


# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING**



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

**Edição 047/2021  
Data: 26/03/2021**

### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
PARLAMENTAR DEFENDE QUE OUTORGAS DE PORTOS SEJAM INVESTIDAS EM MUNICÍPIOS PORTUÁRIOS .....	4
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>5</b>
COMO RECUPERAR O NÚMERO DE INSTALAÇÃO DA ENEL.....	5
EMPRESAS BRASILEIRAS MOSTRAM PREOCUPAÇÃO COM REDUÇÃO DE DESIGUALDADE DE GÊNERO E RECONHECEM OS BENEFÍCIOS DA DIVERSIDADE NO MERCADO DE TRABALHO .....	7
<b>ABOL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS</b> .....	<b>8</b>
EM 21 ANOS, TECON SALVADOR MOVIMENTA 3 MILHÕES DE CONTÊINERES .....	8
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>10</b>
ENTIDADES PORTUÁRIAS MOSTRAM FORÇA DO SETOR E APRESENTAM PLEITOS A BOLSONARO .....	10
NAVIO-PATRULHA “GUAJARÁ” REALIZA APREENSÃO DE DUAS EMBARCAÇÕES PESQUEIRAS NA BACIA SANTOS (SP).....	11
NOVA DIREÇÃO DO SINDAPORT É ELEITA DURANTE VOTAÇÃO ONLINE .....	11
COMITÊ DE COMBATE À COVID DO ITAQUI COMPLETA 1 ANO .....	12
<b>BRASIL EXPORT</b> .....	<b>14</b>
ARRENDAMENTOS DE ÁREAS PORTUÁRIAS E AÇÕES PARA GESTÃO EFICIENTE EM DESTAQUE EM WEBINÁRIO COM DIRIGENTES DE PORTOS DO NORDESTE .....	14
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>16</b>
COMO DESENCALHAR UM NAVIO CARGUEIRO EM UM CANAL?.....	16
PACHECO DEFENDE APROVAÇÃO DAS REFORMAS ADMINISTRATIVA E TRIBUTÁRIA AINDA EM 2021 .....	17
HÁ AMPLO ESPAÇO PARA MERCOSUL APROFUNDAR INTEGRAÇÃO REGIONAL, DIZ BOLSONARO .....	18
<b>EXTRA ONLINE</b> .....	<b>19</b>
SAEM NOVAS REGRAS DE TRABALHO PRESENCIAL E REMOTO PARA SERVIDORES DA UNIÃO.....	19
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>20</b>
LIVRE MERCADO: UM DEBATE LATINO SOBRE A FORMAÇÃO DE PREÇOS DO GLP .....	20
CEO DO PORTO DO AÇU, JOSÉ FIRMO É O CONVIDADO DO EPBR ENTREVISTA DE QUINTA (1º) .....	20
DIRETORA DE DOWNSTREAM DO IBP, VALÉRIA LIMA, SERÁ A ENTREVISTADA DA PRÓXIMA QUARTA (31).....	20
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>21</b>
BOLSONARO EDITA DECRETO QUE VIABILIZA NOVA RODADA DO AUXÍLIO EMERGENCIAL A INFORMAIS .....	21
PROJEÇÕES DE ÓRGÃO LIGADO AO SENADO CRITICADAS POR GUEDES SÃO PARECIDAS COM AS DO GOVERNO.....	21
CANAL DE SUEZ: BLOQUEIO DE ROTAS POR NAVIO ENCALHADO PODE CAUSAR ESCASSEZ DE CAFÉ INSTANTÂNEO E AFETAR PAPEL HIGIÊNICO .....	24
POR QUE O CANAL DE SUEZ É TÃO IMPORTANTE E COMO O NAVIO ENCALHADO AFETA O COMÉRCIO MUNDIAL .....	25
QUEM CONSTRUIU O CANAL DE SUEZ E A QUEM ELE PERTENCE? .....	26
NO MESMO DIA QUE BUTANTAN ANUNCIA NOVA VACINA, GOVERNO BOLSONARO CORRE PARA DIVULGAR SEGUNDO IMUNIZANTE NACIONAL.....	28
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>29</b>
EMPRESAS DISCUTEM CENÁRIOS PARA O BRASIL ZERAR AS EMISSÕES DE GASES DE EFEITO ESTUFA ATÉ 2060 .....	29
APÓS VACINAÇÃO ILEGAL DE EMPRESÁRIOS, GUEDES CANCELA PARTICIPAÇÃO EM EVENTO DA CNT.....	31
ROMBO DAS CONTAS EXTERNAS RECUA NO 1º BIMESTRE E INVESTIMENTO ESTRANGEIRO DIRETO DOBRA .....	32
DE SAÍDA DA ELETROBRÁS, MAURO CUNHA DIZ QUE 'GOVERNANÇA NÃO PODE SER JOGADA NO LIXO' .....	33
FRETE MARÍTIMO PARA A CHINA QUINTUPLICA DE PREÇO E AFETA EXPORTAÇÕES DE CARNE DO BRASIL.....	35
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>37</b>
ESCASSEZ DE CONTÊINERES E FRETES MAIS CAROS: O IMPACTO DO NAVIO ENCALHADO NO CANAL DE SUEZ .....	37
BLOQUEIO DO CANAL DE SUEZ DEIXA EXPORTADORES ASIÁTICOS TRANSTORNADOS .....	39
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>41</b>
EMISSÕES DE TRANSPORTE AUMENTARAM QUASE 10% DURANTE O PERÍODO 2012-2018.....	41
MINFRA DIZ QUE BUSCA REESTRUTURAÇÃO DAS DOCAS PARA EVITAR ASSIMETRIAS COM DESESTATIZAÇÃO .....	42
ALIANÇA PARA A INFRAESTRUTURA TEM COMO FOCO INICIAL A SEGURANÇA JURÍDICA DO SETOR .....	43
‘PREVISÕES SOBRE IMPACTOS AO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO SÃO PREMATURAS’, DIZ CENTRONAVE.....	44
ESTRUTURA DE NAVIO ENCALHADO EM SUEZ AUMENTA RISCOS DE DESLOCAMENTO .....	45
AQUINO DEFENDE QUE EMPRESAS DE DENTRO E FORA DO PORTO POSSAM PARTICIPAR DA CONCESSÃO DA CODESA .....	46



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 047/2021  
Página 3 de 50  
Data: 26/03/2021  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

DESESTATIZAÇÃO DA CODESA RECEBE ALERTA SOBRE INVESTIMENTOS ESTRATÉGICOS E RESPEITO AOS CONTRATOS .....	47
SUAPE ALCANÇA 100% DE ADEQUAÇÃO À LEI DAS ESTATAIS E LIDERA ÍNDICE ESTATUAL.....	47
PORTARIA DÁ AUTONOMIA AOS PORTOS PARA EXPLORAÇÃO DE ÁREAS OCIOSAS.....	49
<b>MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>49</b>
MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	49



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## PARLAMENTAR DEFENDE QUE OUTORGAS DE PORTOS SEJAM INVESTIDAS EM MUNICÍPIOS PORTUÁRIOS

Carlos Chiodini (MDB-SC) participou do webinar Porto & Mar 2021 e prevê que a regulamentação da atividade dos práticos no País saia ainda neste ano

*Por Fernanda Balbino*

Participar do processo de desestatização de portos, em especial o de Santos, e fazer com que os valores arrecadados em outorgas sejam investidos nos municípios portuários são metas do novo presidente da Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados, Carlos Chiodini (MDB-SC). O parlamentar ainda espera que a atividade dos práticos seja regulamentada até o final deste ano.

Chiodini, que já foi diretor-geral do porto de São Francisco do Sul (SC), tomou posse como presidente da CVT no último dia 11. Ele participou, nesta quinta-feira (25) da segunda edição do webinar Porto & Mar 2021, promovido pelo Grupo Tribuna nas redes sociais. O deputado federal foi entrevistado ao vivo pelo editor de Porto & Mar do Jornal A Tribuna, Leopoldo Figueiredo.

O parlamentar defende a criação de um modelo híbrido de desestatização de portos no País. Segundo ele, a ideia é que se tenha uma regra única, como uma espécie de espinha dorsal, com pré-requisitos e compromissos a serem firmados com as novas empresas.

“Criar um modelo que imponha responsabilidade aos concessionários, traga ganhos à sociedade e frutifique o desenvolvimento econômico”, afirmou o parlamentar. “Sou a favor de firmar o Capex, tem que ter comprometimento com a sociedade e metas para que veja desenvolvimento fluir”.

Por outro lado, Chiodini também entende que cada caso deve ser analisado levando em conta as peculiaridades da administração do porto a ser desestatizado. Outro ponto de preocupação para o novo presidente da CVT é a participação e os impactos sofridos pelos municípios nos processos de desestatização.

“Sou totalmente favorável a alguma forma de compensação em termos de investimento nos municípios portuários”, destacou o parlamentar. Chiodini cita, ainda, a utilização das outorgas para investimentos nas cidades que, segundo ele, são os que menos arrecadam e mais prestam serviços. “Na minha opinião, recursos tem que ser investidos em acessos, ferrovias, rodovias, melhoria dos canais que serão desestatizados”.

### CAP



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.150384:1616702431/Carlos-Chiodini.png?f=3x2&q=0.9&w=700&\\$p\\$f\\$q\\$w=ac2790b](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.150384:1616702431/Carlos-Chiodini.png?f=3x2&q=0.9&w=700&$p$f$q$w=ac2790b)  
*Chiodini é o novo presidente da Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados (Foto: Divulgação)*

Para o presidente da CVT, as discussões sobre a desestatização dos portos chamam a atenção para o papel dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAP) que, desde 2013 tem apenas caráter consultivo. Na sua visão, no modelo desestatizado, os órgãos locais poderiam atuar no planejamento, olhando para o futuro, interagindo com a sociedade e com poder de cobrança.



“Sempre entendi o CAP como um órgão que vinha acrescentar ao dia a dia do porto e da sociedade. Vejo agora nesse novo prisma de ter relação totalmente privada, que acontecem duas coisas: desmotiva o CAP porque a agência reguladora vai lidar com concessionária. E motiva porque a sociedade tem que continuar sendo ouvida, principalmente a local porque a agência reguladora muitas vezes está distante”, afirmou o parlamentar.

As discussões sobre o modelo de desestatização deverão ser realizadas em audiências públicas promovidas pela CVT. Também está prevista uma reunião com o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, e com o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni. Segundo Chiodini, a CVT também vai atuar nas negociações para a ampliação da vigência do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto). “É dever do estado fomentar investimento mesmo que seja oneroso, perdendo receita em um primeiro momento, mas logo se recupera”.

Práticos O deputado federal espera que até o final deste ano concluir a regulamentação da atividade dos práticos, os profissionais responsáveis por orientar as manobras dentro de um porto. Um projeto de lei protocolado em 2015 trata do tema no Congresso Nacional.

“(é uma atividade que) Exige qualificação técnica, algo que tem que ser olhado com atenção. A sua relação mercadológica, de vínculo, cada um tem uma opinião, é isso que está pegando”.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 26/03/2021



Fazendo o mundo mais ágil.

## PORTAL PORTO GENTE

### COMO RECUPERAR O NÚMERO DE INSTALAÇÃO DA ENEL

Por Rafael - Categoria: Notícias Corporativas

Recuperar o número de instalação da Enel é muito fácil. O seu número de instalação é muito importante. Isso porque é com ele que você vai conseguir fazer várias tarefas essenciais no site da Enel.

Todas essas informações vamos apresentar para você, hoje neste artigo. Portanto, caso queira recuperar o número de instalação da Enel, acompanhe-nos até o final do conteúdo e deixe um comentário caso possuir alguma dúvida.

#### Para que serve o número de Instalação?

Mas afinal, por que recuperar o enel número de instalação? Acontece que o mesmo é muito utilizado, principalmente por quem busca resolver serviços simples.

Assim, caso queira solicitar uma segunda via Enel ou até mesmo trocar o titular da conta, vai precisar recuperar o número de instalação Enel.

Continue lendo conosco!

#### Onde está o Enel número de Instalação?

Mas afinal, onde está o número de instalação? No próximo tópico, vamos te contar como recuperar o número de instalação Enel.

Mas, já adiantamos que o processo é bem fácil. Isso porque o número está na sua conta de luz. É isso mesmo, é possível achá-lo na própria fatura.

#### Passo a passo de como recuperar número de Instalação Enel



Conforme mencionamos, é muito fácil de encontrar o número. Basta olhar na sua conta de luz antiga para obter o número da sua instalação. Veja na imagem abaixo onde está o número da sua instalação na conta de energia.

### **Como usar o seu número de instalação para acessar o site?**

Agora que você já conseguiu encontrar o número da instalação Enel, vamos mostrar como acessar sua conta para gerar uma segunda via.

O primeiro passo é entrar no site da Enel. Isso porque é somente nele que conseguiremos todas as informações essenciais caso necessário.

Evite entrar em sites duvidosos.

Portanto, caso queira recuperar seu código de instalação, clique aqui para ser redirecionado ao site da empresa, onde você deve selecionar a região onde a instalação se encontra.

### **Criando seu Perfil**

No canto superior direito da tela, terá uma opção de nome "Agência Virtual" que é simbolizado por um ícone de uma pessoa.

Clique nela e crie perfil, ou seja, o tipo de contratante da conta de luz.

### **Existem 3 opções:**

- Sua Casa;
- Seu Negócio;
- Corporativo e Poder Público.

Escolha o seu e siga em frente! É importante escolher o correto. Isso porque caso escolha a opção errada, não terá acesso a sua área de usuário Enel.

Entre na Área de Cliente

Logo após, uma nova página com alguns serviços rápidos lhe serão mostrados. Ignore esses serviços, e novamente clique no botão do canto superior direito do site, de nome "entrar".

Assim, entrará na área de usuário. É nessa área que consegue fazer diversos serviços simples e essenciais. Como gerar uma nova via da fatura, ver os valores das contas em aberto e até mesmo trocar a titularidade da conta.

Ao clicar em entrar, você será redirecionado para uma página, onde informar seus dados pessoais e o número de instalação para obter acesso a sua agência virtual

Esses são dados pessoais e que são utilizados para acessar sua conta, portanto, não passe os mesmos pra ninguém.

E pronto, com sua senha em mãos, você poderá acessar sua conta Enel sempre que precisar, com o número da sua instalação e a senha criada.

Em caso de dúvida, ligue para este telefone da Enel: 0800-7273-110 e fale com a central de atendimento ao cliente para obter ajuda.

**Fonte : Portal Porto Gente**  
**Data : 26/03/2021**

### **EMPRESAS BRASILEIRAS MOSTRAM PREOCUPAÇÃO COM REDUÇÃO DE DESIGUALDADE DE GÊNERO E RECONHECEM OS BENEFÍCIOS DA DIVERSIDADE NO MERCADO DE TRABALHO**

*Por Giulia Szpektor - Categoria: Notícias Corporativas*

Maior parte das organizações, no entanto, não possui políticas específicas sobre o tema, revela pesquisa da Robert Half

São Paulo, março de 2021 - O mês de março é marcado pelo Dia Internacional da Mulher. Com ele, surgem inúmeras campanhas, treinamentos, eventos e, no contexto da pandemia, seminários e palestras online em prol da inclusão de mulheres no mercado de trabalho. Por mais que haja uma preocupação genuína das organizações em diminuir a desigualdade de gênero em seu quadro de funcionários, a maior parte ainda não realiza políticas específicas para reverter a situação. É o que aponta uma pesquisa da Robert Half, consultoria de recrutamento especializado, em sondagem da 15ª edição do Índice de Confiança Robert Half (ICRH), conduzida em fevereiro com base na percepção de 774 profissionais, igualmente divididos em duas categorias: recrutadores e profissionais qualificados empregados (com 25 anos de idade ou mais e formação superior).

Segundo a pesquisa, 76% das empresas manifestam a preocupação em reduzir a desigualdade entre homens e mulheres no mercado e já reconhecem os benefícios da igualdade de gênero no ambiente de trabalho. No entanto, a maior parcela de recrutadores respondentes afirmou que ainda não executa ações específicas para aumentar a participação de mulheres em cargos de liderança (62%) ou até mesmo de forma geral (61%).

A necessidade de ampliação da participação feminina

Na visão do grupo de profissionais entrevistados, 64% acreditam que as empresas em que trabalham devem ampliar a participação feminina no quadro de colaboradores para se tornar uma empresa que respeita a igualdade de gênero.

“O pensamento diverso aparece como o principal benefício, tanto para empresas como para profissionais, da igualdade de gênero no ambiente de trabalho. É importante destacar que, para profissionais, o tema é imperativo e fator de atração, ou seja, fortalece a empresa como uma marca empregadora. A igualdade de gênero, dentre outras questões sobre diversidade e inclusão, é fundamental para a evolução de uma organização”, afirma Débora Ribeiro, Strategic Account Manager da Robert Half.

Existem ações sem custo que ultrapassam o discurso

Por vezes, as empresas se prendem a uma limitação orçamentária para justificar a falta de ações afirmativas. No entanto, na visão da executiva da Robert Half, existem alternativas sem custo e que podem gerar retornos positivos.

“É muito claro que as empresas estão preocupadas com o tema de igualdade de gênero e que reconhecem os seus benefícios, mas ainda faltam políticas específicas para essa questão no ambiente corporativo”, comenta Débora Ribeiro. “Existem ações muito simples que podem ser tomadas neste sentido, com custo zero e que já fariam a diferença, o importante é dar o primeiro passo”, completa a especialista.

Algumas políticas e ações que podem ser adotadas sem pesar no orçamento das empresas:

Pesquisas internas com as mulheres para entender o que falta e o que poderia funcionar, além de receber sugestões de ações;

Estimular autoras mulheres e passar a usar referências femininas no mundo dos negócios;

Comunicação/linguagem inclusiva e não tendenciosa - Substituição por termos neutros (termos genéricos, abstratos ou coletivos). Ao invés de dizer "O gerente", opte por "A gerência", diga "A pessoa interessada" e não "O interessado", etc;

Metas transparentes e bem definidas para promoções e méritos;

Ofereça para homens e mulheres workshops com o tema "Vieses e barreiras de gênero", ao longo de todo o ano e não somente no mês de março;

Com a evolução do trabalho remoto e a quebra dos limites geográficos nos processos de recrutamento, será cada vez mais desafiador atrair e reter colaboradores talentosos. É importante que as companhias tenham em mente que a valorização da diversidade de gênero é um aspecto relevante para profissionais que estão no mercado. As empresas que não se atentarem à questão, poderão acabar perdendo talentos para organizações mais inclusivas.

Sobre a Robert Half

É a primeira e maior empresa de recrutamento especializado no mundo. Fundada em 1948, a empresa opera no Brasil selecionando profissionais temporários e permanentes nas áreas de finanças, contabilidade, mercado financeiro, seguros, engenharia, tecnologia, jurídico, recursos humanos, marketing e vendas e cargos de alta gestão.

Ao todo são mais de 300 escritórios na América do Norte, Europa, Ásia, América do Sul e Oceania. Em 2021, a Robert Half foi novamente considerada pela Fortune uma das empresas mais admiradas do mundo. A Robert Half integra também o Índice de Igualdade de Gênero da Bloomberg, graças ao seu compromisso em promover a igualdade e proporcionar uma cultura que apoia a diversidade.

Mais informações para a imprensa:

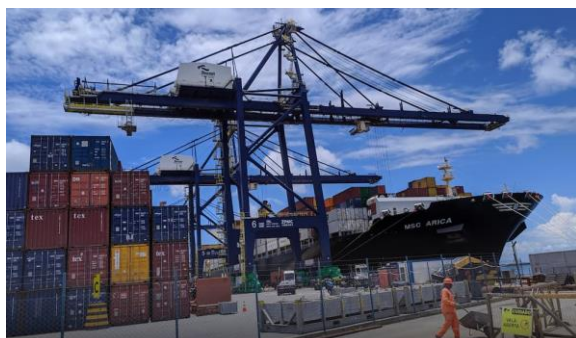
RPMA Comunicação

Jossiani Braga (11) 98424-1893  
[jossiani.braga@rpmacomunicacao.com.br](mailto:jossiani.braga@rpmacomunicacao.com.br)  
Leonardo Stavale (11) 98118-0455  
[leonardo.stavale@rpmacomunicacao.com.br](mailto:leonardo.stavale@rpmacomunicacao.com.br)  
Giulia Szpektor (11) 94386-9965  
[giulia.szpektor@rpmacomunicacao.com.br](mailto:giulia.szpektor@rpmacomunicacao.com.br)

Fonte : *Portal Porto Gente*  
Data : 26/03/2021



## ABOL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS EM 21 ANOS, TECON SALVADOR MOVIMENTA 3 MILHÕES DE CONTÊINERES



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/20210325-em-21-anos-tecon-salvador-768x449.jpg>

A Wilson Sons está celebrando o aniversário do Tecon Salvador, que completa 21 anos de atuação. Desde que iniciou suas operações, o terminal movimentou 3.243.827 contêineres, o que corresponde a 5.109.497 TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés).





Além disso, vem realizando investimentos e melhorias, consolidando-se como um dos mais importantes terminais do país e uma das instalações mais competitivas na América do Sul. O Tecon Salvador possui cerca de 1400 clientes importadores e exportadores, além de receber as principais linhas que escalam o Brasil, oferecendo serviços semanais para todos os trades do mundo a partir de nove grupos de armadores.

Ao longo dessas mais de duas décadas, a Wilson Sons investiu continuamente em infraestrutura, compra de equipamentos, sistemas “state of the art” e treinamento da equipe do terminal. Com arrojada infraestrutura aliada à logística 4.0 e padrões ambientalmente sustentáveis, dispõe de equipamentos equiparáveis aos mais modernos da atividade portuária mundial, a exemplo da sua frota de seis STS Super Post-Panamax, três STS Panamax e 16 RTGs, todos com sistema de regeneração de energia.

Neste ano, está finalizando a ampliação do berço de atracação, que passa de 377 metros para 800 metros, além da pavimentação de 30 mil metros quadrados de retroárea adicional. O projeto, iniciado em 2018, demandou investimentos de R\$ 443 milhões. Até 2050, serão investidos mais R\$ 272 milhões em obras de expansão da unidade, totalizando R\$ 715 milhões. A fase atual de investimentos é realizada com 100% de recursos próprios e empregou aproximadamente 700 profissionais diretos e 2.100 indiretos, sendo 90% dos contratados moradores de Salvador e cidades vizinhas.

“A história da Wilson Sons na Bahia soma quase dois séculos. A companhia começou suas atividades no Porto de Salvador e chegou a ser responsável por prover 70% do carvão mineral importado para a geração de energia em todo o Brasil. Em 2000, a inauguração do Tecon renovou a nossa presença no estado. Hoje, somos o maior hub de logística portuária do Norte e Nordeste, atendendo às principais linhas marítimas do comércio exterior. Além disso, temos um papel fundamental para o desenvolvimento da economia do estado da Bahia e atração de novos negócios.”  
– Demir Lourenço, diretor executivo do Tecon Salvador.

Pronto para receber os navios New Panamax Com as obras de expansão, o terminal passa a contar com 800 metros de cais linear, podendo receber, simultaneamente, dois navios New Panamax, os maiores porta-contêineres que deverão começar a escalar a costa brasileira em um futuro próximo, com 366 metros de comprimento e capacidade para transportar até 14 mil TEU.

Desde 2018, o Porto de Salvador conta com autorização para operar esse tipo de embarcação e dispõe de condições especiais, sem restrições de navegabilidade, por apresentar características ambientais e infraestrutura exigidas pela Marinha.

Os navios de grandes dimensões são uma tendência mundial e, em breve, serão padrão na navegação mundial. Recentemente, o Porto de Santos conseguiu homologação para operar com embarcações de 366 de comprimento, o que deve atrair novos serviços marítimos para a costa brasileira.

“Os investimentos em infraestrutura no Tecon Salvador são fundamentais para que a Bahia integre o itinerário dos New Panamax e siga posicionada estrategicamente entre as principais rotas comerciais do mundo. Com os novos parâmetros, importadores e exportadores dos estados da Bahia, Minas Gerais, Tocantins, Maranhão, Piauí, Pernambuco e Sergipe passam a ter mais opções para receber ou enviar mercadorias ao mercado internacional pelo porto da capital baiana.”

**Desempenho 2020** No ano passado, o Tecon Salvador movimentou 342.398 TEU, um crescimento de 2,4% em relação a 2019, quando foi registrado o recorde de 334.448 TEU. Entre os grandes destaques do ano, está a exportação de frutas, modalidade em que o terminal baiano liderou, no Nordeste, o embarque de manga e uva durante a safra no segundo semestre, com 34% do mercado.

A expertise do Tecon Salvador no recebimento de cargas superdimensionadas (break bulk), como equipamentos para o segmento de energia renovável, é outro destaque de 2020. No período de

janeiro a dezembro, o terminal recebeu componentes eólicos, como pás, hubs e nacelles, para a implantação de um parque eólico com quase 300 torres no estado do Piauí.

Houve ainda um incremento de 5.619 TEU em cargas de novos clientes no ano passado. Destacaram-se também, em 2020, os segmentos de alimentos (+36%), celulose e papel (+15%), além de bebidas (+104%), em relação ao ano anterior.

O Tecon Salvador é hoje um dos mais importantes instrumentos de atração de novos negócios e de investimentos para o estado da Bahia. Dispondo da Via Expressa Baía de Todos os Santos, que garante acesso exclusivo à BR-324, principal rodovia federal que liga Salvador aos demais estados brasileiros, opera uma área de 163.200 metros quadrados e tem capacidade para movimentar 552 mil TEU por ano. Possui seis guindastes de cais STS (Ship-to-Shore) Super Post-Panamax e três guindastes STS Panamax, 16 guindastes de pátio RTG (Rubber-Tyred Gantry), cinco reach stackers, três side loaders e 44 terminal tractors. Conta ainda com o sistema operacional Navis N4, líder global em gestão de terminais portuários.

*Fonte : ABOL - Associação Brasileira de Operadores Logísticos*

*Data : 26/03/2021*



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

### ENTIDADES PORTUÁRIAS MOSTRAM FORÇA DO SETOR E APRESENTAM PLEITOS A BOLSONARO

*Informação: ATP (26 de março de 2021 )*

Prorrogação do Reporto, mudanças no marco regulatório, segurança jurídica e incentivo à competitividade dos portos foram propostas apresentadas hoje durante reunião do grupo de associações com o presidente.

A Coalizão Empresarial Portuária, composta por seis entidades representativas do setor, se reuniu, nesta terça-feira (23), com o presidente da República, Jair Bolsonaro, para apresentar, entre outros pleitos, o pedido de prorrogação do Reporto (Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária) por mais cinco anos ou até que uma Reforma Tributária esteja implementada na sua plenitude.

O grupo apresentou o panorama atual da atividade, com os resultados positivos de 2020 e o crescimento dos investimentos nos últimos anos. Também informou ao presidente que encaminhou ao Ministério da Infraestrutura propostas de alteração no marco regulatório do setor.

O Diretor Presidente da ATP, Murillo Barbosa, destacou que um dos objetivos centrais do encontro foi mostrar ao Planalto a importante contribuição que o setor portuário proporcionou para economia brasileira em 2020, apesar de todo o impacto da crise causada pela pandemia de Covid-19.

“A movimentação de cargas no setor portuário brasileiro cresceu 4,2%, em 2020. A carteira de investimentos, apenas do setor privado, chegou ao patamar de R\$ 43,7 bilhões em novos terminais e ampliações. Os portos não pararam durante a crise e reforçaram sua posição de vetores para a retomada econômica, garantindo o superávit da balança comercial do país. Tudo isso, no ano em que o PIB brasileiro caiu 4,1%. O setor portuário precisa de incentivo e não de desestímulo. Assim, poderá contribuir ainda mais”, ressaltou Barbosa.

O presidente da ATP, que participa das negociações da coalizão com o governo, explicou que a prorrogação do regime aduaneiro especial criado para incentivar investimentos nos portos brasileiros irá proporcionar mais capacidade e maior produtividade de movimentação dos produtos brasileiros frente ao comércio internacional, além de ser decisiva na geração de empregos no país.

“O total de investimentos com o Reporto nos últimos anos, considerando apenas as importações, alcança o significativo valor de R\$ 3,32 bilhões. Além de garantir a continuidade dos aportes no setor portuário, o benefício proporciona aumento na geração de empregos e viabiliza a manutenção dos contratos com os valores já pactuados anteriormente. Hoje, cerca de 111 mil profissionais do setor são envolvidos direta e indiretamente pelo regime,” destacou.

Barbosa lembrou também que os resultados proporcionados pela isenção ao Comércio Exterior e à cadeia logística do País compensam a renúncia fiscal dele decorrente, que hoje está em torno de 0,17% dos incentivos e renúncias fiscais da União.

A Coalizão é formada pela Abratec (Associação Brasileira de Terminais de Contêineres), ABTL (Associação Brasileira de Terminais de Líquidos), ABTP (Associação Brasileira dos Terminais Portuários), ABTRA (Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados), ATP (Associação de Terminais Portuários Privados) e Fenop (Federação Nacional das Operações Portuárias).

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

*Data : 26/03/2021*

### NAVIO-PATRULHA “GUAJARÁ” REALIZA APREENSÃO DE DUAS EMBARCAÇÕES PESQUEIRAS NA BACIA SANTOS (SP)

*Informação: Marinha do Brasil (26 de março de 2021 )*



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/retbwvcr4f34qgfe.jpg>

*Patrulha Naval conduzida na área da Plataforma Merlusa, a 100 milhas do litoral de São Paulo*

O Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sul-Sudeste realizou a apreensão de duas embarcações pesqueiras, com emprego do Navio-Patrolha (NPa) “Guajará, nos dias 22 e 23 de março.

O NPa “Guajará” recebeu informações da aeronave “Poseidon” do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis sobre a presença de embarcações na área da Plataforma Merlusa. Ao

aproximar-se, o navio avistou as embarcações e constatou a invasão da área de segurança da plataforma, excesso de carga e inoperância do sistema de rastreamento, configurando perigo à navegação.

Os dois pesqueiros, com 60 toneladas de pescado irregular, foram escoltados até o Cais da Capitania dos Portos de São Paulo em Santos (SP), onde a carga foi apreendida e as embarcações notificadas.

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

*Data : 26/03/2021*

### NOVA DIREÇÃO DO SINDAPORT É ELEITA DURANTE VOTAÇÃO ONLINE

*Informação: Santaportal (26 de março de 2021 )*

SANTOS – Na terça (23) e na quarta-feira (24), ocorreram votações para eleger a nova direção do Sindicato dos Empregados na Administração Portuária (SINDAPORT). De forma online, devido às restrições causadas pela pandemia do Covid-19, a chapa que estará à frente da entidade pelos próximos quatro anos foi escolhida.

Havia apenas uma chapa concorrendo e com isso, a nova diretoria foi eleita com 643 votos, que dos 1722 associados com direito a voto, (24,40% acima do necessário que é de 30% dos votos válidos). O atual presidente é Everandy Cirino dos Santos, reeleito e já no sexto mandato.

“Em nome da Diretoria e da Coordenação Eleitoral, agradecemos a todos que participaram e colaboraram com pleito do nosso Sindaport. Vamos continuar trabalhando sempre em prol de todos os nossos sócios ativos, aposentados e viúvas”, reforçou o presidente.

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

*Data : 26/03/2021*

## COMITÊ DE COMBATE À COVID DO ITAQUI COMPLETA 1 ANO

*Informação: EMAP - Porto do Itaqui (26 de março de 2021 )*

Um ano depois de instituir o Comitê Preventivo para Covid-19 e outras infecções respiratórias no âmbito do Porto do Itaqui, a EMAP – Empresa Maranhense de Administração Portuária – segue vigilante no cumprimento de medidas sanitárias e na manutenção do serviço essencial de abastecimento do Maranhão e de toda a sua área de influência. Com o agravamento da crise sanitária em todo o país neste mês, as medidas voltaram a ser ainda mais rigorosas e alinhadas às decisões do Governo do Estado.



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/605ddbcdc5d09.jpg>

*Trabalhadores portuários em registro de março de 2020: “fique em casa”*

“De modo imediato ao primeiro decreto do governador nós constituímos o Comitê para deliberar sobre medidas de prevenção e de saúde dos trabalhadores”, lembra o presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago. “De lá para cá estamos mantendo e atualizando os protocolos, sempre atentos à nossa grande responsabilidade de zelar pela saúde das pessoas e ao mesmo tempo seguir em operação deste serviço essencial, garantindo o

abastecimento, por exemplo, de produtos de higiene e limpeza, além de alimentos”, destaca.

### Saúde e segurança

Para garantir condições de saúde e controle epidemiológico, o Porto do Itaqui atua de acordo com protocolos internacionais de saúde e segurança, mantendo atualizado o seu Plano de Contingência para Assuntos de Interesse Internacional em Saúde Pública e um posto permanente da Anvisa – Agência Nacional de Vigilância Sanitária, na área portuária. Um navio só ataca no Porto do Itaqui depois de autorizado pela Agência, responsável pela fiscalização das condições de saúde de tripulação e higiene das embarcações.

Estão em trabalho remoto 70% dos funcionários da EMAP que pertencem ao grupo de risco e os demais seguem em modo híbrido, com revezamento de equipes. Qualquer colaborador que apresente sintomas gripais é orientado a permanecer em casa, de onde recebe diariamente acompanhamento do serviço médico da empresa.

As estações de trabalho e áreas comuns foram adaptadas com divisórias em acrílico para promover o distanciamento e informações sobre uso de máscaras, higienização e demais medidas preventivas, são constantemente atualizadas de acordo com os órgãos de saúde e veiculadas nos diversos canais de comunicação. A aferição de temperatura e o uso de álcool gel tornaram-se práticas permanentes e o ponto digital foi suspenso, com retorno ao uso do cartão magnético. O Programa de Visitas presencial foi substituído pelo virtual, assim como reuniões de trabalho e certames. Diversas tecnologias foram incorporadas ao dia-a-dia, garantido a manutenção das atividades.

O Plano de Contingência para a Covid 19 do Itaqui reúne todas as ações para controle da transmissão do coronavírus no ambiente de trabalho. O documento vem sendo atualizado sempre que necessário.



Conheça as principais ações na Prevenção à COVID-19 no Porto do Itaqui: <https://www.emap.ma.gov.br/files/arquivos/todo-cuidado-importa.pdf>.

### **LINHA DO TEMPO**

#### **Janeiro de 2020**

– Representação da Anvisa no Porto do Itaqui recebe a comunidade portuária para reunião técnica, no auditório da EMAP, sobre o novo coronavírus e ações de controle desenvolvidas no complexo portuário.

#### **Fevereiro de 2020**

– EMAP aciona Plano de Emergência para atender tripulante do navio Condor Arrow, procedente dos Estados Unidos, que apresentou dor de cabeça e formigamento no braço. Imediatamente o tripulante foi levado de ambulância para o Hospital UDI, onde foi constatado um infarto.

#### **Março de 2020**

– Governador Flávio Dino publica o Decreto nº 35.660, que suspende eventos e determina outras medidas de prevenção e combate à doença que, até o momento, não tem nenhum caso confirmado no Maranhão.

– Porto do Itaqui institui oficialmente Comitê Preventivo para Covid-19 e outras infecções respiratórias.

– EMAP, seguindo as orientações do decreto nº 35.677, suspende por 15 dias as atividades presenciais a contar de 23 de março.

– EMAP reforça medidas de prevenção nos terminais de ferryboat da Ponta da Espera e Cujupe: higienização do espaço e orientação das pessoas. MOB empreende ações para evitar aglomeração, com a redução no número de viagens.

#### **ABRIL 2020**

– Porto do Itaqui realiza blitz de prevenção aos caminhoneiros contra Covid-19.

#### **MAIO DE 2020**

– Terminais da Ponta da Espera e do Cujupe voltam a ser higienizados, numa parceria com Prefeitura de Alcântara e 24º Batalhão de Infantaria de Selva do Exército Brasileiro.

– EMAP formaliza convênio com OGMO – Órgão de Gestão de Mão de obra do Porto do Itaqui para indenizar trabalhadores portuários avulsos (estivadores, arrumadores e conferentes) afastados de suas funções em medida de prevenção à covid-19.

#### **JUNHO DE 2020**

– Porto do Itaqui é higienizado em suas áreas de maior fluxo de pessoas em ação realizada pelo Corpo de Bombeiros.

– Programa de Visitas do Porto do Itaqui migra para o modo virtual.

#### **SETEMBRO DE 2020**

– Governo do MA anuncia segunda fase do Tegram, que amplia capacidade do Itaqui para movimentar 20 milhões de toneladas de grãos/ano: coletiva virtual reúne o governador Flávio Dino, o diretor do consórcio Tegram, Marcos Pepe Bertoni, e o presidente do Itaqui, Ted Lago.

#### **JANEIRO DE 2021**

– Porto do Itaqui fecha 2020 com 25,3 milhões de toneladas de cargas movimentadas e movimentação acima da marca histórica.

#### **FEVEREIRO DE 2021**

– EMAP celebra 20 anos e fecha janeiro com alta de 21% na movimentação de cargas do Itaqui.

### MARÇO DE 2021

– Mais moderno terminal de fertilizantes da América Latina, da COPI, começa a operar no Porto do Itaqui.

– Um ano da criação do Comitê e nova onda da covid-19 provoca ações mais rigorosas de contenção: por meio de decreto, governador antecipa feriado de 28 de julho para 26 de março e determina que somente serviços essenciais funcionem em todo o estado.

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

*Data : 26/03/2021*



### BRASIL EXPORT

#### ARRENDAMENTOS DE ÁREAS PORTUÁRIAS E AÇÕES PARA GESTÃO EFICIENTE EM DESTAQUE EM WEBINÁRIO COM DIRIGENTES DE PORTOS DO NORDESTE

por Bruno Merlin



<https://forumbrasilexport.com.br/wp-content/uploads/2021/03/capsite-1024x491.jpg>

Os arrendamentos de terminais portuários previstos para 2021 e as ações implantadas em busca de uma gestão pública eficiente dominaram os debates do webinar “Perspectivas e principais desafios dos complexos portuários da região Nordeste” promovido nesta quinta-feira, 25 de março, pelo Conselho do Nordeste Export. Dirigentes dos portos de Maceió, Itaqui, Suape e Recife detalharam o trabalho realizado nos últimos meses e responderam a perguntas de lideranças presentes à atividade online. No próximo dia 31 de março um novo webinar sobre o tema será realizado, com a participação de presidentes e diretores de portos instalados nos estados da Bahia, do Ceará, da Paraíba e do Rio Grande do Norte.

O encontro foi marcado por expectativas positivas para 2021 no que cerne ao desempenho dos portos e por um ambiente fraternal e enriquecedor em termos de informações. O administrador do Porto de Maceió, Vice-Almirante Joése de Andrade Bandeira Leandro, enfatizou que são excelentes as perspectivas do porto alagoano, com muitas áreas a serem arrendadas até 2023 atreladas ao Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Governo Federal. O primeiro desses leilões foi executado com sucesso em 18 de dezembro do ano passado. A área denominada MAC 10,



destinada à movimentação, armazenagem e distribuição de grânéis líquidos, especialmente de ácido sulfúrico, foi arrematada pelo grupo francês Timac. O total de investimentos estimados é de R\$ 12,7 milhões.

Há 12 meses no cargo, Joése ressaltou os desafios para renovação da força de trabalho da companhia e para a modernização das instalações portuárias. Um dos oito berços do Porto, observou, foi construído em 1995 e jamais foi utilizado. “Implantamos medidas administrativas e reduzimos em 60% os custos de contratos com fornecedores”, afirmou. 2021 reserva outros quatro leilões de áreas localizadas no Porto e Maceió, destinadas à movimentação e armazenagem de combustíveis, de açúcar e de cavaco de madeira. O administrador contou ainda que será realizada nesta sexta-feira (26) a primeira reunião do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) do Porto em dois anos.

O diretor Administrativo e Financeiro do Porto do Itaquí, Artur Thiago Costa, celebrou o bom desempenho do complexo portuário neste início de ano. Segundo ele, Itaquí fechou janeiro com movimentação 40% acima do esperado, fevereiro com índice 36% acima do calculado pela gestão e a expectativa é de que março tenha desempenho aproximadamente 20% superior ao inicialmente previsto. Ele apontou a força das operações com soja, combustíveis e fertilizantes. “Isso mostra uma cadeia do agronegócio muito pujante, com protagonismo tanto no escoamento da produção como na importação de insumos”.

Itaquí será o grande destaque portuário na Infra Week, uma grande rodada de leilões de ativos de infraestrutura na B3 programada para o início de abril. No dia 9 quatro ativos do complexo maranhense serão leiloados, sendo duas áreas brownfield e duas áreas greenfield, todas destinadas à movimentação, armazenagem e distribuição de combustíveis. O diretor ressaltou que quem visita Itaquí detecta vários canteiros de obras que representam importantes investimentos em qualidade operacional. Segundo Artur, a companhia fechou 2020 com lucro 15% acima da previsão orçamentária e sem precisar efetuar qualquer pagamento de indenização. Estão em curso, também, os trabalhos para a recuperação estrutural dos berços 103 e 106 e a modernização das subestações elétricas do Porto, além da construção de uma nova subestação, obras que serão executadas com recursos próprios.

### **Portos de Pernambuco**

Participando pela primeira vez de uma iniciativa do Fórum Brasil Export, o presidente do Complexo Industrial Portuário de Suape, Roberto Gusmão, disse estar entusiasmado em contribuir para a excelência do quarto porto público mais movimentado do Brasil em 2020 e em colocar a estrutura e as potencialidades dos equipamentos portuários e da economia pernambucana a serviço do desenvolvimento do Brasil. Ele assumiu o cargo em fevereiro deste ano, após a experiência de comandar a Secretaria de Infraestrutura da Prefeitura de Recife em duas oportunidades. “Estou muito feliz por participar dessa iniciativa. Queremos contribuir de forma sistemática para que nesse segundo semestre a gente esteja preparado para a retomada econômica do País, gerando emprego e renda para o povo e [viabilizando] o crescimento dos empresários”.

Entre as metas iniciais de sua gestão, Gusmão destacou tornar o terminal de contêineres mais competitivo por meio do reequilíbrio contratual em análise na esfera federal, colocar de volta “nos trilhos” o projeto da Ferrovia Transnordestina, que poderá alterar, de forma positiva, todo o desenho de transporte de cargas no estado e definir um rumo para os estaleiros instalados no Complexo, hoje com atividades muito abaixo das respectivas capacidades operacionais. O Estaleiro Atlântico Sul, que chegou a encerrar atividades, está em recuperação judicial e o VARD Promar busca um melhor posicionamento no mercado de reparos navais.

Também no cargo há menos de dois meses, o presidente do Porto de Recife, Marconi Muzzio é servidor público do Tribunal de Contas do Estado de Pernambuco há 26 anos, 10 deles dedicados a cumprir missões no Poder Executivo. Ele esteve à frente da Secretaria de Administração da Prefeitura de Recife durante oito anos e, embora tenha muito o que aprender sobre a atividade portuária disse ter aceitado o convite para a função por ter uma “expertise calcada na gestão pública”.

Marconi foi enfático ao dizer que a prioridade máxima de sua gestão é reduzir o impacto do assoreamento no canal de navegação do Porto. Há quase dez anos não são realizados serviços de dragagem no local. Os recursos serão oriundos do Governo Federal. O Porto agora espera a aprovação, pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), do edital de licitação. Outro eixo prioritário de sua administração, apontou o presidente, é a gestão fiscal, afinal o Porto ainda é deficitário e necessita de aportes do governo estadual para honrar seus compromissos. “A gente vai fazer de tudo para que o Porto alcance seu equilíbrio financeiro-fiscal”.

Fonte : *Brasil Export*

Data : 26/03/2021

## ISTOÉ Dinheiro

### ISTOÉ - DINHEIRO

#### COMO DESENCALHAR UM NAVIO CARGUEIRO EM UM CANAL?

A imagem divulgada pela Autoridade do Canal de Suez em 26 de março de 2021 mostra uma draga tentando desbloquear o MV Ever Give (Evergreen), de propriedade de Taiwan, um navio de 400 metros de comprimento e 59 metros de largura, preso lateralmente e impedindo todo o tráfego através da hidrovía do Canal de Suez do Egito. - Suez CANAL/AFP

Como desencilhar um navio carregado de contêineres de 400 metros de comprimento na costa de um canal essencial para o comércio mundial? Cavando, retirando areia, puxando com rebocadores e torcendo para dar certo.

As tentativas desta sexta-feira (26) foram em vão e o “Ever Given” continuava preso desde a terça-feira no Canal de Suez, segundo a empresa Bernhard Schulte Shipmanagement (SPM), com sede em Singapura e responsável pela gestão técnica da embarcação.



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2021/03/bd8f061820461d9f6482a9062cd1da861f015e3c-768x432.jpg>

1 de 2 A imagem divulgada pela Autoridade do Canal de Suez em 26 de março de 2021 mostra uma draga tentando desbloquear o MV Ever Give (Evergreen), de propriedade de Taiwan, um navio de 400 metros de comprimento e 59 metros de largura, preso lateralmente e impedindo todo o tráfego através da hidrovía do Canal de Suez do Egito. - Suez CANAL/AFP



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2021/03/d046112245acf4dd7f0552088e0f14268e20b0a1-768x432.jpg>

Tentativas de desbloquear Canal de Suez - CNES/AFP  
2 de 2 Tentativas de desbloquear Canal de Suez - CNES/AFP

“Em relação a todas as operações de resgate que pude realizar, isso parece ser desconcertantemente simples”, disse à AFP o ex-comandante Yvon Mounes, especialista em operações de reboque e responsável pelas ações de

resgate do armador Les Abeilles.

“É claro que você tem o bulbo da proa [a protuberância na frente do barco] na areia, mas isso não é realmente um problema”, explicou ele. “A areia é removida e o navio flutua naturalmente!”

A princípio, o navio não ficaria danificado, porque naquela área não há pedras, segundo ele.





O “Ever Given” “não está apenas encalhado na areia na superfície, mas também preso dentro da costa”, disse à AFP Plamen Natzkoff, especialista da consultoria VasselsValue.

“Será necessário cavar onde o navio está preso, para que ele possa se mover novamente. E isso, claramente, é um grande trabalho”, disse Natzkoff.

Para isso, segundo o especialista, serão necessárias escavadeiras para cavar na costa e dragas para sugar a areia debaixo do barco. Em seguida, os rebocadores podem intervir.

“O Egito tem capacidade para fornecer a mão de obra necessária. Mas está claro que este é um grande desafio logístico e que levará tempo”, afirmou.

As equipes de resgate devem se apressar para aproveitar a maré alta da noite de domingo. “Se eles não conseguirem desbloqueá-lo, a próxima maré alta só chegará nos próximos quinze dias e isso pode ser problemático”, acrescentou.

Para domingo, está prevista a implantação de mais dois rebocadores, entre 220 e 240 toneladas, explicou a Bernhard Schulte Shipmanagement.

Mas ninguém sabe prever com certeza quanto tempo durarão as operações.

Um funcionário da empresa holandesa Smit Salvage, que foi chamada para resgatar o navio, disse na quarta-feira que pode levar “dias ou até semanas” para liberar o “Ever Given”.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 26/03/2021*

## **PACHECO DEFENDE APROVAÇÃO DAS REFORMAS ADMINISTRATIVA E TRIBUTÁRIA AINDA EM 2021**

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), defendeu a aprovação das reformas administrativa e tributária ainda neste ano após receber o presidente da República, Jair Bolsonaro, para uma reunião. Na conversa, os dois citaram agendas do pós-pandemia, apesar de o enfrentamento da crise de covid-19 ter sido colocado pelo senador como prioridade para este momento.

A reforma administrativa está na Câmara e, nesta semana, teve os prazos alargados, atrasando a tramitação. A tributária, por outro lado, está parada e ainda não tem texto comum entre deputados e senadores, conforme acordo anunciado em fevereiro.

Pacheco avalia votar uma proposta de reforma primeiro no Senado, mas a decisão ainda não foi tomada.

“Salvar vidas, essa é a prioridade absoluta. Mas logo na sequência nós precisamos tratar de reforma administrativa, de reforma tributária. Na verdade, tratar nós já trataremos, mas nós vamos ter que aprovar ao longo deste ano”, disse Pacheco em entrevista coletiva após a reunião com Bolsonaro. O presidente da República não fez declarações públicas.

Pacheco também anunciou uma relação de projetos que serão pautados no Senado por demanda de governadores, com os quais se reuniu mais cedo. A securitização de dívidas e o pagamento de precatórios estão entre os temas.

Outra proposta citada por ele é o projeto da Câmara que incentiva pessoas físicas e empresas a financiar leitos de Unidade de Terapia Intensiva (UTI) no sistema público por meio de dedução de impostos.



Para a próxima semana, de acordo com o presidente do Senado, a Casa vai pautar uma proposta para lançar uma nova rodada da Lei Aldir Blanc, que concedeu um auxílio emergencial a profissionais da cultura no ano passado em função do novo coronavírus.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 26/03/2021

## HÁ AMPLO ESPAÇO PARA MERCOSUL APROFUNDAR INTEGRAÇÃO REGIONAL, DIZ BOLSONARO

Em reunião virtual da cúpula do Mercosul, o presidente da República, Jair Bolsonaro, afirmou nesta sexta-feira, 26, que o bloco econômico tem “amplo espaço” para ampliar a integração regional e pode aumentar a participação nas relações comerciais e econômicas entre os seus membros. O chefe do Executivo destacou, em pronunciamento, que desde a criação do bloco, há 30 anos, os países-membros consolidaram seus regimes políticos baseados em “eleições diretas e na soberania do povo”.

“É evidente que o bloco ainda precisa recuperar participação relevante nos fluxos comerciais e econômicos entre os Estados-membros. Defendemos a modernização do bloco, com a atualização da Tarifa Externa Comum (TEC) como parte central do processo de recuperação de nosso dinamismo”, afirmou o presidente do Brasil.

Bolsonaro destacou que, em abril, ministros dos países do bloco terão reunião extraordinária em que devem tratar da agenda de negociação externas e da revisão da TEC. “Também consideramos que há amplo espaço para aprofundar a integração regional a partir da redução de barreiras não-tarifárias e da incorporação de setores ainda à margem do comércio intrabloco”, disse.

O presidente afirmou que é preciso buscar maior participação do bloco no cenário internacional e “redobrar esforços nas negociações externas” e atrair investimentos externos que gerem emprego e renda. “Desejamos que nossas economias participem cada vez mais das novas cadeias regionais e mundiais de valor, em especial neste momento, quando precisamos superar com urgência os enormes danos causados pela pandemia”, disse.

Bolsonaro também ressaltou o desejo de aprimorar regras do ambiente de negócios do bloco e apoiar empresários. “Precisamos superar as lacunas nos setores automotivo e açucareiro e alinhar as normas vigentes às melhores práticas e padrões internacionais.”

O presidente também pediu o apoio dos demais países para “seguir ampliando a rede de negociações comerciais” fora da região. “Entendemos que a regra do consenso não pode ser transformada em instrumento de veto ou de freio permanente. O princípio da flexibilidade está inscrito no próprio Tratado de Assunção”, declarou.

Em sua fala, Bolsonaro manifestou solidariedade e pesar às vítimas da pandemia da covid-19. Segundo ele, a crise sanitária é uma oportunidade de aprendizado. “Estamos reunidos em momento difícil e repleto de desafios, que devemos encarar como uma oportunidade de aprendizado para fortalecer nossa união em torno de princípios elevados, como a liberdade e a democracia”, disse.

Bolsonaro participou do encontro virtual acompanhado dos ministros da Economia, Paulo Guedes, e das Relações Exteriores, Ernesto Araújo, que é pressionado para deixar o cargo. O chanceler faz parte da ala mais ideológica do governo e tem tido sua atuação questionada por membros do parlamento e do próprio governo, em especial os militares.

A videoconferência da cúpula do bloco formado por Brasil, Paraguai, Uruguai e Argentina ocorreu em comemoração aos 30 anos de formação do Mercosul, criado após a assinatura do Tratado de Assunção.

### Viagem

No início do mês, Bolsonaro chegou a anunciar que viajaria a Buenos Aires, capital argentina, para participar da reunião do Mercosul e ter um encontro com o presidente argentino, Alberto Fernández. O Broadcast Político (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado) apurou que a viagem chegou a ser organizada, mas o presidente desistiu após Fernández ter publicado mensagens de apoio ao ex-presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva, depois que o petista teve suas condenações na Lava Jato anuladas em 8 de março.

Em sua página no Twitter, o presidente argentino comemorou a recuperação dos direitos políticos de Lula, que agora está elegível e desponta como principal adversário de Bolsonaro nas eleições de 2022.

“A Justiça foi feita”, escreveu Fernández em 8 de março. As declarações desagradaram Bolsonaro que desistiu da visita ao presidente do país vizinho.

Na fala inicial feita na reunião desta sexta, Fernández citou que gostaria de fazer o encontro da cúpula do bloco presencialmente com os demais presidentes, mas as condições da pandemia da covid-19 dificultaram isso.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 26/03/2021*



**EXTRA ONLINE**

### **SAEM NOVAS REGRAS DE TRABALHO PRESENCIAL E REMOTO PARA SERVIDORES DA UNIÃO**

Foi publicado no Diário Oficial da União (DOU), em edição extra do dia 25/03, alterações na Instrução Normativa que estabelece orientações aos órgãos e entidades do Sistema de Pessoal Civil da Administração Pública Federal (SIPEC) para o retorno gradual e seguro ao trabalho presencial.

Agora, as atividades presenciais ficam autorizadas caso sejam constatadas as condições sanitárias e de atendimento de saúde pública necessárias, de acordo com a Instrução Normativa.

Dentre as condições, se estabelece que a presença de servidores e empregados públicos em cada ambiente de trabalho não deverá ultrapassar trinta por cento do limite máximo de sua capacidade física, mantendo-se o distanciamento mínimo de um metro entre os agentes públicos. No caso de ambientes que abrigam gabinetes de secretarias, secretarias executivas e de ministros de estado ou autoridades equivalentes, a presença de servidores e empregados públicos não deverá ultrapassar o limite máximo de cinquenta por cento de sua capacidade física. Em caso de medidas restritivas de distanciamento social em Estados e Municípios em que for estipulado limite maior, os órgãos federais neles sediados deverão seguir as regras locais.

Segundo a nova Instrução normativa, os servidores só serão mantidos em trabalho remoto quando houver restrições locais de circulação; ou antecipações de pontos facultativos e feriados legalmente instituídos. Para retorno ao trabalho presencial serão observados os protocolos e medidas de segurança, relativos a distanciamento recomendados pelas autoridades sanitárias locais.

A norma estabelece ainda que os servidores e empregados públicos que utilizam transporte público coletivo nos deslocamentos para os locais de trabalho devem ter prioridade para realizar o trabalho de forma remota.

A Instrução Normativa ainda esclarece que os órgãos e entidades do SIPEC deverão manter disponíveis em seus canais oficiais a quantidade total de servidores e empregados públicos em exercício no órgão ou entidade, especificando quantos se encontram em regime de trabalho presencial e remoto ou em programa de gestão.

Fonte : Extra Online  
Data : 26/03/2021



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### LIVRE MERCADO: UM DEBATE LATINO SOBRE A FORMAÇÃO DE PREÇOS DO GLP

Por epbr - 26 de março de 2021 - Em Mercado de gás, Vídeos

Evento vai reunir política, academia e mercado para um debate sobre a formação de preços e competitividade do Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) na América Latina.

#### Participam

Cláudia Viegas, diretora da LCA;  
Marcelo Colomer, Pesquisador do GEE-UFRJ;  
Christino Áureo, deputado federal e coordenador da Freper;  
O webinar será transmitido ao vivo na terça, 6 de abril, às 17h no horário de Brasília.

Este evento conta com patrocínio do AIGLP – Associação Ibero-americana de Gás Liquefeito de Petróleo.

Fonte : Agência EPBR de Notícias  
Data : 26/03/2021

### CEO DO PORTO DO AÇU, JOSÉ FIRMO É O CONVIDADO DO EPBR ENTREVISTA DE QUINTA (1º)

Por epbr - 26 de março de 2021 - Em Mercado de gás, Vídeos

O epbr entrevista recebe na quinta-feira, 1º de abril, José Firmo, CEO do Porto do Açu, complexo portuário no Norte Fluminense, que iniciou recentemente estudos de viabilidade para instalação de uma planta de hidrogênio verde, em parceria com a Fortescue.

O Porto do Açu tem boa parte das suas operações voltadas à energia, incluindo a movimentação de óleo e o atendimento de demandas da produção offshore, além da Gás Natural Açu (GNA), que desenvolve usinas termelétricas a gás.

A estratégia da companhia do Porto do Açu é ter um hub de infraestrutura de gás, com capacidade de regaseificação de GNL, escoamento e processamento de gás natural nacional e conexão com a malha de gasodutos de transporte existente no país.

A entrevista será transmitida ao vivo na quinta (1º), às 18 horas, nos canais da epbr no Youtube, Facebook e LinkedIn.

<https://youtu.be/ph80quIMByI>

Fonte : Agência EPBR de Notícias  
Data : 26/03/2021

### DIRETORA DE DOWNSTREAM DO IBP, VALÉRIA LIMA, SERÁ A ENTREVISTADA DA PRÓXIMA QUARTA (31)

Por epbr - 26 de março de 2021 - Em Combustíveis, Vídeos

O eprb entrevista da próxima quarta-feira, 31 de março, receberá Valéria Lima, diretora de Downstream do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), para uma conversa sobre o cenário do abastecimento nacional, diante das mudanças políticas e de mercado em discussão no momento.

Na pauta, preços dos combustíveis e as propostas para lidar com a volatilidade e internalização das cotações internacionais; políticas para biocombustíveis, Renovabio e a descarbonização do setor.

A entrevista será transmitida ao vivo na quarta (31), às 18 horas, e ficará disponível em nossos canais no Youtube, LinkedIn e Facebook.

*Fonte : Agência EPBR de Notícias*

*Data : 26/03/2021*



### JORNAL O GLOBO – RJ

#### **BOLSONARO EDITA DECRETO QUE VIABILIZA NOVA RODADA DO AUXÍLIO EMERGENCIAL A INFORMAIS**

Texto estabelece os critérios para recebimento do benefício a partir de abril; o recebimento fica limitado a um integrante por família

*Por Julia Lindner e Geralda Doca*

BRASÍLIA - O presidente Jair Bolsonaro assinou nesta sexta-feira o decreto que regulamenta as regras para liberar o pagamento da nova rodada do auxílio emergencial com valor médio de R\$ 250, por quatro meses, a partir do mês de abril. O ato foi publicado em edição extra do Diário Oficial da União (DOU).

Em nota, o Ministério da Cidadania destaca que o pagamento será realizado de maneira automática, ou seja, independentemente de solicitação, desde que atendidos os requisitos de elegibilidade.

"Em síntese, o ato delimita o processo de definição do público-alvo do benefício, ao reiterar e aprimorar os critérios de não elegibilidade previstos no processo de concessão do auxílio emergencial residual de que trata a Medida Provisória nº 1.000, de 2020."

Além disso, a pasta diz que a iniciativa busca "delinear a forma de verificação dos critérios de elegibilidade e a caracterização dos grupos familiares". A regra é a de que o recebimento do auxílio este ano fica limitado a um beneficiário por família.

O decreto também detalha regras específicas para os beneficiários do Bolsa Família, que podem receber o auxílio em substituição ao programa social caso seja mais vantajoso.

"O decreto viabiliza o pagamento do Auxílio Emergencial 2021, que tem se mostrado essencial para a subsistência da população mais vulnerável, de modo a evitar que milhões de brasileiros caiam na extrema pobreza ou sofram com ela, preservando-se, portanto, o princípio constitucional da dignidade da pessoa humana", afirma o Ministério da Cidadania.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 26/03/2021*

#### **PROJEÇÕES DE ÓRGÃO LIGADO AO SENADO CRITICADAS POR GUEDES SÃO PARECIDAS COM AS DO GOVERNO**

Ministro disse que Instituição Fiscal Independente 'tem trabalhado muito mal'. Especialistas avaliam que Guedes explicitou desconforto com estimativas desfavoráveis

*Por Fernanda Trisotto*



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24940930-022-908/FT1086A/x91481629\\_PA-Brasilia-BSB-05-02-2021-Coletiva-do-Presidente-Jair-Bolsonaro-com-os-ministros-Paulo.jpg.pagespeed.ic.lpx4nlhaqv.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24940930-022-908/FT1086A/x91481629_PA-Brasilia-BSB-05-02-2021-Coletiva-do-Presidente-Jair-Bolsonaro-com-os-ministros-Paulo.jpg.pagespeed.ic.lpx4nlhaqv.jpg)

*O ministro da Economia, Paulo Guedes Foto: Pablo Jacob/Agência O Globo*

BRASÍLIA - Criticadas publicamente pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, as projeções da Instituição Fiscal Independente (IFI), órgão ligado ao Senado, são semelhantes às estimativas do governo para o crescimento

econômico e a dívida pública.

Os comentários de Guedes sobre a entidade foram feitos em audiência pública do Senado na última quinta-feira. Segundo o ministro, a IFI tem previsões muito fracas e "tem trabalhado muito mal".

— O IFI disse que o PIB vai cair, estimou que o PIB vai cair. Ora, o IFI disse que nós iríamos furar o teto no primeiro ano, disse que nós iríamos furar o teto no segundo ano, o IFI disse que a dívida iria chegar a 100% do PIB. Eu acho que o IFI tem previsões muito fracas, tem trabalhado muito mal – declarou Guedes na quinta-feira, em resposta ao senador Wellington Fagundes na Comissão Temporária da Covid-19.

Os números citados pelo ministro, no entanto, não condizem com as previsões divulgadas pela instituição. Na edição de março do Relatório de Acompanhamento Fiscal (RAF) da IFI a projeção para o PIB em 2021 é de crescimento de 2,99% – um pouco inferior à estimativa do governo, que é de 3,2%.

A instituição, no entanto, fez uma simulação dos impactos da adoção de medidas restritivas para o enfrentamento da pandemia sobre a economia. O exercício mostrou que um lockdown de quatro semanas, para metade dos setores de produção, poderia reduzir em um ponto percentual o crescimento previsto.

Em relação ao endividamento, o órgão esclareceu em nota divulgada para responder às críticas de Guedes que nunca previu que a relação entre a dívida pública e o Produto Interno Bruto (PIB) chegaria a 100%.

Em 2020, a IFI havia projetado que a dívida pública fecharia em 93,07% do PIB. A estimativa é semelhante a do governo, que também projetou 93%, mas revisou o dado no final de dezembro para 91%, por causa da revisão do PIB de anos anteriores feita pelo IBGE. O indicador fechou o ano passado em 89,3%.

A projeção da instituição é de que esse percentual atinja 92,67% do PIB em 2021, número que deve se elevando ano a ano até chegar a 96,15% em 2024.

O comentário de Guedes em relação ao teto de gastos também está equivocado.

Via de regra, a IFI faz projeções em três cenários – modelo pessimista, base e otimista – e as avaliações sobre a possibilidade de rompimento do teto de gastos classifica o risco em elevado, moderado ou baixo.

Isso é feito a partir da projeção das despesas discricionárias, que são os gastos livres do governo: quando essa estimativa fica 10% abaixo do nível mínimo, o risco de rompimento do teto é considerado elevado.

“Entre 2021 e 2024, no cenário base atual, o teto tem risco moderado de ser rompido, passando a elevado em 2025. O risco mudou de elevado a moderado, em 2022, principalmente, com base na expectativa de que a inflação que corrige o teto (acumulada em doze meses até junho deste ano) ficará mais alta do que a inflação que indexa as despesas primárias”, diz a IFI em nota.

### **Economistas criticam fala**

Para especialistas ouvidos pelo GLOBO, o tom das reclamações foi inadequado e revela o mal-estar provocado no governo com análises que não corroboram as próprias expectativas de Guedes.

O exercício em relação ao efeito do lockdown sobre o PIB parece ter sido o maior incômodo para Guedes, que vem declarando reiteradamente que a economia do Brasil estava se recuperando em V quando o país foi abatido por uma nova onda da Covid-19.

Na avaliação do analista de contas públicas da Tendências Consultoria Fábio Klein, a preocupação de Guedes parece ser a do apontamento de um cenário mais pessimista. Nesse sentido, ele considera ser um desserviço de Guedes ao apontar o dedo de forma equivocada, criticando a projeção sem discutir métodos ou técnicas.

— O mais engraçado é vir uma crítica do Guedes dizendo que eles estão apontando um cenário muito cinza, mas ele tem, reiteradamente, apresentando um cenário muito rosa, tão rosa que ninguém mais acredita. Em que mundo o ministro da economia vive? Quem está sendo mais irrealista? – pondera Klein.

Ele lembra que o trabalho do economista nas projeções é, muitas vezes, mais marcado por erros do que acertos, e o próprio Guedes já fez avaliações equivocadas na função de ministro. Como exemplos, cita as declarações de que seria possível zerar o déficit do governo no primeiro ano de governo e as projeções de ganhos com o pacote de privatizações, que não saiu do papel.

O economista Cláudio Frischtak faz uma análise nessa mesma linha:

— Paulo Guedes foi infeliz tanto na crítica como no pedido de demissão do Felipe (Salto, diretor executivo da IFI). Ele fez uma crítica da falta de acuidade, mas todos nós que fazemos projeções sabemos que errar, e errar muito, faz parte. Ele, como ministro, erra também. Não projetando, mas acenando para determinados fenômenos que vão acontecer – afirmou, ressaltando que a IFI vem construindo uma trajetória de seriedade ao lidar com um tema de fundamental importância para o futuro do país, que é o compromisso com a responsabilidade fiscal.

Para Juliana Inhasz, professora de economia do Insper, as críticas de Guedes expõem o desconforto do ministro em ser contrariado com dados.

— A IFI está muito distante desse emparelhamento que hoje o governo faz, querendo ter todo mundo abaixando a cabeça e concordando com absolutamente tudo que o governo acredita. As declarações do Paulo Guedes são lamentáveis, porque de fato a IFI é uma instituição muito reconhecida no mercado, que entende que tem credibilidade porque é independente e preza de fato pela transparência.

### **O que é a IFI**

Criada em 2016, a Instituição Fiscal Independente (IFI) foi inspirada no “Congressional Budget Office (CBO)”, dos Estados Unidos, e o “Office for Budget Responsibility (OBR)”, do Reino Unido. Essas instituições funcionam como observatórios das contas públicas, produzindo estimativas independentes em relação ao governo e mercado, ampliando a transparência e auxiliando na disciplina fiscal.

Os cargos de comando da instituição – diretor executivo e demais diretores – têm mandato fixo conferido pelo Senado, após passarem pelo processo de indicação, análise de currículo e sabatina no plenário da Casa.

A nota da instituição destacou que o órgão sempre manteve um relacionamento profícuo com o Ministério da Economia. “A IFI não pode ser considerada adversária por aqueles que também zelam pela responsabilidade fiscal. Todos têm como objetivo comum a construção de condições para uma trajetória sustentável das contas públicas ao longo dos próximos anos”, diz o texto.

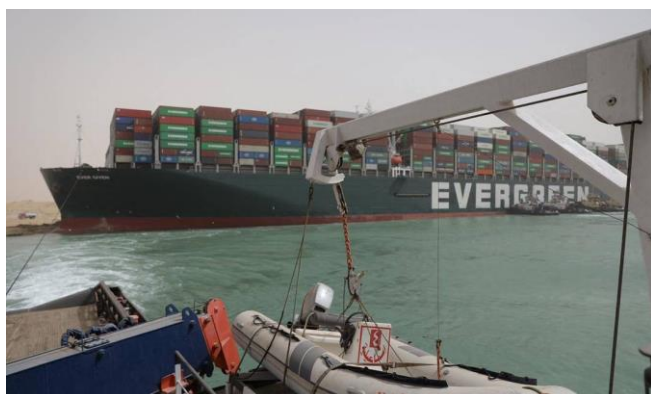
Fonte : O Globo - RJ

Data : 26/03/2021

## CANAL DE SUEZ: BLOQUEIO DE ROTAS POR NAVIO ENCALHADO PODE CAUSAR ESCASSEZ DE CAFÉ INSTANTÂNEO E AFETAR PAPEL HIGIÊNICO

Maior produtor global de celulose alerta que a crise global de contêineres pode criar gargalos na oferta da matéria-prima

Por Bloomberg



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24940694-116-f76/FT1086A/x92170673\\_A-handout-picture-released-by-the-Suez-Canal-Authority-on-March-25-2021-showsEgyptian-tug.jpg.pagespeed.ic.O4sE4IqEHM.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24940694-116-f76/FT1086A/x92170673_A-handout-picture-released-by-the-Suez-Canal-Authority-on-March-25-2021-showsEgyptian-tug.jpg.pagespeed.ic.O4sE4IqEHM.jpg)

Uma equipe de elite está encarregada do desafio monumental de liberar o cargueiro Ever Given Foto: - / AFP

RIO — A crise no Canal de Suez pode em breve atingir o café instantâneo. Isso porque o navio encalhado que bloqueia a passagem está não apenas interrompendo os embarques de petróleo e gás natural liquefeito, mas também de contêineres de café robusta, usado no Nescafé.

A Europa é a mais afetada porque importa pelo Canal de Suez, mas o impacto será sentido globalmente, já que o atraso nos embarques agrava a falta de contêineres que já atinge o mercado de alimentos.

Essa escassez de contêineres também afeta os produtores de matéria-prima usada na fabricação de papel higiênico. Antes mesmo da crise de Suez, os fabricantes de celulose já vinham tendo problemas para exportar seu produto, situação que pode piorar se o cargueiro encalhado demorar para ser resgatado.

A brasileira Suzano embarca sua celulose principalmente em navios de carga geral, conhecidos como “break bulk”. Com o aumento da demanda por navios que transportam contêineres de aço, sobram menos embarcações usadas para levar a celulose, ameaçando as vendas da empresa para o exterior, disse o diretor-presidente da Suzano, Walter Schalka, em entrevista à Bloomberg.

Cerca de 12% do comércio global passa pelo Canal de Suez, e a hidrovia é mais conhecida por seu papel nos mercados de energia do que por commodities agrícolas, como o café.

### Brasil não usa rota para exportar café

Apenas dois grandes produtores de café robusta — Brasil e Costa do Marfim— não usam essa rota-chave para atender grandes consumidores da Europa.

Mas, ao contrário de torrefadoras nos Estados Unidos, fabricantes de café da Europa não conseguem recorrer facilmente ao café robusta do Brasil devido ao sabor dos produtos.

Elas compram do Vietnã, maior produtor mundial, e mais recentemente vinham importando da África Oriental, que produzem um café de sabor mais suave, justamente para driblar a crise de contêineres.

No entanto, todos os grãos que a Europa importa da África Oriental e da Ásia fluem pelo Suez.



— As torrefadoras podem aguentar atrasos de duas a três semanas? Provavelmente, não — disse Raphaele Hemmerlin, chefe de logística da trading Sucafina. — Não acho que disponham do estoque de reserva têm normalme.

No caso do papel higiênico, a escassez de contêineres que já afetava o setor coincide com o aperto na oferta global de celulose, que enfrenta no momento uma demanda forte puxada pelo maior consumo de papel higiênico e outros produtos ligados à cadeia desse insumo.

Schalka, da Suzano, teme que os problemas logísticos virem uma bola de neve e só piorem nos próximos meses. Interrupções significativas no comércio de celulose podem impactar o fornecimento de papel higiênico se os produtores não tiverem amplos estoques.

A Suzano já está preocupada com o risco de exportar menos do que a empresa esperava em março e ser obrigada a adiar alguns embarques para abril, disse Schalka.

Caiu na rede: Navio gigantesco que bloqueou o Canal de Suez 'como uma baleia encalhada' é alvo de memes na web e no WhatsApp

Com o aumento da concorrência por navios de carga, as embarcações break bulk atracam nos terminais da empresa com menos frequência do que o normal.

- Todos os players sul-americanos que exportam via break bulk estão enfrentando esse risco - disse.

O Brasil é o maior fornecedor mundial de celulose, e a Suzano responde por cerca de um terço do fornecimento global do tipo de fibra curta, que é usado para produzir papel higiênico.

### **Crise afeta empresas como Ikea e Cartepillar**

O bloqueio do Canal de Suez também já é motivo de dores de cabeça para empresas multinacionais, como a sueca Ikea e a Cartepillar.

A Ikea disse que está considerando todas as opções para garantir a disponibilidade de produtos, como camas planas e sofás, enquanto a Caterpillar está considerando o uso de transporte aéreo, se necessário.

A Seabay International Freight Forwarding Ltd., uma empresa que lida com produtos chineses vendidos em plataformas como a Amazon, tem de 20 a 30 contêineres nos navios esperando para cruzar o canal bloqueado, de acordo com seu proprietário, Mark Ma.

— Se o fluxo não puder ser retomado em uma semana, será horrível — disse Ma. — Veremos as tarifas de frete subirem novamente. Os produtos estão atrasados, os contêineres não podem retornar para a China e não podemos entregar mais mercadorias.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 26/03/2021*

## **POR QUE O CANAL DE SUEZ É TÃO IMPORTANTE E COMO O NAVIO ENCALHADO AFETA O COMÉRCIO MUNDIAL**

Cargueiro Ever Given bloqueia tráfego marítimo há quatro dias. Rota é usada por embarcações que levam de petróleo e café instantâneo a automóveis

*Por O Globo*

RIO — Há quatro dias, o navio porta-contêineres Ever Given encalhou e bloqueou a passagem do Canal do Suez, no Egito, interrompendo a circulação na rota marítima, uma das mais utilizadas no mundo e que liga o Mar Mediterrâneo e o Mar Vermelho.

A embarcação tem 400 metros de comprimento — o equivalente a quatro campos de futebol — e 59 metros de largura, e saiu do porto chinês de Yantián com destino à cidade portuária de Roterdã, na Holanda.

A fila de navios que aguarda para cruzar o canal é de mais de 200.

Sem previsão para o desbloqueio da passagem, nesta sexta-feira, as empresas de transporte marítimo começaram a redirecionar as rotas de carga. Uma das opções é uma rota mais longa, contornando o Sul da África, via Cabo da Boa Esperança.

### Entenda o acidente e seus impactos

#### O que é o Canal de Suez?

A hidrovia artificial de 193 quilômetros corta o Egito para conectar o Mar Mediterrâneo e o Mar Vermelho e, por extensão, os oceanos Atlântico e Índico. Isso o torna um ponto de trânsito fundamental para navios que transportam mercadorias entre a Ásia e a Europa e o leste dos Estados Unidos.

O canal começou a funcionar em 1869, 45 anos antes do Canal do Panamá, que é muito mais curto, ligando os oceanos Pacífico e Atlântico.

É o canal mais longo do mundo sem eclusas — obra de engenharia hidráulica que permite que embarcações subam ou desçam os rios ou mares em locais onde há desníveis. O tempo para atravessá-lo é de cerca de 13 horas a 15 horas, de acordo com a GlobalSecurity.org.

#### Por que ele é tão importante?

Cerca de 12% do comércio mundial passam pelo canal a cada ano, de petróleo e grãos, de automóveis a café instantâneo.

## Onde o Ever Given encalhou

Porta-contêineres da Evergreen Marine Corp. tinha como destino Roterdã, na Holanda, após sair da China



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24940843-fd3-5dd/FT1086A/xinfo-navio-encalhado.png.pagespeed.ic.Xx-tDU9mdq.jpg>

### QUEM CONSTRUIU O CANAL DE SUEZ E A QUEM ELE PERTENCE?

O canal, originalmente de propriedade de investidores franceses, foi concebido quando o Egito estava sob o controle do Império Otomano em meados do século XIX. A construção começou no fim de Port Said no início de 1859, a escavação levou dez anos e o projeto exigiu cerca de 1,5 milhão de trabalhadores.

O Reino Unido, que controlava o canal nas duas primeiras guerras mundiais, retirou suas forças em 1956, após anos de negociações com o Egito. O canal foi então nacionalizado pelo governo egípcio, na época liderado pelo presidente Gamal Abdel Nasser.

Hoje, ele é administrado pela Autoridade do Canal de Suez, controlado pelo Estado egípcio e teve receita de US\$ 5,6 bilhões em 2020.

### **O que foi a 'Crise de Suez'?**

A crise começou em 1956, após a nacionalização do canal. O governo egípcio tomou medidas que foram consideradas ameaças à segurança por Israel e seus aliados ocidentais, levando a uma intervenção militar por forças israelenses, britânicas e francesas.

A crise fechou brevemente o canal e aumentou o risco de envolver a União Soviética e os Estados Unidos. O conflito terminou no início de 1957, com um acordo supervisionado pela ONU.

### **Como o navio encalhou no Canal de Suez?**

O navio de 400 metros de comprimento e 220 mil toneladas desviou-se do curso em meio a uma tempestade de areia e a fortes rajadas de vento que atingiram o Egito e partes do Oriente Médio, e acabou encalhando, bloqueando toda a navegação entre o Mediterrâneo e o Mar Vermelho nas duas direções.

O operador do navio é a Evergreen Marine Corp, com sede em Taiwan.

### **Qual o prazo para que ele seja removido?**

A previsão é que o trabalho para remoção do cargueiro dure pelo menos uma semana, até o dia 31, um prazo mais longo do que o previsto inicialmente.

Até a manhã desta sexta-feira, o navio permanecia encalhado na mesma posição, com rebocadores e dragas ainda trabalhando para desencalhá-lo, segundo a Leth Agencies, prestadora de serviços do Canal.

Segundo a autoridade do canal, será necessário remover entre 15 mil e 20 mil metros cúbicos de areia para atingir uma profundidade de 12 metros a 16 metros. Essa profundidade provavelmente permitirá que o navio flutue livremente novamente, disse uma fonte à Bloomberg.

### **Qual a consequência para o comércio mundial?**

Todo o tráfego está atrasado com o Ever Given encalhado no sul do canal, complicando ainda mais as cadeias de abastecimento globais que já foram fortemente impactadas pelo boom do comércio eletrônico associado à pandemia.

O primeiro problema pode ser encontrado no congestionamento dos portos, diz Lars Jensen, analista da consultoria Sea Intelligence. São 55 mil TEUs (contêineres) por dia de carga da Ásia para a Europa que estão parados.

Segundo ele, a demora em desobstruir o canal provocará um pico de carregamento nos principais portos da Europa.

"Basicamente tudo o que se vê nas lojas" pode ser "afetado", disse o consultor à rede NBC.

A crise no Canal de Suez pode em breve atingir, além do café instantâneo, a oferta de produtos do dia a dia, como papel higiênico. Além disso, já é motivo de dores de cabeça para empresas multinacionais, como a sueca Ikea e a Cartepillar, que buscam novas estratégias para garantir a entrega de suas mercadorias.

### **O incidente pode agravar a crise econômica global?**



Na opinião de Salvatore R. Mercogliano, especialista em assuntos marítimos e professor de história da Universidade Campbell, da Carolina do Norte (EUA), o bloqueio pode ter "enormes ramificações para o comércio mundial".

- A cada dia de canal fechado, os navios porta-contêineres e petroleiros não entregam alimentos, combustíveis e produtos manufaturados para a Europa e nenhuma mercadoria é exportada da Europa para o Extremo Oriente - analisa em conversa com a BBC.

### **Qual o prejuízo estimado para as empresas que não conseguem atravessar o canal?**

Estimativas dão conta de que o engarrafamento de navios na região já cause prejuízos da ordem de US\$ 9,6 bilhões (mais de R\$ 53 bilhões) em mercadorias por dia. De acordo com cálculos da Lloyd's List, sugerindo que o tráfego no sentido Ocidente equivale a cerca de US\$ 5,1 bilhões por dia, e o tráfego no sentido Oriente movimenta US\$ 4,5 bilhões por dia.

### **O que as companhias marítimas estão fazendo para não suspender a entrega de suas encomendas?**

As empresas de transporte marítimo globais começaram a redirecionar as rotas de carga, sendo uma das opções o Cabo da Boa Esperança, na África. Sete navios-tanque transportando gás natural liquefeito (GNL) foram desviados na sexta-feira, depois que o bloqueio causou a suspensão do tráfego no canal.

Três dos petroleiros estavam sendo desviados para a rota mais longa, via Cabo da Boa Esperança, segundo relatou para o site Bloomberg.com a empresa de inteligência de dados Kpler.

### **Por que o preço do petróleo está oscilando?**

O Canal de Suez é um importante meio de transporte de petróleo e gás natural liquefeito entre Oriente Médio e Europa. O incidente está afetando os mercados mundiais de petróleo devido a atrasos nas entregas.

Segundo estimativa do Lloyd's List Intelligence, 5.163 petroleiros passaram pelo canal no ano passado, movimentando quase dois milhões de barris de petróleo por dia.

Os fluxos totais de petróleo através do Canal de Suez e do oleoduto SUMED (construído no próprio Golfo de Suez) representaram cerca de 9% do petróleo mundial total comercializado por mar e 8% do gás natural liquefeito.

Devido à sua importância e às incertezas geradas, os preços mundiais do petróleo subiram mais de 6% na quarta-feira após a suspensão do tráfego no canal, embora tenham caído ligeiramente novamente na quinta-feira.

Às 10h19 desta sexta-feira, o barril Brent subia caía 3,89%, para US\$ 64,36. Já o petróleo West Texas Intermediate (WTI), referência nos EUA, subia 4,01%, para US\$ 60,91 o barril.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 26/03/2021*

## **NO MESMO DIA QUE BUTANTAN ANUNCIA NOVA VACINA, GOVERNO BOLSONARO CORRE PARA DIVULGAR SEGUNDO IMUNIZANTE NACIONAL**

Ministro da Ciência e Tecnologia convocou a imprensa algumas horas após comunicado do governador João Doria, adversário político do presidente

*Por Julia Lindner, Renata Mariz e Paula Ferreira*

BRASÍLIA — O ministro de Ciência e Tecnologia, Marcos Pontes, anunciou nesta sexta-feira que uma candidata a vacina contra a Covid-19 apoiada pelo governo federal solicitou ontem à Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) autorização para testes em humanos. Pontes convocou a imprensa horas após o governo de São Paulo dizer que pretende iniciar testes com voluntários para

outro cotado a imunizante nacional, o Butanvac. Ele estava ao lado do novo ministro da Saúde, Marcelo Queiroga, no Palácio do Planalto.



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24618019-956-2ad/FT1086A/x88817980\\_14-07-2020-Coletiva-do-Ministro-da-Ciencia-Tecnologia-e-Inovacoes-Marcos-Pontes.-Foto-divul.jpg.pagespeed.ic.T69FU2TeOS.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24618019-956-2ad/FT1086A/x88817980_14-07-2020-Coletiva-do-Ministro-da-Ciencia-Tecnologia-e-Inovacoes-Marcos-Pontes.-Foto-divul.jpg.pagespeed.ic.T69FU2TeOS.jpg)

**O ministro de Ciência e Tecnologia, Marcos Pontes Foto: Agência O Globo**

— Do meu ponto de vista não tem nada a ver uma coisa com a outra. Não tem nada a ver um fato com outro, porque nós temos anunciado o trabalho com as vacinas nacionais por bastante tempo — minimizou Pontes em conversa com jornalistas sobre a sequência de anúncios, antes de concluir: — Deve ter sido uma coincidência. E é bom para o país. A gente precisa ter várias vacinas nacionais. Essa aqui é uma que a gente tem trabalhado bastante.

Segundo Pontes, a produção de três vacinas nacionais avançou recentemente. Uma delas, em desenvolvimento pela Faculdade de Medicina de Ribeirão Preto da Universidade de São Paulo, com apoio de recursos federais, foi protocolada na quinta-feira junto à Anvisa.

Ele não especificou quanto tempo devem durar os testes, mas deu uma previsão de cerca de três meses para a realização das duas fases iniciais, com 300 voluntários. Depois, serão necessárias 20 mil pessoas para a terceira etapa, sem prazo definido. O ministro disse que é possível acelerar a tramitação e até fazer algumas aberturas para eventualmente pedir o uso emergencial do imunizante antes do término.

Em seguida, o ministro da Saúde, Marcelo Queiroga, afirmou que "o importante é vacinar a população brasileira". Para Queiroga, os imunizantes são os principais ativos para "pôr fim à pandemia". Queiroga admitiu que a quantidade de vacinação no Brasil ainda não é a ideal:

— O Brasil já tem acertado mais de 500 milhões de doses de vacina. É o quinto país que mais vacina (em números absolutos). Em proporção à nossa capacidade de vacinar, ainda não estamos vacinando como queremos.

Queiroga também afirmou que há um compromisso do governo federal com a pesquisa científica e a intenção de fazer parcerias com a iniciativa privada.

— Somente com um volume de vacinas maior é que teremos a capacidade de fazer com que o nosso programa nacional de imunizações mostre toda a sua força. Esse é o desejo do governo — declarou Queiroga.

**Fonte : O Globo - RJ**

**Data : 26/03/2021**

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### EMPRESAS DISCUTEM CENÁRIOS PARA O BRASIL ZERAR AS EMISSÕES DE GASES DE EFEITO ESTUFA ATÉ 2060

O conselheiro do Núcleo de Energia do Centro Brasileiro de Relações Internacionais, Jorge Camargo, organiza com o BID e a Empresa de Pesquisa Energética uma série de eventos virtuais para discutir a transição energética

**Por Denise Luna, O Estado de S.Paulo**

RIO - A transição energética é o grande tema das empresas no momento, e mostrar como o Brasil vai caminhar até 2060 para atingir emissões líquidas zero de gases de efeito estufa nesse contexto é fundamental para atrair investimentos para o País. Pensando nisso, o conselheiro do Núcleo de Energia do Centro Brasileiro de Relações Internacionais (Cebri), Jorge Camargo, decidiu promover, com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e a Empresa de Pesquisa Energética (EPE), um programa para desenvolver cenários possíveis para o País atingir essa meta.

“Todos os CEOs das empresas associadas quando vêm ao Brasil querem debater conosco, falar sobre a visão da transição energética. É um grande desafio para as empresas de petróleo e do setor de energia, dos governos, dos consumidores. Não é o único tema, mas é o tema principal no momento”, disse Camargo ao Estadão/Broadcast.

Cebri, BID e EPE vão realizar de 8 de abril a 25 de maio uma série de eventos virtuais envolvendo várias empresas para discutir como o Brasil atingirá a nova meta de descarbonização definida em dezembro de 2020.

“Quais são os desafios? Quais são as incertezas? O que é preciso o setor privado fazer, e o setor público? Qual o desafio de inovação tecnológica? É isso que queremos discutir nesse projeto de transição energética, que resultará em um estudo conjunto com o BID e a EPE”, explica Camargo, que considera a inovação tecnológica e a construção de políticas públicas os principais obstáculos para chegar à emissão líquida zero em 2060.

Os debates serão divididos em três etapas. A primeira vai discutir as grandes incertezas. Depois, uma fase de convergência vai mostrar o caminho que deve ser seguido. A terceira fase, e mais importante, na avaliação de Camargo, será a formulação de cenários para o Brasil, com apoio dos professores da Coppe/UFRJ Roberto Schaeffer e Alexandre Szklo.

“A transição energética é uma grande oportunidade para o Brasil, primeiro porque a gente sabe que energia e clima são hoje indissociáveis, e temos essa visão de que o Brasil pode se tornar uma potência energética e uma potência ambiental. Essas duas coisas andam juntas e o Brasil é um dos poucos países que juntam esses dois pontos que definem a transição energética”, explicou o executivo.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/3/2/1611196187023.jpg>

*Para Jorge Camargo, conselheiro do Núcleo de Energia do Cebri, transição energética é o tema principal no momento.  
Foto: Jf Diorio/Estadão*

Camargo ressalta que, ao mesmo tempo em que o mundo tem de reduzir as emissões, precisa aumentar em 50% a oferta de energia até 2050, segundo a Agência Internacional de Energia (AIE). “Esse é o maior desafio da humanidade”, alerta.

Atualmente, 80% da energia gerada no mundo vem da energia fóssil, que não vai sumir do mapa nas próximas décadas, apesar de reduzir a demanda, observa. “O futuro da energia nessa transição energética vai se dar por uma variedade e diversidade de fontes. Haverá um aumento muito rápido de renováveis, assim como a estabilização e depois declínio da energia fóssil, e com grande iniciativas de captura de carbono no ar para conseguir a emissão líquida zero”, avalia.

O Brasil, detentor das imensas reservas de petróleo do pré-sal, vai disputar o mercado remanescente de petróleo e gás com um óleo competitivo, diz Camargo. Além disso, o País tem uma diversidade enorme de fontes energéticas, o que pode atrair investidores, assim como iniciativas para captura de carbono como plantio de árvores ou injeção em reservatórios subterrâneos.

“Nossa intenção é contribuir para desenhar esse caminho da transição energética para o Brasil. O que é preciso em termos de infraestrutura, de regulação, de ambiente de negócios para o Brasil aproveitar ao máximo essa oportunidade que a transição energética oferece”, explica.

Após a conclusão do estudo, o que deve ocorrer em fevereiro de 2022, a ideia é de que sirva de referência para futuras políticas públicas e para a decisão de investidores.

“Nossa ambição é influenciar nas políticas públicas. A gente não tem a pretensão de que vai ter todas as respostas, o que a gente vai fazer é procurar entender as incertezas, conhecer onde estão os obstáculos, para onde estamos indo, quais são as coisas que a gente sabe e que não sabe, isso já tem muito valor”, diz Camargo.

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

**Data : 26/03/2021**

## APÓS VACINAÇÃO ILEGAL DE EMPRESÁRIOS, GUEDES CANCELA PARTICIPAÇÃO EM EVENTO DA CNT

O ministro manifestou a auxiliares indignação com o episódio, que é alvo de uma operação da Polícia Federal

**Por Idiana Tomazelli, O Estado de S.Paulo**

BRASÍLIA - Após a Polícia Federal deflagrar uma operação para apurar a vacinação irregular de empresários do setor transportes contra a covid-19, o ministro da Economia, Paulo Guedes, cancelou sua participação nesta sexta-feira, 26, em seminário promovido pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT).

Entre os vacinados estava o ex-senador Clésio Andrade, ex-presidente da CNT. “Estou com 69 anos, minha vacinação (pelo SUS) seria na semana que vem, eu nem precisava, mas tomei. Fui convidado, foi gratuito para mim”, disse à revista piauí.



<https://img.estado.com.br/resources/jpg/5/8/1615220150185.jpg>

**Guedes cancelou participação em seminário promovido pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT). Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil**

Ao Estadão, Andrade negou ter sido vacinado pelo grupo. “Desconheço. Estou em quarentena aqui no sul de Minas. Tive covid”, afirmou.

Segundo apurou o Estadão/Broadcast, o ministro manifestou a auxiliares indignação com o episódio da vacinação ilegal e decidiu cancelar sua

participação até que a entidade preste esclarecimentos. Nenhum representante do Ministério da Economia deve participar do evento.

Lei aprovada pelo Congresso Nacional e sancionada pelo presidente Jair Bolsonaro exige que todas as doses de vacina adquiridas pelo setor privado sejam doadas ao SUS até que os grupos prioritários estejam imunizados. Vencida essa etapa, as empresas até poderão ficar com parte dos lotes adquiridos, mas ainda assim precisarão doar 50% da compra ao SUS.

Na quinta-feira, 25, Guedes defendeu, em audiência no Senado, que empresários recebam isenções tributárias como incentivo para doações ao SUS, mas sugeriu que o setor privado possa adquirir imunizantes para uso próprio.

Mais tarde, no Ministério da Economia, Guedes ressaltou que essa permissão depende de uma mudança na lei. “Eles vão conversar, eles vão acertar com o presidente da Câmara. É um problema

de legislação, é lei”, afirmou, após se reunir com os empresários Luciano Hang, dono da varejista Havan, e Carlos Wizard, da holding Sforza.

Hang e Wizard anunciaram a intenção de doar 10 milhões de doses de imunizantes contra covid-19. Por trás do gesto, no entanto, está o desejo dos empresários de poder comprar imunizantes para aplicar em seus funcionários, sem seguir a ordem de priorização estipulada no Plano Nacional de Imunização (PNI).

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 26/03/2021*

## **ROMBO DAS CONTAS EXTERNAS RECUA NO 1º BIMESTRE E INVESTIMENTO ESTRANGEIRO DIRETO DOBRA**

De acordo com o Banco Central, a melhora no resultado está relacionada com a queda nos gastos no exterior e também com a remessa menor de lucros e dividendos para fora do País

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

BRASÍLIA - O rombo das contas externas do Brasil caiu no primeiro bimestre deste ano para R\$ 9,399 bilhões, o menor para este período desde 2017, informou nesta sexta-feira, 26, o Banco Central.

Apenas em fevereiro, o resultado das transações correntes ficou negativo em US\$ 2,326 bilhões, o menor déficit para meses de fevereiro desde 2019, quando o saldo foi negativo em US\$ 1,739 bilhão.

O déficit em transações correntes, um dos principais sobre o setor externo do País, é formado pela balança comercial (comércio de produtos entre o Brasil e outros países), pelos serviços (adquiridos por brasileiros no exterior) e pelas rendas (remessas de juros, lucros e dividendos do Brasil para o exterior).

De acordo com o BC, a melhora no rombo das contas externas está relacionada com o déficit menor da conta de serviços, com queda nos gastos no exterior, e também com a queda nas remessas de lucros e dividendos para fora do País.

Em um cenário de recessão por causa do coronavírus, o déficit das contas externas recuou 75% em 2020, para US\$ 12,517 bilhões.

Para todo o ano de 2021, a expectativa do Banco Central é de uma nova melhora nas contas externas, por conta do bom saldo da balança comercial (fruto do dólar alto, que torna as exportações mais rentáveis e as compras do exterior mais caras). A estimativa da instituição é de um saldo positivo de US\$ 2 bilhões nas contas externas neste ano, o primeiro desde 2007.

### **Investimento estrangeiro**

O Banco Central também informou que os investimentos estrangeiros diretos na economia brasileira somaram US\$ 10,845 bilhões no primeiro bimestre deste ano, com aumento de 107% na comparação com o mesmo período do ano passado (US\$ 5,235 bilhões).

De acordo com números oficiais, o ingresso registrado nos dois primeiros meses deste ano foi o maior para o período desde 2018 (US\$ 14,1 bilhões).

O volume também foi suficiente para cobrir o rombo de R\$ 9,399 bilhões nas contas externas no período.

Quando o déficit não é "coberto" pelos investimentos estrangeiros, o país tem de se apoiar em outros fluxos, como ingresso de recursos para aplicações financeiras, ou empréstimos buscados no exterior, para fechar as contas.



Em todo o ano passado, os investimentos estrangeiros diretos na economia brasileira somaram US\$ 34,167 bilhões em 2020, queda de 50,6% frente a 2019. Foi o menor ingresso em 11 anos.

Para 2021, o Banco Central estima um ingresso de US\$ 60 bilhões em investimentos estrangeiros diretos na economia brasileira.

### **Gastos de brasileiro no exterior**

Os gastos de brasileiros no exterior somaram US\$ 240 milhões em fevereiro. Na comparação com o mesmo período de 2020, quando as despesas em outros países totalizaram US\$ 881 milhões, a queda foi de 72,7%.

Esse também foi o menor valor para o mês de fevereiro desde 2004, quando as despesas lá fora somaram US\$ 181 milhões.

No primeiro bimestre deste ano, segundo números oficiais, as despesas de brasileiros no exterior somaram US\$ 548 milhões, com queda de 76,3% frente ao mesmo período de 2020 (US\$ 2,319 bilhões).

A forte queda nos gastos acontece em meio às restrições provocadas pela pandemia, que resultou no fechamento de fronteiras e na suspensão de voos, e que também levou à disparada do dólar.

Depois de registrar forte alta de 29% em 2020, a moeda norte-americana registrou aumento de 2,45% em fevereiro deste ano. No primeiro bimestre de 2021, a valorização foi de 8,05%.

Além das tensões com a pandemia, dificuldades do governo em levar adiante reformas para reequilibrar as contas públicas têm influenciado o preço da moeda norte-americana.

Com a disparada do dólar, as viagens de brasileiros ao exterior ficam mais caras. Isso porque as passagens e as despesas com hotéis, por exemplo, são cotadas em moeda estrangeira.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 26/03/2021*

## **DE SAÍDA DA ELETROBRÁS, MAURO CUNHA DIZ QUE 'GOVERNANÇA NÃO PODE SER JOGADA NO LIXO'**

O executivo renunciou ao cargo de conselheiro da estatal após o indicado pelo governo, Rodrigo Limp, ter sido aprovado para assumir o comando da empresa

*Por Mariana Durão e Mônica Ciarelli, O Estado de S.Paulo*

RIO - Os recentes episódios de interferência política em estatais como Banco do Brasil, Petrobrás e Eletrobrás revelam um retrocesso em relação à governança dessas companhias, em boa parte graças a uma “falsa sensação de proteção” criada pela Lei das Estatais. A avaliação é de Mauro Cunha, ex-presidente da Associação dos Investidores no Mercado de Capitais (Amec) e até quarta-feira, 24, conselheiro da Eletrobrás.



Ele renunciou ao cargo após a aprovação de Rodrigo Limp como presidente da elétrica, por indicação da União e ignorando a opinião da consultoria Korn Ferry, contratada para conduzir o processo de sucessão.

<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/1/1/1616766252611.jpg>

*Para Mauro Cunha, a governança das estatais nunca foi prioridade. Foto: Wilson Dias/Agência Brasil - 28/4/2015*

Na carta de renúncia, Cunha fala em “desvio do processo sucessório” e “quebra irremediável de confiança no processo de governança deste conselho”. O mercado recebeu bem o nome de Limp, considerado técnico e capaz de ajudar no processo de capitalização da Eletrobrás, embora pouco experiente no comando de empresas.

“É de fato um nome muito bom, mas isso não basta para ser CEO da Eletrobrás, a empresa mais complexa do Brasil. Há um equívoco do governo em achar que pegar o craque da privatização e botar na presidência da empresa vai ser bom. A Eletrobras não roda sozinha”, disse ao Estadão/Broadcast, em referência ao importante papel que o atual secretário de energia elétrica do Ministério de Minas e Energia poderia desempenhar no processo e que provavelmente será inconciliável com seu cotidiano no comando da estatal.

Favorável à privatização da Eletrobrás, o agora ex-conselheiro defende, porém, que esse não pode ser seu único objetivo e tampouco ser alcançado a qualquer custo: “A governança não pode ser jogada no lixo”.

Na visão de Cunha, a companhia sofreu uma grande mudança cultural e transformou a governança em ativo valioso no período em que teve como CEO Wilson Ferreira - a quem Limp sucederá - e como chairman José Monforte.

Com a decisão de driblar o processo de sucessão predefinido, porém, o conselho se torna um “carimbador” de decisões do controlador em seu entendimento. A expressão já havia sido usada por ele ao defender, no LinkedIn, que os conselheiros da Petrobrás tinham a obrigação de reconduzir o bem avaliado presidente Roberto Castello Branco ao cargo.

O caso Eletrobras é mais uma crise a atingir uma estatal - e envolver a União - nos últimos meses. As saídas dos presidentes da Petrobrás, Castello Branco, e do Banco do Brasil, André Brandão, após embates com o presidente Jair Bolsonaro, foram as mais emblemáticas. Para Cunha, o País “andou para trás” em relação à governança corporativa dessas empresas, apesar de avanços pontuais. Seu diagnóstico é que a Lei das Estatais trouxe uma falsa sensação de proteção das sociedades de economia mista e, quando a precifica, o mercado se frustra.

Editada em 2016 como resposta aos casos de corrupção revelados pela Operação Lava Jato, a Lei das Estatais sempre foi vista com ressalvas por Cunha. Em 2015, à frente da Amec, ele defendeu que o resgate das estatais envolvesse a definição mais clara de suas estruturas de propriedade e controle, com base nas diretrizes de governança para estatais da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

Cunha continua defendendo os pontos expostos em carta divulgada pela Amec na época. Uma das pedras fundamentais era criar um órgão personificando o acionista controlador. A entidade considerava a estrutura de controle das estatais confusa, envolvendo diferentes ministérios e órgãos. “Na prática quem manda na empresa é o presidente da República”, resumia. A associação questionava a necessidade de alteração da lei brasileira e a inclusão de padrões de governança estáticos no texto.

A análise era que a legislação era satisfatória, só não era cumprida. O exemplo citado era o polêmico artigo 238 da Lei das S.A., que reafirma a responsabilidade do controlador da estatal ante os acionistas, mas diz que ele poderá orientar as atividades da companhia para “atender ao interesse público que justificou sua criação”. A carta da Amec dizia que o dispositivo foi “prostituído” e “transformado em um cheque em branco para abusos contra as estatais”. Para Cunha, o essencial é deixar claro esse interesse público e reavaliar periodicamente se ele continua existindo.

Mauro Cunha foi também presidente do conselho da Caixa na administração Bolsonaro. Antes, no governo Dilma Rousseff, foi um dos mais críticos membros do conselho da Petrobrás, onde combateu a política de preços adotada na gestão Graça Foster e a ingerência política sobre a estatal. A única forma de impedir que a companhia fique refém da questão dos preços dos

combustíveis, acredita, é a venda de todas as refinarias pela petroleira, como defendido pela gestão Castello Branco.

Atualmente nos conselhos de BR Malls, Totvs e Klabin, o executivo classifica de “decepção” o rumo que tomou o projeto liberal prometido pelo atual governo e defendido pelo ministro da Economia, Paulo Guedes. “Não é que não houve avanços e uma tentativa honesta de fazer as coisas de forma correta, mas a governança das estatais nunca foi prioridade diante da série de incêndios a serem apagados”, diz Cunha.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 26/03/2021*

## FRETE MARÍTIMO PARA A CHINA QUINTUPLICA DE PREÇO E AFETA EXPORTAÇÕES DE CARNE DO BRASIL

Além do custo do transporte, que está 405% maior em relação a março de 2020, faltam contêineres refrigerados; bloqueio do Canal de Suez, no Egito, pode agravar o problema

*Por Vinicius Neder, O Estado de S.Paulo*

RIO - A desorganização dos fluxos do comércio global provocada pela pandemia, que fez explodir o preço do frete entre China e Brasil – hoje cinco vezes mais caro do que um ano atrás – e elevou o custo de importação de insumos pela indústria, agora ameaça atrapalhar as exportações de carnes e frutas. Segundo fontes do setor de comércio exterior, a falta de contêineres refrigerados, essenciais para o transporte desses produtos, vem atrapalhando embarques. O bloqueio do Canal de Suez – que fica no Egito e por onde passa 10% do comércio global – após um meganavio encalhar na quarta-feira, 24, poderá agravar ainda mais o problema.

O auge recente da escassez de contêineres refrigerados, antes do bloqueio de Suez surgir no radar, ocorreu no fim do mês passado, segundo executivos da Hamburg Süd, transportadora marítima integrante do grupo dinamarquês A.P. Moller-Maersk. Esse desequilíbrio se insere no contexto mais amplo da desorganização dos fluxos de transporte, cujo maior reflexo é o encarecimento do frete para a China, fenômeno global verificado desde meados de 2020, que ainda não foi dissipado.



[https://img.estadao.com.br/resources/jpg/1/0/161672\\_9411201.jpg](https://img.estadao.com.br/resources/jpg/1/0/161672_9411201.jpg)

**Bloqueio do Canal de Suez pode elevar ainda mais o frete do Brasil para a China. Foto: Suez Canal Authority**

No início da pandemia, restrições ao comércio e ao transporte e a queda na demanda paralisaram navios mundo afora. No segundo semestre, a demanda por bens – já turbinada pelo fato de que, por causa do distanciamento social, famílias do mundo todo passaram a gastar mais em produtos do que com serviços – voltou mais rapidamente do que o esperado, levando a uma corrida pelos serviços de transportes. Houve falta de contêineres e navios,

enquanto as operações seguiam, em alguma medida, mais lentas por causa dos protocolos contra a covid-19. A situação foi definida por empresários do setor de transporte marítimo como “tempestade perfeita”.

Como resultado, o preço médio do frete para a China disparou, como mostrou o Estadão em fevereiro, a partir de uma série histórica do Índice de Frete Containerizado de Xangai (SCFI, a sigla em inglês). Na terceira semana de 2021, o frete entre Brasil e China estava quatro vezes e meia acima do início de 2020 e 18 vezes mais caro do que em meados do ano passado. De lá até a semana passada, a terceira deste mês, esse preço médio teve um alívio, com queda de 23%, mas ainda está 405% mais alto do que em igual período de 2020, conforme os dados atualizados.

Com o encarecimento do frete para a China, insumos para fabricar produtos como eletrodomésticos, eletrônicos e roupas ficam mais caros, pressionando essas indústrias a aumentarem os preços ao consumidor. No lado das exportações, os mais prejudicados são os produtores de carnes e frutas, porque os desequilíbrios na logística se concentram na movimentação de cargas em contêineres. Os principais itens exportados pelo Brasil – soja, milho e minério de ferro – são transportados em grandes navios graneleiros fretados por inteiro. Os custos, normalmente, ficam com o comprador, ou seja, o quadro afeta pouco os exportadores dessas commodities.

Segundo José Salgado, diretor executivo comercial da Hamburg Süd no Brasil, até o fim de fevereiro, a empresa deixou de entregar 5% do volume total de exportações refrigeradas com o qual se comprometeu em contratos. Para resolver o problema, a empresa está fazendo uma busca ativa por contêineres, evitando descartar contêineres antigos cuja vida útil pudesse ser ampliada com manutenção e alugando navios adicionais. A expectativa era regularizar o fluxo, carregando toda a carga contratada no longo prazo, até a próxima semana, disse o executivo na quarta-feira, 24, quando as primeiras informações sobre Suez ainda sugeriam uma rápida desobstrução.

### **Carnes e frutas**

No Brasil, os contêineres refrigerados são usados basicamente para exportações de carnes e frutas, disse Bruno Carneiro Farias, presidente da F Trade, agência especializada em logística para comércio exterior. Só que não dá para comparar os embarques de carnes com os de frutas. Maior produtor e exportador global de carne bovina, o Brasil mandou para o exterior 2 milhões de toneladas de carne vermelha ano passado, uma receita de US\$ 8,5 bilhões, conforme a Abiec, associação dos exportadores de carnes. Já os produtores de frutas venderam para fora 1 milhão de toneladas – manga, melão, uva e limão são os destaques –, com receita de US\$ 876 milhões, mostram dados da Abrafruta, entidade do setor.

“Um cliente grande de limão exporta 600 contêineres por ano. Um cliente grande de carne exporta mil contêineres por semana”, afirmou Farias.

Por isso, os transportadores dão preferência para as exportações de carnes. Os clientes são grandes companhias, como JBS, BRF e Marfrig. Além disso, a produção de carnes não tem muita sazonalidade, com embarques constantes ao longo do ano, o que permite firmar contratos de frete de mais longo prazo – os preços do frete para a China que dispararam, medidos pelo SCFI, são de contratos negociados semana a semana, no chamado mercado de “spot”, geralmente, mais elevados do que os de longo prazo.

As frutas têm safra, com picos de produção. Segundo Farias, grandes produtores de melão também costumam firmar contratos de longo prazo para transportar exportações, mas muitos pequenos produtores e cooperativas recorrem ao mercado “spot”. Diante dos desequilíbrios, a Hamburg Süd abriu mão, por exemplo, de fechar contrato para transportar as exportações de maçã de Santa Catarina, disse Mariana Lara, diretora de vendas. Também deixou de transportar exportações de ovos.

“Tínhamos expectativa de participação forte na safra de maçã brasileira e recuamos”, afirmou Lara, completando que o segundo trimestre do ano é marcado pela safra de frutas em diversas regiões do mundo, elevando a demanda por contêineres refrigerados, o que contribui ainda mais para a escassez desses equipamentos.

O quadro pode se agravar com o bloqueio do Canal de Suez por causa de um efeito indireto, afirmou Farias, da F Trade. O canal liga o Mar Mediterrâneo ao Mar Vermelho, no Oriente Médio, com acesso ao Oceano Índico. A principal rota de comércio que passa por ali liga a Ásia, com destaque para a China, à Europa, e leva muita carga refrigerada, completou Farias. Com uma grande quantidade de contêineres frigoríficos presa nos navios “engarrafados” em Suez, a escassez global desses equipamentos poderá aumentar ainda mais.

Para Alexandre Duarte, diretor de logística da Abrafrutas, a desorganização global dos transportes afetará as exportações brasileiras de frutas de forma inevitável. Isso porque o transporte aéreo,

usado nas frutas frescas de alto padrão, também está em crise – boa parte das cargas era embarcada em voos de passageiros, travados desde o ano passado por causa da pandemia. A saída dos produtores será escoar as frutas tipo exportação para o mercado nacional – o Brasil exporta de 2% a 3% da produção total de frutas, em volume. A única boa notícia é que, para os consumidores, poderá haver algum alívio nos preços.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 26/03/2021



### VALOR ECONÔMICO (SP)

#### ESCASSEZ DE CONTÊINERES E FRETES MAIS CAROS: O IMPACTO DO NAVIO ENCALHADO NO CANAL DE SUEZ

Desencalhar o navio porta-contêineres que bloqueia o canal levará pelo menos até quarta-feira, afirmam autoridades

Por Bloomberg



[https://s2.glbimg.com/qjJ5a3M\\_VxJ4ZI-uOeMT9Hh16gQ=/0x0:1024x766/924x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2021/p/u/oh0nrxQnSTIAP17fINIQ/ap21083282377835.jpg](https://s2.glbimg.com/qjJ5a3M_VxJ4ZI-uOeMT9Hh16gQ=/0x0:1024x766/924x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/p/u/oh0nrxQnSTIAP17fINIQ/ap21083282377835.jpg)

Suez Canal Authority via AP

Desencalhar o navio porta-contêineres que bloqueia o Canal de Suez levará pelo menos até quarta-feira, um período mais longo do que o previsto que agrava os gargalos das cadeias globais de vários produtos, como petróleo, grãos e carros.

A paralisação prolongada do tráfego em uma das hidrovias mais importantes do mundo coloca ainda mais pressão sobre transportadoras de contêineres que já operam com capacidade total. Isso pode causar atrasos onerosos para empresas europeias que dependem de um fluxo constante de importações da Ásia e para consumidores, que se acostumaram com compras online rápidas durante a pandemia.

A tarefa de desencalhar o navio Ever Given, de 200 mil toneladas, exigirá cerca de uma semana de trabalho e possivelmente mais, disseram pessoas a par do assunto, que não quiseram ser identificadas. A expectativa inicial era de que a operação durasse apenas alguns dias.

**“Os atrasos provavelmente aumentarão os custos, colocando ainda mais pressão inflacionária nas cadeias de suprimentos”, disse Chris Rogers, analista-chefe de comércio da Panjiva, da S&P Global Market Intelligence. “Os efeitos em cascata de curto prazo serão uma possibilidade maior de esgotamento de estoques de bens de consumo e o risco de que as cadeias de suprimentos de manufatura just-in-time, já atingidas pelo Brexit e pela escassez de commodities, possam enfrentar gargalos adicionais.”**

Mesmo antes de o Ever Given encalhar no Canal de Suez na terça-feira, a rede de comércio global mostrava sinais de tensão devido aos problemas econômicos da pandemia de coronavírus.

O maior fluxo de mercadorias do mundo - entre a China e os EUA - enfrentou quase cinco meses de gargalos nos portos de Los Angeles e Long Beach. Importadores têm esperado várias semanas pela

chegada das cargas, com o efeito indireto de que os exportadores não conseguem receber contêineres de aço vazios necessários para enviar carregamentos a outros países.

O temor agora é que a crise no Canal de Suez piore os desafios logísticos da Europa, resultando em viagens canceladas, escassez de contêineres e taxas de frete mais altas.

Os trabalhos realizados desde terça-feira por rebocadores e escavadeiras - equipamentos minúsculos em comparação com o navio de 400 metros - não deram resultados até agora. Enquanto as equipes de resgate trabalham, a fila de espera de navios carregados com bilhões de dólares em petróleo e bens de consumo aumentou para mais de 300 em relação a 186 na quarta-feira, de acordo com dados Bloomberg.

Caso a carga do navio encalhado precise ser descarregada ou grandes reparos feitos no próprio canal, "então o tempo de inatividade certamente pode durar pelo menos duas semanas", de acordo com Randy Giveans, vice-presidente sênior da Equity Research for Energy Maritime, da Jefferies LLC. O Ever Given pode estar carregado com quase US\$ 1 bilhão em mercadorias, de acordo com a IHS Markit.

Os navios com planos de atravessar o Canal de Suez começam a optar por desvios caros e demorados em torno da África para manter o fluxo das entregas.

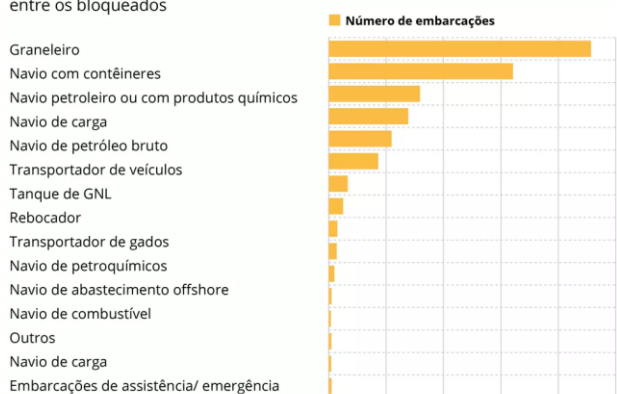
Os custos de frete também estão subindo - o preço de enviar um contêiner de 12 metros da China para a Europa quase quadruplicou em relação a um ano atrás -, o que representa mais um peso em meio aos gargalos causados pela pandemia.

Com o bloqueio do canal, cerca de 2 milhões de barris por dia de fluxos de petróleo estão retidos, de acordo com estimativas da Braemar. A paralisação também afeta graneleiros que transportam produtos como trigo e minério de ferro. Fabricantes globais já se preparam tanto para atrasos dos embarques de produtos acabados quanto de matérias-primas cruciais para as linhas de produção.

A Caterpillar, maior produtora de máquinas dos EUA, disse que enfrenta atrasos para os embarques e até considera enviar produtos por via aérea se necessário, enquanto a japonesa Envision AESC, fornecedora de baterias para veículos elétricos, disse que depende do Canal de Suez para algumas importações de eletrodos.

### O que está encalhado no Canal de Suez

Navios transportando animais, petróleo e produtos químicos estão entre os bloqueados



Fonte: Bloomberg. \*Dados mostram detalhes de 279 de mais de 300 vessels esperando o Ever Given desencilhar

[https://s2.glbimg.com/Nhcib7fmbJSGiddhEoA787VkJWGQ=/0x0:2341x1936/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2021/Z/u/z7ZrlsQDmv4yStHJWINw/canal-de-suez-site.jpg](https://s2.glbimg.com/Nhcib7fmbJSGiddhEoA787VkJWGQ=/0x0:2341x1936/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/Z/u/z7ZrlsQDmv4yStHJWINw/canal-de-suez-site.jpg)

Para as linhas de contêineres que transportam cerca de 80% do comércio global de mercadorias, um gargalo prolongado entre a Europa e a Ásia pode prejudicar os calendários dos navios definidos com meses de antecedência para que os importadores possam planejar as compras, gerenciar estoques e manter as prateleiras das lojas estocadas ou as linhas de produção em funcionamento.

O problema se agrava a cada dia. Navios que chegam com vários dias de atraso não podem ser esvaziados e recarregados a tempo de fazer a viagem de volta programada. Com isso, as transportadoras cancelam viagens e limitam ainda mais a capacidade, o que também eleva as taxas de frete.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 26/03/2021



### BLOQUEIO DO CANAL DE SUEZ DEIXA EXPORTADORES ASIÁTICOS TRANSTORNADOS

Praticamente tudo que vai da Ásia para a Europa passa por ali; além do impacto no custo de frete e no problema já existente de falta de contêineres, alternativa ferroviária ou aérea nem sempre é viável  
*Por Philip Wen, Jing Yang e Stella Yifan Xie, Dow Jones*

Os exportadores asiáticos, altamente dependentes do Canal de Suez para transportar seus produtos à Europa, estudam planos emergenciais, diante da demora para retirar o navio que bloqueia a passagem pelo canal.

Com o trabalho das equipes de socorro para deslocar o navio de contêineres "Ever Given" chegando a seu quarto dia, os exportadores asiáticos agora preveem que o custo de frete terá aumentos e que o problema de falta de contêineres se agravará. As empresas já vinham sofrendo há meses com custos mais altos e atrasos, porque as linhas de abastecimento estavam sobrecarregadas em razão da pandemia.

Jack Yang, fundador da Yiwu Jin-Jack Import & Export, que exporta produtos como guardachuvas e joias, provenientes de sua sede na cidade de Yiwu, leste da China, disse que muitos de seus clientes agora estudam receber as remessas via ferroviária, passando pela Espanha e Alemanha, como forma de lidar com um possível longo bloqueio do canal.

Outros podem ser obrigados a considerar fretes aéreos. Em muitos casos, porém, a opção aérea ou ferroviária não é viável, em razão do volume de carga envolvido ou dos altos custos.

***“Em termos de comparação, se você colocar todos os 20 mil contêineres do "Ever Given" [em aviões], você precisaria de 2,5 mil aviões de carga [Boeing] 747s” , disse Tim Huxley, presidente do conselho de administração da Mandarin Shipping Ltd., de Hong Kong. Como resultado, isso adiaria as remessas de muitos bens de consumo e “afetará muitas pessoas” , acrescentou.***

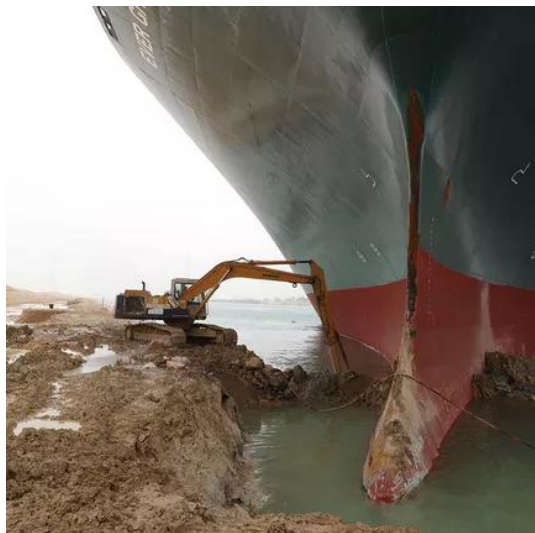
Yan, da exportadora em Yiwu, na China, disse que o custo de transporte marítimo de um contêiner de 40 pés (12,19 metros) da China para Hamburgo, na Alemanha, girava em torno a US\$ 2 mil, antes do impacto da pandemia. Nos últimos meses, mais do que triplicou, para US\$ 7,4 mil. O preço para enviar o contêiner via trem agora é de cerca de US\$ 8,1 mil, segundo Yan. Ele prevê que o frete ferroviário poderá aumentar, se mais compradores evitarem as remessas marítimas.

Outros exportadores estão simplesmente paralisados, sem saber se esperam a situação se desenrolar, na esperança de que o canal seja desbloqueado, ou se procuram rotas alternativas, como a que contorna o sul da África, um desvio que é mais caro e leva cerca de duas semanas ou mais.

***“Se tomarmos uma decisão alternativa agora e a situação melhorar nos próximos dias, podemos acabar em outro cenário que [também] seja caro e consuma muito tempo” , disse um executivo em Xangai, de uma firma internacional de logística, especializada em produtos químicos, que tem dezenas de contêineres parados no "Ever Given". “É ruim se você fizer e é ruim se não fizer.”***

Desde 2020, problemas causados pela pandemia em portos no Ocidente têm provocado grandes atrasos nas remessas marítimas e resultado em contêineres ficando parados no mar ou nos portos. O aumento na demanda por produtos como equipamentos de proteção pessoal, bicicletas e brinquedos também têm deixado os exportadores às voltas para encontrar contêineres vazios disponíveis.

**Navio encalha no Canal de Suez e bloqueia uma das rotas marítimas mais importantes do mundo**



[https://s2.glbimg.com/KLBXn4tCXLm39t-SfqhBr8zBXAk=/0x0:682x1024/430x432/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2021/X/k/CITgg4S8KG8mCyH6sbHw/ap21084506172272.jpg](https://s2.glbimg.com/KLBXn4tCXLm39t-SfqhBr8zBXAk=/0x0:682x1024/430x432/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/X/k/CITgg4S8KG8mCyH6sbHw/ap21084506172272.jpg)

**O Ever Given ficou preso lateralmente no canal e formou um gigante tráfego marítimo**

A fila de espera nas duas extremidades do Canal de Suez nesta sexta-feira cresceu e agora chega a 237 embarcações, em comparação às 156 do dia anterior, segundo a Leth Agencies, uma prestadora de serviços marítimos. O tráfego acumulado provavelmente terá reação em cadeia no comércio entre Ásia e Europa, adiando futuras remessas e sobrecarregando ainda mais a capacidade de transporte marítimo.

“Estamos apenas no começo desta confusão”, disse o executivo de Xangai, que não quis ter o nome publicado por não ter autorização para falar com a imprensa.

O Canal de Suez é a rota de navegação mais rápida e direta entre Ásia e Europa e é responsável por cerca de 13% do comércio marítimo internacional. É essencial para a entrega de commodities a granel, como combustíveis e grãos, e de bens transportados em contêineres, como maquinário, autopeças, roupas e móveis. A rota está fechada totalmente desde a terça-feira, quando o "Ever Given" ficou preso, de lado, bloqueando a passagem.

**“Praticamente tudo que vai da Ásia para a Europa passa pelo Canal de Suez”, disse Johannes Schlingmeier, executivo-chefe da Container xChange, uma firma de arrendamento de contêineres, que também opera uma plataforma de comércio.**

Cada semana que o canal ficar fechado acrescentará uma semana no tempo necessário para dar vazão à fila de navios, disse Schlingmeier, acrescentando que a falta de contêineres aumentará em 25% se o desbloqueio do canal levar duas semanas para ser resolvido.

A tarifa média para enviar um contêiner de 40 pés da China para a Europa já decuplicou nos últimos três meses. “O preço subiu ainda mais nos últimos dias”, disse Schlingmeier. “Acreditamos que as tarifas de frete aumentarão e que haverá falta extrema de contêineres nas próximas seis a oito semanas.”

A Envision AESC Japan Ltd., que exporta baterias de íon de lítio para a Europa através do Canal de Suez não está sendo afetada pelo bloqueio, por enquanto. Mas a empresa, que fica perto de Tóquio, teme possíveis impactos se a situação se prolongar por mais algumas semanas.

Se isso acontecer, o porta-voz da Envision AESC, Daisuke Fukushima, disse que a empresa precisará estudar uma forma alternativa para enviar as baterias, usadas em veículos elétricos montados no Reino Unido, pelo Cabo da Boa Esperança, na extremidade sul da África. Isso “adiaria a entrega em algumas semanas”, disse Fukushima. “E, certamente, custaria mais, já que o navio viajaria uma distância maior.”

A empresa também importa materiais para eletrodos através do canal. Isso significa que se o bloqueio do canal se prolongar a empresa poderia sofrer atrasos na produção de baterias, segundo Fukushima.

O bloqueio não deverá afetar muito os chips comercializados internacionalmente, já que em sua maioria são transportados por ar.



“É importante preservar um nível de umidade constante para os semicondutores e, por isso, mais de 98% dos chips são transportados mundialmente por meio de entregas aéreas”, disse Ju Seo-Hyun, diretor de vendas na Coreia do Sul da distribuidora de componentes eletrônicos Fusion Worldwide.

Um bloqueio prolongado, entretanto, poderia impactar os fabricantes asiáticos de bens eletrônicos que usam o Egito como centro de produção para países próximos. A fabricante sul-coreana de produtos eletrônicos maker LG Electronics Inc. monta TVs no Egito para seus mercados no Oriente Médio e na África. Um porta-voz da LG disse que atualmente há estoque suficiente nos países próximos, mas que as vendas serão afetadas se a situação no Canal de Suez se prolongar.

As importações asiáticas totais de petróleo até agora não foram muito afetadas, já que a grande maioria do petróleo do mar do Norte, Estados Unidos e África enviado ao sudeste e ao leste da Ásia é transportada via Cabo da Boa Esperança, segundo a firma de análises do mercado de commodities &P Global Platts.

Um ou dois envios de petróleo da região do Mediterrâneo para a Coreia do Sul poderiam sofrer atraso de uma semana, segundo a S&P Global Platts. Desde meados de 2020, os compradores asiáticos já vinham evitando o petróleo leve do Mediterrâneo, que tende a ser enviado pelo Canal de Suez, já que se tornou relativamente mais caro do que outros similares. Isso limita o impacto do bloqueio do canal.

Menos de 10% das importações chinesas de petróleo são transportadas por meio do canal, segundo a firma de consultoria ICIS, especializada em fontes de energia.

Uma preocupação mais imediata para no mercado de fontes de energia é o gás natural liquefeito (GNL) do Catar exportado para a Europa. Um longo bloqueio poderia obrigar o envio do GNL do Catar pelo caminho mais longo, contornando o Cabo da Boa Esperança, acrescentando entre 10 e 12 dias à viagem de ida. Essa situação também poderia impedir o transporte do GNL exportado do Atlântico para a Ásia. \*Colaboraram Chuin-Wei Yap, Eun-Young Jeong, Miho Inada e Joanne Chiu

Fonte: Valor Econômico - SP

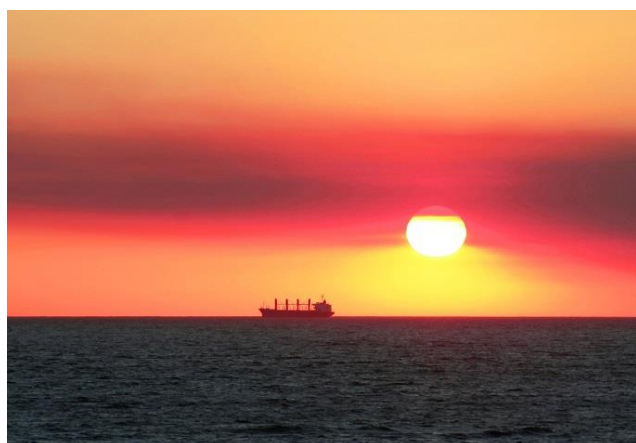
Data : 26/03/2021

# portosenavios

## PORTAL PORTOS E NAVIOS

### EMISSÕES DE TRANSPORTE AUMENTARAM QUASE 10% DURANTE O PERÍODO 2012-2018

Da Redação **NAVEGAÇÃO** 25 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170612-mar-oceano.jpg>

O Quarto Sumário Executivo do Estudo de Redução de Emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) da IMO foi publicado. Este estudo é a primeira iteração desde a adoção da Estratégia Inicial da IMO para GEE de Navios em 2018, sob a qual os Estados Membros da IMO se comprometeram a cortar as emissões de GEE do transporte marítimo internacional e eliminá-las assim que possível.

O estudo estima que o transporte marítimo total emitiu 1.056 milhão de toneladas de CO2 em 2018, respondendo por cerca de 2,89% do total das emissões antropogênicas globais de CO2 naquele ano.

Sob um novo método de alocação baseado em viagem, a parcela do transporte marítimo internacional representou 740 milhões de toneladas de CO2 em 2018.

Pela primeira vez, o estudo inclui estimativas de intensidade de carbono. A intensidade geral do carbono melhorou entre 2012 e 2018 para o transporte marítimo internacional como um todo, bem como para a maioria dos tipos de navios. A intensidade geral de carbono, como uma média do transporte marítimo internacional, foi entre 21 e 29% melhor do que em 2008.

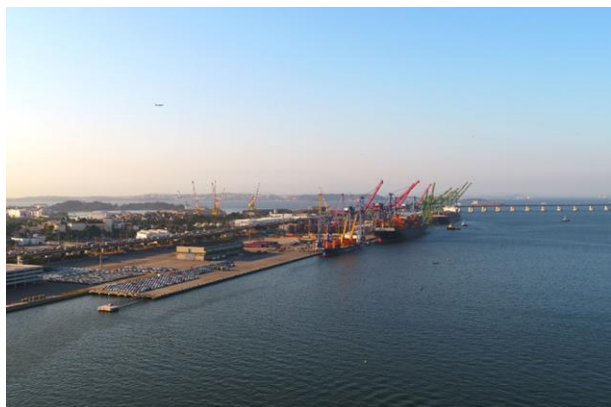
A IMO tem se empenhado ativamente em uma abordagem global para aumentar ainda mais a eficiência energética dos navios e desenvolver medidas para reduzir as emissões de GEE dos navios, bem como fornecer cooperação técnica e atividades de capacitação.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 26/03/2021*

## MINFRA DIZ QUE BUSCA REESTRUTURAÇÃO DAS DOCAS PARA EVITAR ASSIMETRIAS COM DESESTATIZAÇÃO

*Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 26 Março 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/191112-porto-do-rio-de-janeiro-2.jpg>

*Arquivo*

A CDRJ tem alertado sobre a possibilidade de que ocorra assimetria de competição entre os portos da região Sudeste com o projeto de desestatização.

Dentre os três projetos de desestatização dos portos, dois deles se encontram na região Sudeste: o Porto de Santos e São Sebastião e a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). Por esta razão, a Companhia Docas do Rio Janeiro (CDRJ) tem

alertado sobre a possibilidade de que ocorra assimetria em termos de competição entre os portos da região. O Ministério da Infraestrutura afirmou que tornar o ambiente portuário mais competitivo é um dos aspectos que se busca com o programa de desestatização e que, dessa forma, a preocupação da CDRJ é natural. No entanto, para reduzir assimetrias, vem buscando a reestruturação das companhias.

O ministério destacou que o projeto do governo proporciona uma condição de mercado com maior incentivo à busca da eficiência, ao aumento da capacidade para a captura de novas oportunidades e ao melhor desempenho nas operações portuárias. Isso reduz o custo logístico do país e possíveis gargalos de infraestrutura. Portanto, segundo a pasta, ainda há muito a ser feito no âmbito das companhias Docas, incluindo na CDRJ, para evitar prejuízos à competição.

Mas, desde 2019, o ministério informou que iniciou uma reestruturação no âmbito da gestão das companhias, dentre elas a CDRJ, com a nomeação e indicação de profissionais de experiência e expertise no setor de portos e na gestão de empresas, tanto no âmbito de suas diretorias, como no conselho de administração. Como parte dessa estratégia ainda, no aspecto do controle vem sendo adotada práticas de compliance, integridade e a indicação de profissionais com conhecimento na área de fiscalização e controle para o conselho fiscal.

Sobre a possibilidade de a CDRJ também entrar para o programa de desestatização, o ministério pontuou que são avaliadas as características de cada um dos ativos possíveis de desestatização, as necessidades de investimentos, projetos de desenvolvimento, as condições contábeis e financeiras, além do desempenho e outros aspectos de oportunidade e conveniência.

E, no rol de ativos, a CDRJ tem sido avaliada a cada ciclo de revisão do pipeline de projetos da pasta. Assim, conforme esse processo de estudo, reflexão e avaliação for evoluindo, novos projetos

serão inseridos na carteira do ministério. “A Docas do Rio de Janeiro é um potencial candidato, assim como os demais ativos sob a atuação desta pasta”, ressaltou o ministério.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/03/2021

## ALIANÇA PARA A INFRAESTRUTURA TEM COMO FOCO INICIAL A SEGURANÇA JURÍDICA DO SETOR

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 26 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200604-brado-trem-ferrovia-silo.jpg>

O objetivo da aliança é articular os segmentos do setor em busca da melhoria da eficiência logística, continuidade e atração de mais investimentos.

A Aliança para a Infraestrutura, uma iniciativa da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (ANEAA) e da

Associação Nacional dos Transportes Ferroviários (ANTF), para debater assuntos de interesse do setor, foi lançada nesta sexta-feira (26), em evento online. As entidades devem se reunir uma vez no mês discutir e levar proposições às autoridades competentes.

O objetivo da aliança é articular os segmentos do setor de infraestrutura em busca da melhoria da eficiência logística, continuidade e atração de mais investimentos, com base no diálogo com autoridades governamentais e o conjunto da sociedade. Uma das principais bandeiras defendidas pelas entidades é a segurança jurídica, considerado um dos pontos críticos para o desenvolvimento do setor no Brasil.

De acordo com o presidente da ANEAA, Dyogo Oliveira, trata-se de um movimento propositivo que tem como foco inicial a segurança jurídica como possibilidade de melhorar o ambiente de negócios tornando-o mais competitivo. O diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva, também destacou a necessidade de manter o ambiente propício aos investimentos, e pontuou que o diálogo constante entre as partes interessadas é fundamental. “Nenhum setor é estanque, existe uma interdependência muito grande e os assuntos afetam de forma transversal os segmentos”, disse. Ele disse ainda que outras entidades interessadas possam participar da Aliança.

Além da questão da segurança jurídica para projetos do setor, o presidente da ABCR, Marco Aurélio Barcelos, destacou que também deve ser feita discussão em torno da Reforma Tributária. “O que queremos é nos fortalecer e aprimorar o arcabouço legal e a relação com o governo”, frisou.

Um dos aspectos que mais preocupam atualmente o setor portuário, segundo Silva, é a prorrogação do Reporto. O regime perdeu vigência em 31 de dezembro de 2020 e sua não aprovação vem represando investimentos. Ele lembrou que tanto licitações de áreas, quanto autorizações de terminais privados foram feitos com base no regime, mas se encontram com investimentos paralisados diante da atual situação.

O setor ferroviário, que também vem sendo beneficiado pelo regime, também já sente a dificuldade de investimentos sem a prorrogação. O presidente da ANTF, Fernando Paes, sem o Reporto, a carga tributária para investir hoje no segmento está maior que o ano passado. “As ferrovias e portos estão com diversos contratos e nesse momento precisam do regime vigente para ampliar as obras”, disse.

Paes pontuou ainda que a insegurança jurídica perpassa todas as etapas da política pública voltada para o setor. Desse modo, ele avalia que a “cultura da segurança jurídica” precisa passar pelo formulador da política chegando até a ponta do processo que diz respeito aos órgãos de controle.

Sobre a Reforma Tributária, as entidades entendem a importância de que seja aprovada, desde que venha para simplificar e incentivar investimentos no setor de infraestrutura. Paes lembrou que ainda existe muita confusão sobre quais tributos incidem sobre cada segmento, e deu como exemplo o IPTU que vem sendo cobrado por alguns municípios aos terminais portuários.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 26/03/2021*

## ‘PREVISÕES SOBRE IMPACTOS AO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO SÃO PREMATURAS’, DIZ CENTRONAVE

*Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 26 Março 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210325-ever-given-divulgacao-autoridade-canal-suez-02.jpg>

*Divulgação Autoridade Canal Suez*

Entidade, que reúne 19 maiores empresas de longo curso que atuam no Brasil, afirma que as principais rotas marítimas que ligam o país a seus parceiros comerciais não transitam pelo Canal de Suez.

O Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) alertou que qualquer previsão sobre o impacto do encalhe do Ever Given em Suez para a cadeia global de suprimento e do comércio exterior brasileiro, é muito prematura e incompleta, neste momento. A entidade, que reúne as 19 maiores empresas de navegação de longo curso atuando no Brasil, afirma que as principais rotas marítimas que ligam o Brasil a seus parceiros comerciais são diretas e não transitam pelo Canal de Suez.

“Trata-se ainda de uma conjectura, sem motivos para alarmismo, uma vez que dependerá principal, mas não unicamente, de quanto tempo a rota pelo Canal permanecerá interrompida, o que hoje não é conhecido”, ressaltou em nota o diretor-executivo do Centronave, Claudio Loureiro de Souza. A entidade reconhece que, como o incidente afeta diretamente os mercados europeu e asiático, há a possibilidade de algum efeito cascata no comércio mundial, já que 12% de tais fluxos transitam pelo Canal de Suez, sobretudo cargas de petróleo. Cerca de 200 navios de várias bandeiras, tamanhos e tipos aguardam a reabertura da passagem, representando aproximadamente 10% da frota que transita no canal por mês.

Em nota, o Centronave informou que seus associados acompanham de perto as operações em andamento para a reflutuação do navio, as quais considera estarem sendo feitas em alto nível técnico. A entidade acrescentou que os transportadores de longo curso analisam, onde necessário, todas as alternativas possíveis para minimizar quaisquer possíveis impactos a seus clientes globais, incluindo eventualmente o redirecionamento de navios para rotas mais longas como a do Cabo da Boa Esperança, pelo sul da África, caso haja necessidade.

O porta-contêineres de 400 metros de comprimento, 60 metros de boca e 200 mil toneladas de porte bruto, encalhou no Canal de Suez, no Egito, na última terça-feira ( 23). A autoridade local informou que o incidente ocorreu devido a uma tempestade de areia e a ventos muito fortes. O cargueiro encalhou diagonalmente no canal, impedindo o fluxo de navios e o transporte marítimo naquela passagem. Com 195 quilômetros de extensão, o Canal de Suez é responsável por conectar o Mar Mediterrâneo ao Mar Vermelho e representa a rota mais curta do comércio marítimo internacional entre a Ásia e a Europa.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 26/03/2021*

## ESTRUTURA DE NAVIO ENCALHADO EM SUEZ AUMENTA RISCOS DE DESLOCAMENTO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 25 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210325-ever-given-encalhe-canal-suez.jpg>

Especialistas dizem que casos não são comuns, mas explicam que é possível que ventos fortes, somados a outros fatores, desloquem um porta-contêineres do porte do Ever Given.

A força dos ventos, somada a outros fatores, é capaz de deslocar porta-contêineres de grande porte, como o Ever Given, que interrompe o tráfego nos dois sentidos do Canal de Suez, desde a última terça-feira (23). Engenheiros navais ouvidos pela Portos e Navios, consideram que, pelas características do encalhe, não há riscos de haver vazamento ou danos maiores à embarcação. O desafio, no entanto, é conseguir desobstruir o canal em segurança e no menor tempo possível para reduzir os impactos econômicos de uma das principais rotas do mundo. O navio de bandeira panamenha, operado pela Evergreen, tem 400 metros de comprimento, 220 mil toneladas e capacidade nominal de 20.000 TEUs.

O engenheiro naval e CEO da RBNA Consult, Luis de Mattos, disse que é um navio com altura equivalente a um prédio com mais de 10 andares e com comprimento mais largo que o canal. “É um navio com inércia grande. Não tem motor que o fizesse parar”, comentou. Ele explicou que, para comboios de navegação interior com comprimento maior que a largura do rio, por exemplo, a recomendação é que se tenha âncora nas partes posteriores e inferiores para a embarcação não virar de lado. No caso de um porta-contêineres do porte do Ever Given, porém, esse recurso não seria suficiente para impedir que o navio adernasse. “A inércia é tão grande que, mesmo jogando âncoras à frente e atrás, não adiantaria”, ponderou.

Mattos acrescenta que o cálculo de estabilidade do navio considera a chamada área vélica, parte que fica exposta ao tempo. No caso de uma embarcação do porte do Ever Given, o entendimento é que a altura do pontal e da pilha de contêineres formam um paredão equivalente a um edifício com mais de 10 andares. Pensando no princípio dos veleiros, essa estrutura permite que o vento force o deslocamento. “Não tem jeito, o navio sente. Não virou, mas perdeu o rebolado”, disse.

O engenheiro e professor da Escola Politécnica da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Poli-UFRJ), Luiz Felipe Assis, lembrou que ventos fortes causaram o deslocamento da plataforma P-70, na Baía de Guanabara, há pouco mais de um ano. Em meio a um temporal e ventos fortes que atingiram a região metropolitana do Rio de Janeiro, os cabos de fundeio partiram e a plataforma se aproximou muito da orla em Niterói, precisando que os rebocadores puxassem a unidade novamente para a posição inicial. Uma das embarcações de apoio sofreu avaria no casco.

Assis explicou que um porta-contêiner é uma embarcação com área vélica grande e que, somada à má visibilidade, pode levar a acidentes como esses pode ocorrer. O mesmo acontece com navios roll-on roll-off que, mesmo carregados, ficam com a área mais exposta porque calam pouco e possuem grande área vélica, o que exige uma análise mais cuidadosa.

Os engenheiros avaliam que, pelas características do encalhe, não há riscos de haver vazamento. Mattos acredita que, mesmo a proa estando avariada, a estabilidade do navio não será comprometida. Ele acrescenta que as partes do navio que foram afetadas não contêm tanques de óleo. A normalização do tráfego do canal, no entanto, depende da desobstrução nos dois sentidos. “É um canal de mão dupla. Desobstruir metade do canal, resolve metade do problema”, ressaltou Mattos.

O professor da Poli-UFRJ considera que o risco de ocorrer uma quebra ou dano maior ao navio é relativamente pequeno. A operação de reflutuação, porém, exigirá grandes esforços, já que a proa e a popa dos navios estão encalhadas. Caso a dragagem e a retroescavadeira não liberem a embarcação, será necessário aliviar o peso do navio, com parte da carga, água de lastro e combustíveis. “O desencaixe vai ocorrer, o problema é o tempo. Esse é um acidente inédito desse tipo. Nunca se trancou por tanto tempo o canal. Não é um acidente comum”, salientou Assis.

A autoridade do Canal de Suez informou que a navegação pelo canal segue suspensa até que sejam concluídas as operações para flutuação do porta-contêineres, que está no quilômetro 151 da via. Equipes com dragas e retroescavadeiras tentam liberar a proa e a popa do navio para que retome a fluabilidade normal. A operação, que conta com oito rebocadores, ainda pode durar dias ou mais tempo. De acordo com as autoridades locais, as causas do encalhe estão sendo investigadas.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 26/03/2021*

## AQUINO DEFENDE QUE EMPRESAS DE DENTRO E FORA DO PORTO POSSAM PARTICIPAR DA CONCESSÃO DA CODESA

*Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 25 Março 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/160705-porto-de-Vitoria1.jpg>

Para ele, a não participação das arrendatárias que atuam nos portos da companhia pode provocar desequilíbrio concorrencial.

Empresas que atuam nos portos da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), já demonstram preocupação com a possibilidade de desequilíbrio concorrencial no processo de desestatização da companhia. Isso porque as empresas que operam dentro da área do porto não podem participar da concessão. O modelo de desestatização foi apresentado ao setor em Audiência Pública em fevereiro deste ano e recebeu cerca de 300 contribuições. O governo vem está em fase de análise das propostas.

De acordo com o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, o modelo permite que empresas que estão fora da área do porto, mas na mesma área de influência participem do processo, bem como terminais que operam também fora do porto. Por outro lado, proíbe a participação para operadores que estão dentro do porto.

No entanto, para Aquino, com base em tais regras as empresas arrendatárias são penalizadas, tendo em vista o desequilíbrio concorrencial que pode provocar. “Aquele operador que está sendo parceiro do porto, que investiu porque acreditou no porto acabou sendo punido”, criticou. Segundo ele, para que o processo seja justo, tanto os que atuam dentro quanto fora do porto devem participar da concessão sem distinção.

Para o consultor, Fabrizio Piedormenico, os arrendatários de outros portos podem participar da licitação, desde que seja na forma de consórcio dentro de um percentual que ainda não está definido no projeto. Portanto, a redação precisa deixar clara essa situação. Ele entende que a regra da não participação deveria valer para todos os arrendatários, além de estender a proibição aos titulares de concessão de outros modais de transporte, evitando possíveis conflitos de interesses. “A grande virtude da Autoridade Portuária é a imparcialidade na gestão do condomínio portuário e isso deveria ser regra de ouro do processo de concessão”, pontua.

Aquino afirma que a Fenop sugeriu mudanças nesse e outros aspectos durante a audiência, e está otimista de que o governo possa rever essas questões que são tão importantes para a concorrência saudável no setor.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 26/03/2021*

### DESESTATIZAÇÃO DA CODESA RECEBE ALERTA SOBRE INVESTIMENTOS ESTRATÉGICOS E RESPEITO AOS CONTRATOS

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 25 Março 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/150707-porto-de-vitoria.jpg>

Especialistas dizem que o projeto deixa de lado obrigações sobre dragagem, além de abrir espaço para o rompimento de contratos de arrendamentos.

Apresentado em audiência pública no último mês, o modelo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) recebeu inúmeras sugestões de adequações.

Dentre os pontos que, de acordo com o setor, merecem revisão estão o aprimoramento de cláusulas sobre obrigações de investimentos por parte do concessionário, e o respeito aos contratos de arrendamentos em vigência.

O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, lembra que o objetivo da concessão do porto é possibilitar mais investimentos e oferecer a estabilidade para estes. No entanto, segundo ele, o texto do projeto traz apenas um pequeno programa de investimentos, sem a presença de uma estratégia de ações nem de um cronograma. Aquino afirma que o projeto aborda a necessidade de investimentos em acesso terrestres, mas deixa de fora, por exemplo, os serviços de dragagem fundamentais para a melhoria dos acessos marítimos.

De acordo com o consultor da Agência Porto, Fabrizio Pierdomenico, no documento apresentado na Audiência Pública, no tópico Estudos de Engenharia é possível encontrar o item: Detalhamento operacional e investimentos obrigatórios. No entanto, ele também questiona a ausência de investimentos em dragagem de aprofundamento, por exemplo. Desse modo, ele avalia que obras estratégicas para o crescimento do porto, como é o caso da dragagem devam constar como obrigatórios no projeto, pois poderiam ser avaliados melhor pelo investidor os impactos e viabilidade da concessão. “A ausência desse tipo de investimento desestimula o futuro concessionário a investir além da obrigação”, pontuou.

O aspecto sobre contratos de arrendamento, segundo Aquino, é o ponto mais crítico do modelo. Ele explica que, pelo texto do projeto, o concessionário tem liberdade para alterar cláusulas do contrato de modo que prevaleça seu interesse. E mesmo que na assinatura de concessão os contratos já devam ser alterados passando do regime público para o privado, ele alerta que essa mudança precisa ser especificada no texto. O modelo também traz outras possibilidades de alterações, com abertura para negociação com o arrendatário. Caso este não concorde, o contrato pode ser reiniciado. Cabe à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), apenas mediar negociação.

Pierdomenico diz que como o projeto traz, portanto, o indicativo de que os contratos possam ser rompidos caso não haja consenso entre concessionário e arrendatário. Ele também destaca que, se um de um lado os portos possam ter contratos de arrendamentos mais flexíveis, por não serem mais regidos pelo direito público, de outro existe um enorme risco de rompimento com obrigações existentes. Isso pode inviabilizar os contratos, chegando até ao seu rompimento e criando insegurança jurídica ao setor.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/03/2021

### SUAPE ALCANÇA 100% DE ADEQUAÇÃO À LEI DAS ESTATAIS E LIDERA ÍNDICE ESTATUAL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29 Novembro -0001



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/180816-porto-de-suape-navio-porta-conteiner-msc.jpg>

A Unidade de Controle Interno (UCI) de Suape alcançou o nível máximo de excelência. Nesta quarta-feira (24), a Secretaria da Controladoria-Geral do Estado (SCGE) divulgou o Índice de Adequação das Estatais (IAE) 2020, durante a 1ª Reunião Técnica das UCIs realizada este ano. Suape aparece em 1º lugar, com 100% de adequação à Lei nº 13.303/2016 (Lei das Estatais) e ao Decreto Estadual nº 43.984/2016. Outros órgãos como Agência de

Desenvolvimento Econômico de Pernambuco (AD Diper), a Companhia Editora de Pernambuco (Cepe), a Companhia Pernambucana de Saneamento (Compesa) também alcançaram a pontuação máxima.

O encontro contou com a participação de mais de 90 pessoas que atuam no Sistema de Controle Interno do Poder Executivo Estadual e aconteceu de forma online. A empresa Suape também manteve o 1º lugar no Índice de Adequação ao Sistema de Controle Interno (IAS), junto com a Companhia Pernambucana de Saneamento (Compesa), a Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação (Seduh) e a Secretaria de Infraestrutura e Recursos Hídricos (Seinfra), com 100% de adequação.

Na sequência, com um índice de 94%, ficou a Empresa Pernambucana de Turismo (Empetur), seguida pela Agência de Empreendedorismo de Pernambuco (AGE) e da SCGE, que dividiram o terceiro lugar, com um percentual de 92%. "Em geral, tivemos uma evolução significativa, já que a média de todas as UCIs passou de 46%, em julho, para 67%, em dezembro", comemorou a secretária da Controladoria-Geral do Estado de Pernambuco (SCGE), Érica Lacet, ressaltando que 17 unidades alcançaram índices superiores a 80% na avaliação.

Em 2020, Suape chegou ao segundo lugar com 97% de adequação do IAE referente ao ano de 2019, e esse crescimento é resultado do trabalho desenvolvido ano a ano pelas equipes das diretorias junto ao Compliance.

"É uma conquista muito significativa para todo o time de Suape, que trabalha de forma multidisciplinar dentro da empresa. Essa conquista nos torna uma instituição de referência em controles internos e também na adequação à Lei das Estatais. É uma premiação para todos os colaboradores", comemora o presidente de Suape, Roberto Gusmão. "A avaliação implantada pelo governador Paulo Câmara reforça ainda mais a cultura de controle e compartilhamento de informações existente em Suape e estimulada pelo secretário de Desenvolvimento Econômico, Geraldo Julio".

O evento também foi marcado pelo lançamento do Caderno de Boas Práticas de Controle Interno, que tem a proposta de incentivar o intercâmbio de conhecimentos técnicos entre as UCIs. "O material traz 23 experiências exitosas implementadas por 14 unidades, até outubro de 2020, e que podem ser replicadas em outros órgãos e entidades. Isso vai contribuir para o aprimoramento dos controles e elevar o grau de maturidade do sistema", comentou a diretora de Monitoramento, Avaliação e Controle da SCGE, Cristiana Borges. O caderno está disponível para consulta e download no site da SCGE.

"Estamos melhorando cada vez mais os nossos documentos para que fiquem mais transparentes, com diagramações e conteúdos que cheguem melhor à sociedade. Inclusive, um dos requisitos que alcançamos para a IAE foi a entrega do caderno de boas práticas. Suape pontuou pelo informe Se Liga No Compliance, que é enviado mês a mês para os colaboradores internos e que agora ficará disponível no site da SGCE para todo o Estado, dentro do caderno de boas práticas", disse Fabiana Maranhão, coordenadora de Compliance de Suape. O Se liga no Compliance foi criado em 2019 e é produzido pelas equipes de Comunicação e Compliance de Suape. O material aborda temas relativos às políticas da empresa de uma forma mais simples, prática e dinâmica.



O IAS avalia 20 pontos de controle, definidos com base no Decreto Estadual nº 47.087/2019 e na Portaria SCGE nº 11/2019, bem como nas orientações técnicas repassadas pela SCGE. Já no IAE, avalia o grau de adequação das Empresas Estatais (24 pontos para as de pequeno porte e 33 para as de grande porte) aos requisitos estabelecidos na Lei Federal nº 13.303/2016, no Decreto Estadual nº 43.984/2016 e nas melhores práticas de governança corporativa.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 26/03/2021

## PORTARIA DÁ AUTONOMIA AOS PORTOS PARA EXPLORAÇÃO DE ÁREAS OCIOSAS

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA 25 Março 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200511-porto-do-rio-porto-maravilha.jpg>

**Autoridades portuárias poderão ceder espaços para outras atividades comerciais dentro dos portos**

Portaria do Ministério da Infraestrutura, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 24 de março, deve atrair mais investimentos da iniciativa privada e reduzir a burocracia no setor portuário. Com a Portaria 51, de 23 de março de 2021, a autorização para uso comercial de áreas não afetadas às operações portuárias poderá ser concedida diretamente

pelas autoridades do setor.

As áreas não ligadas à operação portuária são aquelas localizadas dentro dos portos que estão vazias e não estão relacionadas à movimentação de passageiros e cargas. Com a regulamentação, as autoridades portuárias terão mais liberdade para ceder o uso desses pontos para diversos serviços, de forma a captar mais receitas, por meio de empresas que queiram montar atividades comerciais.

“A medida, inclusive, vai ao encontro de observações do Tribunal de Contas da União (TCU), que recomenda aos portos mais autonomia na geração de novas receitas, redução de áreas ociosas, contribuindo com o seu crescimento sustentável, desburocratizando as decisões e unificando portarias”, avalia o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do MInfra, Diogo Piloni.

A nova portaria unifica as Portarias n.º 409, de 27 de novembro de 2014, e n.º 114, de 23 de março de 2016, ambas da extinta Secretaria de Portos da Presidência da República.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 26/03/2021



## 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.



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 047/2021  
Página 50 de 50  
Data: 26/03/2021  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

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

Fonte : InforMS  
Data : 20/04/2006