge Lacerda tem capacidade total de 857 MW e utiliza carvão como combustível para gerar energia. Por este motivo, a empresa vinha tentando se desfazer do ativo e focar na geração de energia por meio de fontes renováveis. Estadão/Money Times

Avanço do mar. O avanço do mar pela foz do rio Amazonas, por onde escoam um quinto da água doce do planeta, salinizou as águas que banham as comunidades do arquipélago do Bailique, no Amapá...

...O fenômeno sempre ocorreu nesta época do ano, mas vem se intensificando nos últimos anos e passou a atingir comunidades que antes não eram impactadas. BBC Brasil

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 20/10/2021



## JORNAL O GLOBO – RJ

### RELATOR DO AUXÍLIO BRASIL DIZ QUE AGUARDA RECUO DE BOLSONARO SOBRE PAGAR BENEFÍCIO DE R\$ 400 SEM FURAR TETO DE GASTOS

Segundo ele, o custo do programa subirá para R\$ 85 bilhões e não caberá no Orçamento

Por Geralda Doca



**Marcelo Aro, deputado federal Foto: Pablo Valadares / Agência Câmara**

BRASÍLIA — O relator da medida provisória (MP) que cria o Auxílio Brasil, deputado Marcelo Aro (PP-MG), disse que aguarda um recuo do presidente Jair Bolsonaro sobre a promessa de pagar R\$ 400 para as famílias beneficiadas, sem furar o teto de gastos (que limita as despesas à inflação). Em entrevista à CNN Brasil, Aro disse

não fazer a mínima ideia de onde viriam os recursos e que está encontrando dificuldades para tratar do assunto com o Ministério da Economia.

— Como o presidente Bolsonaro vai fazer isso eu não faço a mínima ideia. O meu medo é que essa fala do presidente não se sustente até amanhã (...). Acho que vai ter algum recuo nas próximas horas ou nos próximos dias, e ele vai voltar a falar que será extrateto — afirmou.

Bolsonaro confirmou nesta quarta-feira que o valor do Auxílio Brasil, substituto do Bolsa Família, será de R\$ 400 no mínimo. Disse ainda que “ninguém vai furar o teto, ninguém vai fazer nenhuma estripulia no Orçamento”.

O relator disse que, ao fixar esse piso, o governo vai elevar o custo do programa para R\$ 85 bilhões. O combinado até essa segunda-feira, segundo ele, seria ampliar o orçamento da nova política de transferência de renda para R\$ 60 bilhões, dentro do Orçamento.



O orçamento do Bolsa Família para 2022 é de R\$ 34,7 bilhões. Esse valor vai subir com a aprovação da Proposta de Emenda Constitucional (PEC), que muda a sistemática de pagamento de precatórios, sentenças judiciais contra a União, abrindo espaço no teto de gastos.

Aro defendeu o novo programa social do governo, alegando que ele representa um avanço em relação ao Bolsa Família por apresentar medidas de emancipação das famílias. Para ele, o Auxílio Brasil deve ser uma medida permanente, sem complementos temporários, conforme defende o governo.

O governo pretende dar um reajuste de 20% no valor no benefício do Bolsa Família, que varia de acordo com a composição familiar e número de filhos em idade escolar e criar um benefício temporário, de modo que todos os beneficiários ganhem ao menos R\$ 400 até dezembro de 2022, ano eleitoral. O ticket médio gira em torno de R\$ 190.

— Meu medo é que esse benefício temporário iluda a população mais carente do país. Todos ficarão sem esse auxílio em dezembro de 2022 e vão regredir — disse o parlamentar.

Ele afirmou que fará modificações no parecer final da MP, podendo incluir reajuste no valor do auxílio pela inflação, além de corrigir o valor de referência de extrema pobreza, de R\$ 89 para R\$ 105.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 20/10/2021*

## **RELATOR DE PROPOSTA DA DESONERAÇÃO DA FOLHA PEDE VOTAÇÃO RÁPIDA PARA EVITAR DESEMPREGO EM 2022**

Delegado Marcelo Freitas diz que preparou dois pareceres: um para os 17 setores que já são contemplados com a medida e outro estendendo o benefício

*Por Fernanda Trisotto*

BRASÍLIA – O deputado delegado Marcelo Freitas (PSL-MG), relator na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do projeto que prorroga a desoneração da folha de pagamento até 2026, fez um apelo aos outros deputados para a votação desse texto como forma de evitar o aumento do desemprego em 2022.

Durante sessão da Câmara, na terça-feira, ele explicou que fez dois relatórios – um para os 17 setores que já são contemplados pela medida e outro ampliando o benefício para mais áreas. Ele defendeu o texto como uma matéria importante e que atende aos interesses da população brasileira:

— Inicialmente, essa proposta contempla 17 setores da economia de nosso país, responsáveis pela geração direta de cerca de 6 milhões de empregos. Se nós não prorrogarmos a desoneração da folha de pagamento, nós poderemos ter, já a partir do ano de 2022, mais 3 milhões de desempregados.

Desde 2011, uma lei permite que alguns setores façam a substituição da contribuição previdenciária sobre a folha de pagamentos por uma porcentagem da receita bruta das empresas. Entre os beneficiários estão setores da indústria (como couro, calçados, confecções, têxtil, aves, suínos), serviços (como TI, call center, hotéis), transportes (rodoviário de carga, aéreo), construção e outros.

Para Freitas, a aprovação desse projeto é uma das “medidas prioritárias” a serem tomadas pelo Congresso.

— Fizemos dois relatórios. Um contempla apenas os 17 setores, e outro contempla mais setores. A nossa ideia é a de que, se não conseguirmos contemplar todos os setores, possamos prorrogar

a desoneração dos 17 setores inicialmente, encontrar espaço orçamentário para tanto e, mais adiante, desonerarmos a folha de pagamento dos empregadores em nosso país – afirmou.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 20/10/2021*

## MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA SUGERE AO GALEÃO BRIGAR PELA CONCESSÃO DO SANTOS DUMONT

*Por Mariana Barbosa*



### *Galeão | Fernando Lemos*

Em meio a um embate com a prefeitura do Rio de Janeiro sobre as regras de concessão do aeroporto Santos Dumont— e que caminha para uma discussão judicial — o Ministério da Infraestrutura sugere que a operadora do Galeão participe do leilão, assumindo a gestão dos dois terminais caso saia vencedora.

"Não há qualquer restrição para que a atual concessionária do Galeão participe do leilão de concessão do Santos Dumont, e assuma a gestão dos dois terminais caso vencedora. Seria uma solução de mercado", diz o ministério em nota.

A nota foi enviada à coluna após a publicação de um estudo de cenários elaborado pelo RIOgaleão e que afirma que a modelagem da concessão iria "canibalizar o sistema e reduzir a atratividade do estado do Rio como destino turístico e de investimentos em geral".

Questionado sobre seu interesse no Santos Dumont, o RIOgaleão afirmou que "a participação no certame é uma decisão dos acionistas e será tomada no momento adequado".

A prefeitura do Rio já sinalizou que deve entrar na Justiça contra o edital de concessão do Santos Dumont, que prevê investimentos da ordem de R\$ 1,36 bilhão e ampliação da capacidade do aeroporto para 15 milhões de passageiros até o final do período de concessão, de 30 anos. O ministério diz ainda na nota que espera "um entendimento amigável com o estado e a prefeitura do Rio de Janeiro".

Segundo o ministério, eventuais restrições no tráfego do aeroporto carioca "ferem princípios constitucionais, como a liberdade de ir e vir do passageiro, a livre iniciativa e a livre concorrência, e será facilmente derrubada na Justiça".

"O Governo Federal concorda em desenvolver políticas públicas que contribuam para a retomada da atividade econômica no Rio de Janeiro e devolvam tráfego ao Galeão, mas não é tirando tráfego do Santos Dumont que isso será resolvido, pois pode-se perder aqueles passageiros que não migrarão necessariamente para o Galeão, por estarem mais perto da região central do Rio e preferirem viajar pelo Santos Dumont", disse o ministério na nota.

Porém, o país possui pelo menos um exemplo de aeroporto que teve sua operação restringida por governos locais por uma decisão de política pública. É o caso da Pampulha, em Belo Horizonte. A ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) tentou liberar o aeroporto, mas o governo mineiro decidiu restringir as operações para a aviação executiva — o que valorizou o aeroporto internacional de Confins. No início do mês, Pampulha foi concedida à iniciativa privada, e o vencedor do leilão foi a CCR, que é também o operador de Confins.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 20/10/2021*

### PORTUGUESA GALP ENTRA NO SETOR DE ENERGIA SOLAR NO BRASIL COM A COMPRA DE DOIS PROJETOS NO NORDESTE

Unidades em desenvolvimento na Bahia e no Rio Grande do Norte têm início de operações previsto para até 2025

*Por Glauce Cavalcanti*



**A portuguesa Galp compra dois projetos de energia solar no Nordeste, abrindo suas operações no setor no país Foto: Jose Manuel Ribeiro / REUTERS**

RIO - A portuguesa Galp entra no mercado de energia renovável no Brasil com a aquisição de dois de projetos solares no país da Ser Energia, em desenvolvimento nos estados da Bahia e do Rio Grande do Norte, somando 594 MW em capacidade de produção, segundo comunicado

divulgado pela companhia nesta quarta-feira.

Os dois projetos têm previsão de entrar em operação antes de 2025, sendo a unidade baiana com capacidade de 282 MW em geração; o potiguar, de 312 MW. A operação, diz a Galp, vai contribuir no projeto de descarbonização do negócio da companhia, que tem a meta de alcançar emissão zero a partir de 2020 a partir do aumento da operação em novas energias e renováveis.

A companhia traça seus negócios em linha com as maiores do setor, como Shell, Total e BP Energy, em meio à transição energética com objetivo de substituir fontes baseadas em combustíveis fósseis por outras que garantam a redução da emissão de gases de efeito estufa.

"A Galp tem um plano ambicioso de crescimento na área das energias renováveis em que uma das prioridades é diversificar para além da Península Ibérica. Nesse âmbito, avalia todas as oportunidades que possam surgir, nomeadamente no Brasil, um mercado em que a Galp está presente há mais de 20 anos", diz a companhia.

No total, a compra das duas unidades de geração de energia solar no Brasil ampliam a capacidade total da Galp em energia renovável para 4,7GW, somando as operações também em Portugal e Espanha. Atualmente, há aproximadamente 1GW em operação. A meta é que essa número suba a 4GW em 2025, alcançando 12GW até 2030.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 20/10/2021*

### 'QUESTÃO SOCIAL É UMA RESPONSABILIDADE DO GOVERNO, E NÃO DO MERCADO', DIZ MOURÃO SOBRE AUXÍLIO BRASIL

Vice-presidente afirmou não ver problema na possibilidade de parte do programa ser paga fora do teto de gastos, desde que Congresso aprove

*Por Daniel Gullino*



**O vice-presidente Hamilton Mourão: " não podemos ser escravos do mercado" Foto: Bruno Batista/Vice-Presidência/26-05-2021**

BRASÍLIA — O vice-presidente Hamilton Mourão afirmou nesta quarta-feira que não vê problemas na possibilidade de que parte do valor do Auxílio Brasil, programa social que o governo quer criar para substituir o Bolsa Família, seja pago fora do teto de

gastos, desde que isso seja comunicado com transparência e aprovado pelo Congresso.

Auxílio Brasil: Benefício de R\$ 400 até dezembro de 2022 é 'obra eleitoreira', diz relator da MP que cria o programa

Mourão minimizou a reação negativa de investidores, que levou a Bolsa a cair mais de 3% e o dólar a subir 1,36%, a R\$ 5,59, e afirmou que a "questão social é uma responsabilidade do governo, e não do mercado".

— Qualquer coisa que se queira fora do teto o Congresso tem que se votar — disse Mourão, ao chegar no Palácio do Planalto.

### Ele acrescentou:

— Se acertasse, "nós precisamos durante um ano ter um gasto extrateto de X", os representantes da sociedade, que são os parlamentares, (dizem) "ok, vamos aprovar isso aí", pronto, não vejo problema.

### 'Não podemos ser escravos do mercado'

Sobre a reação do mercado, Mourão afirmou que o governo não pode ser "escravo" do mercado:

— Não podemos ser escravos do mercado. A questão social é uma responsabilidade do governo, e não do mercado. Apesar de algumas doutrinas dizerem que o mercado resolve tudo, mas não é bem assim que ocorre. Acho que, se houver uma transparência total na forma como o gasto vai ser executado, e de onde vai vir o recurso, acho que o mercado não vai ficar agitado por causa disso.

Integrantes do Ministério da Economia preveem uma despesa de cerca de R\$ 30 bilhões fora do teto de gastos no próximo ano para bancar o benefício de R\$ 400 do Auxílio Brasil ao longo de 2022, ano em que o presidente Jair Bolsonaro irá disputar a reeleição.

Na terça-feira, o governo federal organizou e depois suspendeu a realização de um evento que marcaria o lançamento do programa social.

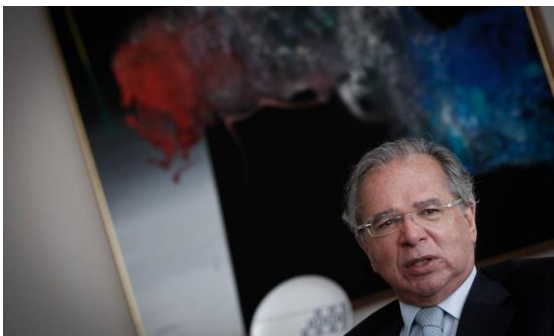
*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 20/10/2021*

## NO ACORDO PARA IMPOSTO MÍNIMO GLOBAL, BRASIL FICA AO LADO DOS PAÍSES RICOS DE OLHO EM VAGA NA OCDE

Brasil espera apoio explícito dos Estados Unidos para pleitear uma vaga no órgão, interesse manifestado desde 2017

*Por Eliane Oliveira*



***O ministro da Economia, Paulo Guedes, teria começado tratativas com a secretária do Tesouro dos EUA, Janet Yellen. Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo***

BRASÍLIA — O Brasil se aliou aos países desenvolvidos e concordou com uma taxa menor do que defendiam as nações em desenvolvimento, no acordo global que vai permitir o aumento da tributação das multinacionais. Em troca, espera que os Estados Unidos apoiem mais abertamente a candidatura brasileira a membro da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

Segundo uma fonte da área econômica do governo, essa estratégia foi acertada em uma conversa entre o ministro da Economia, Paulo Guedes, e a secretária do Tesouro americano, Janet Yellen, às vésperas do acordo global, fechado no último dia 8.

A expectativa, destacou esse interlocutor, é que esse apoio venha logo, uma vez que a adesão do Brasil à OCDE é uma das grandes apostas da política externa do governo Bolsonaro.

O acordo global é formado por dois pilares. Para o primeiro pilar, foi estabelecida uma taxa de 25% dos lucros das vendas realizadas pelas multinacionais será tributada nos países onde essas operações acontecem. O Brasil e outros emergentes defendiam um percentual de 30%.

Pelo segundo pilar, será criada a taxa global mínima de 15% de imposto sobre as grandes multinacionais. O percentual será aplicado sobre corporações com receitas globais superiores a 750 milhões de euros.

Mesmo a contragosto de vários emergentes, houve entendimento envolvendo 136 países. Posicionaram-se contra apenas quatro: Nigéria, Quênia, Sri Lanka e Paquistão.

### **Promessa de Trump**

Em março de 2019, durante visita de Jair Bolsonaro aos EUA, o ex-presidente americano, Donald Trump, disse que apoiaria a candidatura do Brasil na OCDE.

Mas impôs como condição, aceita por Bolsonaro, de que os brasileiros abrissem mão do tratamento diferenciado que as nações em desenvolvimento recebem na Organização Mundial do Comércio (OMC). Isso significa não contar com exceções em acordos agrícolas, por exemplo.

— Esse acordo com o Trump não foi desfeito e, em tese, está em vigor. O presidente Joe Biden não o desfez — disse o consultor internacional Welber Barral.

Para o ex-embaixador em Washington, Rubens Barbosa, uma ajuda dos EUA neste momento seria importante para o Brasil.

— Não sei se os EUA fariam isso e, se fizessem, decidiriam a entrada do Brasil. Se funcionasse seria uma proposta boa. Até porque o Brasil não tem cacife para influir na definição da taxa global — afirmou Barbosa.

O pedido de adesão à OCDE foi feito em 2017, no governo do ex-presidente Michel Temer. Há seis candidatos atualmente: três sul-americanos (Brasil, Argentina e Peru) e três europeus (Croácia, Bulgária e Romênia).

Há uma queda de braço entre EUA e União Europeia sobre como deve ser a ampliação da OCDE. O secretário-geral do organismo, o australiano Mathias Cormann, sonda os países membros sobre um plano para iniciar, simultaneamente, o processo das seis candidaturas.

O ritmo de ingresso se daria de acordo como o avanço de cada país no cumprimento dos requisitos exigidos para a associação.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 20/10/2021*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### ENEL INAUGURA PARQUE EÓLICO NO RIO GRANDE DO NORTE, UM NOVO ALÍVIO AO SISTEMA ELÉTRICO

Empreendimento de quase R\$ 1 bilhão vai gerar energia suficiente para abastecer cidade de 470 mil habitantes; fonte eólica tem respondido por até 21% da geração total no País

*Por Renée Pereira, O Estado de S.Paulo*

A Enel Green Power Brasil, subsidiária do grupo italiano, iniciou nesta quarta-feira, 20, a operação do parque eólico Cumarú, em São Miguel do Gostoso (RN). Com capacidade de 206 megawatts (MW), a planta vai gerar energia suficiente para abastecer uma cidade de 470 mil habitantes.

O empreendimento, que custou quase R\$ 1 bilhão, é o primeiro de cinco projetos em construção



pela Enel no País. Até o início do próximo ano, a companhia colocará em operação cerca de 1,3 mil MW de energia renovável no setor, resultado de um investimento de R\$ 5,6 bilhões. Além de Cumarú, a empresa tem outros três parques eólicos em construção e um solar - todos localizados no Nordeste.

***Parque eólico Cumarú, da Enel, em São Miguel do Gostoso (RN), que acaba de entrar em operação. Foto: Enel Green Power***

O parque inaugurado nesta quarta tem 49 aerogeradores instalados em uma área de 300 hectares. Todos os equipamentos, segundo a empresa, foram fabricados no Brasil. Só esse projeto vai evitar a emissão de mais de 543 mil toneladas de CO<sub>2</sub> na atmosfera.

O projeto demorou 13 meses para ser concluído, empregou 1.100 pessoas (80% da região) e foi antecipado em 15 dias - o que representa um alívio diante da crise elétrica por causa da baixa no nível dos reservatórios. "Isso demonstra um jeito mais rápido de dar uma solução estrutural a questão que estamos vivendo hoje no País", diz Roberta Bonomi, executiva responsável pela Enel Green Power no Brasil.

Segundo ela, neste momento, torna-se ainda mais importante a diversificação da matriz energética do País. "As duas tecnologias (eólica e solar) hoje são bastante competitivas." A executiva destaca que a empresa tem no Piauí a maior planta solar da América Latina, com capacidade de geração de 864 MW.



***O parque eólico Cumarú, em São Miguel do Gostoso (RN), vai gerar energia para abastecer uma cidade de 470 mil habitantes. Foto: Enel Green Power***

No Brasil, o Grupo Enel, por meio de suas subsidiárias EGPB e Enel Brasil, tem uma capacidade total instalada renovável de mais de 3,7 mil MW, dos quais 1,5 mil MW de fonte eólica, 979 MW de solar e 1,3 MW de hídrica.

A energia eólica tem dado grande contribuição ao País durante a atual crise elétrica. As usinas, a grande maioria instalada no Nordeste, foram responsáveis por até 21% da geração total. Isso ajudou a preservar água dos reservatórios e a garantir o abastecimento.

***Fonte: O Estado de São Paulo - SP***

***Data: 20/10/2021***

## CONSTRUÇÃO DA TERMELETRICA RIO GRANDE PODE COMEÇAR AINDA ESTE ANO

Por *Wilian Miron*



**Crise de energia no País pesa a favor da construção da usina no RS Foto: Marcelo Min/Estadão**

Após mais de uma década engavetado por dificuldades em obter licenças ambientais para o terminal de regaseificação, a termelétrica a gás natural Rio Grande deve sair do papel ainda este ano.

A documentação que falta para o início das obras foi providenciada após o Grupo Cobra Brasil assumir o empreendimento e apresentar alterações no projeto original. Antes, a regaseificação aconteceria em um navio aportado no píer. Agora, haverá uma estação em terra para esse processo. A Fundação Estadual de Proteção Ambiental Henrique Luiz Roessler (Fepam) está concluindo as análises do licenciamento, e a expectativa é que a obra seja autorizada até o fim de novembro.

A usina tem capacidade para produzir 1.238 megawatts (MW) e será o maior projeto de geração termelétrica do Estado, com capacidade para atender mais de 7 milhões de residências. O empreendimento faz parte de um complexo de infraestrutura que conta com píer, gasoduto e a usina.

### Judicialização

O projeto travou em 2008, por questionamentos do Ministério Público Estadual (MPE). De lá para cá, a empresa perdeu todos os prazos e teve a outorga cassada pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), em 2017, o que levou a uma nova judicialização do caso. Com uma decisão favorável da Justiça, a empresa tem até 26 de dezembro para iniciar as obras, se quiser manter a outorga.

O passo seguinte na complexa história da usina será desenrolar o processo na Aneel. Os donos do empreendimento estão nessa tarefa, bem como a Prefeitura de Rio Grande, onde a usina será instalada, e políticos do Rio Grande do Sul, que têm procurado dialogar com o órgão regulador. A crise hídrica tem pesado a favor da construção da usina, uma vez que o órgão regulador tem interesse em viabilizar um projeto que ajuda na segurança energética ao País.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 20/10/2021*

## SENADO APROVA VALE-GÁS PARA BANCAR METADE DO PREÇO DO BOTIJÃO A FAMÍLIAS CARENTES

Estimativa é que o programa tenha um custo entre R\$ 4 bilhões e R\$ 6 bilhões por ano; texto passará por nova votação na Câmara

*Por Daniel Weterman, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - O Senado aprovou, nesta terça-feira, 19, a criação de um vale-gás para bancar metade do preço do gás de cozinha a famílias de baixa renda por cinco anos. De acordo com a proposta, quem estiver inscrito nos programas sociais do governo terá direito a um subsídio de no mínimo 50% do valor do botijão de 13 quilos e a diferença será bancada pelo governo federal.

A proposta havia sido aprovada na Câmara e dependerá agora de uma nova votação entre os deputados, pois houve mudanças. De qualquer forma, a criação do vale-gás só entrará em vigor se houver sanção do presidente Jair Bolsonaro e uma regulamentação do governo federal. O

governo se absteve e não fez nenhuma orientação durante a votação. O líder do governo no Senado, Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE), foi o único que votou contra.



**Proposta aprovada nesta terça-feira no Senado precisará passar por nova votação na Câmara. Foto: Waldemir Barreto/Agência Senado - 19/10/2021**

A medida foi negociada no Congresso para oferecer um auxílio às famílias de baixa renda atingidas pela pandemia de covid-19 e pela alta nos preços do gás de cozinha. A estimativa é que o programa tenha um custo entre R\$ 4 bilhões e R\$ 6 bilhões por ano, considerando os valores cobrados atualmente. O programa foi batizado de "Gás dos Brasileiros".

O parecer do senador Marcelo Castro (MDB-PI) estipula que a despesa será bancada com recursos de dividendos pagos pela Petrobras à União, do bônus de assinatura e das receitas da União na comercialização e royalties do petróleo, blindando os valores pagos a Estados e municípios. O projeto permite ainda a utilização de outros recursos orçamentários, sem especificação.

Apesar da fonte de custeio, medida exigida pela Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), o projeto não estabelece redução de outras despesas e pode comprometer o teto de gastos, que limita o crescimento de gastos à inflação do ano anterior independentemente da arrecadação, a partir do ano que vem.

A aposta entre parlamentares é que haja uma folga no teto de gastos em 2022 para abrir espaço a esse e outros programas. O governo pressiona pela aprovação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos precatórios para abrir uma folga no Orçamento do próximo ano e lançar o Auxílio Brasil, programa desenhado para substituir o Bolsa Família, mas também prometeu apoio a outras iniciativas que aumentem gastos em ano eleitoral se a PEC for aprovada.

"Os substitutos utilizados por quem não pode comprar o botijão de gás, como lenha, carvão e combustíveis líquidos, são danosos à saúde, seja pela poluição do ar do ambiente doméstico, seja pelas queimaduras provocadas por acidentes, principalmente com o etanol. Essa situação dramática e desumana deve cessar imediatamente", afirmou o relator da proposta, Marcelo Castro. "Sabemos de todas as dificuldades fiscais para encaixar mais uma despesa no orçamento, mas não se trata aqui de uma despesa qualquer, supérflua, que pode esperar por tempos melhores para ser contemplada."

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 20/10/2021**

## **STF INCLUI NA PAUTA AÇÃO QUE PEDE DERRUBADA DA DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO**

Nova prorrogação da medida, que beneficia os 17 setores que mais empregam no País, tramita na Câmara dos Deputados, mas falta consenso para ser votada

**Por Lauriberto Pompeu e Wesley Galzo, O Estado de S.Paulo**

BRASÍLIA - O Supremo Tribunal Federal (STF) marcou para a próxima quarta-feira, 27, sessão presencial para julgar uma ação do governo que pede a suspensão da desoneração da folha de pagamento das empresas. A medida beneficia os 17 setores que mais empregam no País.

Como o ministro Ricardo Lewandowski é relator do caso, ele tem a prerrogativa de incluir listas de julgamentos na pauta do Supremo, que são processos definidos pelos relatores como de aplicação automática da jurisprudência da Corte, sem debates mais extensos. Embora já haja



data definida para retomar o julgamento em sessão presencial, o presidente do Supremo, Luiz Fux, pode alterá-la e postergar a análise da ação.

A política de desoneração originalmente acabaria no fim de do ano passado, mas o Congresso decidiu prorrogar a medida até 31 de dezembro 2021 sob o argumento de que os efeitos da pandemia seriam agravados para setores beneficiados pela medida, como construção civil, tecnologia da informação, transporte coletivo urbano rodoviário e metroviário, comunicação e têxtil. Bolsonaro vetou a medida, a pedido da equipe econômica, mas o Congresso derrubou o veto.



A Advocacia-Geral da União (AGU) moveu uma ação direta de inconstitucionalidade (ADI) para derrubar a medida. O relator do caso já apresentou um parecer pela permanência da desoneração e contra a ação do governo.

***No Supremo, decisão se veto de Bolsonaro à desoneração será mantido ou não muda constantemente. Foto: Dida Sampaio/Estadão***

Enquanto a ação não vai à votação, o termômetro no Supremo em torno da pauta muda gradualmente. Os juízes auxiliares dos ministros passaram a avaliar que é necessário manter a decisão do Congresso de derrubar o veto do presidente Jair Bolsonaro. Quando o caso foi pautado para julgamento na semana passada, a tendência entre os ministros era de aguardar o voto do relator para pensar em cenários que preferencialmente não desfavorecessem o governo, porque derrotas sucessivas da União poderiam causar desequilíbrios nas contas públicas, pressionar o teto de gastos e desgastar a relação institucional.

O caso foi retirado da pauta do plenário virtual (plataforma em que os votos são apresentados à distância, sem discussão) na sexta-feira, 15, pelo ministro Alexandre de Moraes. Segundo interlocutores dos magistrados no Supremo, Fux avalia se manterá a data escolhida por Lewandowski.

Para servidores da corte próximos ao ministro, é necessário pautar o julgamento quanto antes, mesmo com o calendário de votações completamente preenchido por outros processos até o fim do ano. Caso a ação não seja julgada este ano, ela perderá objeto, ou seja, não terá mais validade, uma vez que a discussão foca na prorrogação do benefício fiscal até dezembro.

### **Discussão na Câmara**

Em outra frente, a Câmara analisa um projeto de lei que determina uma nova prorrogação da desoneração, dessa vez até 2026. Uma ala da Câmara tenta pressionar o presidente da Casa, Arthur Lira (Progressistas-AL), e a presidente da Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), deputada Bia Kicis (PSL-DF), a acelerar o projeto da nova prorrogação.

O deputado Jerônimo Goergen (Progressistas-RS), que relatou o projeto na Comissão de Finanças e Tributação, disse que o governo pediu para que o projeto que estabelece um teto para os precatórios seja votado antes da desoneração.

"A Bia trouxe uma informação de que conversou com (o ministro da Economia) Paulo Guedes e ele admitiu que passando o projeto dos precatórios vai ter base orçamentária para prorrogar a desoneração", disse o deputado do Progressistas ao Estadão.

No entanto, defensores da iniciativa argumentam que a modalidade de simplificação tributária, com as alíquotas atuais, existe há cinco anos e que não seria uma situação extraordinária fazer a prorrogação.

"O caixa do governo já está acostumado com essa desoneração há cinco anos. É injusto não prorrogar e vamos criar um baque econômico nesses 17 segmentos muito importantes. Em vez da geração de emprego, vamos ter o efeito do desemprego", alertou o deputado Marcos Bertaiolli (PSD-SP), coordenador da Frente Parlamentar pelo Empreendedorismo.

O presidente da Câmara tem evitado se posicionar sobre a medida. Na semana passada, em entrevista à rádio Bandeirantes, Lira citou as visões das alas a favor e contra prorrogar a desoneração e afirmou que falta consenso. "Nós estamos com essa dificuldade do espaço orçamentário. Há uma tese que diz que isso não conta (nas contas públicas), há uma tese que diz que isso conta, mas toda nossa boa vontade em discutir a matéria."

A desoneração está em vigor desde 2011 e beneficia os 17 setores que mais empregam no País ao reduzir os encargos cobrados sobre os salários dos funcionários. Em 2016, a modalidade passou a ser opcional e as alíquotas mudaram. Atualmente, a medida tem validade até 31 de dezembro de 2021.

Projeto de lei de autoria do deputado Efraim Filho (DEM-PB) prorroga a benefício até 2026. O texto tramita hoje na CCJ da Câmara. Como forma de diminuir as resistências, defensores da medida falam em diminuir o prazo da prorrogação, que pode ser de três anos em vez dos cinco previstos hoje no projeto.

O relator do projeto na CCJ é o deputado Marcelo Freitas (PSL-MG), que chegou a apresentar um parecer pela aprovação da medida, mas depois recuou e recolheu o texto para analisar melhor o impacto orçamentário. Aliados do relator têm afirmado que ele não pretende divulgar o parecer nesta semana e que aguarda definições sobre o impacto orçamentário. Por outro lado, os defensores da desoneração pressionam para que a iniciativa seja votada o quanto antes.

Os deputados Marcos Bertaiolli e Jerônimo Goergen fazem pressão pela aprovação da iniciativa. Os defensores do projeto avaliam que sobra pouco tempo para o texto ser votado. O benefício perde a validade no fim de 2021 e restam aproximadamente dois meses para o recesso parlamentar.

Os parlamentares tentam um acordo com a presidente da CCJ para que o projeto seja pautado. Empresários que necessitam da desoneração para manter os empregos também tem procurado a deputada, mas ela ainda não deu previsão de marcar a votação. Arthur Lira também tem sido cobrado para fazer o texto avançar na Câmara. O relator Marcelo Freitas reforçou que ainda não há acordo para fazer o texto avançar. "Estamos aguardando o consenso necessário para pautar a matéria", disse ao Estadão.

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.

Arthur Lira afirmou na quinta-feira, 14, que o Congresso analisa alternativas para que a desoneração seja permanente em vez de apenas prorrogar por mais anos.

Marcos Bertaiolli concorda com a ideia, mas ressaltou que há urgência para aprovar o projeto de lei que tramita na Câmara. Para ele, a alternativa para uma desoneração permanente deve ser avaliada com calma a partir de 2022, após o projeto de prorrogação ser aprovado.

O deputado do PSD disse que pretende trabalhar e falar com o relator para suavizar o texto atual e fazer com que ele tenha mais aceitação do governo. "Não precisa ser cinco anos (de prorrogação). Estamos apoiando o projeto do Efraim que prorroga a desoneração. Podemos negociar essa prorrogação por mais um, dois ou três anos".

E completou: "O que importa é que a gente utilize esse tempo de prorrogação para uma solução definitiva haja vista que nós apoiamos incondicionalmente a desoneração da folha da pagamento".

O projeto foi aprovado há um mês pela Comissão de Finanças e Tributação, mas segue sem perspectiva de ser votado na CCJ. Questionada pelo Estadão, a deputada afirmou que ainda não há data prevista para votar o projeto na CCJ, mas ressaltou que tenta construir um acordo. "Ainda não tem previsão, estamos trabalhando nisso", declarou.

O argumento do time de Paulo Guedes contra prorrogar a desoneração é o impacto que pode ter nas contas públicas, pois significa redução da arrecadação federal. Por outro lado, empresários dizem que sem essa condição haverá demissões.

Vivien Suruagy, presidente da Federação Nacional de Call Center, Instalação e Manutenção de Infraestrutura de Redes de Telecomunicações e de Informática (Feninfra), alertou para os efeitos negativos do fim da medida.

"No nosso setor de tecnologia da informação e telecomunicações há uma previsão de demissão de quase 490 mil pessoas. Vamos ter que demitir e metade (das empresas) vai quebrar. Se não tem trabalhador, não produz, se não produz, não fatura e quebra", afirmou.

A presidente da Feninfra também disse que o assunto precisa ser resolvido para que os empresários possam se planejar.

"Temos que definir investimentos, fazer planejamento, treinamento e qualificação de mão de obra. Temos que comprar galpão, ampliar galpão. Investimentos que têm que ser planejados. É impossível, estamos no meio de outubro e não temos previsibilidade", declarou.

O empresário Luigi Nese, presidente da Confederação Nacional de Serviços (CNS), defendeu a construção de uma solução definitiva para a desoneração, evitando que ela tenha que ser prorrogada sucessivas vezes.

"A CNS representa dois grandes setores: TI e Call Centers. Estamos dando todo o apoio para esses setores continuarem sendo desonerados, mas a gente quer que isso seja feito com a melhor condição e não precise todo ano renovar a desoneração", disse.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 20/10/2021*

Logo for 'Valor Econômico' with the word 'Valor' in a large, stylized font and 'ECONÔMICO' in a smaller font above it.

Informação que vira dinheiro.

### **VALOR ECONÔMICO (SP)**

#### **PACHECO ACERTA FILIAÇÃO AO PSD, PRIMEIRO PASSO RUMO A POSSÍVEL CANDIDATURA À PRESIDÊNCIA**

*Por Ranier Bragon, da Folhapress, Valor — Brasília*

A pouco mais de um ano das eleições de 2022, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (MG), anunciou a aliados que irá deixar o DEM e se filiar ao PSD na semana que vem, em cerimônia em Brasília, o primeiro passo formal para uma possível candidatura à sucessão de Jair Bolsonaro (sem partido).

O presidente do PSD, Gilberto Kassab, trata Pacheco como um dos mais fortes postulantes a furar a atual polarização eleitoral entre Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e Bolsonaro e há meses fez o convite de filiação ao presidente do Senado.

Publicamente, Pacheco diz que sua decisão ainda não está tomada.

"Se ela for tomada, a primeira pessoa a ser comunicada será o presidente do Democratas, ACM Neto, e os companheiros do Democratas, mas essa decisão ainda não está definida. Temos evoluído, [o PSD] é um partido pelo qual tenho muito carinho, muita consideração e estamos evoluindo nessa discussão e vamos tomar a melhor decisão", afirmou nesta terça-feira (19).

A reportagem confirmou com integrantes do PSD que a migração já está acertada para a próxima semana.

O presidente do Senado é tratado há meses pelo mundo político como candidato à Presidência, inclusive sendo alvo de críticas segundo as quais sua atuação no comando do Senado tem sido pautada mais por influência dessa pretensão eleitoral do que pela análise do mérito dos temas em questão.

Diferentemente de Arthur Lira (PP-AL), claro aliado de Bolsonaro, Pacheco tem tomado decisões, públicas e nos bastidores, que contrariam os interesses do Palácio do Planalto.

Em setembro, por exemplo, ele mandou devolver ao governo a medida provisória editada por Bolsonaro que limitava a remoção de conteúdo publicado nas redes sociais. O Senado também colocou na gaveta a proposta de reformulação do Imposto de Renda, uma das prioridades de Paulo Guedes (Economia) para tentar destravar o Auxílio Brasil, que deverá substituir o Bolsa Família.

Pacheco tem mandato no Senado até 2026 e não precisa renunciar ou se afastar do cargo para concorrer à Presidência em outubro do ano que vem.

Apesar de o DEM ter acertado sua fusão ao PSL, o que formará a maior bancada na Câmara, no Senado os dois partidos, que passarão a se chamar União Brasil, terão oito senadores. O PSD de Kassab tem 11, sendo a segunda maior bancada da Casa, atrás apenas do MDB.

Mas não é a força do Senado a principal razão da mudança.

Além de Pacheco ter caminho livre para eventual candidatura à Presidência no PSD -na União Brasil ele teria concorrentes, como o ex-ministro Luiz Henrique Mandetta (DEM) e o apresentador José Luiz Datena (PSL)-, a configuração do partido em Minas, seu reduto eleitoral, é altamente favorável.

O prefeito de Belo Horizonte, Alexandre Kalil, é do PSD. E com a migração de Pacheco para o partido de Kassab, toda a bancada de senadores de Minas será do PSD -além de Pacheco, Antonio Anastasia e Carlos Viana.

Na última pesquisa do Datafolha, realizada em 13, 14 e 15 de setembro, Pacheco está no pelotão da lanterna, aparecendo com 1% das intenções de voto no cenário em que seu nome é apresentado aos entrevistados.

Com a margem de erro de dois pontos percentuais para mais ou para menos, ele está em empate técnico com alguns nomes que partidos tentam fazer decolar para se tornar a chamada "terceira via".

Por ora, a avaliação da maioria desses políticos é que a chance desse terceiro nome se tornar competitivo está mais ao centro e à direita, na esteira do possível maior derretimento de Bolsonaro. Mas, igualmente, há avaliação de que a imagem de Lula sofrerá abalo quando a disputa se aproximar e ele necessariamente for alçado para mais perto dos holofotes.

De acordo com o Datafolha, no cenário em que o nome de Pacheco é apresentado, Lula lidera com 42% das intenções de voto. Bolsonaro vem em seguida, com 24%. Depois, Ciro Gomes

(PDT), com 10%, João Doria (PSDB), com 5%, José Luiz Datena (PSL), com 4%, Simone Tebet (MDB), com 2% e Aldo Rebelo (sem partido), com 1%.

Pacheco tem 44 anos, nasceu em Porto Velho (RO), mas cresceu na cidade de Passos, no sul de Minas Gerais.

Ele teve um crescimento rápido na política, onde entrou após atuação como advogado criminalista (ele é formado em direito pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais), defendendo políticos e empresários mineiros em ações de grande repercussão, como o mensalão.

Eleito deputado em 2014 pelo MDB, presidiu a Comissão de Constituição e Justiça da Câmara, a principal da Casa. Tentou a Prefeitura de Belo Horizonte dois anos depois, mas ficou em terceiro, com 10% dos votos válidos.

Em 2018, na eleição em que uma onda de direita tomou conta da disputa e derrubou políticos tradicionais em vários pontos do país, Pacheco conseguiu uma das duas vagas ao Senado em uma eleição em que a ex-presidente Dilma Rousseff (PT), que durante toda a eleição figurava como favorita, ficou em quarto lugar.

No Senado, acabou se beneficiando do fracasso de Davi Alcolumbre (DEM-AP) de conseguir viabilizar juridicamente a possibilidade de se candidatar à reeleição ao comando da Casa. Escolhido pelo político do Amapá, acabou herdando praticamente toda a articulação montada por Alcolumbre e foi eleito facilmente no início de 2021, por 57 votos contra 27 de Simone Tebet (MS).

Um dos pontos de crítica em sua atuação parlamentar é o alegado conflito de interesses em suas ações e os negócios de sua família. Como o jornal "Folha de S.Paulo" mostrou, em pelo menos duas iniciativas legislativas, uma na Câmara dos Deputados e outra no Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG) atuou para defender interesses de empresas do transporte rodoviário interestadual de passageiros.

Pacheco é ligado a duas companhias do ramo, a Viação Real e a Santa Rita, administradas pelo pai.

Em nota enviada à reportagem, na ocasião, o senador defendeu a lisura de sua atuação no Congresso. "Não administro e não sou sócio direto dessas empresas familiares. Não misturo atividade parlamentar com assuntos pessoais e profissionais", afirmou.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 20/10/2021**

## MINÉRIO DE FERRO FICA ESTÁVEL NO PORTO DE QINGDAO, EM US\$ 124,07 POR TONELADA

Em outubro, a principal matéria-prima do aço acumula ganhos de 4%, e no ano, desvalorização é de 22,7%

**Por Stella Fontes, Valor — São Paulo**



**Foto: Leo Pinheiro/Valor**

Os preços do minério de ferro permaneceram praticamente estáveis no mercado à vista nesta quarta-feira (20), sustentados pela leve melhora da demanda por finos de maior qualidade com a ligeira correção do carvão metalúrgico na China.

No porto de Qingdao, o minério com teor de 62% de ferro encerrou o dia em US\$ 124,07

por tonelada, 0,02% acima do preço visto na véspera.

No porto de Qingdao, o minério com teor de 62% de ferro encerrou o dia em US\$ 124,07 por tonelada, 0,02% acima do preço visto na véspera.

Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos mais negociados com vencimento em janeiro avançaram 0,4%, para 709,82 yuan por tonelada.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 20/10/2021**

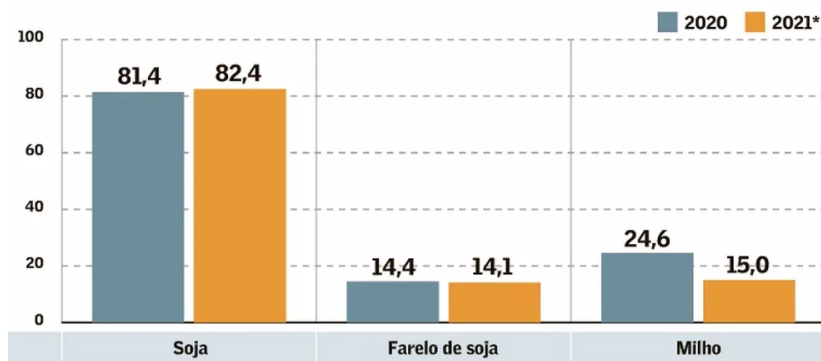
## EXPORTAÇÃO DE SOJA AUMENTA E JÁ VAISUPERAR O VOLUME TOTAL DE 2020

Entre janeiro e outubro, os embarques deverão chegar a 82,4 milhões de toneladas, ante as 82,3 milhões do ano passado

**Por Rikardy Tooge — De São Paulo**

### Soja e milho

Exportações de janeiro a outubro (milhões de toneladas)



Fonte: Anec. \*Estimativa

As exportações brasileiras de soja deverão chegar a 3,4 milhões de toneladas em outubro, segundo dados divulgados ontem pela Associação Nacional de Exportadores de Cereais (Anec) baseados nas programações dos portos. Na semana passada, a previsão para o mês era de 2,97 milhões de toneladas.

O novo número representa um aumento de 56,4% em relação ao mesmo mês de 2020, quando as exportações somaram 2,17 milhões de toneladas. Assim, entre janeiro e outubro, os embarques poderão chegar a 82,4 milhões de toneladas, ante 81,4 milhões em igual período de 2020 - e mais que o total de todo ano passado (82,3 milhões).

Para as exportações de farelo de soja, a Anec passou a projetar 1,34 milhão de toneladas em outubro, pouco abaixo do previsto anteriormente e 0,9% acima do volume do mesmo mês de 2020. Nos primeiros dez meses do ano, os embarques deverão somar, com isso, 14,1 milhões de toneladas, ante 14,4 milhões de janeiro a outubro do ano passado.

Para o milho, a Anec agora prevê exportações de 2,31 milhões de toneladas neste mês, ante as 1,97 milhão estimadas na semana passada e com queda de 48,9% na comparação anual, reflexo da retração da oferta provocada pelas intempéries que golpearam a safrinha na temporada 2020/21.

Caso a projeção se concretize, o Brasil vai exportar 14,99 milhões de toneladas de milho de janeiro a outubro, segundo a Anec. No mesmo período do ano passado, foram 24,6 milhões.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 20/10/2021**



## AGÊNCIA BRASIL - DF

### CORREIOS FICARÃO COM O "OSSO" SE NÃO FOREM PRIVATIZADOS, DIZ MINISTRO

Faria diz que restará à empresa a entrega de cartas  
*Por Pedro Peduzzi - Repórter da Agência Brasil – Brasília*



***O ministro das Comunicações, Fábio Faria, participa de seminário sobre 5G, promovido pela Esfera Brasil, no Hotel Unique. © Rovena Rosa/Agência Brasil***

O ministro das Comunicações, Fábio Faria, disse hoje (20) que, caso não ocorra a privatização dos Correios, a tendência é que outras empresas “abocanhem” o filé dos serviços de logística, que é a entrega de encomendas, deixando para a estatal “apenas o osso” de seus serviços, a entrega de

correspondências.

Segundo o ministro, essa tendência já vem sendo percebida e foi reforçada durante os períodos em que os servidores dos Correios fizeram paralisações, o que levou empresas como Mercado Livre e Magalu a buscarem alternativas para a entrega de encomendas. “Quando a greve acaba, essas empresas não voltam para os Correios”, disse o ministro durante audiência pública na Comissão de Assuntos Econômicos do Senado. O projeto de privatização dos Correios já foi aprovado na Câmara, mas está parado no Senado.

Faria teceu elogios aos Correios, mas defendeu sua privatização. “É a única empresa que está presente nos 5.568 municípios brasileiros, entregando cartas e encomendas nas regiões mais remotas do país, principalmente na Região Amazônica, onde temos dificuldades de logística”, disse.

Ele lembrou que, das 31 mil lojas virtuais que existem no Brasil, 27,5 mil utilizam os Correios para enviarem suas encomendas. “São 2,5 milhões de pequenos negócios que fazem com que, a cada quatro encomendas, três sejam entregues pelos Correios, o que mostra a capilaridade e a importância dessa empresa para o país”, disse o ministro antes de criticar as greves e paralisações dos trabalhadores da estatal.

#### **Correspondências são “osso”**

“Nos últimos 10 anos tivemos 12 greves. Só no ano passado, teve uma paralisação de 35 dias. Nela, outras empresas como Mercado Livre e Magalu usavam praticamente apenas os Correios. Hoje essas empresas usam apenas 10%, porque elas precisam garantir a entrega. Não podiam parar”, disse Faria ao acrescentar que as empresas de varejo teriam adquirido caminhões, aviões, vans e contratado motoboys para garantir as entregas em períodos de greve.

O ministro disse que, diante dessas situações, os Correios teriam perdido entre 20% a 30% do market share de entregas de encomendas e receitas. “Vai chegar o momento em que nenhuma empresa vai se interessar pelos Correios para fazer entrega de encomendas. Restará apenas o osso para os Correios, que é a entrega de correspondências.”

Ainda segundo Faria, a maior proximidade do Brasil com os continentes africano e europeu possibilita que os Correios venham a ser a melhor empresa do setor na América Latina.

### Rincões abandonados sem cidadania

Líder do PT no Senado, o senador Paulo Rocha, do Pará, disse que, a exemplo do que é observado em outros setores que tiveram estatais privatizadas, o setor privado não dará conta de resolver os problemas de falta de prestação de serviços “nos rincões” do país que tem dimensões continentais. Rocha disse que situação similar ocorreu no setor de telecomunicações que, até hoje, não disponibilizou internet em diversas regiões e, em especial, nas escolas no interior do país.

“O Estado cumpre papel fundamental para gerar cidadãos nesses rincões. Não queremos apenas cidadãos nas regiões com estrutura. Temos de nos preocupar com aqueles que moram lá no meio da floresta. A cidadania tem de chegar também a eles, e o responsável por isso é o Estado brasileiro e os serviços públicos”, disse.

Segundo o senador, o governo só repassa, ao setor privado, os serviços públicos que geram lucros, como é o caso dos Correios e das telecomunicações. No entanto, acrescenta ele, essas empresas “só vão atrás de [locais] onde haja lucratividade”.

“Onde não houver lucratividade, a empresa privada não vai porque sempre busca retorno [financeiro]. A universalização não chega lá, e o investimento só chegará via tarifas. Esse é um modelo que, sinceramente, não serve para o país. Não somos contra privatizações, mas há outros modelos, como o das parcerias público-privada, que buscam mediações para investimentos privados, o que pode ser feito na logística e na infraestrutura”, argumentou.

### Valor da estatal

O senador Jean Paul Prates (PT-RN) lembrou que, entre os serviços estratégicos prestados pelos Correios, está a entrega de 200 milhões de livros e materiais didáticos a 5.570 municípios todos os anos. “Além disso, no dia do Enem, em 3 horas apenas provas são entregues em 15 mil localidades diferentes”, acrescentou ao lembrar que as tarifas postais brasileiras estão atualmente “entre as mais baratas do mundo”.

Uma outra crítica feita pelos senadores está relacionada à impossibilidade de se definir um valor para os Correios. “Vender os Correios hoje é vender sua estrutura e sua capilaridade para chegar a todos, em um momento de ressaca ou de xepa da pandemia. Não podemos vender desesperadamente os Correios agora [porque a crise da pandemia desvalorizou empresas]. Não dá para entender isso. É um péssimo momento para fazer essa venda.”

“Capital e investimento privado são muito bem-vindos. Não há problema quanto a isso. Mas é possível conciliar. Dessa forma, fazer essa privatização é algo assustador porque a gente sequer sabe quanto valem os Correios. Não há valor definido nem estudo concreto dizendo quanto vale isso. Não é só carros e linhas aéreas. É a marca, é a universalidade e é tudo que compõe uma empresa estatal construída ao longo de tanto tempo”, argumentou Prates.

Edição: Lílian Beraldo  
Fonte: Agência Brasil - DF  
Data: 20/10/2021

# portosenavios

## PORTAL PORTOS E NAVIOS

### MERCOSUL LINE LANÇA SERVIÇO DE CABOTAGEM LIGANDO SUL E NORDESTE

Da Redação NAVEGAÇÃO 20 Outubro 2021





O serviço incluirá um escala em Manaus, porto estratégico em região industrial

A Mercosul Line, subsidiária do Grupo CMA CGM, anuncia o lançamento do serviço denominado "New Nexco". O serviço ligará Manaus às regiões Sul e Nordeste do Brasil

Uma remodelação do serviço Nexco, o serviço continuará a conectar estrategicamente as regiões Sudeste e Nordeste do Brasil, enquanto adiciona uma chamada em Manaus. "Manaus é um porto

estratégico, localizado no coração de uma região industrial dinâmica. O serviço ligará os portos de Santos, Salvador, Suape e Manaus", diz a companhia em comunicado. O New Nexco será operado integralmente pela Mercosul Line.



Serviço

Luiza Bublitz, CEO da Mercosul Line, afirma: "Com este novo serviço, o Grupo CMA CGM reafirma o seu compromisso com o mercado brasileiro. Estamos muito felizes em poder atender a demanda de nossos clientes e parceiros com mais uma conexão em Manaus, e assim alavancar o crescimento da região".

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 20/10/2021

## ARTIGO - COMISSIONAMENTO COMO FERRAMENTA DA QUALIDADE EM PLATAFORMAS OFFSHORE

Por Matheus Pires Pereira ESTUDO E PESQUISA 20 Outubro 2021



As empresas que se dedicam aos projetos complexos e sofisticados da área de óleo e gás necessitam cada vez mais estabelecer processos que conduzam ao atendimento pleno dos requisitos estabelecidos pelos exigentes clientes. Em função do alto valor do capital envolvido em um empreendimento de óleo e gás. Porém há pouca clareza com relação ao termo. Afinal, o comissionamento é uma fase do projeto, uma área de conhecimento, um processo de gerenciamento de projetos a la PMBoK, um subprojeto ou uma atividade?

A falta de objetividade na definição do termo/serviço comissionamento e do seu entendimento tem gerado imprecisões e conflitos contratuais entre as partes envolvidas em projetos industriais offshore.

Este artigo dissemina as melhores práticas, de forma a maximizar a qualidade do conhecimento e da aplicação técnica da engenharia de comissionamento. É sugerida ainda a identificação e divisão de mais três atividades, antes entendidas como subatividades internas do comissionamento: preservação, pré-operação/partida e operação assistida.

A consideração do comissionamento destas atividades como tarefas independentes facilita o entendimento dos limites de cada uma delas, que requerem um conjunto de técnicas e ferramentas distintas a fim de serem executadas.



**Matheus Pires Pereira** Matheus Pires Pereira é formado em Engenharia Mecânica, com especialização em materiais, e com MBA em Gestão de Projetos pela Universidade de São Paulo (USP). Atualmente é responsável pela manutenção em um terminal portuário no Porto de Paranaguá-PR

Email: [matheuspieres@outlook.com](mailto:matheuspieres@outlook.com)

**Acesso à versão integral do artigo em PDF - clique aqui**

<https://cdn-pen.nuneshost.com/-docindexerpdf/comissionamento-como-ferramenta-da-qualidade-em-plataformas-offshore-matheus-pires.pdf>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 20/10/2021

## HAPAG-LLOYD INVESTE NA AQUISIÇÃO DE TERMINAL DE CONTÊNERES ALEMÃO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 20 Outubro 2021



A Hapag-Lloyd adquirirá uma participação de 30% no Terminal de Contêineres Wilhelmshaven (CTW) e 50% das ações do Terminal Ferroviário Wilhelmshaven (RTW) em JadeWeserPort, Alemanha. O operador do terminal Eurogate continua a deter as ações remanescentes.

JadeWeserPort é o maior projeto portuário da Alemanha. Fica em Wilhelmshaven, em Jade Bight, uma baía na costa do Mar do Norte. As obras foram iniciadas em março de 2008 e o porto foi inaugurado em 21 de setembro de

2012.

As partes optaram por não divulgar o preço de compra. A transação está sujeita à aprovação das autoridades antitruste, com isso o fechamento do contrato está previsto para dentro de alguns meses.

Com uma frota de 250 navios porta-contêineres e capacidade total de transporte de 1,8 milhão de TEUs, a Hapag-Lloyd é uma das principais empresas de transporte marítimo do mundo. A empresa possui cerca de 13.400 funcionários e 394 escritórios em 130 países.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 20/10/2021

### ENTIDADES PÚBLICAS DE ITAJAÍ ENVIAM RELATÓRIO AO MINFRA PELA MANUTENÇÃO DA REGIONALIZAÇÃO

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 20 Outubro 2021



#### **Encontro que finalizou o documento aconteceu nesta terça-feira (19)**

A quarta reunião de trabalho do Fórum de Defesa pela Manutenção da Autoridade Portuária Pública Municipal do Porto de Itajaí ocorreu na terça-feira (19), na sede do auditório da superintendência do porto.

O encontro objetivou debater e finalizar as sugestões enviadas ao fórum, com base nas perguntas elaboradas a partir da Análise Técnica

da Univali (Universidade do Vale do Itajaí) sobre a hipótese de desestatização do Porto de Itajaí.

O objetivo é prorrogar o prazo de vigência do Convênio de Delegação 08/1997 por, pelo menos, mais 25 anos. Na próxima semana, o documento será apresentado ao Ministério da Infraestrutura (Minfra) e a representantes da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Empresa de Planejamento e Logística (EPL), pela autoridade portuária de Itajaí (SPI) e Univali.

O Documento divulgado está estruturado com base nos principais aspectos da apresentação elaborada pelo governo federal (Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA), no dia 25 de agosto deste ano, em sessão na sede da Câmara de Vereadores de Itajaí e nas sugestões feitas ao relatório apresentado na 3ª Reunião do fórum, realizado no dia 4 de outubro.

“Esse comprometimento com a cidade de Itajaí para com o porto ocorre desde 1995, quando a cidade realmente abraçou e conseguiu esse movimento pela municipalização. Acredito piamente ser um diferencial dos demais portos e o principal motivo de sucesso desses 25 anos”, pontua o superintendente do Porto de Itajaí, Fabio da Veiga.

O documento enfatiza a movimentação no Porto desde a sua municipalização, com a geração de R\$ 120 bilhões em arrecadação de impostos federais, segundo os dados levantados por especialistas. A autoridade portuária é responsável pelo maior montante de investimentos no decorrer deste período. Os indicativos ainda apontam que a Superintendência do Porto de Itajaí desembolsou R\$ 530 milhões, enquanto o Governo Federal proporcionou R\$ 430 milhões em recursos federais. Outros R\$ 5 milhões da iniciativa privada foram investidos no complexo portuário de Itajaí.

A análise também servirá como base para a audiência pública na Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal agendada para a próxima terça-feira (26), em Brasília.

O estudo defende a permanência da autonomia do Porto de Itajaí e a manutenção da autoridade portuária pública para todo o complexo portuário de Itajaí e Navegantes.

“A apresentação da análise técnica foi declarada recentemente durante a realização da 3ª reunião do fórum (4/10). Com base nos estudos desenvolvidos, algumas perguntas e colaborações foram elaboradas. O nosso objetivo é realizar essa complementação, eventualmente tirar dúvidas e de acordo com a metodologia da prefeitura e autoridade portuária, fazer essa prorrogação e assim para levarmos à Brasília”, conclui o coordenador dos trabalhos de escritório de projetos da Univali, o professor e advogado Osvaldo Agripino de Castro Junior.

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

**Data: 20/10/2021**



## MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

### MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS  
Data : 20/04/2006