

# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING**



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

**Edição 049/2021  
Data: 30/03/2021**

## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
AMARRAÇÃO NO PORTO DE SANTOS DARÁ DESCONTO .....	4
ALEXANDRE MACHADO: PERSPECTIVAS FUTURAS DO SETOR DE PETRÓLEO & GÁS NO BRASIL .....	4
APÓS SEIS DIAS ENCALHADO, MEGANAVIO FLUTUA E CANAL DE SUEZ É LIBERADO.....	6
<b>ABOL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS</b> .....	<b>7</b>
MINFRA DIZ QUE BUSCA REESTRUTURAÇÃO DAS DOCAS PARA EVITAR ASSIMETRIAS COM DESESTATIZAÇÃO .....	7
<b>GOV.BR – Governo do Brasil</b> .....	<b>8</b>
JANELA ÚNICA AQUAVIÁRIA SIMPLIFICARÁ PROCEDIMENTOS E REDUZIRÁ A BUROCRACIA .....	8
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>9</b>
BTP É RECOMENDADA À RECERTIFICAÇÃO DE SEU SISTEMA DE GESTÃO INTEGRADO .....	9
CODESA – CAIS MAIS ABERTO PARA A CIDADE COM DEMOLIÇÃO DE ANEXO .....	9
<b>MONEYTIMES</b> .....	<b>10</b>
HIDROVIAS DO BRASIL COMPRA TERRENO DE 104 HECTARES EM RONDÔNIA .....	10
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>11</b>
STF: CONSTRUTORAS QUE FECHARAM ACORDO NA LAVA JATO PODERÃO DISPUTAR LICITAÇÕES .....	11
GOVERNO PEDE CANCELAMENTO DE URGÊNCIA DE PL SOBRE COBRANÇA DO ICMS DE COMBUSTÍVEL.....	12
MUDANÇA NO ABONO ATENDE A UMA RECOMENDAÇÃO DA CGU, DIZ SECRETÁRIO DO TESOUREO.....	13
<b>EPOCA NEGÓCIOS</b> .....	<b>13</b>
BC: RESERVAS INTERNACIONAIS TIVERAM RESULTADO POSITIVO EM 5,57% EM 2020 .....	13
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>14</b>
EÓLICA ALCANÇA RECORDE EM 2020, MAS MUNDO AINDA PRECISA DOBRAR CAPACIDADE PARA ATINGIR METAS CLIMÁTICAS	14
PRODUÇÃO DA BACIA DE CAMPOS EM 2020 FOI A MENOR DO SÉCULO .....	17
MERCADO VOLUNTÁRIO DE CARBONO E O ACORDO DE PARIS, POR RONALDO SEROA .....	19
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>21</b>
SECRETÁRIO DE GUEDES DIZ QUE REEDIÇÃO DE MP 936 CUSTARÁ R\$ 10 BI E PODE FICAR FORA DO TETO DE GASTOS .....	21
BRASIL CRIA 401,6 MIL VAGAS COM CARTEIRA ASSINADA EM FEVEREIRO .....	23
APÓS AUMENTO EM EMENDAS, GUEDES FAZ APELO PARA QUE ACORDOS POLÍTICOS 'CAIBAM NOS ORÇAMENTOS PÚBLICOS'..	26
DESENALHE ABRE 'PORTAS' PARA QUE 140 NAVIOS PASSEM PELO CANAL DE SUEZ HOJE, MAS FILA AINDA É GRANDE .....	27
EM MEIO À TROCA DE MINISTROS, GOVERNO TERÁ MAIS UM TESTE DE ARTICULAÇÃO POLÍTICA: NEGOCIAR O ORÇAMENTO COM O CONGRESSO .....	29
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>31</b>
UM NOVO EIXO PARA A ESTRATÉGIA DE LOGÍSTICA PORTUÁRIA DE SÃO PAULO .....	31
SECRETÁRIO DE GUEDES DÁ 'ULTIMATO' A MERCOSUL NA REVISÃO DA TARIFA EXTERNA COMUM DO BLOCO.....	32
SECRETÁRIO DO TESOUREO ADMITE QUE MANOBRA DO CONGRESSO PÕE EM RISCO ACIONAMENTO DE GATILHOS .....	33
GOVERNO AGE PARA LIBERAR O LICENCIAMENTO AMBIENTAL DA FERROGRÃO E DESTRAVAR OBRAS.....	34
GOVERNO DEVE PRORROGAR PRAZOS DE PROGRAMAS DE DESONERAÇÃO DE EXPORTAÇÕES.....	36
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>37</b>
LOGÍSTICA AINDA TERÁ EFEITOS DE BLOQUEIO EM SUEZ .....	37
ACIDENTE EM SUEZ ACELERA MUDANÇAS NAS CADEIAS GLOBAIS, DIZ MAERSK .....	38
COMISSÃO MISTA DA REFORMA TRIBUTÁRIA SERÁ PRORROGADA POR MAIS 30 DIAS .....	39
TRÁFEGO NAS ESTRADAS DA ECORODOVIAS CRESCE 1,1% NO ANO ATÉ 28 DE MARÇO .....	39
RITMO ACELERADO: APÓS REABERTURA, 113 NAVIOS JÁ CRUZARAM O CANAL DE SUEZ .....	40
LOGÍSTICA AINDA TERÁ EFEITOS DE BLOQUEIO EM SUEZ .....	41
<b>G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO</b> .....	<b>42</b>
GOVERNO DO ESTADO LANÇA PROJETO PARA NOVA RODOVIA COM DESTINO AO PORTO DE SANTOS.....	42
POLÍCIA FEDERAL ENCONTRA DROGAS DENTRO DE CASCO DE NAVIO NO PORTO DE SANTOS, SP .....	43



<b>FOLHA DE PERNAMBUCO - PR</b> .....	<b>44</b>
PROGRAMA DE ESTÁGIO BP BUNGE BIOENERGIA 2021 OFERECE 124 VAGAS .....	44
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>45</b>
HAMBURG SÜD PREVÊ CRESCIMENTO NAS IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES GLOBAIS EM 2021 .....	45
TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CELULOSE PARA O PORTO DE PARANAGUÁ CRESCE 26% .....	45
PORTO ITAPOÁ APRESENTA DESEMPENHO FINANCEIRO RECORDE EM 2020 .....	47
PORTOS AVALIAM QUE PORTARIA 51 DO MINFRA DEVE ATRAIR INVESTIMENTOS E AMPLIAR RECEITAS .....	47
MAPA CERTIFICA PRIMEIRA EMBARCAÇÃO PESQUEIRA PARA PARTICIPAR DA CADEIA DE EXPORTAÇÃO PARA UE .....	48
BLANK SALINGS NO BRASIL NÃO ESTÃO DESCARTADOS COMO CONSEQUÊNCIA DO ENCALHE DO ÉVER GIVEN .....	49
NORMALIZAÇÃO DE TRÁFEGO EM SUEZ LEVARÁ ATÉ 5 DIAS .....	49
PORTOS RS RENOVA ANTECIPADAMENTE O CONVÊNIO DE DELEGAÇÃO DOS PORTOS PÚBLICOS GAÚCHOS .....	51
PL 576/21 PODE SER PRIMEIRO PASSO PARA DISCUTIR MARCO REGULATÓRIO DE EÓLICA OFFSHORE, DIZ ABEEÓLICA .....	51
A NATUREZA JURÍDICA DA COBRANÇA DE SOBREESTADIA (DEMURRAGE) DE CONTÊINERES .....	52
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA</b> .....	<b>57</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	57



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### AMARRAÇÃO NO PORTO DE SANTOS DARÁ DESCONTO

Navios que não utilizarem esse serviço da Autoridade Portuária, terão redução nas tarifas cobradas pela companhia

*Por Fernanda Balbino*



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.100842:1589405754/Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=fafdaed&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.100842:1589405754/Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&$p$f=fafdaed&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

*A redução das taxas tem validade de um ano (Carlos Nogueira/AT)*

A partir da próxima segunda-feira (5), os navios que não forem amarrados ou desamarrados pela Autoridade Portuária de Santos (APS) terão descontos nas tarifas cobradas pela

utilização da infraestrutura do Porto. A decisão foi tomada quase um ano depois da decisão da estatal de não realizar mais os serviços. E foi motivada por diversos pedidos de usuários do complexo marítimo. A redução das taxas tem validade de um ano.

Em abril do ano passado, a APS decidiu que a amarração e a desamarração das embarcações que operam no complexo marítimo poderiam ser realizadas, a critério do armador, diretamente pelo terminal portuário. Na ocasião, o Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar) iniciou uma negociação para a obtenção de descontos na tarifa, diante do aumento das despesas. Depois, o tema também passou a ser discutido pela Associação Comercial de Santos (ACS).

Agora, através de uma portaria, publicada na última sexta-feira, foram concedidos descontos. Os novos valores são definidos com base no comprimento da embarcação em questão. Trata-se de apenas um item da Tabela 1, que inclui os valores pagos pela utilização da infraestrutura do complexo marítimo.

Para as embarcações maiores, que variam entre 250 e 350 metros, por exemplo, o desconto será de R\$ 3.001,00 nos valores a serem pagos à Autoridade Portuária.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*

*Data : 30/03/2021*

## ALEXANDRE MACHADO: PERSPECTIVAS FUTURAS DO SETOR DE PETRÓLEO & GÁS NO BRASIL

Cenário mundial passa por grande transformação

*Por Alexandre Machado*

O cenário energético mundial passa por grande transformação, segundo a Agência Internacional de Energia (IEA, 2020). O órgão sugere que o Petróleo e Gás (P&G) tenham um papel significativo no sistema energético global até 2050, mesmo diante dos fortes cortes de investimentos vistos em 2020 e das interrupções na cadeia de suprimento global, muito devido à Covid-19. No entanto, a demanda não deve retomar os níveis pré-crise, deixando a perspectiva do P&G dependente da duração do

surto da Covid-19 e da força do reinício subsequente da atividade econômica, porém, em um cenário menos otimista.

A exploração e produção (E&P) mundiais podem nunca voltar a sua “normalidade” (EIA, 2021). A queda nos preços do P&G em 2020 e a recuperação, mesmo que incerta, em 2021 fizeram com que a aprovação de novos projetos fosse reduzida para o nível mais baixo da história recente. Os investimentos Upstream caíram no ano passado em um recorde de 30% em relação a 2019. Por outro lado, Brasil, Guiana e Rússia, em conjunto, forneceram 70% dos recursos aprovados para desenvolvimento em 2020, sendo o Brasil um dos destaques globais nesse ano (EIA, 2021).

A agenda global por redução das emissões de carbono vem colocando ainda mais pressão no setor. E o aumento da eficiência das fontes de energia alternativas também trouxe para o cenário um novo competidor. Mudanças rápidas no comportamento da pandemia e um impulso dos governos em direção a um futuro de baixo carbono podem causar uma queda dramática nas expectativas para a demanda nos próximos seis anos (EIA, 2021).

Diante desse contexto e da crise Covid-19, acredita-se que o Brasil estará entre os cinco maiores produtores e exportadores de petróleo do mundo até 2035. Para tanto, o governo brasileiro vem estimulando o setor através de programas que se encontram em andamento, todos voltados à E&P, seja offshore e/ou onshore. Dentre esses, destacam-se: os efeitos positivos do Novo Mercado de Gás, agora impulsionado com a aprovação da Nova Lei do Gás; o Programa de Revitalização das Atividades de Exploração e Produção de Petróleo e Gás Natural em Áreas Terrestres (Reate), que busca novos avanços para a implementação de uma política nacional que fortaleça a atividade de E&P em áreas terrestres; o Programa de Revitalização e Incentivo à Produção de Campos Marítimos (Promar), que visa propor medidas para a revitalização dos campos maduros em ambiente offshore, com o objetivo de extensão da sua vida útil, aumento do fator de recuperação e a continuidade no pagamento das participações governamentais; e as rodadas de licitações para E&P – com destaque à 17ª Rodada no Regime de Concessão em 2021, onde foram selecionados 92 blocos nas bacias marítimas de Campos, Pelotas, Potiguar e Santos; e à 18ª Rodada no Regime de Concessão em 2022, quando deverão ser selecionados os blocos das bacias do Ceará, Pelotas e da Bacia do Espírito Santo.

Em termos de pré-sal, haverá a 7ª Rodada de Partilha de Produção, prevista ainda para 2021, nas áreas Esmeralda e Ágata, na Bacia de Santos, e <CW-24>Água Marinha, na Bacia de Campos; a 8ª Rodada de Partilha de Produção, prevista para 2021 e/ou 2022, nas áreas Tupinambá, Jade e Ametista, na Bacia de Santos, e Turmalina, na Bacia de Campos; as Rodadas de Oferta Permanente, que aguardam a realização do 3º Ciclo da Oferta Permanente; e a licitação dos volumes excedentes, na forma de 2ª Rodada do Excedente da Cessão Onerosa, dos campos de Sêpia e Atapu, com a possibilidade de ocorrer ainda em 2021.

Seguindo um plano maior, destaca-se a iniciativa da Agência Nacional do Petróleo (ANP) para aprimorar os processos licitatórios, como prevê a Resolução ANP nº 837, de 2021, que permite que os agentes econômicos realizem a nomeação de áreas de interesse, além da busca para a redução da alíquota de royalties como incentivo às empresas de pequeno e médio portes, de até 5%. Também deve ser citado o Programa de Desinvestimento da Petrobras, que, em 2020, concluiu as vendas de campos de produção em terra e em mar, nas bacias de Campos, Potiguar e Recôncavo, além de outras oportunidades que continuam sendo anunciadas ao Mercado (Petrobras, 2020; 2021).

No mesmo sentido, há o desenvolvimento do pré-sal, que poderá apoiar uma possível recuperação do mercado, liderada pela Petrobras e por várias empresas internacionais do setor. O Brasil deverá implantar dezoito FPSOs (sigla em inglês de Unidade Flutuante de Produção, Armazenamento e Transferência) até 2025, sendo que oito estão planejadas e nove, em estágio inicial de aprovação. A Petrobras lidera a lista de operadoras com sete FPSOs, indicando que o Brasil também poderá liderar a capacidade de produção de petróleo bruto global por meio de FPSOs futuros com mais de 200.000 b/d (GLOBALDATA, 2020).

Diante de todo o exposto, se observa que o Brasil apresenta perspectivas positivas para o setor de P&G, o que poderá proporcionar um ano de muitas oportunidades. Nesse sentido, mercados estarão mais abertos e competitivos, com maior pluralidade de agentes, garantindo, pelo menos teoricamente, uma energia com melhores condições de oferta, qualidade e preço, contribuindo para o desenvolvimento do País.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*

*Data : 30/03/2021*

## APÓS SEIS DIAS ENCALHADO, MEGANAVIO FLUTUA E CANAL DE SUEZ É LIBERADO

Prejuízo diário é de US\$ 9,6 bilhões, além de centenas de embarcações paradas em fila

*Por Fernanda Balbino*



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.151078:1617036930/Navio-desencalha-do-Canal-de-Suez.jpeg?f=2x1&\\$p\\$f=6c54e6e&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.151078:1617036930/Navio-desencalha-do-Canal-de-Suez.jpeg?f=2x1&$p$f=6c54e6e&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

*Via marítima foi liberada ao tráfego após navio desencalhar do Canal de Suez (Foto: AP/Estadão Conteúdo)*

Os trabalhos para desencalhar o meganavio Ever Given, atravessado no Canal de Suez desde terça-feira (23), foram bem-sucedidos. O navio foi retirado do banco de areia e desobstruiu a passagem do canal, após intensos trabalhos com equipamentos de dragagem, rebocadores e com ajuda da maré alta. De acordo com a Autoridade do Canal de Suez, a via marítima foi aberta ao tráfego.

O navio deverá passar por inspeções. Para isso, os rebocadores vão puxar a embarcação em direção a um lago, no meio da hidrovia. A ideia é avaliar se houve alguma falha mecânica e as possíveis causas do acidente. Não há detalhes de quando o cargueiro será liberado.

Dados de satélite do MarineTraffic.com mostraram que a proa do navio, antes alojada nas profundezas da margem do canal, foi parcialmente tirada da costa. A popa do navio girou e agora está no meio da hidrovia, mostraram os dados de rastreamento. No entanto, segundo técnicos, ainda é preciso cautela.

### Espera e perdas

Os navios carregados à espera do desbloqueio transportam desde carros, petróleo iraniano para a Síria, 130 mil ovelhas e laptops. Eles abastecem grande parte do globo enquanto percorrem o caminho mais rápido da Ásia e Oriente Médio para a Europa e a Costa Leste dos Estados Unidos.

Alguns navios decidiram não esperar, dando meia-volta para fazer o caminho mais longo ao redor do extremo sul da África, pelo Cabo da Boa Esperança, em uma viagem que pode adicionar pelo menos duas semanas ao trajeto e custar mais de US\$ 26 mil por dia em combustível.

Especialistas apontam que o acidente terá graves consequências, como o aumento dos custos de frete em todo mundo, além de atrasos na chegadas e partidas de outros navios, como um efeito cascata.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*

*Data : 30/03/2021*



## ABOL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS

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



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/minfra-diz-que-busca-reestruturacao-das-docas-para-evitar-assimetrias-com-desestatizacao-300x199.jpg>

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.

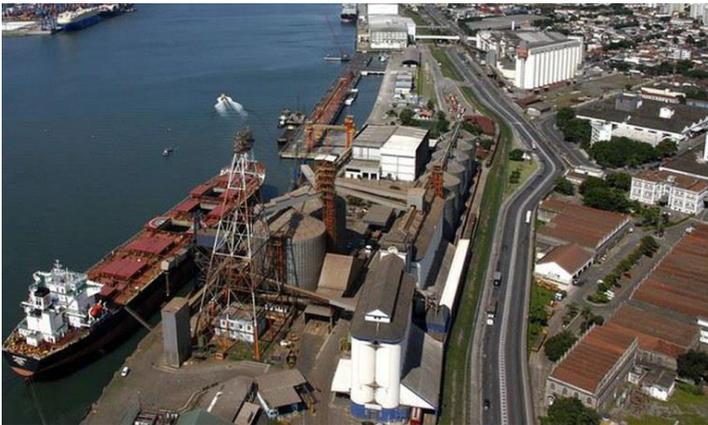
E, no rol de ativos, a CDRJ tem sido avaliada a cada ciclo de revisão do pipeline de projetos da pasta. Assim, conforme esse processo de estudo, reflexão e avaliação for evoluindo, novos projetos serão inseridos na carteira do ministério. “A Docas do Rio de Janeiro é um potencial candidato, assim como os demais ativos sob a atuação desta pasta”, ressaltou o ministério.

**Fonte : ABOL - Associação Brasileira de Operadores Logísticos**  
**Data : 30/03/2021**

## GOV.BR – GOVERNO DO BRASIL

### JANELA ÚNICA AQUAVIÁRIA SIMPLIFICARÁ PROCEDIMENTOS E REDUZIRÁ A BUROCRACIA

A ideia é que a racionalização de processos gere economia e contribua para aumentar a competitividade no setor



[https://www.gov.br/pt-br/noticias/financas-impostos-e-gestao-publica/2021/03/janela-unica-aquaviaria-simplificara-procedimentos-e-reduzira-a-burocracia/14886701661\\_82a5b7563b\\_o.jpg/@\\_images/f693f997-d53e-47b1-b7a4-69a20c2f0fab.jpeg](https://www.gov.br/pt-br/noticias/financas-impostos-e-gestao-publica/2021/03/janela-unica-aquaviaria-simplificara-procedimentos-e-reduzira-a-burocracia/14886701661_82a5b7563b_o.jpg/@_images/f693f997-d53e-47b1-b7a4-69a20c2f0fab.jpeg)

*O Janela Única Aquaviária integrará o Porto Sem Papel ao Portal Único de Comércio Exterior - Foto: Agência Brasil*

Para simplificar o fluxo logístico das operações de comércio exterior feitas pelo modal aquaviário, será implantado o projeto

Janela Única Aquaviária. O projeto reduzirá a burocracia e os custos, racionalizará processos e aumentará a competitividade do comércio exterior brasileiro.

O Janela Única Aquaviária integrará o Porto Sem Papel, do Ministério da Infraestrutura, ao Portal Único de Comércio Exterior, do Ministério da Economia, eliminando redundâncias entre os dois sistemas e reduzindo o tempo dos processos e a burocracia para dar mais previsibilidade e segurança aos usuários.

Quando o projeto estiver totalmente implantado, o que deve ocorrer em 2023, estima-se uma economia de R\$ 10 bilhões anuais para os operadores logísticos e de comércio exterior.

#### Integração

O Porto sem Papel é o sistema que traz a anuência da operação das embarcações nos portos brasileiros. E o Portal Único de Comércio Exterior faz a questão aduaneira, tratando a carga sob o olhar do comércio exterior.

“Buscamos a integração desses sistemas trazendo uma redução de custos, uma redução de ineficiências, de redundâncias, em benefício da cadeia logística, do comércio exterior. Isso vai trazer, sem dúvida alguma, uma potencialização, uma eficiência maior na operação de comércio exterior”, explicou o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni.

O secretário de Comércio Exterior substituto, do Ministério da Economia, Leonardo Diniz, destacou a importância de reduzir a burocracia. “A burocracia custa mais até do que, por exemplo, a média da tarifa de importação aplicada sobre os produtos importados pelo país. Ou seja, o custo da burocracia é maior até que o imposto de importação que incide sobre as operações.”

#### Etapas

Para que o projeto possa promover a melhoria do ambiente de negócios e atração de investimentos, o Janela Única Aquaviária será implantado em etapas progressivas.

O primeiro passo, se dará neste ano, com o mapeamento e o redesenho dos processos de carga e trânsito aquaviário, em parceria com o setor privado. A previsão é de que a Janela Única Aquaviária esteja totalmente implantada até 2023.

Fonte : GOV.BR – Governo do Brasil

Data : 30/03/2021



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

### BTP É RECOMENDADA À RECERTIFICAÇÃO DE SEU SISTEMA DE GESTÃO INTEGRADO

Informação: Brasil Terminal Portuário (30 de março de 2021 )

A Brasil Terminal Portuário (BTP), maior terminal de contêineres da América do Sul, acaba de ser recomendada à recertificação de seu Sistema de Gestão Integrado (SGI), o qual atesta o cumprimento aos requisitos de Qualidade, Meio Ambiente, Segurança e Saúde Ocupacional. A notícia da conquista da recertificação surgiu após auditoria do órgão internacional Bureau Veritas (BVC), realizada na última semana.

Além de reforçar o compromisso com a excelência em suas operações no Porto de Santos ao adotar um sistema de gestão integrado e pautado nas versões mais recentes das normas ISO 9001 e ISO 14001, ambas de 2015 e, pela primeira vez, ISO 45001 de 2018, a recertificação nestas normas atesta, mais uma vez, a adequação da BTP a todos os requisitos dessas normas internacionalmente reconhecidas pelo seu alto padrão de excelência.

A recertificação da Empresa nas normas ISOs de qualidade, meio ambiente e saúde e segurança reforça o compromisso da BTP em manter sua performance operacional dentro dos mais altos padrões internacionais, o que inclui segurança das pessoas, das cargas, otimização dos processos, satisfação dos clientes e respeito ao meio ambiente.

A certificação do SGI é válida por mais 3 anos. Além dela, desde setembro de 2017, a Empresa também possui a certificação de Operador Econômico Autorizado (OEA), emitida pela Receita Federal com o objetivo de atestar a segurança das cargas.

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

Data : 30/03/2021

## CODESA – CAIS MAIS ABERTO PARA A CIDADE COM DEMOLIÇÃO DE ANEXO

Informação: CODESA (30 de março de 2021 )

Seguindo a proposta de contribuir com a revitalização do Centro da cidade e, literalmente, proporcionando mais espaço para a população ver como funciona o cais, o Porto de Vitória concluiu nesta segunda-feira (29), a demolição do anexo construído nos anos 1990, que ficava entre os antigos armazéns 4 e 5, no Cais Comercial de Vitória. A última parede caiu. Agora começa o trabalho de limpeza.

Quem passar pela Avenida Getúlio Vargas, na capital, já perceberá uma grande diferença na paisagem local. Uma área aberta, com 1.000m lineares, integrando porto e cidade. Este processo faz parte do projeto de reestruturação dos armazéns 4 e 5, que em breve, voltarão às condições originais.

O novo espaço terá um gradil, com visão aberta para o Cais, limitando a calçada e a retroárea do porto. O local, de 1.000m<sup>2</sup>, receberá um piso especial, seguindo o padrão já existente no Cais, e será utilizado para atividades portuárias, informou o engenheiro da CODESA, responsável pela fiscalização da obra, Thiago Nespoli.

O piso do novo espaço operacional, com capacidade de 3tf/m<sup>2</sup>, será feito em bloco de concreto intervalado, seguindo o atual padrão dos berços. Já o fechamento para a rua terá gradil idêntico ao já existente no Cais. A obra custará R\$ 540 mil e está sendo realizada com recursos próprios da CODESA.

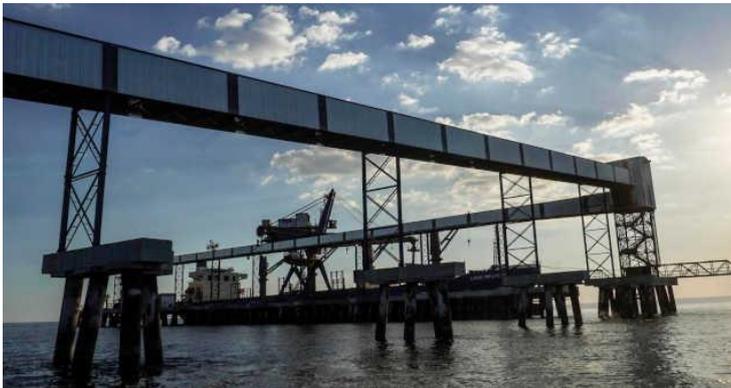
Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data : 30/03/2021

## MONEYTIMES

### MONEYTIMES

#### HIDROVIAS DO BRASIL COMPRA TERRENO DE 104 HECTARES EM RONDÔNIA



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/hidroviias-do-brasil-1.jpg>

*Segundo a empresa, a aquisição está em linha com o plano de negócios da companhia e com a estratégia de crescimento por meio de diversificação de regiões (Imagem: Hidroviias do Brasil/Divulgação)*

A Hidroviias do Brasil (HBSA3) assinou contrato de intenção de compra de um terreno de 104 hectares em Porto Velho, Rondônia, com a TGRM Terminal Geral

Rio Madeira, mostra documento enviado ao mercado nesta segunda-feira (29).

Segundo a empresa, a aquisição está em linha com o plano de negócios da companhia e com a estratégia de crescimento por meio de diversificação de regiões.

“A operação busca reforçar o posicionamento estratégico no corredor Norte, com o intuito de explorar as potencialidades do mercado da região de Porto Velho – RO, ainda não explorada pela companhia”, informou.



**HIDROVIAS DO BRASIL S.A.**

Companhia Aberta

CNPJ/ME 12.648.327/0001-53

NIRE 35.300.383.982

#### COMUNICADO AO MERCADO

A Hidroviias do Brasil S.A. (“Companhia”) (B3: HBSA3) comunica aos seus acionistas e ao mercado em geral que, na presente data, a Hidroviias do Brasil – Vila do Conde S.A., sociedade controlada pela Companhia (“Compradora”) assinou Instrumento de Promessa de Venda e Compra e Outras Avenças com a TGRM Terminal Geral Rio Madeira Operadora de Terminais de Carga, Descarga, Armazém e Organização Logística Ltda., sociedade inscrita no CNPJ/MF sob o nº 33.375.152/0001-28 e alguns de seus sócios (“Contrato”), por meio do qual estabelece a promessa de compra de terrenos na cidade de Porto Velho, RO, pela Compradora, cuja área total corresponde a 104,6 ha (cento e quatro vírgula seis hectares), em linha com o plano de negócios da Companhia e com a estratégia de crescimento por meio de diversificação de regiões e criação de alternativas logísticas integradas viáveis para seus clientes (“Operação”).



A Operação busca reforçar o posicionamento estratégico da Companhia no corredor Norte, com o intuito de explorar as potencialidades do mercado da região de Porto Velho – RO, ainda não explorada pela Companhia, bem como integrar ainda mais as operações da Companhia em referido corredor. A Companhia manterá o mercado informado sobre essa operação e comunicará mais informações oportunamente.

São Paulo, 29 de março de 2021.

**André Kinjo Kubota**

Diretor Financeiro e de Relações com Investidores



**HIDROVIAS DO BRASIL S.A.**

Publicly-held Company  
CNPJ/ME 12.648.327 / 0001-53  
NIRE 35.300.383.982

#### **NOTICE TO THE MARKET**

Hidrovias do Brasil S.A. (“Company”) (B3: HBSA3) informs its shareholders and the market in general that, on this date, Hidrovias do Brasil – Vila do Conde S.A., a company controlled by the Company (“Buyer”), signed an instrument of commitment of Sale and Purchase and Other Covenants (Promessade Venda e Compra e Outras Avenças) with TGRM Terminal Geral Rio Madeira Operadora de Terminais de Carga, Descarga, Armazém e Organização Logística Ltda., a company registered with the CNPJ/MFunder number 33.375.152/0001-28, and some of its shareholders (“Agreement”), through which it establishes the commitment of the Buyer to purchase lands in the city of Porto Velho, RO, which total area corresponds to 104.6 ha (one hundred and four point six hectares), in line with the Company’s business plan and with the growth strategy through the diversification of regions and the creation of viable integrated logistics alternatives for its customers (“Transaction”).

The Transaction seeks to reinforce the Company's strategic positioning in the North corridor, in order to explore the market potential of the Porto Velho - RO region, not yet explored by the Company, as well as to further integrate the Company's operations in the referred corridor.

The Company will keep the market informed about this transaction and will communicate more information in due course.

São Paulo, March 29, 2021.

**André Kinjo Kubota**

Chief Financial and Investor Relations Office

Fonte: Moneytimes

Data : 30/03/2021

**ISTOÉ**  
**Dinheiro**

**ISTOÉ - DINHEIRO**

**STF: CONSTRUTORAS QUE FECHARAM ACORDO NA LAVA JATO PODERÃO DISPUTAR LICITAÇÕES**

Em julgamento encerrado nesta terça-feira 30, a Segunda Turma do Supremo Tribunal Federal (STF) formou maioria para derrubar as sanções de inidoneidade impostas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) às construtoras Andrade Gutierrez, Artec, UTC Engenharia e Queiroz Galvão.

O tema foi discutido em um pacote de quatro mandados de segurança apresentados pelas empreiteiras envolvidas no escândalo da Operação Lava Jato contra atos do TCU que impediram que contratassem com a Administração Pública em razão de processos por fraudes nas licitações para as obras da usina nuclear Angra 3. As construtoras alegaram que a sanção causa insegurança jurídica e esvazia os acordos de leniência firmados com outros órgãos públicos federais e com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

Antes da interrupção do julgamento, os ministros Gilmar Mendes, relator dos mandados de segurança, e Edson Fachin haviam votado em termos distintos.

De um lado, o relator defendeu que o TCU não pode punir companhias pelos mesmos fatos que ensejaram a celebração dos acordos, sob pena de comprometimento da segurança jurídica, da confiança legítima e da boa-fé e de violação da garantia de transparência e previsibilidade de atos do poder público. Na avaliação de Gilmar, deve haver um alinhamento de incentivos para a adesão aos acordos e uma coordenação dos órgãos da Administração Pública.

O voto foi acompanhado integralmente pelos colegas Ricardo Lewandowski e Nunes Marques nesta terça. Na abertura da sessão, Gilmar Mendes, que preside a Segunda Turma, atribuiu a confusão à ausência de uma 'disciplina legal esmiuçada' sobre os acordos de leniência.

Em seu voto, Nunes Marques lembrou que a sanção de inidoneidade causa 'severas consequências' para a saúde financeira das empresas. "A despeito de a celebração do acordo de leniência não obstar a atuação sancionadora do Tribunal de Contas da União, ainda assim há necessidade uma atividade coordenada entre os entes públicos em decorrência dos espaços normativos de imperseguição do microssistema legal de anticorrupção, justamente para evitar-se conflitos institucionais ou esvaziamento de uma competência em favor de outra", votou o ministro indicado pelo presidente Jair Bolsonaro.

Parcialmente vencidos, os ministros Edson Fachin e Cármen Lúcia consideraram situações distintas em cada mandado de segurança e acompanharam o relator apenas para derrubar a sanção à Andrade Gutierrez. Ambos levaram em conta a cronologia das negociações entre as construtoras e o Ministério Público Federal (MPF) e concluíram que somente a punição aplicada antes da formalização do acordo deveria ser derrubada.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 30/03/2021*

## **GOVERNO PEDE CANCELAMENTO DE URGÊNCIA DE PL SOBRE COBRANÇA DO ICMS DE COMBUSTÍVEL**

O presidente da República, Jair Bolsonaro, pediu ao Congresso Nacional que seja cancelada a urgência pedida para a apreciação do projeto de lei (PL) complementar nº 16. O projeto, enviado ao Congresso em 12 de fevereiro, altera a cobrança do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) sobre combustíveis. Pela proposta, o ICMS incidente sobre o preço do combustível, que é reajustado a cada 15 dias, passará a ter valor fixo por litro de combustível, a exemplo dos impostos federais PIS, Cofins e Cide.

O pedido de urgência dava mais celeridade à tramitação da proposta no Congresso, exigindo uma votação mais rápida no plenário das duas Casas, Câmara e Senado, passando a trancar a pauta de votações se não for apreciado.

A mensagem solicitando o cancelamento da urgência está publicada em edição extra do Diário Oficial da União que circula nesta terça-feira, 30, mas não traz as razões para o pedido.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

Data : 30/03/2021

### MUDANÇA NO ABONO ATENDE A UMA RECOMENDAÇÃO DA CGU, DIZ SECRETÁRIO DO TESOIRO

O secretário do Tesouro Nacional, Bruno Funchal, disse nesta terça-feira, 30, que a mudança no pagamento do abono salarial atende a uma recomendação da Controladoria-Geral da União (CGU) e que não vê problema nela, desde que haja justificativa clara. A alteração abriu um espaço de R\$ 7,4 bilhões no Orçamento de 2021, usados pelos parlamentares para bancar emendas de interesse dos congressistas em seus redutos eleitorais. Como a despesa não deixou de existir, a manobra foi considerada uma “pedalada” por técnicos, como mostrou o Broadcast, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado.

“Procurei entender essa medida, é uma recomendação da CGU, seguindo princípio da anualidade orçamentária. Para endereçar a recomendação, precisaria colocar tudo no mesmo ano”, disse Funchal. “Tendo justificativa clara, não vejo problema”, acrescentou.

O secretário, porém, recomendou procurar o Conselho Deliberativo do Fundo de Amparo ao Trabalhador (Codefat), que tomou a decisão do adiamento, para mais informações.

Atualmente, os repasses do abono salarial começam em julho de um ano e se estendem até junho do período seguinte, uma vez que o governo leva até os meses de abril para consolidar informações de quem tem direito ao benefício. Mas um relatório preliminar da Controladoria-Geral da União (CGU) apontou uma “inconformidade” nesse formato, uma vez que o governo divide o empenho dos recursos (a primeira fase do gasto, quando há o reconhecimento do compromisso de despesa) em dois anos.

O correto, segundo a CGU, seria empenhar todos os recursos no ano em que há a identificação do total de beneficiários, inscrevendo em restos a pagar os valores que serão pagos apenas no período seguinte. Esse entendimento implicaria a necessidade de o governo empenhar ainda este ano R\$ 20,2 bilhões para o pagamento do abono referente ao calendário 2021/2022 (ano-base 2020).

Como já há R\$ 7,456 bilhões reservados para essa despesa, a pressão adicional seria de R\$ 12,77 bilhões, de acordo com nota técnica da Subsecretaria de Políticas Públicas de Trabalho do Ministério da Economia. “(O valor) é impossível de conciliar com as limitações constitucionais de gastos impostas pela EC 95/2016 (teto de gastos)”, diz documento do Ministério da Economia.

A solução encontrada pelos técnicos, e aprovada em reunião extraordinária do Codefat convocada a pedido do governo, foi empurrar todo o calendário. A partir de agora, o pagamento do abono será feito sempre no segundo exercício após a aquisição do direito. O período de reconhecimento dos benefícios devidos também vai mudar: para o calendário 2021/2022 (agora apenas 2022), esse reconhecimento será feito entre outubro e o início de janeiro do ano que vem – não mais em abril.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 30/03/2021

As reservas internacionais brasileiras registraram um resultado positivo de 5,57% em 2020 - consideradas em dólares. De acordo com o Banco Central, a componente de juros representou 4,38% de retorno positivo, enquanto os ganhos com paridade de moeda foram de 1,19%. Em 31 de dezembro de 2020, as reservas internacionais do Brasil totalizavam US\$ 355,62 bilhões, pelo critério caixa, ante US\$ 356,88 bilhões no último dia de 2019.

"A estabilidade do volume de reservas internacionais ocorreu porque as operações de intervenção no mercado à vista de dólar, realizadas ao longo do ano de 2020, foram compensadas pelo rendimento das aplicações das reservas internacionais", destacou o Banco Central.

Entre os principais indicadores das reservas, o risco de mercado médio dos investimentos - que agrega as componentes de juros e de moedas - foi de 2,75% ao ano em 2020, superior aos 2,4% registrados em 2019. "Esse aumento é consequência da maior volatilidade das moedas da reserva na crise de covid-19", explicou a autoridade monetária.

O relatório destaca ainda que risco de crédito das reservas se concentrou em contrapartes com classificação de rating 'AAA'. Na comparação com 2019, houve ainda um aumento do risco de liquidez da reservas para ETFs e para títulos emitidos por soberanos e agências.

Em dezembro de 2020, a alocação por moedas das reservas se dava da seguinte forma: 86,03% em dólares dos EUA, 7,85% em euros, 2,02% em libras esterlinas, 1,72% em ienes, 1,19% em ouro, e 1,21% em outras moedas.

O total de ativos das reservas no fim do ano passado estava repartido em títulos governamentais (88,18%), depósitos em bancos centrais e em organismos supranacionais (4,99%), títulos de agências (2,45%), ETFs de índices de ações (1,29%), títulos de organismos supranacionais (1,22%), depósitos em bancos comerciais (0,23%), ETFs de US MBS (0,15%) e outras classes de ativos, como ouro e títulos de governos locais (1,48 %).

*Fonte : Epoca Negócios*

*Data : 30/03/2021*



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### EÓLICA ALCANÇA RECORDE EM 2020, MAS MUNDO AINDA PRECISA DOBRAR CAPACIDADE PARA ATINGIR METAS CLIMÁTICAS

*Por Nayara Machado 30 de março de 2021 Em Diálogos da Transição, Eólica*

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

A indústria eólica global alcançou recorde de 93 GW de nova capacidade em 2020, mas o mundo precisa instalar, no mínimo, mais 180 GW a cada ano para evitar os impactos extremos das mudanças climáticas.

Dados são do Global Wind Report 2021 (.pdf), produzido pelo Conselho Global de Energia Eólica (GWEC, sigla em inglês).

Mesmo com o recorde observado no ano passado, o levantamento aponta que ainda estamos aquém do necessário para cumprir as metas climáticas.

Com o tema “O papel da energia eólica no caminho para emissões líquidas zero”, o relatório analisa a tendência crescente de países e regiões de anunciar metas de zerar emissões, acompanhando também anúncios de grandes empresas e investidores no mesmo sentido.

“Em 2020, o crescimento recorde foi impulsionado por uma onda de instalações na China e nos Estados Unidos – os dois maiores mercados de energia eólica do mundo – que, juntos, instalaram quase 75% dos novos parques em 2020 e respondem por mais da metade da energia eólica total do mundo”, diz o documento.

Os dois países promovem incentivos fiscais à fonte.

### **Destaques:**

- Em 2020, a indústria eólica global alcançou um aumento de 53% de capacidade em relação ao ano anterior, mostrando forte resiliência em relação ao COVID-19;
- No mercado onshore foram instalados 86,9 GW, um aumento de 59% em relação a 2019;
- Além da China e dos Estados Unidos, os cinco principais mercados eólicos onshore foram Brasil (2,30 GW), Noruega (1,53 GW) e Alemanha (1,43 GW);
- No offshore, 2020 foi o segundo melhor ano da história, com 6,1 GW comissionados em todo o mundo. Metade da nova capacidade foi instalada pela China. Com isso, 4,8% da capacidade eólica está no offshore (35 GW);
- A capacidade total de energia eólica foi para 743 GW, ajudando o mundo a evitar mais de 1,1 bilhão de toneladas de CO2 por ano — o equivalente às emissões anuais de carbono da América do Sul, segundo estimativas da GWEC.

Apesar dos recordes, o relatório argumenta que a taxa atual de implantação de energia eólica não será suficiente para atingir a neutralidade de carbono até a metade deste século.

Para que o mundo consiga chegar ao mínimo de 180 GW de novas instalações de energia eólica a cada ano, indústria e legisladores precisam agir rapidamente para acelerar a implantação, diz o GWEC.

“No verão passado, um consórcio da Shell e da Eneco venceu a terceira licitação eólica offshore com subsídio zero na Holanda. Na América Latina, como a energia eólica já apresentava preços bastante competitivos, leilões privados ou PPAs bilaterais já surgiram como mecanismo alternativo aos leilões governamentais para impulsionar o crescimento”, destaca o GWEC.

De acordo com a BloombergNEF, 6,5 GW de energia eólica foram assinados por meio de PPAs corporativos globalmente no ano passado, 29% a menos que no ano anterior.

“A burocracia e os sistemas antiquados de planejamento e autorização estão retardando a transição energética em todo o mundo. Portanto, o GWEC está defendendo que os formuladores de políticas adotem uma verdadeira abordagem de “Emergência Climática” para procedimentos administrativos e instituições”, continua.

O conselho pede aos governos ações que garantam que os custos sociais da emissão de carbono sejam pagos e que o uso de energia poluente seja eliminado do sistema.

“A experiência da última década mostra que, uma vez que os governos deem sinais claros, a comunidade investidora tomará as decisões que forem necessárias”, diz.

O GWEC também aposta que os planos de recuperação pós-pandemia seguirão um caminho mais “verde” e espera que os governos aumentem significativamente suas ambições e metas após a COP26.

- **Planos para neutralidade de carbono cobrem 68% da economia global**  
<https://epbr.com.br/planos-para-neutralidade-de-carbono-cobrem-68-da-economia-global/>

### Brasil

De acordo com o Global Wind Report 2021, nenhuma desaceleração significativa foi relatada na execução de projetos durante a pandemia no Brasil.

“O aumento significativo de novas instalações em 2020 foi vinculado a projetos em desenvolvimento por meio de PPAs privados, que estão aumentando rapidamente no Brasil devido aos preços muito competitivos da energia eólica, enquanto os leilões do governo desaceleraram nos últimos anos”, diz.

O país adicionou 2,297 GW de capacidade com novas instalações em 2020, chegando a 17,750 GW.

A eólica é a segunda fonte de geração de energia elétrica no Brasil e, em dias de recorde, já chegou a atender até 17% do país durante todo o dia, segundo a Associação Brasileira de Energia Eólica (Abeeólica).

A estimativa da associação é que, até 2024, o país terá cerca de 28 GW, considerando apenas os leilões já realizados.

Para Elbia Gannoum, presidente da Abeeólica, esses números podem ser ainda maiores porque “não captam completamente o bom desempenho do mercado livre, que vai se somando a esses valores conforme os novos contratos vão sendo fechados”, explica em nota.

- **Projeto propõe leilão de blocos para eólica offshore**  
<https://epbr.com.br/projeto-propoe-leilao-de-blocos-para-eolica-offshore/>

### Curtas

A ANP publicou ontem (29) as metas individuais compulsórias para aquisição de Créditos de Descarbonização (Cbios) pelas distribuidoras em 2021. As 142 distribuidoras listadas terão até o final deste ano para adquirir cerca de 25 milhões de Cbios. Atualmente, o mercado conta com um estoque de 11,2 milhões de títulos do Renovabio. ANP

A Raízen deve levantar até R\$ 13 bilhões com seu IPO (oferta pública inicial de ações, na sigla em inglês). A companhia, que já é a maior produtora mundial de açúcar e também controla uma das maiores redes de postos de gasolina do país, pretende fazer a listagem apenas no Brasil, e espera fazer a transação entre junho e julho, usando números do balanço do primeiro trimestre. Folha

A JBS se comprometeu a zerar suas emissões de gases do efeito estufa até 2040 e investir US\$ 1 bilhão, nos próximos dez anos, para alcançar a meta. Líder mundial no setor de proteína, a companhia tenta superar um 2020 complicado, em que perdeu investimentos de um dos maiores fundos do mundo após denúncias de supostamente comprar gado proveniente de áreas ligadas ao desmatamento da Amazônia. epbr

A Sinopec, maior refinadora de petróleo da Ásia, quer atingir neutralidade de carbono até 2050, com estratégia será baseada no gás natural e no hidrogênio. Como maior produtora de hidrogênio da China, se concentrará na produção de hidrogênio com base em combustível fóssil nos próximos cinco anos e também começará a introduzir hidrogênio “verde” usando energia solar e eólica. Reuters

Se o ritmo atual do aquecimento global se mantiver, os danos econômicos chegarão a 1,7 trilhão de dólares anuais até 2025 e cerca de US\$ 30 trilhões anuais até 2075. Adotar medidas para frear o

aquecimento global será mais barato do que não fazer nada, asseguram mais de 700 economistas internacionais interrogados pelo Institute for Policy Integrity da Universidade de Nova York. UOL

Dois grupos de pesquisa apresentaram propostas para que a reforma tributária reduza desigualdades entre homens e mulheres. Sugestões vão desde manutenção dos benefícios tributários aos produtos da cesta básica até a aprovação de projetos de lei específicos com incentivos fiscais a empresas que contratem mulheres, especialmente negras, e as nomeiem para cargos de gestão. Agência Câmara

*Fonte : Agência EPBR de Notícias*

*Data : 30/03/2021*

## PRODUÇÃO DA BACIA DE CAMPOS EM 2020 FOI A MENOR DO SÉCULO

*Por epbr - 30 de março de 2021 - Em Comece seu Dia*

*Editada por Gustavo Gaudarde  
[gustavo.gaudarde@epbr.com.br](mailto:gustavo.gaudarde@epbr.com.br)*

### em jogo

A produção da Bacia de Campos registrou, ao fim de 2020, o menor volume deste século, de 679 mil barris por dia. Deste total, 607 mil b/d foram extraídos pela Petrobras, segundo dados divulgados pela empresa e compilados pelo Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (Ineep).

— O dado revela um retrocesso em comparação ao ano 2000, quando a produção na bacia registrou a marca de 1 milhão de b/d. O desempenho de Campos vem caindo ano a ano.

— Já em 2017, a produção em Campos ficou abaixo de 1 milhão de b/d. E, nos últimos seis anos, caiu pela metade (em 2015, era de 1,34 milhão de b/d).

— Isso ocorre porque campos gigantes que, no passado, chegaram a responder por 80% do volume de petróleo extraído no país, entraram em declínio. A continuidade do aproveitamento da região depende de investimento e uso de tecnologias de recuperação.

— Junto com a bacia, municípios fluminenses, como Macaé e Campos dos Goytacazes, viram suas receitas minguarem, por conta da queda de arrecadação de royalties e participações especiais, pagas pelas companhias petrolíferas que atuam em grandes reservatórios.

— A Petrobras ainda responde por 90% do total produzido na Bacia de Campos. De 2015 a 2020, a extração das petroleiras privadas caiu 47%, de 133,7 mil para 71,2 mil b/d. Apenas Perenco, Tridenty e PetroRio extraíram mais óleo em Campos no período. Shell, Equinor e Dommo tiveram forte redução, e a Chevron suspendeu sua produção em 2020.

— As operadoras em crescimento entraram na bacia por meio da aquisição de ativos da Petrobras e de outras operadoras. Perenco e Tridenty estrearam no offshore brasileiro com a compra de campos do programa de desinvestimento em anos recentes; PetroRio começou com a operação de Polvo, operado originalmente pela BP. Estado de Minas, com Estadão Conteúdo

Para a agenda. Transição energética, infraestrutura, abastecimento e GLP nas próximas entrevistas e lives da epbr:

- Quarta (31), às 18h. O epbr entrevista receberá Valéria Lima, diretora de Downstream do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), para uma conversa sobre o cenário do abastecimento nacional, venda de refinarias, descarbonização e Renovabio. <https://youtu.be/ph80qulMByI>
- Quinta (1º), às 18h. O convidado será José Firmo, CEO do Porto do Açú, complexo portuário no Norte Fluminense. A pauta são os planos para viabilização de novos projetos de hidrogênio verde, gás natural e infraestrutura para energia. <https://youtu.be/r6WJaBcYcks>

- Terça (6/4), às 17h. O webinar Livre Mercado: um debate latino sobre a formação de preços do GLP reúne Cláudia Viegas, diretora da LCA; Marcelo Colomer, Pesquisador do GEE-UFRJ; e Christino Áureo, deputado federal e coordenador da Freper, para uma conversa sobre política e mercado para o GLP. <https://youtu.be/gZfipdyNLEs>

Petróleo sobe com expectativa pela Opep+ Os preços do petróleo subiram quase 1% nessa segunda (29/3), após notícias de que a Rússia deve apoiar que a oferta da commodity pelo OPEP+ seja mantida estável. A organização de países produtores volta a se reunir em 1º de abril para decidir sobre a oferta.

— O Brent fechou em alta de US\$ 0,41, a US\$ 64,68 o barril, enquanto o WTI avançou US\$ 0,59, para US\$ 61,56 o barril.

— A Rússia apoiaria a manutenção dos atuais níveis de oferta da Opep+ em maio, mas buscaria um aumento relativamente pequeno em sua própria produção visando atender uma maior demanda sazonal, disse à Reuters uma fonte próxima da estratégia dos russos.

— Os contratos futuros registravam queda no início da sessão, por notícias de que o navio porta-contêineres Ever Given, que bloqueou o tráfego no Canal de Suez por quase uma semana, havia sido liberado do encalhe.

Etanol cai nas bombas. Após semanas de altas consecutivas nas bombas, os preços do etanol hidratado caíram nos postos da maior parte dos estados na semana passada.

— Segundo levantamento da ANP, na semana até o dia 27, os preços do etanol caíram nos postos de 17 estados e do Distrito Federal e só subiram em nove estados.

— Mas, mesmo com a desvalorização na maior parte do país, o etanol ainda não recuperou a competitividade e seguiu acima de 70% do valor da gasolina em todos os estados. Valor

Gerente de RH da Petrobras é demitido. Homem de confiança do presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco, o gerente executivo de Recursos Humanos da empresa, Cláudio Costa, foi demitido nessa segunda (29).

— Em nota ao mercado, a petroleira atribuiu a demissão à negociação de ações da Petrobras nos 15 dias que antecedem a divulgação das demonstrações financeiras da companhia, o que é proibido por normas internas.

— Além de deixar a estatal, Costa se desligou do Conselho de Administração da Transpetro. “Concluí minha jornada no grupo Petrobras”, afirmou o ex-gerente ao Estadão/Broadcast no início da tarde. “São inverdades que estão sendo divulgadas contra mim”, acrescentou.

— Rumores de que informações privilegiadas estão sendo usadas em benefício de alguns investidores surgiram desde que Castello Branco foi demitido pelo presidente da República, Jair Bolsonaro, em 19 de fevereiro. A CVM diz que “não comenta casos específicos”.

— Cláudio Costa ingressou na Petrobras junto com Castello Branco, em janeiro de 2019. Em seu LinkedIn, ele se descreve como “liderança do projeto de transformação cultural da maior companhia brasileira” e diz que seu trabalho teve “foco na eficiência, meritocracia e foco em resultados”.

Aviação verde. Os clientes corporativos da Air France e da KLM, após uma estimativa das emissões de CO<sub>2</sub> associadas às suas viagens, poderão determinar uma contribuição anual que desejam dedicar ao programa de Combustível Sustentável de Aviação (SAF).

— Todas as contribuições da Air France e da KLM serão investidas no abastecimento e consumo de SAF. Isso apoiará a criação de uma indústria de combustível de aviação sustentável que garanta um transporte aéreo cada vez mais ecologicamente responsável.

— Ao investir neste programa corporativo, as empresas estão tomando medidas concretas para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> e estão contribuindo para a transição ecológica do transporte aéreo, apoiando soluções inovadoras.

Metas individuais dos CBIOs. A ANP divulgou nessa segunda (29) as metas individuais de descarbonização que cada distribuidora terá que cumprir neste ano de acordo com o RenovaBio. As metas são determinadas em Créditos de Descarbonização (CBIOs).

— A meta total anual de 2021 é de 24,86 milhões de CBIOs. BR Distribuidora, Ipiranga e Raízen terão as metas mais elevadas. Elas serão responsáveis pela compra de 26%, 19% e 18% da meta de CBIOs de 2021, respectivamente.

— Para as distribuidoras que não cumpriram integralmente seus objetivos no ano passado, a ANP acrescentou às metas deste ano as quantidades de CBIOs não compradas. Com isso, a quantidade total de CBios que o setor deverá comprar e aposentar (tirar de circulação) neste ano chega a 25,2 milhões. Valor

ISA mira em transmissão e rodovias. Enquanto aguarda uma definição sobre a operação que pode levar a petroleira Ecopetrol a assumir seu controle, a estatal colombiana ISA continua estudando oportunidades para ampliar sua presença no Brasil.

— Os planos passam pelo crescimento no setor de transmissão de energia e também por uma potencial estreia no setor de rodovias.

— Em entrevista ao Valor, o presidente da ISA, Bernardo Vargas, afirmou que a companhia confia no potencial do mercado brasileiro, mesmo diante da grave situação da pandemia.

— O executivo ressaltou, porém, que o país precisa garantir previsibilidade e estabilidade de regras, lembrando o trauma do setor elétrico com a famigerada medida provisória (MP) 579.

— “Se o dedo do Bolsonaro ou de qualquer governador chegar lá (no setor de energia), é garantido que os investidores vão fugir, não vão participar dos leilões, e isso será ruim para os consumidores”, disse.

Privatização da CEA é prioridade para o MME. Na audiência pública para a desestatização realizada nessa segunda (29), o diretor de programas da Secretaria Executiva do MME, Anderson Marcio de Oliveira, enfatizou o interesse da pasta na venda da distribuidora do Amapá.

— Elias de Souza, sócio da Deloitte, que faz parte do consórcio Nova CEA, que atuou nos estudos para o BNDES, disse na audiência que o valor operacional estimado da concessionária chega a R\$ 1,2 bilhão, porém as dívidas alcançariam R\$ 2,2 bilhões.

— Nos últimos anos a distribuidora ampliou o prejuízo acumulado, sendo que nos últimos três anos aumentou mais de R\$ 750 milhões. O investimento realizado caiu R\$ 90 milhões, em contraponto ao número de habitantes do estado, que vem crescendo.

— De acordo com o secretário de planejamento do estado do Amapá, Eduardo Tavares, a liquidação da CEA, que pode acontecer caso a privatização não se realize, traria um caos financeiro para o estado. Com um orçamento anual de R\$ 6 bilhões, a dívida da distribuidora é maior que toda a dívida contratada do estado. Canal Energia.

*Fonte : Agência EPBR de Notícias  
Data : 30/03/2021*

## **MERCADO VOLUNTÁRIO DE CARBONO E O ACORDO DE PARIS, POR RONALDO SEROA**

*Por epbr - 30 de março de 2021 - Em Clima, Colunas e opinião, Estratégia ESG, Transição energética*

A crescente conscientização sobre as mudanças climáticas, juntamente com a necessidade de medidas urgentes, ampliou a responsabilidade corporativa por meio de ações que vão além dos governos nacionais. Essa tendência aumentou a importância dos mercados voluntários de carbono e o volume transacionado nesse mercado cresceu de US\$ 122,5 milhões em 2017 para US\$ 211,3 milhões em 2019.

O mercado de carbono voluntário atende à demanda por créditos de carbono de empresas e indivíduos que voluntariamente decidem neutralizar suas emissões de gases de efeito estufa com a oferta por projetos que são certificados para serem usados como offsets. Objetivos de neutralização das empresas representam uma contribuição para a redução das emissões totais mundiais, além daquelas já compromissadas dentro do Acordo de Paris.

Por isso, estruturas para tais compromissos corporativos estão sendo discutidas e propostas na nova era do Acordo de Paris. Em que pesem as diferenças técnicas de contabilidade e da forma de participação dos offsets do mercado voluntário, há um aumento no escrutínio da reivindicação (claim) sobre a viabilidade de longo prazo de indivíduos ou instituições que afirmam compensar, ou neutralizar, suas emissões com créditos do mercado voluntário.

Uma das questões mais importantes com os instrumentos de mercado do Acordo de Paris é como evitar que países que realizarem comércio de emissões impeçam a ocorrência de uma dupla contagem nas suas NDCs das reduções transacionadas. Se a redução vendida ajudar no cumprimento da meta do país comprador sem um ajuste correspondente à maior equivalente na NDC do país vendedor, as emissões agregadas almejadas pelas NDCs serão menores após o comércio. Ou seja, o comércio de emissões reduz a ambição e a integridade climática do Acordo de Paris.

No comércio de emissões no mercado voluntário, situação semelhante pode acontecer em certas circunstâncias, e ela tem sido denominada como reivindicação dupla. Isso porque, as atividades do projeto do mercado voluntário podem estar dentro do escopo da NDC do país anfitrião e, assim, a redução obtida aparecerá no inventário de emissões desse país, e assim, duplamente reivindicada pela empresa compradora e pelo país no cumprimento da meta da sua NDC. Se isso for um incentivo ao país anfitrião para reduzir proporcionalmente seus esforços de mitigação, então, a contribuição voluntária do mercado não contribuiria para reduzir as emissões totais mundiais. Nessa situação, a dupla reivindicação só não ocorreria se o país do projeto vendedor realizasse um ajuste correspondente da sua NDC equivalente à redução comercializada no mercado.

Se as atividades do projeto do mercado voluntário estiverem fora do escopo da NDC do país vendedor, o comércio poderia promover uma situação, talvez mais impactante no longo prazo, ao desincentivar os países vendedores a aumentar a ambição de escopo das suas NDCs, na perspectiva de manter essa oportunidade mercadológica. Tal situação de desincentivo só poderia ser minimizada se o comprador de créditos no mercado voluntário vincular seus investimentos a certo número de projetos-piloto, que incluía compromissos do governo do país anfitrião com uma futura expansão do escopo da sua NDC para essas atividades dos projetos. Tal abordagem seria, na verdade, um incentivo importante para ampliar a ambição das NDCs, mas, por outro lado, reduziria paulatinamente as oportunidades de negócios no mercado voluntário sem dupla reivindicação.

Um modelo de reivindicação alternativo seria aquele de exigir a contribuição para a redução de emissões, e seus cobenefícios, no país hospedeiro, e não uma reivindicação de neutralidade. Dessa forma, a entidade compradora evitaria críticas à qualidade e à integridade ambiental dos créditos de offsets. Embora algumas empresas já adotem esse tipo de reivindicação de contribuição, a abordagem de reivindicação dupla de neutralidade continua dominante.

Diante dessas encruzilhadas, foi criada uma Força-Tarefa internacional (Taskforce on Scaling Voluntary Carbon Markets), liderada pelo setor privado, para sugerir formas de fortalecer um mercado de carbono voluntário eficiente para ajudar a cumprir as metas do Acordo de Paris. A proposta da Força-Tarefa recomenda uma regulamentação do crédito de carbono para offset por

meio de um conjunto de “Princípios Básicos do Carbono” (Core Carbon Principles, CCPs) e uma taxonomia de atributos adicionais.

Os CCPs definiriam os critérios de qualidade para uma tonelada verificada de carbono equivalente evitada/reduzida ou removida/sequestrada, com alto nível de integridade ambiental e de mercado. A taxonomia de atributos seria para classificar projetos e créditos em distinções que incluam, por exemplo, vintage, tipo de projeto (ou seja, prevenção/redução ou remoção/sequestro), cobenefícios, incluindo impacto sobre os objetivos de desenvolvimento sustentável (ODS), localização e ajustes correspondentes. A novidade nessa taxonomia são os ajustes correspondentes pela importância desse atributo nesse período de transição do ponto de vista regulatório na nova era do Acordo de Paris. Espera-se que créditos com ajustes correspondentes de NDC sejam comercializados com preços mais elevados do que aqueles sem ajustes e, mesmo assim, ainda sejam preferidos por muitas empresas.

A Portaria 518 de setembro de 2020 do Ministério do Meio Ambiente instituiu a modalidade Floresta+ Carbono para incentivar o mercado voluntário de créditos de carbono de floresta nativa. Todavia, esse programa não cria ainda valor as oportunidades brasileiras aceitando qualquer crédito verificado por qualquer certificadora e proíbe os ajustes correspondentes. Para organizar e valorizar o mercado voluntário no Brasil há necessidade de ampliação do marco regulatório do Floresta+ para discutir como tornar o programa mais apto às transformações do mercado voluntário. Para tal, sugere-se:

- (i) o desenvolvimento de protocolos nacionais a serem seguidos por certificadoras credenciadas com parâmetros definidos por institutos de pesquisa brasileiros (Embrapa, ESALQ, INPA, entre outros), em particular para opções florestais, agrícolas e de biocombustível, para criar um selo Brasil de qualidade;
- (ii) a padronização de princípios de normas para mensuração de cobenefícios sociais e ambientais com aderência das organizações civis que atuam nesses temas para minimizar risco de integridade;
- (iii) o credenciamento de certificadoras para garantir grau de integridade do mercado; e
- (iv) a revisão do sistema nacional de reduções por desmatamento e degradação florestal para minimizar riscos de vazamento nas reduções associadas à conservação, em particular, as de atividades por projeto; e
- (v) promover a discussão sobre procedimentos regulatórios e de governança para avaliar as oportunidades de ajustes correspondentes em créditos que encontrem vantagem mercadológica para sua comercialização.

Ronaldo Seroa da Motta é professor da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ)

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 30/03/2021



## JORNAL O GLOBO – RJ

### SECRETÁRIO DE GUEDES DIZ QUE REEDIÇÃO DE MP 936 CUSTARÁ R\$ 10 BI E PODE FICAR FORA DO TETO DE GASTOS

Em 2020, com regras fiscais suspensas, o chamado Benefício Emergencial (BEem) custou cerca de R\$ 33 bi. Nos bastidores, técnicos consideram decretar calamidade para bancar medida

Por *Fernanda Trisotto e Geralda Doca*



[https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24532940-165-647/FT1086A/x87574872\\_18-de-marco-de-2020-Coletiva-de-imprensa-da-equipe-economica-para-explicar-medidas-do-grupo.jpg.pagespeed.ic.nnDIQ4v-yN.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24532940-165-647/FT1086A/x87574872_18-de-marco-de-2020-Coletiva-de-imprensa-da-equipe-economica-para-explicar-medidas-do-grupo.jpg.pagespeed.ic.nnDIQ4v-yN.jpg)  
*O secretário especial de Previdência e Trabalho, Bruno Bianco Foto: Gustavo Raniere / Agência O Globo*

BRASÍLIA - O secretário especial de Previdência e Trabalho, Bruno Bianco, disse nesta terça-feira que o custo da nova edição do programa de manutenção do emprego e renda (BEm) ficará em torno de R\$ 10 bilhões. Ele afirmou ainda que a medida pode ficar fora do teto de gastos.

— Estimamos o custo do novo BEm em algo próximo a R\$ 10 bilhões, ainda estamos fechando esse valor — declarou durante coletiva de apresentação dos dados sobre o mercado de trabalho em fevereiro

Em seguida, ele acrescentou que está em estudo a possibilidade de financiar a ação por meio de créditos extraordinários que, por lei, não são sujeitos ao teto de gastos.

— Temos um Orçamento que foi recém-aprovado, temos questões relativas ao teto, meta, entre outras coisas. Estamos ponderando a utilização de crédito extraordinário, que já nos permitiria não nos valermos de algumas regras fiscais, como teto de gastos, que excepcionaliza a questão do crédito extraordinário — explicou.

Bianco explicou que, ainda que tenha sinalização do uso de créditos orçamentários para financiar a ação, o governo precisa aguardar a solução do impasse do Orçamento — considerado inexecutável na forma que foi aprovado — para ter a segurança necessária para se valer do crédito.

O secretário justificou que, enquanto o Orçamento não é sancionado, haveria insegurança sobre a possibilidade de construir o programa dentro do teto de gastos.

No ano passado, o programa vigorou entre abril e dezembro. A medida prevê que a União compense parte das perdas salariais de trabalhadores afetados pelos acordos de redução salarial. Por isso, há impacto sobre as contas públicas.

### **Novo decreto de calamidade no radar**

A primeira rodada do BEm custou ao governo cerca de R\$ 33 bilhões em 2020. O gasto emergencial foi possível porque o país estava oficialmente em calamidade pública, o que suspendeu regras fiscais.

Nos bastidores, integrantes do governo passaram a defender nos últimos dias reeditar o decreto de calamidade para renovar o programa de preservação de empregos, diante da falta de fontes alternativas de financiamento.

Segundo técnicos da equipe econômica, a abertura de um crédito extraordinário não resolveria o problema. Apesar de ficar fora do teto, ainda seria necessário apontar uma fonte de custeio por causa do cumprimento da meta fiscal, que é de déficit de até R\$ 247 bilhões.

Técnicos da Secretaria de Trabalho estimam que há R\$ 8 bilhões dos chamados restos a pagar, recursos destinados ao programa no ano passado que sobraram. Porém, dados da comissão de orçamento apontam que o valor foi reduzido para R\$ 4 bilhões, devido a cancelamentos.

Além disso, a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PFGN) tem dúvidas se a verba poderia ser utilizada para essa finalidade.

A prerrogativa de decretar estado de calamidade é do presidente Jair Bolsonaro e o ministro da Economia, Paulo Guedes, é contra a medida, segundo auxiliares. O argumento é que ela poderia sinalizar ao mercado descontrole das contas públicas ao abrir brecha para outras demandas.

Contudo, o governo não está encontrando uma solução que não afete o cumprimento da meta. Neste caso, uma solução seria encaminhar ao Congresso um projeto para alterar a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), ampliando a previsão de rombo. Mas essa alternativa também teria efeitos negativos nos mercados.

O governo conseguiu aprovar no Conselho Deliberativo do Fundo de Amparo aos Trabalhadores (Codefat) o adiamento das despesas com abono salarial, mas o espaço foi preenchido por emendas de parlamentares na aprovação do orçamento de 2021.

### **4 milhões de trabalhadores**

De acordo com o secretário, a pasta defende que a nova versão do programa siga os mesmos moldes do ano passado, que permitiu a suspensão de contratos de trabalho e a redução proporcional de salário e jornada.

Na nova rodada da medida, os acordos de redução salarial teriam validade de dois meses, prorrogáveis por igual período, segundo fontes que acompanham as negociações.

As razões são que o programa funcionou bem, o sistema já está desenvolvido e empregados e empregadores já estão habituados.

— (Defendemos) um programa exatamente igual ao do ano passado, obviamente com mudanças de prazo, tudo a depender de questões a serem avaliadas pelo presidente da república junto conosco — explicou Bianco.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 30/03/2021*

## **BRASIL CRIA 401,6 MIL VAGAS COM CARTEIRA ASSINADA EM FEVEREIRO**

Dados se referem ao saldo entre demissões e admissões e refletem, em parte, a estabilidade provisória no emprego prevista em acordos de redução de jornada que vigoraram até dezembro

*Por Fernanda Trisotto*

BRASÍLIA – Após um desempenho positivo no início do ano, o Brasil criou mais 401.639 vagas de emprego formal em fevereiro, descontadas as demissões. O primeiro bimestre de 2021 foi marcado por indicadores positivos para a atividade econômica, antes do recrudescimento da pandemia da Covid-19.

Os números são do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged) e foram divulgados nesta terça-feira pelo Ministério da Economia. Eles representam o saldo entre demissões e admissões. O número foi considerado uma surpresa pelo mercado, que não apostava em uma geração de vagas tão robusta.

Além de aproveitar os resultados positivos iniciados no segundo semestre de 2020, o desempenho também reflete os efeitos residuais do programa de manutenção do emprego e renda (BEm), que permitiu acordos de redução de jornada e suspensão de contrato, com previsão de estabilidade. Até março, pelo menos 3 milhões de trabalhadores ainda terão essa garantia provisória.

O resultado de fevereiro é o melhor desde o início da série histórica, em 1992. O Caged teve uma mudança de metodologia em 2020, e passou a usar dados mais abrangentes. Mesmo assim, o governo considera possível manter comparações entre as informações.

Alguns especialistas, porém, questionam essa comparação. A nova versão do cadastro é realizada com base em informações do eSocial que, segundo nota técnica do Ministério da Economia, capta um volume de dados mais amplo.

Outra diferença, ainda de acordo com o documento, é que, desde 2020, é obrigatório declarar a contratação de temporários. No Caged antigo, o cadastro era opcional. Essa diferença foi notada por especialistas principalmente no fim do ano, quando o número de temporários tende a aumentar para as vendas de Natal.

O número divulgado nesta terça é resultado da diferença entre 1.694.604 contratações e 1.292.965 demissões. O ministro da Economia, Paulo Guedes, comemorou o dado:

— O Brasil é possivelmente o único país do mundo que atravessou a crise criando empregos.

### **Setor de serviços puxa alta**

Os cinco setores monitorados pelo governo registraram alta no nível de emprego em fevereiro. O desempenho positivo foi puxado pelo setor de serviços, que criou 173.547 postos de trabalho.

A coordenadora-geral de Cadastros, Identificação Profissional e Estudos da Secretaria de Trabalho, Mariana Eugênio, comentou que o resultado positivo de fevereiro é comum, especialmente em serviços:

— Fevereiro é um mês que tradicionalmente apresenta resultados positivos em todos os setores, principalmente serviços. Isso é reforçado todo ano pelo setor de educação, que faz muitas contratações nesse mês – avaliou.

Das 173.547 novas vagas geradas no setor de serviços, 27.527 vieram da educação.

A indústria e comércio também tiveram resultados robustos, com saldo positivo de 93.621 vagas e 68.051 empregos, respectivamente. Na sequência, aparecem construção (43.469 postos de saldo) e agricultura (23.055 vagas).

Em relação aos estados, 24 dos 27 entes tiveram saldo positivo na geração de emprego. Os três melhores desempenhos foram de São Paulo (128.505 vagas), Minas Gerais (51.939 postos) e Paraná (41.616 empregos).

Em contrapartida, tiveram resultado negativo, com fechamento de postos de trabalho o Amazonas (-625), Alagoas (-485) e Paraíba (-136).

O Rio, que havia sido apontado como destaque negativo em janeiro, por ter sido o estado com mais fechamentos de vaga em 2020 e com desempenho fraco no primeiro mês, esboçou reação em fevereiro e fechou o mês com saldo de 15.530 postos abertos.

### **Resultado robusto surpreende**

Especialistas ouvidos pelo GLOBO avaliam que os dados de emprego de fevereiro vieram num patamar muito acima do esperado, e que a tendência é de diminuição nos próximos meses, partindo de um saldo positivo menor em março até o resultado negativo em abril, reflexo das medidas restritivas adotadas para conter a pandemia.

— O Caged veio muito positivo, 401 mil postos formais é muita coisa para fevereiro. O dado impressionante é que foi puxado por serviços – aponta José Márcio Camargo, economista-chefe da Genial Investimentos, ressaltando que o desempenho é anterior à adoção de lockdowns.

A mediana de mercado apontava um avanço de 250 mil a 260 mil postos de trabalho em fevereiro. As projeções de Simone Pasianotto, economista-chefe da Reag Investimentos, apontavam um saldo de 270 mil vagas formais em fevereiro. Ela diz que não esperava um desempenho tão robusto do

setor de serviços, que tentou recuperar as perdas de 2020, mas que o desempenho para os próximos meses é mais preocupante:

— Serviços e indústria tiveram pico de geração de vagas em janeiro e fevereiro após um tenebroso inverno, e agora teve uma marretada nesses setores com a nova onda da pandemia e novas restrições. A expectativa é de que março deva vir com saldo menor de criação de trabalho e abril pode ter perda de vagas, puxado por serviços e comércio – analisa.

O secretário Bruno Bianco reconhece que, após a retomada do primeiro bimestre, o recrudescimento da pandemia, com fechamento mais expressivo de estabelecimentos de comércio e serviços, terá um reflexo de piora nos dados nos próximos meses.

A avaliação de José Márcio Camargo é de que a mudança de cenário para os próximos meses depende do avanço da vacinação, já que a tendência é de haver um aumento na taxa de desemprego:

— Nossa avaliação é que vai ter uma taxa de desemprego muito alta, porque vai ter muita gente voltando ao mercado de trabalho. Por isso a vacinação é fundamental, é tudo nesse momento: tem que agilizar o processo.

A economista Simone Pasiannotto faz análise na mesma linha:

— O auxílio emergencial de escopo e valor mais baixos vai ter um impacto, pressionando as pessoas a procurar emprego, e o efeito multiplicador do benefício na economia não vai provocar a mesma onda de geração de emprego que agente viu no ano passado. A vacinação é o principal vetor da recuperação.

### **Monitoramento do seguro desemprego**

Questionado sobre um possível efeito de demissões subestimadas ou de CNPJs fantasmas (quando empresas fecham as portas, mas não demitem formalmente), o secretário de Trabalho, Bruno Dalcolmo, descartou a possibilidade. Os economistas ouvidos pelo GLOBO também não acreditam que o desempenho positivo tenha sido inflado por essa razão.

De acordo com Dalcolmo, a pasta vem fazendo um trabalho de sensibilização com o setor empresarial e contadores sobre a necessidade de preenchimento correto dos dados de admissões e desligamentos.

— A realidade esse ano não é do mesmo tipo de fechamento que se verificou no ano passado. Não há receio nesse ponto que foi levantado, o que é corroborado pelos dados de seguro desemprego – disse.

Dalcolmo destacou a redução no número de solicitações do seguro desemprego, que vem reduzindo desde o segundo semestre do ano passado, agora se encontra no mesmo patamar pré-pandemia.

– O BEm (programa de manutenção de emprego e renda) tem impacto na manutenção dos empregos e isso vem se refletindo nos pedidos menores de solicitações de seguro desemprego – declarou em coletiva, destacando que o programa de manutenção de emprego e renda, associado à retomada da economia brasileira, foi responsável por esse desempenho.

Em fevereiro deste ano, foram solicitados 486,1 mil pedidos de entrada no seguro desemprego. No mesmo mês de 2020, foram 483,1 mil solicitações.

### **Reedição do programa do emprego**

O governo já confirmou que vai reeditar o programa de manutenção do emprego e renda, que vigorou em 2020 pela medida provisória (MP) 936. O BEm, junto do auxílio emergencial, é considerado uma das ações mais bem-sucedidas de mitigação dos efeitos da pandemia.

Desde o início do ano, a equipe econômica vem trabalhando na modelagem do novo programa. O principal ponto a ser definido é o financiamento da ação. A proposta inicial era de promover uma reforma do seguro-desemprego para viabilizar a compensação financeira.

Apesar da ideia não ter agradado ao presidente Jair Bolsonaro, que sinalizou a resistência nos bastidores, Guedes voltou a defender a medida nesta terça-feira.

— A política precisa ter a sensibilidade de perceber as boas soluções técnicas. A proposta nossa inicial da renovação do BEm não tinha impacto fiscal e transformava o seguro-desemprego, que espera alguém ser demitido para pagar R\$ 1.000, nós transformávamos em seguro emprego, que pela metade, por R\$ 500. Você protegia por 11 meses o trabalhador brasileiro. Sem prejuízo do seguro desemprego. Evidente que o seguro emprego é muito superior, e as empresas recorreriam — disse Guedes.

A alternativa à reforma do seguro-desemprego para bancar a iniciativa seria atrasar o calendário de pagamento do abono salarial.

A alteração já foi autorizada pelo Conselho Deliberativo do Fundo de Amparo ao Trabalhador (Codefat), mas os recursos acabaram direcionados para aumentar emendas parlamentares.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 30/03/2021*

## **APÓS AUMENTO EM EMENDAS, GUEDES FAZ APELO PARA QUE ACORDOS POLÍTICOS 'CAIBAM NOS ORÇAMENTOS PÚBLICOS'**

No mesmo dia, presidente do BC diz que preocupação com fiscal 'tira o sono'

*Por Fernanda Trisotto e Gabriel Shinohara*

BRASÍLIA - Na primeira manifestação pública desde que o Congresso aprovou um Orçamento considerado inviável por especialistas, o ministro da Economia, Paulo Guedes, fez um apelo nesta terça-feira para que acordos políticos caibam nas regras fiscais do país.

— Esse é o meu pedido de entendimento a todos nós: para que os entendimentos políticos caibam nos orçamentos públicos, para que a gente cumpra o duplo compromisso, com a saúde dos brasileiros e responsabilidade orçamentária — disse Guedes, durante divulgação dos dados sobre mercado de trabalho.

O Orçamento para 2021 foi aprovado na semana passada. O texto incluiu uma manobra fiscal que inflou emendas parlamentares com base em uma estimativa de que gastos obrigatórios, como Previdência, serão menores do que o projetado pelo governo.

Diante do impasse, a equipe econômica tem alertado para o risco de que o governo seja obrigado a fazer um bloqueio bilionário em despesas com custeio e investimento para corrigir o problema. Isso poderia causar a paralisação da máquina pública.

Segundo Guedes, o apelo da equipe econômica leva em consideração a necessidade de mais gastos para combater a pandemia de Covid-19.

— Não quer dizer que tem que ficar estritamente dentro do teto o que for relacionado ao Covid, mas que tem que ser com valor definido, propósito específico e extraordinariamente, não são gastos recorrentes — disse o ministro.

Como mostrou o GLOBO, auxiliares de Guedes apostam em uma solução política para destravar o impasse. A negociação depende de conversas entre o presidente Jair Bolsonaro e os presidentes da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG).

**Preocupação com fiscal 'tira o sono', diz presidente do BC**

No mesmo dia das declarações de Guedes, o presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, disse que dois pontos tiram seu sono: a preocupação com a eficiência da vacinação, segundo ele, necessária para a reabertura da economia, e com o descontrole fiscal.

Em meio a discussões entre o governo e o Congresso sobre o Orçamento deste ano, Campos Neto destacou que é preciso ter certeza que o país vai conseguir atingir o equilíbrio fiscal.

— Eu diria que o que tira meu sono hoje é (a necessidade de) ter certeza e a gente vai para um esquema de vacinação eficiente e ter certeza que a gente conseguir atingir um equilíbrio fiscal — disse o presidente do BC, em evento com investidores.

Ele acrescentou:

— É muito difícil você segurar o monetário quando o fiscal está descontrolado. O Brasil é o país mais endividado do mundo, só perde, se eu não me engano, da Angola e da Líbia. A gente precisa ter um plano de consolidação fiscal e sempre digo que nesse sentido o Banco Central não é o piloto, é o passageiro. Se a gente não conseguir achar um equilíbrio fiscal, o lado monetário fica bem menos eficiente.

*Fonte : O Globo - RJ*  
*Data : 30/03/2021*

## DESENCALHE ABRE 'PORTAS' PARA QUE 140 NAVIOS PASSEM PELO CANAL DE SUEZ HOJE, MAS FILA AINDA É GRANDE

Especialistas alertam que pode levar meses para que os problemas causados na navegação global sejam corrigidos

*Reuters*



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24947711-048-43e/FT1086A/xn1.jpg.pagespeed.ic.IWaaQA8uLb.jpg>

*Rebocador puxa o Ever Given pelo Canal de Suez após desengancho do navio gigante Foto: - / AFP Newsletters*

SUEZ, Egito - Após o desengancho do cargueiro gigante de 400 metros e 200 mil toneladas que fechou o Canal de Suez, as autoridades esperam que 140 navios passem por lá nesta terça-feira.

Mas as interrupções no transporte global e nos portos podem levar meses para serem resolvidas, alertaram especialistas como Jan Hoffmann, analista em logística da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), em um briefing.

Segundo as autoridades responsáveis pelo canal, 113 navios já passaram por ele em ambas as direções desde que equipes de resgate conseguiram desenganchar o cargueiro Ever Given.

O presidente da Autoridade do Canal de Suez, Osama Rabie, disse que 95 navios passarão até as 19h (horário local) na terça-feira e mais 45 até a meia-noite, reafirmando que espera que o acúmulo de embarcações causado pelo bloqueio seja sanado em três a quatro dias.

O transporte de comboios através do canal foi reiniciado na noite de segunda-feira após a libertação do navio, que bloqueou o canal desde 23 de março.



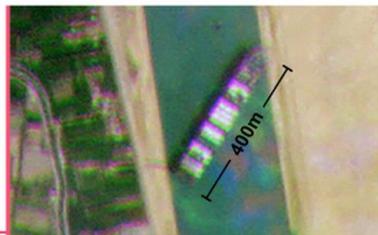
[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24946010-11e-c1a/FT1086A/x92236068\\_A-view-shows-the-container-ship-Ever-Given-one-of-the-worlds-largest-container-ships-after.jpg.pagespeed.ic.90t7n3H4v4.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24946010-11e-c1a/FT1086A/x92236068_A-view-shows-the-container-ship-Ever-Given-one-of-the-worlds-largest-container-ships-after.jpg.pagespeed.ic.90t7n3H4v4.jpg)

**Rebocadores alinham gigante Ever Given, no Canal de Suez. De acordo com a Autoridade do Canal de Suez (SCA), o meganavio começou a flutuar parcialmente e foi reorientado em 80% "na direção correta"; Foto: HANDOUT / VIA REUTERS**

onerosos para as empresas, que já sofriam com as restrições impostas pela pandemia de Covid-19, e quase dobrou as taxas para os navios petroleiros.

### Onde o Ever Given encalhou

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



Navio é maior que a Torre Eiffel e que três campos de futebol



Largura	Peso	Capacidade
59 metros	200.000 toneladas	20.100 contêineres

O GLOBO

<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24940843-fd3-5dd/FT1086A/xinfo-navio-encalhado.png.pagespeed.ic.XxtDU9mdq.jpg>

**O encalhe do Ever Given em uma seção sul do canal forçou a paralisação de todo o tráfego, levando ao bloqueio de 429 navios.**

O presidente egípcio, Abdel Fattah al-Sisi, disse que o encalhe do Ever Given chamou a atenção para a importância da hidrovia para o comércio global.

— Não esperávamos algo assim. (O incidente com o navio) mostrou a importância do canal —disse Sisi ao saudar a equipe de resgate em uma visita à Autoridade do Canal de Suez em Ismailia.

Mais tarde ele acrescentou, declarando a repórteres numa plataforma no canal, enquanto navios porta-contêineres passavam:

— Queremos reafirmar em uma mensagem clara ao mundo de que tudo voltou a ser como era.

Sisi prometeu que o governo vai adquirir "todo o material necessário para o canal" para evitar novos incidentes.

O grupo de transporte marítimo Maersk disse que as interrupções indiretas no transporte internacional podem levar semanas ou meses para se desfazer.



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24947720-7c8-08f/FT1086A/xn2.jpg.pagespeed.ic.DCsZcaircN.jpg>

**Um navio logo após passar pelo canal liberado Foto: RANIA GOMAA / REUTERS**

Rabie disse que a Autoridade do canal vai tentar dar descontos às empresas de navegação afetadas pela paralisação.

— Precisamos estudá-los bem, porque o número de navios é grande. E houve navios que esperaram por um dia, outros que esperaram por

dois dias e outros ainda que esperaram três dias ou quatro dias. Nem todos receberão as mesmas porcentagens.

O proprietário japonês do Ever Given disse que até agora não recebeu nenhuma reclamação ou ação judicial sobre o bloqueio.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 30/03/2021

## EM MEIO À TROCA DE MINISTROS, GOVERNO TERÁ MAIS UM TESTE DE ARTICULAÇÃO POLÍTICA: NEGOCIAR O ORÇAMENTO COM O CONGRESSO

Será preciso convencer parlamentares a abrir mão de verbas que eles incluíram no texto e, assim, reverter manobras fiscais que podem inviabilizar gastos públicos em 2021

Por Manoel Ventura, Geralda Doca e Fernanda Trisotto



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24947546-e60-ce2/FT1086A/xbolso.jpg.pagespeed.ic.5\\_Y6NUVdS.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24947546-e60-ce2/FT1086A/xbolso.jpg.pagespeed.ic.5_Y6NUVdS.jpg)

O presidente Jair Bolsonaro com Arthur Lira, presidente da Câmara, e Rodrigo Pacheco, presidente do Senado Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

BRASÍLIA - Após identificarem que o Orçamento aprovado pelo Congresso para 2021 é "inexequível", técnicos do governo aguardam uma solução política para reverter manobras fiscais que podem inviabilizar os gastos públicos neste ano. Auxiliares do ministro da Economia, Paulo Guedes, dizem nos bastidores que aguardam que o presidente Jair Bolsonaro converse com os presidentes da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG) para discutir o assunto.

As negociações ocorrerão em meio às turbulências que levaram Bolsonaro a trocar seis ministros ontem e devem ser um teste de articulação política com a cúpula do Congresso eleita com apoio do Palácio do Planalto.

A situação exigirá empenho na negociação, pois, para aumentar recursos destinados a obras e ações em bases eleitorais, os parlamentares aprovaram um Orçamento que tira dinheiro de despesas que o governo precisa pagar em qualquer cenário, como a Previdência. Para mudar o quadro, será preciso convencê-los a abrir mão de verbas que eles mesmos incluíram no texto.

Para assessores de Guedes, uma mudança unilateral do Executivo poderia azedar ainda mais o humor dos parlamentares. Lira e Pacheco encabeçaram os acordos que avalizaram inflar as emendas parlamentares para mais de R\$ 47 bilhões. Para fazer caber essas emendas no Orçamento, o relator da proposta, senador Márcio Bittar (MDB-AC), cortou R\$ 26 bilhões de despesas obrigatórias, entre elas gastos com a Previdência Social.



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24876940-afb-8c5/FT1086A/xFlavia-Arruda.jpg.pagespeed.ic.f89A-Qdm6Q.jpg>

SECRETARIA DE GOVERNO - A deputada Flávia Arruda (PL-DF), mulher do ex-governador José Roberto Arruda e aliada do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), assumirá a Secretaria de Governo, responsável pela interlocução com o Congresso Foto: Divulgação

### Risco de pedalada fiscal

Não há risco de os benefícios previdenciários não serem pagos. Mas, para pagar as

aposentadorias dentro das regras fiscais, o governo precisaria contingenciar (bloquear) mais de R\$ 30 bilhões, reduzindo o total disponível para gerir a máquina pública a menos de R\$ 50 bilhões. O presidente poderia ser acusado de crime de responsabilidade ao não bloquear os recursos.

Emendas são indicações de obras ou serviços feitas por deputados ou senadores. As emendas são direcionadas geralmente para ministérios com muitas obras, como o Desenvolvimento Regional e da Infraestrutura. Por isso, eles acabaram ganhando mais recursos que os demais com as mudanças feitas pelo relator.

Os técnicos da equipe econômica querem que o governo envie ao Congresso um projeto de lei aumentando os gastos da Previdência e cortando as emendas parlamentares logo após a sanção do Orçamento. Isso só pode ser feito depois da sanção.

O governo precisará dizer quais despesas serão cortadas num novo projeto. Nesse cenário, alguns parlamentares sairão perdendo. Por isso, auxiliares de Guedes querem que o presidente converse com o Congresso antes de qualquer decisão.

Nos bastidores, integrantes da equipe econômica dizem que havia um acordo para aumentar as emendas, mas não na dimensão colocada pelo relator. Ao mesmo tempo, deputados e senadores reclamam do que consideram pouca participação do time de Guedes nas conversas nos últimos dias.

Um grupo de 21 deputados protocolou representação junto ao Tribunal de Contas da União (TCU) pedindo que o órgão se manifeste sobre o texto aprovado pelo Congresso. Os parlamentares alegam que o projeto precisa ser corrigido para recompor os gastos obrigatórios e mencionam que, caso o governo não faça o bloqueio de recursos, haveria crime de responsabilidade e “pedaladas fiscais”.

Segundo o deputado Vinicius Poit (Novo-SP), a representação foi protocolada junto à Secretaria de Macroavaliação Governamental, que julga as contas do presidente da República. Foi este órgão técnico que baseou a condenação da gestão Dilma Rousseff pelas chamadas pedaladas fiscais. De acordo com Poit, o grupo espera que o TCU se manifeste ainda nesta semana.

— A ideia é que o TCU emita um parecer técnico alertando o governo sobre essa irresponsabilidade — declarou.

### **Técnicos ameaçam sair**

O senador Alessandro Vieira (Cidadania-SE) enviou manifestação ao TCU. Em ofício ao ministro Bruno Dantas, ele questionou se o Orçamento está de acordo com “dispositivos constitucionais, legais e regimentais” do direito financeiro e pediu providências.

Segundo um técnico do órgão, a sanção do Orçamento como foi aprovado não levaria a uma rejeição das contas do governo pelo TCU, que é baseada em um conjunto de irregularidades, mas poderia dificultar o processo. A expectativa é que o tribunal recomende medidas para ajustar o orçamento, por meio de um projeto de lei ao Congresso, como defende a equipe econômica.

De acordo com esse interlocutor, o clima entre técnicos da equipe econômica é de apreensão e temor de responsabilização penal. Chegou ao TCU a informação de que alguns técnicos ameaçam entregar cargos. O parecer da Corte sobre o pedido de representação dos deputados deverá ficar pronto na próxima semana.

O caminho até à votação que resultou no Orçamento inflado é mais um capítulo de uma série de desencontros entre Guedes e a área de articulação política do governo. Até ontem, a área era comandada pelo ministro da Secretaria de Governo, Luiz Eduardo Ramos, que foi realocado como chefe da Casa Civil. A deputada Flávia Arruda (PL-DF) assumirá a pasta de Ramos.

**Fonte : O Globo - RJ**  
**Data : 30/03/2021**

# O ESTADO DE S. PAULO

## O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

### UM NOVO EIXO PARA A ESTRATÉGIA DE LOGÍSTICA PORTUÁRIA DE SÃO PAULO

Por Casemiro Tércio Carvalho\*



[https://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/wp-content/uploads/sites/41/2021/03/ww\\_290320213343-620x350.jpg](https://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/wp-content/uploads/sites/41/2021/03/ww_290320213343-620x350.jpg)

Casemiro Tércio Carvalho. FOTO: DIVULGAÇÃO

O governo do Estado de São Paulo publicou, no Diário Oficial no dia 25 de março, chamamento público para a construção de uma nova rodovia e uma ferrovia entre o Rodoanel, na Grande São Paulo, e a Baixada Santista – mais precisamente na

Margem Esquerda do Porto de Santos. A iniciativa representa muito mais do que uma nova e necessária saída para o escoamento e movimentação de cargas na região. Trata-se de uma salutar e importante mudança no eixo da estratégia de atendimento à logística portuária, com um novo olhar sobre a necessidade de construção de uma nova descida tão almejada e esperada pelo setor logístico.

O ponto determinante para a viabilidade deste projeto é que está prevista a construção de um túnel imerso para a ligação seca entre às margens do Porto de Santos, em um local próximo de onde era defendida a construção de uma ponte. Uma obra que impactaria negativa e definitivamente o desenvolvimento da operação portuária e o incremento e expansão dos negócios no Porto de Santos, um grande ativo brasileiro que responde pela movimentação de quase um terço da balança comercial do país.

A retomada do projeto para uma nova descida, discutido anteriormente por outros governos, denota a maturidade da equipe técnica do setor logístico paulista optando por empreender como agente regulatório essa solução.

Essa mudança na rota, valida e reforça os argumentos defendidos pela Campanha Vou de Túnel, movimento de mais 30 empresas e associações, que defende que a transposição entre margens na área portuária deve ser feita, exclusivamente, por solução imersa. Este debate sobre a ligação seca entre Santos e Guarujá se arrasta há anos e o novo movimento da equipe técnica do governo do estado evidencia o encaminhamento definitivo de outro projeto essencial para os municípios da Baixada Santista – a construção do túnel imerso entre Santos e Guarujá.

O túnel atenderá mais de 40 mil pessoas por dia e reduzirá em 25 minutos o tempo de travessia. O trajeto entre as cidades passará a ser feito em menos de cinco minutos. Com a distância de cerca de 1,7 km em localização estratégica, o túnel é também a opção mais econômica e tem menor custo global do que os outros projetos apresentados. O projeto terá investimento da ordem de R\$ 2,5 bilhões e pode ser incluído no projeto de desestatização do Porto de Santos, enquanto a ponte custaria R\$ 3,9 bilhões.

O objetivo da Campanha Vou de Túnel sempre foi ampliar o debate sobre a ligação seca e informar a sociedade e os gestores públicos sobre as vantagens do modal, tanto para o desenvolvimento portuário na região, quanto para as cidades envolvidas.

Essa visão em prol de uma solução imersa preza pela boa engenharia e foi definida apenas por questões técnicas, diante de um dos principais temores da comunidade portuária como um todo – a criação de uma barreira física no canal de navegação que impediria a chegada da próxima geração de navios no maior porto da América Latina.

As boas práticas internacionais reforçam esse posicionamento, já que há tempos não se constrói pontes em rota de navegação nos principais portos espalhados pelo globo. Países protagonistas no transporte marítimo internacional seguem as recomendações da PIANC (Associação Mundial de Infraestrutura de Transporte Marítimo) que indica soluções de ligação seca via túnel como melhor alternativa. Agora, ganha a logística nacional e a baixada santista.

Esse cenário assustador, da possibilidade construção de uma ponte, colocaria em risco a balança comercial seja a exportação de commodities seja a importação de produtos das mais distintas naturezas que movem a economia brasileira. Especialmente, neste momento de crise econômica, com o avanço da Covid-19 no estado e o momento mais grave da pandemia em todo o país.

A sinalização do Governo de São Paulo de convocar empresas interessadas para tocar o novo projeto de rodovia/ferrovia e que inclui um túnel deve ser visto como um certo freio de arrumação na estratégia para atender à logística portuária. O próximo e importante passo do governo, previsto também para o mês de março, é o lançamento do edital para chamamento público para estudos sobre o projeto do túnel imerso entre Santos e Guarujá, defendido pela Campanha Vou de Túnel.

Diante de tantos argumentos e da mudança de visão do sistema de transporte paulista, fica clara que a definição pela solução imersa é a única alternativa que atende, simultaneamente, às necessidades de mobilidade urbana e inclusão da comunidade da Baixada Santista e o desenvolvimento da operação portuária e seu impacto econômico em um momento crucial para a população de todo o país.

\*Casemiro Tércio Carvalho, engenheiro naval, é executivo do setor de infraestrutura e ex-presidente da Autoridade Portuária de Santos e do Porto de São Sebastião

Fonte : *O Estado de São Paulo - SP*

Data : 30/03/2021

## SECRETÁRIO DE GUEDES DÁ 'ULTIMATO' A MERCOSUL NA REVISÃO DA TARIFA EXTERNA COMUM DO BLOCO

Roberto Fendt afirmou que o prazo limite para se avançar na discussão da revisão da tarifa é 12 de abril, quando haverá uma reunião dos países membros

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

BRASÍLIA - O secretário especial de Comércio Exterior do Ministério da Economia, Roberto Fendt, deu um "ultimato" ao Mercosul e disse que o prazo limite para se avançar na discussão da revisão da Tarifa Externa Comum (TEC) do bloco é 12 de abril, quando haverá uma reunião dos países membros.

Em evento da Confederação Nacional da Indústria (CNI) para lançar a Agenda Internacional da entidade, Fendt disse que o Brasil não pode ficar "amarrado" à Argentina, que, afirmou, tem uma política externa oposta à brasileira.



"Vamos ser francos, há diferenças de modelo de desenvolvimento entre nós e a Argentina. Não vemos motivo para que o Brasil se atrele à política econômica e comercial da Argentina. Se o governo argentino tem outra política, não devemos permanecer amarrados um ao outro", declarou.

<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/0/6/1608327840860.jpg>

*Roberto Fendt, secretário especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais do governo. Foto: Ministério da Economia*

De acordo com Fendt, o Brasil hoje encara o Mercosul como “anacrônico” aos interesses de seus quatro membros. Segundo ele, é necessário fazer “alterações profundas” no bloco, incluindo a revisão da Tarifa Externa Comum e a possibilidade de os países membros negociarem acordos individualmente, e não apenas em conjunto, como é hoje.

“Vamos levar adiante mudança transversal em toda a pauta de tarifa aduaneira. Contamos com o apoio do Uruguai, estou razoavelmente otimista em relação ao Paraguai. Não teremos o apoio da Argentina. Prazo limite para nós chegarmos a algum tipo de posição consensual [sobre TEC do Mercosul] é abril”, completou.

Segundo o secretário, a redução nas tarifas de importação de bens de capital e informática, anunciada pelo governo brasileiro às vésperas do encontro de presidentes do bloco sulamericano, foi um “claro sinal para os parceiros de que o Brasil está falando sério”.

Ele acrescentou que o Brasil levará a proposta de redução gradual da TEC na reunião do dia 12 de abril e que essa é uma das prioridades do bloco. “Em que pese diferenças em relação à metodologia, é consenso no Mercosul que TEC deve ser modernizada”, disse. Ele defendeu ainda a inclusão do setor automotivo e açucareiro no livre comércio no Mercosul - hoje as importações desses produtos são tarifadas mesmo dentro do bloco.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 30/03/2021*

## SECRETÁRIO DO TESOUREO ADMITE QUE MANOBRA DO CONGRESSO PÕE EM RISCO ACIONAMENTO DE GATILHOS

Para Bruno Funchal, se houver redução de obrigatória sem justificativa técnica, isso vai refletir no indicador do gatilho e enfraquecer uma das regras da PEC emergencial

*Por Idiana Tomazelli e Célia Froufe, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - O secretário do Tesouro Nacional, Bruno Funchal, admitiu nesta terça-feira, 30, que a manobra do Congresso Nacional para reduzir artificialmente as despesas obrigatórias põe em risco o indicador instituído pela PEC emergencial para disparar gatilhos de ajustes, cortes de despesas, nas contas públicas. As medidas são acionadas quando os gastos obrigatórios chegam a 95% da despesa total.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/4/8/1604012947784.jpg>

*Bruno Funchal, secretário do Tesouro Nacional Foto: Edu Andrade/Ascom/ME*

Como mostrou o Estadão/Broadcast, as despesas obrigatórias, como os benefícios da Previdência e os salários dos servidores, do Executivo estavam em 92,4% no projeto de Orçamento de 2021 enviado pelo governo em agosto. Com o corte de R\$ 26,465 bilhões em despesas previdenciárias, abono salarial, seguro-desemprego e subsídios, feito para acomodar recursos para obras e projetos de interesse eleitoral, a proporção ficou ainda menor: 90,6%, conforme cálculos da consultoria da Câmara.

Como o indicador é aferido sempre na aprovação do Orçamento, na prática o Congresso pode sempre subestimar a despesa obrigatória para ficar livre dos gatilhos, que incluem congelamento de salários do funcionalismo e impedimento a aumentos reais no salário mínimo.

“É importante que despesas obrigatórias reflitam o que estimamos gastar no ano”, alertou Funchal. “Se houver redução de obrigatória sem justificativa técnica, vai refletir no indicador do gatilho. Isso pode ser um enfraquecimento de uma regra, e não podemos deixar que aconteça”, acrescentou.

Funchal comparou o indicador do gatilho aos dispositivos da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), que caíram em descrédito depois que Estados e municípios, com o aval das cortes de contas, manipularam as estatísticas para nunca furar os indicadores que resultariam em medidas de freio nas despesas.

Segundo o secretário, o governo está buscando a melhor solução para o Orçamento. Questionado sobre o temor de técnicos de cometer alguma irregularidade ao dar aval a um Orçamento com despesas subestimadas (o texto ainda precisa ser sancionado pelo presidente Jair Bolsonaro), ele afirmou que o Tesouro “aprendeu muito nos últimos anos” e tem uma estrutura de governança importante.

“Os técnicos apontam e recomendam ao secretário as ações. Trazendo instrumental técnico e mostrando consequências, conseguiremos resolver problema”, disse.

### **Mudança no abono atende à recomendação da CGU, diz Funchal**

Funchal disse que a mudança no pagamento do abono salarial atende a uma recomendação da Controladoria-Geral da União (CGU) e que não vê problema, desde que haja justificativa clara.

A alteração abriu um espaço de R\$ 7,4 bilhões no Orçamento de 2021, usados pelos parlamentares para bancar emendas de interesse dos congressistas em seus redutos eleitorais. Como a despesa não deixou de existir, a manobra foi considerada uma “pedalada” por técnicos, como mostrou o Estadão/Broadcast.

“Procurei entender essa medida, é uma recomendação da CGU, seguindo princípio da anualidade orçamentária. Para endereçar a recomendação, precisaria colocar tudo no mesmo ano”, disse Funchal. “Tendo justificativa clara, não vejo problema”, acrescentou. O secretário, porém, recomendou procurar o Conselho Deliberativo do Fundo de Amparo ao Trabalhador (Codefat), que tomou a decisão do adiamento, para maiores informações.

Hoje, os repasses do abono salarial começam em julho de um ano e se estendem até junho do período seguinte, uma vez que o governo leva até os meses de abril para consolidar informações de quem tem direito ao benefício. Mas um relatório preliminar da Controladoria-Geral da União (CGU) apontou uma “inconformidade” nesse formato, uma vez que o governo divide o empenho dos recursos (a primeira fase do gasto, quando há o reconhecimento do compromisso de despesa) em dois anos.

O correto, segundo a CGU, seria empenhar todos os recursos no ano em que há a identificação do total de beneficiários, inscrevendo em restos a pagar os valores que serão pagos apenas no período seguinte. Esse entendimento implicaria a necessidade de o governo empenhar ainda este ano R\$ 20,2 bilhões para o pagamento do abono referente ao calendário 2021/2022 (ano-base 2020).

Como já há R\$ 7,456 bilhões reservados para essa despesa, a pressão adicional seria de R\$ 12,77 bilhões, de acordo com nota técnica da Subsecretaria de Políticas Públicas de Trabalho do Ministério da Economia. “(O valor) é impossível de conciliar com as limitações constitucionais de gastos impostas pela EC 95/2016 (teto de gastos)”, diz documento do Ministério da Economia.

A solução encontrada pelos técnicos, e aprovada em reunião extraordinária do Codefat convocada a pedido do governo, foi empurrar todo o calendário. A partir de agora, o pagamento do abono será feito sempre no segundo exercício após a aquisição do direito. O período de reconhecimento dos benefícios devidos também vai mudar: para o calendário 2021/2022 (agora apenas 2022), esse reconhecimento será feito entre outubro e o início de janeiro do ano que vem – não mais em abril.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 30/03/2021*

## **GOVERNO AGE PARA LIBERAR O LICENCIAMENTO AMBIENTAL DA FERROGRÃO E DESTRAVAR OBRAS**

Ministro da Infraestrutura tenta derrubar no Supremo liminar que barrou construção da ferrovia, aposta para escoar produção de Mato Grosso  
*Por André Borges e Rafael Moraes Moura, O Estado de S.Paulo*

Na tentativa de destravar o principal projeto logístico do País, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, passou parte dos últimos dias conversando diretamente com ministros do Supremo Tribunal Federal (STF), com o propósito liberar o licenciamento ambiental da Ferrogrão, ferrovia cotada para ser a principal rota de escoamento do agronegócio do País.

No dia 15 de março, o ministro do STF Alexandre de Moraes atendeu a um pedido de liminar do PSOL e suspendeu o empreendimento. Moraes acatou o argumento de que o traçado previsto para a ferrovia cortaria área de uma floresta protegida, o Parque Nacional do Jamaxim, no Pará, e que também passaria por cima de terras indígenas.



[https://img.estado.com.br/resources/jpg/5/3/157227594\\_0735.jpg](https://img.estado.com.br/resources/jpg/5/3/157227594_0735.jpg)

*Tarcísio de Freitas procurou ministros do STF para tentar apoio e retomar obra. Foto: Adriano Machado/ Reuters*

A decisão de Alexandre de Moraes tinha previsão de ser levada ao plenário virtual do STF na última sexta-feira, mas foi retirada da pauta pelo próprio ministro. Dentro do governo, a avaliação é de que Moraes, ao discutir os detalhes do projeto e ouvir os argumentos do Ministério da Infraestrutura, deve mudar sua posição.

Nas duas últimas semanas, o ministro entrou em contato diretamente com Moraes e outros ministros do STF para explicar o projeto e tentar demover a decisão de paralisar o licenciamento. O Estadão apurou que as conversas ocorreram, ao menos, com os ministros Dias Toffoli, Gilmar Mendes e Ricardo Lewandowski.

Antes de deixar o cargo, na segunda-feira, 29, o ex-advogado-geral da União José Levi Mello também chegou a entrar em campo e conversar com os magistrados sobre o assunto. Dentro do governo, a expectativa é de que Moraes reverta a sua liminar.

### **‘Faixa de domínio’**

O principal argumento do Ministério da Infraestrutura é o de que os 933 quilômetros de trilhos da ferrovia, prevista para ligar os municípios de Sinop (MT) e Itaituba, nas margens do Rio Tapajós, no Pará, correm a poucos metros do traçado atual da rodovia BR-163, ou seja, dentro da “faixa de domínio” de 50 metros na lateral da estrada. Dessa forma, segundo o governo, não há invasão de unidade de conservação federal, já que se trata de uma área desapropriada e ocupada ao longo da rodovia.

Quando Moraes suspendeu o licenciamento da ferrovia, sua decisão também suspendia os efeitos de uma medida provisória de 2016 – transformada em lei (13.452/2017) – que alterou os limites do Parque Nacional do Jamaxim, no Pará. Na ocasião, a interpretação do ministro foi que o traçado da ferrovia cortaria essa unidade de conservação e que não se pode reduzir as unidades por meio de MP. Ocorre que esse entendimento de proibir alterações de áreas protegidas por meio de medida provisória só passou a vigorar em 2019, conforme decisão do próprio STF.

Sobre os impactos a terras indígenas, o governo sustenta que o traçado corre fora dos limites de terras demarcadas, havendo aproximação em apenas uma terra no Pará, nas proximidades do ponto final da ferrovia. Indígenas dos povos Munduruku e Kayapó reivindicam transparência e direito de consulta prévia sobre o processo de concessão da Ferrogrão. O governo tem declarado que fará todas as consultas prévias a esses povos, incluindo no processo de licenciamento as condicionantes socioambientais que forem necessárias.

O valor estimado de investimento na Ferrogrão é de R\$ 12 bilhões. O projeto é visto como um divisor de águas no escoamento da produção no País, ao levar parte da carga do agro para os portos da região Norte, em vez de destinar toda a carga para os portos das regiões Sudeste e Sul. O governo aposta na ferrovia para facilitar o escoamento da produção de milho, soja e farelo de soja do Estado de Mato Grosso, além do transporte de óleo de soja, fertilizantes, açúcar, etanol e derivados do petróleo.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 30/03/2021*

## GOVERNO DEVE PRORROGAR PRAZOS DE PROGRAMAS DE DESONERAÇÃO DE EXPORTAÇÕES

Tema já está em discussão dentro do Ministério da Economia; segundo a CNI, programas voltados para esse fim beneficiaram 31% das exportações nacionais no ano passado

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

O governo deverá prorrogar prazos de programas de redução de tributos sobre insumos utilizados na exportação de bens por causa do agravamento da pandemia do coronavírus. De acordo com fontes ouvidas pelo Estadão/Broadcast, o tema está em discussão no Ministério da Economia e uma medida provisória deverá ser editada adiando os benefícios que vencem no fim deste ano.

Como mostrou o Estadão/Broadcast, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) enviou carta ao ministro da Economia, Paulo Guedes, pedindo a renovação dos prazos que vencem neste ano de dois programas, o Drawback e o Recof/Recof-Sped. O pleito é para que eles sejam estendidos para 2022 ou, até mesmo, para 2023.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/5/9/1617136657795.jpg>

*CNI pede para prorrogar a desoneração das exportações até 2022, ou até mesmo, 2023. Foto: Tiago Queiroz/Estadão*

“O ministério vem monitorando o comportamento da economia brasileira e do cenário externo a fim de identificar a permanência, no ano de 2021, da dificuldade de os exportadores brasileiros operarem sob os referidos regimes. Havendo razões que justifiquem a extensão excepcional de prazos, a Pasta não hesitará em promover as providências necessárias para

garantir a implementação da medida, de modo a mitigar os efeitos da pandemia sobre as atividades econômicas desenvolvidas no País”, informou o Ministério da Economia, em nota à reportagem.

No ano passado, uma MP já havia prorrogado os benefícios que venciam em 2020 para este ano. Pelos dois programas, as empresas brasileiras informam insumos que são comprados do exterior a serem utilizados na produção de bens que serão exportados. Dessa forma, fica suspenso o pagamento de tributos como Imposto de Importação, PIS/Cofins e ICMS sobre esses produtos.

A legislação, no entanto, prevê que todo o processo – a compra do insumo, a produção do bem e a exportação do produto – deve ser concluído em um ano, prorrogável por mais um, para que os impostos sejam desonerados definitivamente. Caso o prazo não seja cumprido, a empresa tem que pagar todos os tributos e ainda multas por atraso.

Com a pandemia, no entanto, a CNI alega que as empresas estão enfrentando atrasos no fornecimento de matéria-prima, na produção, com sucessivos lockdowns, e no transporte internacional. Com isso, as empresas não conseguirão exportar todos os produtos previstos ainda em 2021 e terão que pagar impostos sobre insumos importados.

Em levantamento feito no início de março com 79 empresas e associações, a CNI identificou que 70 disseram que não conseguirão ou não sabem se conseguirão exportar dentro do prazo. Com isso, essas empresas teriam que pagar R\$ 775 milhões em tributos por conta do fim dos programas, um custo “inesperado”, destaca a CNI.

Segundo a CNI, em 2019, 31% das exportações nacionais foram beneficiadas pelos regimes de Drawback e o Recof/Recof-Sped ou US\$ 69,4 bilhões. Os programas beneficiam setores como mineração, siderurgia, papel e celulose, químico, automotivo, metalúrgico e alimentício.

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

**Data : 30/03/2021**



## VALOR ECONÔMICO (SP)

### LOGÍSTICA AINDA TERÁ EFEITOS DE BLOQUEIO EM SUEZ

Mercado de navegação comemorou liberação do navio encalhado no Canal de Suez, mas prevê impactos indiretos

**Por Taís Hirata — De São Paulo**

A liberação do Canal de Suez, na manhã de segunda-feira (29), foi recebida com grande alívio pelo mercado de navegação. Ainda assim, a expectativa é que os efeitos indiretos do bloqueio se estendam pelas próximas semanas, inclusive no Brasil.

O navio “Ever Given” estava encalhado desde a última terça-feira (23), o que levou à formação de uma fila de mais de 450 navios, à espera da liberação para atravessar o canal, segundo a agência “Bloomberg”. O fluxo já foi retomado, mas companhias de navegação estimam um prazo de quatro a seis dias para a normalização das viagens no local.

Para além da retomada das viagens, porém, haverá gargalos na chegada desses navios nos portos – tanto na Europa quanto na Ásia -, com prováveis congestionamentos e atrasos na liberação das cargas. Além disso, algumas embarcações já haviam decidido mudar de rota e contornar a África para chegar à Europa, o que deve atrasar algumas viagens.

Toda essa situação deverá impactar o Brasil indiretamente, tal como todo o comércio global. “Deve haver alguns atrasos e falta de contêineres no mercado global, um problema que já existia antes do bloqueio e que agora deverá se agravar”, afirma Leandro Barreto, sócio da consultoria Solve Shipping, que estima que os entraves devam durar por algumas no mercado global, um problema que já existia antes do bloqueio e que agora deverá se agravar”, afirma Leandro Barreto, sócio da consultoria Solve Shipping, que estima que os entraves devam durar por algumas semanas.

O presidente da consultoria Datamar, Andrew Lorimer, estimou um prazo de aproximadamente um mês até a regularização dos problemas gerados pelo bloqueio do canal pela gigantesca embarcação. Um dos possíveis efeitos para o mercado brasileiro é o aumento dos fretes, que já estavam em patamar alto, avalia Carlos Souza, sócio da Logcomex.

Apesar disso, o cenário foi visto como positivo, considerando que havia projeções de que o bloqueio poderia durar semanas. No domingo à noite, as autoridades já se preparavam para ter que descarregar o navio, uma operação que levaria alguns dias, caso fosse necessária. “Os impactos poderiam ter sido muito piores”, afirma Barreto.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data : 30/03/2021**

### ACIDENTE EM SUEZ ACELERA MUDANÇAS NAS CADEIAS GLOBAIS, DIZ MAERSK

Fabricantes e varejistas querem diversificar fornecedores e manter mais estoques, e estão passando do “just-in-time” para o “just-in-case”

Por Richard Milne e Harry Dempsey — *Financial Times*, de Oslo e Londres



[https://s2.glbimg.com/EjHLh4JU04Bfu7ar8gGJU6hL8Fg=/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2021/j/u/EPGaMDQf2Ansp58h8Wbg/foto30int-101-suez-a14.jpg](https://s2.glbimg.com/EjHLh4JU04Bfu7ar8gGJU6hL8Fg=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/j/u/EPGaMDQf2Ansp58h8Wbg/foto30int-101-suez-a14.jpg)

O navio Ever Given navega pelo Canal de Suez, no Egito, acompanhado por rebocadores, após ser desencalhado — Foto: Suez Canal Authority via AP

O bloqueio do Canal de Suez, que acabou ontem, deverá acelerar uma mudança global das cadeias de fornecimento “just-in-time”, diz Soren Skou, presidente executivo da Moller- Maersk, a maior operadora mundial de navios de transporte de contêineres.

Segundo ele, as empresas já vinham mudando suas cadeias de fornecimento por causa da pandemia de covid-19, afastando-se de fornecedores únicos e repensando sua dependência do “just-in-time” – sistema em que os componentes são entregues às fábricas só quando elas precisam deles.

Em vez disso, as empresas estão partindo para as cadeias “just-in-case”, mantendo estoques maiores para evitar serem pegas desprevenidas por interrupções na cadeia.

“Estamos caminhando para uma cadeia de fornecimento ‘just-in-case’, e não apenas ‘just-in-time’. Esse incidente [no Canal de Suez] fará as pessoas pensarem mais em suas cadeias de fornecimento”, acrescentou Skou.

O Ever Given, o navio que bloqueou o canal por uma semana, é um dos maiores do mundo, capaz de transportar 20 mil contêineres. Ontem, equipes de resgate conseguiram desencalhar o navio, desbloqueando uma das mais importantes rotas comerciais do mundo.

A Maersk possui dezenas de navios entre as centenas que tiveram suas viagens atrasadas pelo bloqueio do canal de Suez e redirecionou 15 deles para contornar a África, acrescentando cerca de 10 dias às suas viagens.

O grupo dinamarquês é uma empresa líder do comércio mundial, responsável por um quinto transporte marítimo de cargas do mundo, atuando para muitas das maiores companhias do planeta, como H&M, Nike e Unilever.

Muitas empresas estão repensando os seus sistemas de fornecimento depois que os “lockdowns” causados pela pandemia levaram a interrupções nas cadeias de fornecimento “just-in-time”, quando elas subitamente não puderam receber certos componentes.

“O quanto você quer ser ‘just-in-time’? É ótimo quando isso funciona, mas quando não funciona você perde vendas. Não há economia de custos com o ‘just-in-time’ que consiga compensar o lado negativo de perder vendas”, disse Skou.

Ele acrescentou que as empresas também estão buscando não depender mais de um único fornecedor. “Claramente vemos nossos clientes afirmando que precisamos ter vários fornecedores para garantir que um pequeno sub-fornecedor não acabe nos fechando.”

Muitos analistas concordam que fabricantes e varejistas estão migrando para um modelo “just-in-case”, mas apontam para o fardo de manter estoques extras em setores mais atingidos pela pandemia. “Se a covid fez algo, foi drenar caixa”, diz Paul Adams, diretor da consultoria Vendigital.

Os preços dos fretes subiram nos últimos meses, com as empresas em todo o mundo buscando reforçar seus estoques, após terem sido surpreendidas pela força da recuperação da demanda por bens no fim de 2020. Skou diz que isso continuará nos próximos meses.

“Os varejistas pararam de comprar no segundo trimestre de 2020 e agora estão tentando refazer os estoques ao mesmo tempo em que há uma demanda muito forte. O ciclo de reposição de estoques prosseguirá por um tempo”, afirmou.

Skou disse que o preço do frete deve subir mais devido ao congestionamento em Suez. David Kertens, analista da Jefferies, diz que empresas de transporte de contêiner ganharam mais dinheiro nos três primeiros meses de 2021 do que em todo o ano passado.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 30/03/2021*

## COMISSÃO MISTA DA REFORMA TRIBUTÁRIA SERÁ PRORROGADA POR MAIS 30 DIAS

As discussões foram paralisadas por conta da piora da pandemia nas últimas semanas

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

O presidente do Congresso, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), disse agora há pouco que vai prorrogar o funcionamento da comissão mista da reforma tributária por mais 30 dias. Isso porque, com o recrudescimento da pandemia nas últimas semanas, as discussões foram paralisadas e o relator, deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), ainda não conseguiu apresentar seu parecer final.

"Sobre a reforma tributária, temos que considerar sua grande complexidade, mas, ao mesmo tempo, aquilo que eu e Arthur Lira [presidente da Câmara] já reafirmamos: ela é uma prioridade e vai ser tratada dessa forma pelo Congresso Nacional. Temos a dificuldade para o funcionamento pleno das comissões no Senado e na Câmara, de modo que estamos considerando de uma prorrogação de prazo da comissão mista para mais 30 dias", explicou. "Deve haver essa prorrogação. A despeito de ter o foco na pandemia, temos que andar paralelamente com essas pautas e tentar coabitar todas essas medidas", complementou.

Siga o Valor Investe: Segundo Pacheco, tanto Aguinaldo Ribeiro como o presidente da comissão mista, senador Roberto Rocha (PSDB-MA), concordam com esse novo prazo. A comissão mista foi instalada em março do ano passado com objetivo de definir mudanças constitucionais sobre a cobrança de tributos, mas acabou sendo afetada pela pandemia.

Em dezembro de 2020, Roberto Rocha pediu prorrogação do prazo de funcionamento e recebeu aval para que o colegiado continuasse trabalhando até o fim deste mês de março, mas, mais uma vez, a onda de contaminações provocada pelo coronavírus impediu novos avanços.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 30/03/2021*

## TRÁFEGO NAS ESTRADAS DA ECORODOVIAS CRESCE 1,1% NO ANO ATÉ 28 DE MARÇO

Na semana entre os dias 22 e 28 de março de 2021 a movimentação nas rodovias foi 39,3% maior do que no mesmo período do ano anterior, que coincide com o início dos fechamentos e restrições de mobilidade

*Por Allan Ravagnani, Valor — São Paulo*

O tráfego total comparável nas estradas sob concessão da Ecorodovias aumentou 1,1% no acumulado do ano até 28 de março, na comparação com o mesmo período de 2020.

Na semana entre os dias 22 e 28 de março de 2021 a movimentação nas rodovias foi 39,3% maior do que no mesmo período do ano anterior, que coincide com o início dos fechamentos e restrições de mobilidade.



[https://s2.glbimg.com/9P3dYt6Kq9U3T2FbG-dMAGOq-8E=/0x0:1280x720/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2021/3/B/0pAxJHRS6OzVcuxUAJ5g/trecho-de-serra-do-sistema-anchieta-imigrantes-que-liga-a-capital-paulista-a-baixada-santista-divulgacao-ecovias.jpg](https://s2.glbimg.com/9P3dYt6Kq9U3T2FbG-dMAGOq-8E=/0x0:1280x720/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/3/B/0pAxJHRS6OzVcuxUAJ5g/trecho-de-serra-do-sistema-anchieta-imigrantes-que-liga-a-capital-paulista-a-baixada-santista-divulgacao-ecovias.jpg)

— Foto: Divulgação\_Ecovias

No Estado de São Paulo, onde estão as rodovias com maior movimentação do grupo, a Ecovias dos Imigrantes, que liga a capital paulista à Baixada Santista pelo sistema Anchieta Imigrantes, viu uma redução de 1,5% no volume total de veículos, incluindo leves e pesados no acumulado do ano, já no período destacado houve uma alta de 33,2% no fluxo.

Na Ecopistas, concessionária das rodovias do sistema Ayrton Senna-Carvalho Pinto, que faz a ligação entre a capital paulista, Vale do Paraíba e litoral norte do Estado, o tráfego foi 3,1% menor no primeiro trimestre, mas 61,9% maior na semana destacada.

A Ecovia Caminho do Mar, estrada entre Curitiba e o porto de Paranaguá, no Paraná, viu o número de veículos pedagiados cair 7,2% no ano e aumentar 3,8% no período. Já na Ecocataratas, que liga o interior do Estado (Guarapuava) até Foz do Iguaçu, a movimentação recuou 6,4% no ano até 28 de março, mas avançou 53,2% na semana.

A Ecosul, que administra as rodovias do polo rodoviário de Pelotas, no Rio Grande do Sul, viu o volume cair 7,9% em 2021, mas subir 15,1% no período. A Eco101, que corta o Espírito Santo de norte a sul, teve o tráfego 12,4% maior no ano e 40,3% na semana destacada. A Ecoponte, que administra a ponte Rio-Niterói, teve queda de 0,6% do volume de carros passando por seus pedágios no acumulado do ano, mas avanço de 104,9% no período.

As concessões Eco135 (MG) registrou alta de 4,7% no acumulado do ano e 17,8% na semana, enquanto a Eco050 (MG-GO) teve alta de 40,3% na semana destacada e de 12% em 2021.

A Ecovias do Cerrado, rodovia recém-assumida pelo consórcio, que liga Uberlândia (MG) à Jataí (GO) não entra no modelo de comparação.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 30/03/2021

## RITMO ACELERADO: APÓS REABERTURA, 113 NAVIOS JÁ CRUZARAM O CANAL DE SUEZ

Em tempos normais, cerca de 50 navios cruzam diariamente a rota marítima, em uma viagem que pode durar até 16 horas

Por Valor, Com Dow Jones Newswires — São Paulo

30/03/2021 09h33 Atualizado há 12 horas As autoridades responsáveis pelo Canal de Suez informaram que 113 navios já cruzaram a hidrovia desde sua reabertura, no início da noite de ontem (horário local), após a operação bem-sucedida para desencalhar o porta-contêineres que bloqueou a travessia por seis dias.

Osama Rabie, diretor da Autoridade do Canal de Suez (SCA, na sigla em inglês), o órgão responsável pela gestão da hidrovia, informou que outras 95 embarcações devem completar a travessia até a noite de hoje no Egito.

A Gulf Agency Co., uma empresa de serviços de transporte marítimo que opera no Canal de Suez, disse que 437 navios esperavam na fila antes do “Ever Given” ser desencilhado após 6 dias de bloqueio de uma das principais rotas comerciais do mundo.

Em tempos normais, cerca de 50 navios cruzam diariamente o Canal de Suez, em uma viagem que pode durar até 16 horas. Mas o ritmo está mais acelerado por causa do bloqueio causado pelo “Ever Given”, e as autoridades esperam acabar com a fila de embarcações em no máximo quatro dias.

Enquanto isso, as empresas estão correndo para garantir espaços nos portos e alertam sobre a possibilidade de mais atrasos para a entrega das cargas que começam a se movimentar em direção a seus destinos. Além disso, os custos também devem subir, já que muitas companhias de navegação optaram por rotas alternativas, incluindo a passagem pelo Cabo da Boa Esperança, no extremo sul da África.

Especialistas em logística preveem que haverá congestionamento nos portos da Ásia e da Europa. Autoridades portuárias afirmam que alguns desses navios que ficaram parados em Suez ou que optaram por rotas mais longas chegarão junto com outras embarcações que estão cumprindo os prazos previstos.

**“Esse atraso pode levar a uma concentração de volume”, disse Luigi Bruzzone, analista do porto de Gênova, um dos mais movimentados da Itália. “O que esperávamos ao longo de abril agora se concentrará nas duas últimas semanas do mês.”**

Com cerca de 12% do comércio marítimo global passando pelo Canal de Suez, o bloqueio atrapalhou o transporte de uma série de mercadorias, desde grãos até chips.

A empresa de dados de commodities Kpler disse que o acidente interrompeu os embarques de gás natural liquefeito do Catar, o maior exportador do mundo. “Haverá atrasos consideráveis no cronograma de carregamento em Ras Laffan [no Catar] no início de abril”, alertou.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data : 30/03/2021**

## LOGÍSTICA AINDA TERÁ EFEITOS DE BLOQUEIO EM SUEZ

Mercado de navegação comemorou liberação do navio encalhado no Canal de Suez, mas prevê impactos indiretos

**Por Taís Hirata — De São Paulo**

A liberação do Canal de Suez, na manhã de segunda-feira (29), foi recebida com grande alívio pelo mercado de navegação. Ainda assim, a expectativa é que os efeitos indiretos do bloqueio se estendam pelas próximas semanas, inclusive no Brasil.

O navio “Ever Given” estava encalhado desde a última terça-feira (23), o que levou à formação de uma fila de mais de 450 navios, à espera da liberação para atravessar o canal, segundo a agência “Bloomberg”. O fluxo já foi retomado, mas companhias de navegação estimam um prazo de quatro a seis dias para a normalização das viagens no local.

Para além da retomada das viagens, porém, haverá gargalos na chegada desses navios nos portos - tanto na Europa quanto na Ásia -, com prováveis congestionamentos e atrasos na liberação das cargas. Além disso, algumas embarcações já haviam decidido mudar de rota e contornar a África para chegar à Europa, o que deve atrasar algumas viagens.

Toda essa situação deverá impactar o Brasil indiretamente, tal como todo o comércio global. “Deve haver alguns atrasos e falta de contêineres no mercado global, um problema que já existia antes do bloqueio e que agora deverá se agravar”, afirma Leandro Barreto, sócio da consultoria Solve Shipping, que estima que os entraves devem durar por algumas semanas

Toda essa situação deverá impactar o Brasil indiretamente, tal como todo o comércio global. “Deve haver alguns atrasos e falta de contêineres no mercado global, um problema que já existia antes do bloqueio e que agora deverá se agravar”, afirma Leandro Barreto, sócio da consultoria Solve Shipping, que estima que os entraves devem durar por algumas semanas.

O presidente da consultoria Datamar, Andrew Lorimer, estimou um prazo de aproximadamente um mês até a regularização dos problemas gerados pelo bloqueio do canal pela gigantesca embarcação. Um dos possíveis efeitos para o mercado brasileiro é o aumento dos fretes, que já estavam em patamar alto, avalia Carlos Souza, sócio da Logcomex.

Apesar disso, o cenário foi visto como positivo, considerando que havia projeções de que o bloqueio poderia durar semanas. No domingo à noite, as autoridades já se preparavam para ter que descarregar o navio, uma operação que levaria alguns dias, caso fosse necessária. “Os impactos poderiam ter sido muito piores”, afirma Barreto.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 30/03/2021*



## G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

### GOVERNO DO ESTADO LANÇA PROJETO PARA NOVA RODOVIA COM DESTINO AO PORTO DE SANTOS

Manifestação de Interesse Público para empresas interessadas no plano rododiferroviário foi publicada no Diário Oficial.

*Por G1 Santos*



[https://s2.glbimg.com/Ws2\\_u3uTi-7PQPotYsPrDY3VBBQ=/0x0:789x456/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal\\_photos/bs/2021/K/B/zU9csWQMqWUBQGyBaXHg/porto-santos3.jpg](https://s2.glbimg.com/Ws2_u3uTi-7PQPotYsPrDY3VBBQ=/0x0:789x456/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2021/K/B/zU9csWQMqWUBQGyBaXHg/porto-santos3.jpg)

*Governo de São Paulo lançou projeto para nova rodovia com destino ao Porto de Santos — Foto: Divulgação/SPA*

O Governo do Estado planeja construir um corredor multimodal com destino ao Porto de Santos, no litoral paulista. O projeto, chamado de 'Linha Verde', tem por objetivo ser uma alternativa inteligente e moderna para o escoamento de toda a produção nacional. A Manifestação de Interesse Público para as empresas foi publicada na última quinta-feira (25), no Diário Oficial.

Segundo a Secretaria de Logística e Transporte de São Paulo, a expectativa é receber projetos para um corredor multimodal no eixo Planalto/Baixada Santista, o que pode incluir, além de uma rodovia, a construção de uma ferrovia. A ideia é que o novo corredor logístico faça a conexão do Rodoanel à Margem Esquerda do Porto e à Rodovia Cônego Domênico Rangoni.

Conforme explica o governo estadual, os trabalhos fazem parte do planejamento da pasta para criar uma nova matriz de logística no estado, que ofereça modelos mais eficientes no trânsito de cargas e mercadorias.

De acordo com o secretário estadual de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto, essa nova estrutura logística poderá trazer um grande ganho à economia, já que boa parte do Produto Interno Bruto (PIB) nacional passa pelo Porto de Santos.

A secretaria explica que a nova rodovia também permitirá a implantação de novas tecnologias, como compensação de emissões de gás carbônico decorrentes da operação, veículos com energia limpa, iluminação com energia solar, sistema de monitoramento inteligente e integração com o Centro de Controle.

Ainda segundo o governo, a implantação desse novo ramo logístico cria, também, um novo acesso ao litoral paulista, e pode melhorar o fluxo do Sistema Anchieta/Imigrantes, além de trazer outros benefícios, como:

- Plataformas logísticas mais eficientes;
- Ter uma nova e eficiente via para o escoamento da produção;
- Viagens mais rápidas para a Baixada Santista;
- Redução no tempo de abastecimento dos caminhões;
- Redução no custo de frete;
- Possibilidade de conexão com ferrovias que abastecem o estado;
- Agilidade no escoamento da carga de contêineres.

### Como participar

Conforme definido pelo governo estadual, os interessados têm 30 dias para apresentar projetos ou estudos nesse sentido, por meio de uma Manifestação de Interesse Privado (MIP). Os estudos devem conter a viabilidade técnica e econômico-financeira dessa nova rodovia, podendo ou não incluir uma malha ferroviária integrada para o transporte de cargas, especialmente de contêineres, originados ou destinados diretamente de ou para os terminais portuários.

A opção pela tecnologia a ser sugerida é livre, e terá que atender aos requisitos operacionais para fluxo de veículos em ambos os sentidos, transpondo a Serra do Mar que se interpõe entre o Planalto e a Baixada Santista.

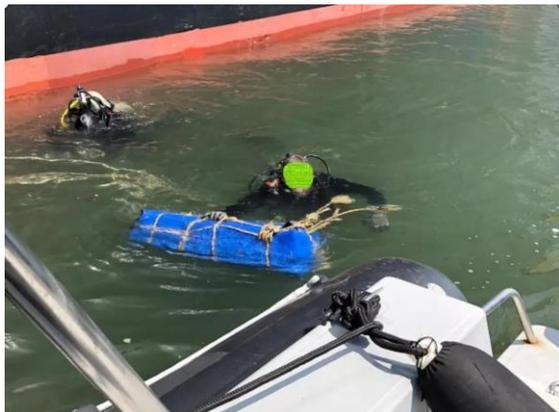
*Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP*

*Data : 30/03/2021*

## POLÍCIA FEDERAL ENCONTRA DROGAS DENTRO DE CASCO DE NAVIO NO PORTO DE SANTOS, SP

Mergulhadores conseguiram encontrar a droga em navio que estava atracado no complexo santista. No mesmo dia, cerca de 30 kg de drogas prensadas foram localizadas dentro de outro contêiner.

*Por G1 Santos*



[https://s2.glbimg.com/HQl8rgQRXFbg6OvG8Pme5Mcaz\\_o8=/0x0:768x573/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal\\_photos/bs/2021/Q/w/pUGYNjSveAkRxtvvsWVA/6f7e0303-cc02-4a2b-9d90-d7ceb24520be.jpeg](https://s2.glbimg.com/HQl8rgQRXFbg6OvG8Pme5Mcaz_o8=/0x0:768x573/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2021/Q/w/pUGYNjSveAkRxtvvsWVA/6f7e0303-cc02-4a2b-9d90-d7ceb24520be.jpeg)

*Parte das drogas foi encontrada no casco de um navio — Foto: Divulgação/Polícia Federal*

Equipes da Polícia Federal, com o apoio da Receita Federal, apreenderam cerca de 90 kg de drogas em terminais do Porto de Santos, no litoral de São Paulo. A apreensão ocorreu em duas ocorrências distintas, na

tarde de segunda-feira (29). Em uma delas, as drogas estavam no casco de um navio.

Mergulhadores da Polícia Federal e também da Marinha do Brasil tiveram que entrar em ação para conseguir localizar as drogas. Cerca de 60 kg de entorpecentes foram encontrados em um compartimento no casco de um navio, que estava atracado em um terminal portuário. A embarcação aguardava o início do deslocamento para o Porto de Las Palmas, na Espanha.

O entorpecente estava embalado em um material impermeável e foi retirado pelos policiais federais, especialistas em polícia marítima, lotados em Paranaguá (PR). Após o encontro, a droga foi apreendida e encaminhada para perícia.

Na segunda ocorrência, cerca de 30 kg de drogas prensadas foram localizadas dentro de contêiner, também no complexo santista. As drogas estavam distribuídas em vários tabletes. A Polícia Federal não quis informar qual era o destino do contêiner.

**Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP**

**Data : 30/03/2021**



## FOLHA DE PERNAMBUCO - PR

### PROGRAMA DE ESTÁGIO BP BUNGE BIOENERGIA 2021 OFERECE 124 VAGAS

*Por Blog dos Concursos*



[https://cdn.folhape.com.br/img/pc/1100/1/dn\\_arquivo/2021/03/unnamed\\_6.jpg](https://cdn.folhape.com.br/img/pc/1100/1/dn_arquivo/2021/03/unnamed_6.jpg)

**Graduandos podem se inscrever até 16 de abril para atuar nas 11 unidades agroindustriais e nas áreas administrativa e corporativa da companhia - BP Bunge**

O Programa de Estágio BP Bunge Bioenergia 2021 está com as inscrições abertas, com 124 vagas abertas. A iniciativa é voltada para a formação de profissionais que poderão iniciar atuação futura nos quadros de colaboradores como assistentes ou analistas da companhia, é destinada a graduandos de diversas áreas de formação, que tenham previsão de concluírem seus cursos entre julho de 2022 e julho de 2023.

Para se inscrever, os interessados devem visitar o seguinte endereço eletrônico: [linktr.ee/estagiobpbunge](http://linktr.ee/estagiobpbunge). As vagas são para as 11 unidades agroindustriais da empresa, presentes em 5 Estados (Goiás, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, São Paulo e Tocantins) e o centro administrativo da companhia na cidade de São Paulo.

Os interessados devem estar cursando graduação em um dos seguintes cursos: Bacharelado em Química, Administração de Empresas, Ciências Contábeis, Economia, Psicologia e Engenharias Agrônoma, Agrícola, Mecânica, Elétrica, Química, de Energia, de Produção, de Alimentos, entre outras formações superiores afins.

As inscrições vão até 16 de abril de 2021 e os estagiários aprovados no processo seletivo iniciarão sua atuação no mês de maio deste ano. O Programa de Desenvolvimento de Estagiários tem duração de um ano, podendo ser estendido por mais um ano.

**Fonte: Folha de Pernambuco - PE**

**Data : 30/03/2021**

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### HAMBURG SÜD PREVÊ CRESCIMENTO NAS IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES GLOBAIS EM 2021

Da Redação *NAVEGAÇÃO 29 Novembro -0001*

A Hamburg Süd prevê um crescimento de 5% nas exportações e de 6% nas importações globais neste ano. Relatório do comércio, desenvolvido pela companhia, mostra que a exportação se manteve positiva ao longo de 2020. Em comparação iguais períodos em 2019, houve crescimento de 4% no primeiro trimestre de 2020, 1% no segundo (período de pico da pandemia de Covid-19), 7% no terceiro trimestre e 9% no último trimestre do ano passado.

Ainda segundo o relatório, a categoria de produtos refrigerados de maior destaque nas exportações em 2020 foi a de alimentos e bebidas, que apresentou crescimento de 32% em relação a 2019, seguida pelo segmento de proteína animal, especialmente a carne suína, que cresceu 19%.

A exportação de frutas cresceu 2% na comparação 2019/2020. Enquanto isso, a madeira foi destaque entre as cargas secas, com aumento de 28%, principalmente para o mercado de construção civil nos Estados Unidos. O tabaco (44%), açúcar (41%) e café (32%) também tiveram aumento elevado na exportação.

De acordo com José Salgado, diretor-executivo comercial da Hamburg Süd, "a recuperação quase total de todos os mercados no 4º trimestre de 2020 foi estimulada pela retomada no consumo mundial, especialmente o de alimentos e o de produtos básicos na Ásia, como café, algodão, resina, papel, tabaco, e peças automotivas, indicando que essa indústria está em processo de retomada".

No Mercosul, a situação da Argentina resultou na queda de produtos exportados.

Com relação às importações, o 4º trimestre de 2020 apresentou um salto inesperado na comparação com o 2º e o 3º trimestres do ano, passando de índices negativos para forte crescimento, permitindo que o ano fechasse com incremento de 16% nas importações globais. "Com importação forte em todos os segmentos e movimentação sólida em todas as regiões, aliadas à recuperação dos mercados para Black Friday e Natal no 4º tri, observamos uma recuperação em um ano desafiador", analisa Salgado.

Entre as categorias importadas, as matérias-primas básicas se destacaram: têxteis e couro tiveram 46% de aumento, acompanhada por alimentos e bebidas (31%), plástico e borracha (30%), metais e produtos da construção (17%), indústria química (14%) e bens de consumo primários (25%). Para 2021, a expectativa é de crescimento global em 6% nas importações.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 30/03/2021

#### TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CELULOSE PARA O PORTO DE PARANAGUÁ CRESCE 26%

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA 29 Novembro -0001*

O volume de celulose que chega pela ferrovia para descarregar no Porto de Paranaguá está 26% maior. Nos primeiros dois meses deste ano foram 2.414 vagões com 154.464 toneladas. No mesmo bimestre em 2020, 1.918 vagões chegaram carregados com 122.752 toneladas do produto de exportação.

"A participação do modal ferroviário no transporte de cargas para os portos do Paraná está em crescente em todos os segmentos, não apenas na carga geral. Aumentar ainda mais o volume de

produtos descarregando de vagões é um dos nossos principais objetivos”, comenta o diretor-presidente da empresa Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210330-porto-de-paranagua-vagao-empilhadeira-trem.jpg>

Segundo ele, toda a comunidade portuária, assim como o Governo do Estado, está empenhada com diversos projetos e investimentos para essa finalidade.

CELULOSE – A celulose exportada pelo Porto de Paranaguá é produzida na Unidade Puma da Klabin, no município de Ortigueira, na região dos Campos Gerais. Segundo a empresa, neste primeiro bimestre foram 137 mil toneladas de celulose exportadas pelo porto paranaense – 104 mil toneladas por Break Bulk (76%) e 33 mil toneladas por contêineres (34%). Europa e Ásia são os principais destinos do produto.

Além de celulose em fardos, a Klabin também exporta papel em bobinas, tanto pela modalidade Break Bulk como contêineres, pelo Porto de Paranaguá. De papel, o volume movimentado pela empresa neste bimestre foi de 30 mil toneladas.

Segundo Sandro Ávila, diretor de Planejamento Operacional, Logística e Suprimentos da Klabin, no volume total dos produtos exportados por Paranaguá, o modal ferroviário representa 73%. “Porém 90% da celulose em fardos foram transportadas para Paranaguá, por ferrovia”, afirma.

“São muitas variáveis da operação que determinam a utilização dos modais, por isso, é difícil precisar um motivo único para esse aumento. Podemos dizer que o principal guia é a programação dos navios, seja com Break Bulk ou contêineres, a partir dela planejamos as cargas e os modais”, explica Ávila

EXPECTATIVA – A expectativa é que a movimentação de celulose pelo Porto de Paranaguá seja ainda maior quando o novo terminal da Klabin estiver instalado e operando na área primária. Já com a licença de instalação desde o final de 2020, no início deste mês a empresa realizou a audiência pública para apresentar o Estudo de Impacto de Vizinhança.

“Será um novo terminal que reafirma o compromisso da Klabin com o Porto de Paranaguá e comprova que o crescimento na exportação da Klabin será com o Porto”, afirma o diretor de Planejamento Operacional, Logística e Suprimentos.

Segundo Ávila, a audiência organizada de forma virtual foi transmitida em tempo real e contou com a participação e contribuição de diversos setores. “Apresentamos o projeto de construção de uma passarela na Avenida Portuária, no principal ponto de cruzamento ferroviário e muito aguardada pela população por ser, também, o local de travessia dos Trabalhadores Portuários Avulsos (TPA’s) para acessar o porto”, conta.

De acordo com o diretor da Klabin, a passarela beneficiará cerca de 2.800 trabalhadores por dia e, além de melhorar e agilizar o fluxo dos pedestres, aumentará a segurança desses profissionais no trajeto de acesso ao porto.

A partir da audiência pública, realizada no último dia 3, a empresa está no período regulamentar de 30 dias para a emissão do Alvará de Construção do novo terminal. “Com isso, devemos estar aptos para início efetivo das obras, respeitados os decretos relativos à pandemia. A obra tem previsão de duração de 15 meses”, garante o representante da Klabin.

ÁREA – Denominada PAR1, a área do novo terminal da Klabin no Porto de Paranaguá terá 27.530 metros quadrados com conexões viárias e ferroviárias e, após os investimentos, poderá atingir a capacidade de movimentar 1,2 milhão de toneladas por ano. A estimativa é que a nova área do armazém totalize 15 mil metros quadrados dedicados à armazenagem e 6,6 mil metros quadrados para alocação dos ramais ferroviários, totalizando aproximadamente 21,6 mil metros quadrados – sem mencionar a área destinada às manobras das empilhadeiras.

A Klabin, maior produtora e exportadora de papéis para embalagens do Brasil, vai administrar um terminal destinado à movimentação de carga geral, em especial celulose. O contrato de exploração de área é de 25 anos (prorrogáveis por mais 45 anos). A empresa pretende fazer investimentos de R\$ 130 milhões no local e gerar renda e mais trabalho desde a construção, para a região.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 30/03/2021*

### **PORTO ITAPOÁ APRESENTA DESEMPENHO FINANCEIRO RECORDE EM 2020**

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29 Novembro -0001*

O Porto Itapoá, situado em Santa Catarina, fechou 2020 com resultados financeiros recordes. Em comparação a 2019, em 2020 obteve lucro líquido 75% superior (R\$ 72 milhões), receita líquida 12% maior (R\$ 361 milhões), EBITDA 21% maior (R\$ 193 milhões), margem EBITDA de 55% em 2020, ante 51% em 2019, e alavancagem de 1,42 vezes ao final de 2020.

Segundo Ricardo Propheta, diretor da BRZ, gestora do fundo BRZ Infra Portos, que detém 22,9% de participação societária indireta no ativo, “os resultados recordes foram reforçados pelo desempenho no último trimestre de 2020, mostrando uma tendência positiva para a entrada de 2021, apesar do cenário adverso imposto pela pandemia”.

O desempenho preliminar do primeiro trimestre deste ano demonstra potencial de crescimento do porto, que hoje conta com capacidade para movimentar 1,2 milhão de TEUs e tem disponibilidade de área própria e licenças para projetos de expansão que aumentam a capacidade para além de 2 milhões de TEUs.

O BRZ Infra Portos (BRZP11) é um fundo de infraestrutura (FIP-IE) que tem como estratégia investir em companhias do setor portuário brasileiro e participar da gestão de forma ativa. Lançado em fevereiro do ano passado, atualmente possui participação acionária no Itapoá Terminais Portuários S.A., captou R\$ 616 milhões e tem uma base de 4,3 mil investidores.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 30/03/2021*

### **PORTOS AVALIAM QUE PORTARIA 51 DO MINFRA DEVE ATRAIR INVESTIMENTOS E AMPLIAR RECEITAS**

*Por Dérika Virgolino PORTOS E LOGÍSTICA 30 Março 2021*

A portaria prevê autorização para exploração comercial de áreas não operacionais nos portos, com dispensa de autorização prévia do poder concedente.

O Ministério da Infraestrutura publicou, na última quarta-feira (24), a Portaria 51 com o objetivo de atrair mais investimentos da iniciativa privada e reduzir burocracias no setor. A portaria prevê autorização para exploração comercial de áreas não operacionais nos portos, com dispensa de autorização prévia do poder concedente.

De acordo com o diretor de negócios e sustentabilidade da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Jean Paulo Castro e Silva, a mudança mais significativa é justamente o fato de a portaria permitir que a administração portuária conduza processos de cessão de áreas não afetadas à exploração portuária em determinadas situações. Dentro dessas situações, estão a dispensa de autorização prévia quando a área for definida como não afeta à operação no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto.

Para Silva, a nova norma dará mais autonomia para as Autoridades Portuárias darem destinação a essas áreas, agilizando o processo da sua exploração ao desonerar o Poder Concedente de centralizar a autorização para todos os casos. Ele afirmou que a CDRJ tem diversas áreas que podem ser melhor aproveitadas e que já vem conduzindo processos de cessão onerosa de algumas delas, e que já passaram pelo processo anterior de autorização prévia na secretaria de portos.

O Plano de Negócios de 2021 da CDRJ já previa alguns projetos dessa natureza, antes da edição da Portaria 51. Um exemplo disso, segundo Silva, é a iniciativa da Cancun Brasileira em Angra dos Reis, onde temos diversos imóveis não afetos à operação portuária. Ele afirmou que desde que essa proposição de revitalizar o centro de Angra dos Reis foi apresentada pelo Governo Federal, a companhia se colocou como parceiro do projeto os imóveis no entorno do porto. “Acreditamos que pode haver oportunidades semelhantes nas outras localidades dos portos administrados pela CDRJ”, disse.

Para o diretor de planejamento e gestão do Porto de Suape (PE), Francisco Martins, o porto enxerga este momento da pandemia como estratégico para implantação dessa portaria. Segundo ele, nesta forte crise é propício que sejam tomadas medidas mais céleres para realização de novos investimentos, impulsionando a retomada do crescimento.

Ele informou que o porto tem recebido nos últimos anos, diversas empresas interessadas em investir na área portuária e desenvolver atividades compatíveis com as áreas não operacionais. “Estamos muito otimistas na concretização de novos negócios ao longo do ano, como resultado do esforço do Governo e da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, e das oportunidades proporcionadas pela nova regulamentação”, pontuou. Para tanto, Suape tem mantido atualizadas as ferramentas de planejamento territorial, principalmente para a área do porto organizado, como o PDZ.

O diretor jurídico e presidente da Comissão de Licitação de Área Portuária da Portos do Paraná, Marcus Freitas, destacou que com a publicação da Portaria 51, as Autoridades Portuárias terão mais flexibilidade, liberdade e celeridade para explorar áreas não operacionais. Isso possibilitará aos portos públicos aumentar as receitas, às cidades aumentar a arrecadação, além de proporcionar geração de empregos, por meio de novas empresas que tenham intenção de iniciar atividades comerciais, culturais, sociais e recreativas.

Silva da CDRJ também ressaltou que dar uma destinação comercial para essas áreas de forma que elas passem a gerar receitas, deixando de ser apenas fonte de despesas de manutenção, irá melhorar o caixa da companhia. Também deverá gerar recursos para investimentos na atividade finalística da companhia, que é a exploração portuária. Ele disse ainda que esse ciclo de geração de receitas acessórias para investir na atividade fim já é algo comum no setor aeroportuário. Segundo ele existe casos bem sucedidos no setor portuário.

A Portos do Paraná, também antes da publicação da Portaria 51 já vem trabalhando internamente, desde 2019, com o intuito de explorar área dentro da poligonal, que atualmente encontra-se não afeta a operação portuária, denominada Barão do Tefé, em Antonina. Mas, para tanto, o PDZ que está sendo estruturado precisa ratificar a área como não afeta a operação portuária.

“Com a publicação deste novo regramento vamos intensificar ainda mais os trabalhos para viabilizarmos, de forma célere, a exploração daquela área, bem como outras que estamos analisando a viabilidade técnica, ambiental e econômica para exploração comercial, social, recreativa, cultural, segurança e controle sanitário”, afirmou Freitas.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 30/03/2021*

**MAPA CERTIFICA PRIMEIRA EMBARCAÇÃO PESQUEIRA PARA PARTICIPAR DA CADEIA DE EXPORTAÇÃO PARA UE**

*Da Redação ECONOMIA 29 Novembro -0001*

A Secretaria de Aquicultura e Pesca do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) habilitou a primeira embarcação para participar da cadeia de produtos de pesca para exportação à União Europeia.

A embarcação "Delfim", do Rio Grande do Sul, recebe a certificação após atender todos os critérios estabelecidos pela Instrução Normativa nº 57, de 31 de outubro de 2019.

"A efetivação deste processo consiste em um importante passo da SAP/MAPA no atendimento às recomendações da autoridade sanitária da Comunidade Europeia, para adequação da etapa primária da cadeia produtiva, visando a reabertura de exportações de produtos da pesca a este bloco econômico", destaca a secretaria.

Foi emitida também a certificação para a embarcação pesqueira "Yago F", de Santa Catarina, por atender aos critérios e requisitos de boas práticas higiênico-sanitárias a bordo previstos na Portaria SAP-MAPA nº 310, de 24 de dezembro de 2020.

A embarcação pode fornecer matéria-prima para processamento de produtos da pesca destinados ao mercado nacional e internacional, com exceção da União Europeia.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 30/03/2021*

## BLANK SALINGS NO BRASIL NÃO ESTÃO DESCARTADOS COMO CONSEQUÊNCIA DO ENCALHE DO EVER GIVEN

*Da Redação NAVEGAÇÃO 30 Março 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/190402-hamburg-sud-porta-conteiner.jpg>

O encalhe do navio "Ever Given" gerou aumento do transit time para a entrega das cargas de exportação brasileiras, principalmente as destinadas ao Oriente Médio, Índia, e Paquistão, além de países próximos ao Mar Vermelho. Segundo o Centronave, armadores estão avaliando as alternativas possíveis, como o redirecionamento de navios para outras rotas.

"No Brasil, ainda não há previsão de blank sailings, mas poderão ocorrer reações em cadeia devido ao cenário global, afetando a programação de reposicionamento de contêineres vazios", estima a entidade.

Segundo o diretor do Centronave, Claudio Loureiro de Souza, ainda é muito difícil medir a extensão e duração para a regularização do tráfego, que poderá variar muito caso a caso e de acordo com os diferentes mercados e modalidades de atuação (contêineres, granel, breakbulk, roll-on-roll-off). "De qualquer forma, estão todos trabalhando continuamente para mitigar tais impactos, que deverão existir."

De acordo com as autoridades, a previsão é de que o tráfego nas rotas que utilizam o Canal de Suez seja retomado em sua totalidade e normalizado entre três a cinco dias.

O Centronave é uma entidade associativa com 114 anos de existência, que reúne as 19 maiores empresas de navegação de longo curso atuando no Brasil.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 30/03/2021*

## NORMALIZAÇÃO DE TRÁFEGO EM SUEZ LEVARÁ ATÉ 5 DIAS

*Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 30 Março 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210330-evergreen-apos-desencalhe-divulgacao-suez-administracao.jpg>  
*Divulgação Autoridade Canal Suez*

Para armadores e autoridades locais, esse será o tempo para solucionar as filas na via marítima causadas pelo encalhe do cargueiro Ever Given, liberado na última segunda-feira (29). Comboios retomam destinos, mas companhias optaram por desviar algumas embarcações para rotas contornando Cabo da Boa Esperança.

Grandes armadores do longo curso e autoridades locais acreditam que a solução das filas no Canal de Suez levará até cinco dias. Após quase uma semana para a operação de desencalhe e reflutuação do porta-contêineres Ever Given, algumas empresas optaram por desviar embarcações para rotas para Europa contornando o Cabo da Boa Esperança, percurso que dura uma semana a mais que a passagem pela principal via marítima entre a Ásia e o velho continente. O canal foi fechado devido ao encalhe do cargueiro, de 20.000 TEUs e 400 metros de comprimento, que ficou atravessado e bloqueou a hidrovia, na última terça-feira (23), criando uma fila com centenas de navios.

O Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) informou que seus associados acompanham de perto as consequências operacionais do evento e seus desdobramentos. Para a entidade, que reúne as 19 maiores empresas de navegação de longo curso atuando no Brasil, ainda é muito difícil, neste momento, medir a extensão e duração dessa interrupção no fluxo de embarcações na rota. A avaliação é que esse tempo vai variar caso a caso, conforme os diferentes mercados e modalidades de atuação, entre as quais: contêineres, grânéis, carga geral e roll-on roll-off.

O Centronave ressaltou que os transportadores marítimos trabalham para mitigar tais impactos que, no caso brasileiro, deverão existir para as cargas destinadas ao Oriente Médio, Índia, e Paquistão, além de países próximos ao Mar Vermelho, com um aumento do transit time para a sua entrega. De acordo com a associação, os armadores também estão avaliando demais alternativas possíveis, como o redirecionamento de navios para outras rotas quando necessário. “No Brasil, ainda não há previsão de blank sailings, mas poderão ocorrer reações em cadeia devido ao cenário global, afetando a programação de reposicionamento de contêineres vazios”, informou o diretor-executivo do Centronave, Claudio Loureiro de Souza.

O Centronave reiterou que as previsões divulgadas nos primeiros dias do encalhe, estimando que a desobstrução poderia durar semanas, eram 'prematuras e incompletas', especialmente no que se refere aos impactos do incidente no comércio exterior brasileiro. A associação elogiou os esforços realizados e o alto nível técnico dos trabalhos realizados na ação.

Na última segunda-feira (29), a Autoridade do Canal de Suez (SCA), informou que o cargueiro envolvido no incidente voltou a flutuar em normalidade técnica. De acordo com a SCA, as manobras necessárias para o reposicionamento da embarcação no canal, que haviam sido programadas para serem realizadas conjuntamente com a maré alta, foram bem sucedidas e permitiram a restauração total da dirigibilidade da embarcação. A navegação foi imediatamente retomada e o navio foi direcionado para a “Bitter Lakes”, a área de espera para inspeções e certificações técnicas.

A CMA CGM considerou satisfatório o plano de ação implementado pelas autoridades do Canal de Suez junto à empresa de resgate. O grupo avalia que a operação de reflutuação foi bem sucedida, com o primeiro comboio cruzando o canal e os navios que esperavam dentro do Great Bitter Lake transitaram, na noite da última segunda-feira (29). A empresa informou, na manhã desta terça-feira (30), que a embarcação CMA CGM Champs Elysees estava em trânsito e que a embarcação APL Changi deverá iniciar o trânsito esta noite. A capacidade de um comboio diário é estimada em 80 trânsitos por dia (nos dois sentidos), mas pode mudar dependendo do desenvolvimento futuro.

A CMA CGM avisou que o grupo continuará a acompanhar e informar os seus clientes sobre as ações implementadas para permitir a retomada rápida do tráfego no canal e o retorno total às condições normais de operação. A companhia acrescentou que um plano de ação de recuperação será implementado e retransmitido aos clientes assim que os navios retomarem a passagem normal.

A MSC destacou que resolver o acúmulo de navios no canal é um processo complexo que levará alguns dias para ser normalizado, porém considerou importante que os comboios começaram a se mover em direção a seus destinos. Ao menos 15 navios operados pela empresa, ou junto a armadores consorciados, foram redirecionados ao Cabo da Boa Esperança. “Estamos fazendo o nosso melhor para gerenciar a entrega das cargas da melhor maneira possível. A expectativa é que o incidente resulte em uma restrição de capacidade, adicionando pressão contínua sobre as redes de navegação e portuária no segundo trimestre deste ano”, avaliou a empresa.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 30/03/2021*

## PORTOS RS RENOVA ANTECIPADAMENTE O CONVÊNIO DE DELEGAÇÃO DOS PORTOS PÚBLICOS GAÚCHOS

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29 Março 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200823-porto-de-rio-grande.jpg>

O governo do Rio Grande do Sul e a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários assinaram na quarta-feira (24) o primeiro termo aditivo ao convênio de delegação nº 001/1997, que prorroga o prazo de vigência dos portos gaúchos por mais 25 anos, até o dia 1º de abril de 2047. O documento abrange os portos de Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas.

No documento foram readequadas cláusulas, especialmente quanto à necessidade de constituição de uma SPE (Sociedade de Propósito Específico) para a gestão dos portos, trazendo uma série de mecanismos de transparência e governança, maior clareza na aplicação das tarifas portuárias e no desenvolvimento de novos negócios. Esta constituição deve ser uma das prioridades da administração da autarquia nos próximos meses.

A renovação ratifica que a administração portuária seguirá sendo feita pelo estado do Rio Grande do Sul.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 30/03/2021*

## PL 576/21 PODE SER PRIMEIRO PASSO PARA DISCUTIR MARCO REGULATÓRIO DE EÓLICA OFFSHORE, DIZ ABEEÓLICA

*Por Dérika Virgulino OFFSHORE 30 Março 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200126-parque-eolico-eolica-mar-pixabay.jpg>

O projeto traz sugestões de participação governamental, estudos exigidos e procedimentos de outorga para o setor.

Embora existam quatro projetos de instalação de Parque Eólico em curso no Brasil, o setor ainda não possui um marco regulatório. Mas, recentemente, o senador Jean-Paul Prates (PT/RJ) apresentou o Projeto de Lei (PL 576/21) que propõe o estabelecimento de um marco sobre

o tema. Para a Associação Brasileira de Energia Eólica (ABEEólica), esse pode ser o primeiro passo relevante para a energia eólica no país.

O documento aborda autorização de outorgas e formação dos prismas energéticos para explorar a tecnologia. De acordo com a Elbia Gannoum, presidente da associação, o projeto traz sugestões de participação governamental, estudos exigidos e procedimentos de outorga que ainda precisam ser debatidos em conjunto com o setor. Para Elbia o momento atual é de estudar modelos e opções para exploração. Por esta razão a associação ainda não defende nenhum modelo específico, mas vem debatendo o tema junto com vários órgão e empresas do setor. O PL ainda passará por várias etapas de tramitação no Congresso Nacional.

Uma das empresas que está com um projeto de Parque Eólico em avaliação no Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) é a Equinor. Segundo a companhia, ainda está sendo avaliado um projeto nos estados do Rio de Janeiro e do Espírito Santo com capacidade total de 4 GW e potência instalada suficiente para abastecer dois milhões de residências.

A empresa informou que houve uma consulta ao Ibama para iniciar a avaliação ambiental necessária para aprofundar a possibilidade de desenvolver projeto eólico offshore no Brasil, mas pontuou que o projeto ainda está em fase de estudos. A empresa conta com projetos desse tipo na Noruega e na Escócia, mas enxerga o Brasil como uma área potencialmente interessante para esse mercado. Porém, a Equinor não comentou sobre qual modelo defende para a instalação de eólica offshore no país.

A Empresa de Pesquisa Energética (EPE) publicou recentemente o RoadMap Eólica Offshore, documento que traz experiências internacionais e instrumentos aplicados para as características de cada país. Mas Elbia destacou que em colaboração com as organizações e instituições, o Brasil precisa delinear o melhor instrumento para o seu próprio mercado.

Dentre os modelos apresentados pela EPE estão o open door, que precisa de licença ambiental, mas sem necessidade de concorrer pelo direito de exploração do lugar. E o modelo de licitações, também sem competição, porém, o governo é o responsável pelo zoneamento das áreas ofertadas. A presidente da associação acredita que ambos os modelos possam conviver no Brasil.

Outro ponto que merece atenção diz respeito à quantidade de órgãos e até mesmo ministérios por onde esses projetos de parques eólicos precisam circular até serem aprovados. No entanto, Elbia acredita que seja normal, considerando a etapa em que o país ainda se encontra sobre o tema. Ela entende que com os órgãos se organizando para trabalhar o tema, as empresas estudando o assunto e também com envolvimento do Congresso para criação de leis "tudo vai se ajustando", frisou.

A ABEEólica também vem trabalhando com os investidores para criação de um guia sobre o tema. A ideia é elaborar um guia mais prático. Ela diz que todas as grandes empresas do setor estão juntas com a associação nesse grupo de trabalho.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 30/03/2021*

## **A NATUREZA JURÍDICA DA COBRANÇA DE SOBREESTADIA (DEMURRAGE) DE CONTÊINERES**

*Por Flávia Moraes Lopes Takafashi e Luciana Vaz Pacheco de Castro ESTUDO E PESQUISA 30 Março 2021*

A troca e o transporte de mercadorias pelos mares são considerados como umas das manifestações mais antigas da sociedade.

Por conta da dinamização do mercado de transporte marítimo e do significativo valor agregado capitalizado com a movimentação de mercadorias acondicionadas em contêineres, os armadores de navios (transportadores) de carga passaram a se dedicar a um rígido controle de disponibilização e devolução desse ferramental logístico, tendo sido a cobrança de demurrage de contêineres

(sobreestadias) uma medida de responsabilização cada vez mais constante nas relações de transportes.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200227-conteiner.jpg>

A escassez de contêineres em determinados portos, bem como o alto custo de reposição desses cofres de carga, alavancaram há tempos a necessidade de se cobrarem altos valores de demurrage (que ocorre na importação, sendo que na exportação o termo utilizado é detention) como forma de reposição de perdas econômicas e de estabelecimento de uma disciplina mercadológica adequada às necessidades do comércio; motivo pelo qual a demurrage, ou sobreestadia de contêineres, integralizou as operações de transporte de mercadorias em todo o mundo a partir do século XX.

O termo demurrage é utilizado para incluir todos os institutos conhecidos do sistema common law, a fim de descrever esse conceito de cobrança, sendo eles overliggetidsersattning, Uberliegegeld, overliggeld, surestaries, controstallie e demoras.<sup>1</sup>

Trata-se de um instituto de Direito Privado, de natureza contratual (eminentemente obrigacional, de modo que não se olvida da aplicação do princípio do pacta sunt servanda), e próprio do direito marítimo.

Originalmente, o termo demurrage era aplicável aos contratos de fretamento por viagem,<sup>2</sup> quando se estabelecia para cada uma das viagens, para o ciclo de viagens contratadas, um período de laytime,<sup>3</sup> a fim de carregar e descarregar a carga, cobrindo-se a perda sofrida pelo fretador durante esse tempo.

O racional da cobrança da sobreestadia era remunerar ou indenizar o proprietário do navio pelo tempo em que sua embarcação estava afastada de sua atividade-fim, qual seja, a realização do ato de transportar de per se. Assim, o pensamento deve ser o mesmo quando se trata de sobreestadia de contêiner, sobretudo se considerado que o contêiner não se confunde com a mercadoria transportada; não constitui embalagem da mercadoria, sendo parte ou acessório do veículo transportador.

Pierre-Jean Bordahandy ensina-nos que a expressão sobreestadia de contêiner “pretende referir-se ao período durante o qual um contêiner começa a acumular custos adicionais para o remetente ou o destinatário, porque foi mantido à sua disposição em período maior do que o período acordado de dias livres”.<sup>4</sup>

Em outras palavras, sempre que o consignatário (figura que pode ser estendida a outros personagens, e por isso denominada muitas vezes nos contratos de transporte simplesmente como “negociante”) não devolver o equipamento, respeitando a estadia livre ou free time que é concedido pelo transportador, incorrerá em sobreestadia de contêiner.

Na prática, ao receber uma carga devidamente acondicionada em contêiner, após previamente avisado da chegada do navio, o consignatário possui uma quantidade determinada e previamente acordada de dias para usar o equipamento, período que engloba, inclusive, a liberação junto à Aduana (e eventualmente outras autoridades envolvidas, como Anvisa ou Mapa), e demais providências, devendo, ao final, proceder a devolução do ferramental logístico devidamente livre e desembaraçado ao seu proprietário ou representante; sendo que a sua não devolução no prazo e nas condições estabelecidas acarreta a cobrança da parcela de sobreestadia correspondente ao tempo excedente.

Obviamente imprevistos podem acontecer nesse trâmite — até porque essa cadeia engloba um número grande de interlocutores — e o atraso na devolução ocorre por conta de diversos motivos.

Por isso, vale registrar que uma logística de cargas eficiente pressupõe que os meios de transporte (tanto os navios quanto os contêineres) sejam otimizados à medida que aumenta seu tempo destinado à atividade de transportar (levar a carga de um destino a outro) e que diminui seu tempo de carregamento/descarregamento. Uma logística inteligente e integrada é igualmente relevante para facilitar e agilizar o uso e devolução dos cofres ao transportador marítimo para serem usados em outras demandas.

É ponto pacífico que a possibilidade de cobrança da sobreestadia de contêiner está prevista no contrato de transporte, que é representado pelo conhecimento de embarque ou Bill Of Lading, de tal modo que todas as partes intervenientes nessa relação obrigacional estão habituadas a essa realidade.

No entanto, não se olvida a existência de duas correntes dominantes que discorrem sobre a natureza jurídica da sobreestadia de contêiner.

Uma corrente que entende a cobrança como de natureza indenizatória e outra que se refere à sobreestadia como sendo cláusula penal.

Essa diferenciação parece ganhar relevo vez que, dentre um dos principais argumentos, os defensores da natureza jurídica como cláusula penal ponderam pela limitação do seu valor ao da obrigação principal, por lhe ser acessória, ao passo que a indenização, em princípio, não haveria qualquer teto, na medida em que deve corresponder à extensão do dano, ainda que pré-fixado.

Seja como for, a discussão é acalorada.

Como indenização, segundo os preceitos do Código Civil Brasileiro, emergem três requisitos legais obrigatoriamente, quais sejam: a culpa (numa de suas modalidades quando subjetiva, ou seja, negligência, imperícia ou imprudência),nexo de causalidade e dano.

A culpa é fundada no descumprimento da cláusula contratual que prevê a incidência da sobreestadia diante da devolução intempestiva do contêiner, interligada ao nexo causal e aos prejuízos, os quais são pré-fixados contratualmente diante dos prejuízos sofridos com a perda de novos fretes e oneração da logística para suprir as necessidades dos usuários que demandam contêineres, situação essa que, aliás, se acentuou bastante de forma global em tempos de pandemia. A propósito, enfatiza-se que os prejuízos são previamente calculados a uma cadeia logística de movimentação de cargas que, por ser dinâmica, célere e de caráter transnacional, sofre impactos importantes em face da mora na devolução dos contêineres.

A crítica reside na questão atinente à pré-fixação dos prejuízos contratualmente e nos altos valores cobrados, a despeito de essas quantias serem progressivas de acordo com o tempo correspondente em que o usuário retém a unidade além do permitido. As cobranças se dão por períodos, de forma sucessiva, e o valor de cada período não alcança o valor do frete ou do próprio contêiner, que são seguramente mais elevados.

Por sua vez, ao dispor sobre cláusula penal, o sistema jurídico brasileiro preceitua que se trata de montante preestabelecido contratualmente, cujo objetivo é reparar o possível dano sofrido por qualquer das partes signatárias da avença em caso de inadimplemento da obrigação. Para ser devida a obrigação imposta como cláusula penal, exige-se do credor apenas a comprovação da mora do devedor (independente de culpa), cujo montante a ser pago deverá estar limitado ao valor da obrigação principal e fixado no bojo do próprio contrato firmado entre as partes.

A parcela doutrinária que sustenta a caracterização como cláusula penal assevera que a liquitaded damage, ou indenização prefixada do sistema common law, quando analisada sob a égide da civil law, aperfeiçoa-se com o que se reconhece como as cláusulas penais do direito brasileiro.

Ainda para os defensores dessa corrente, a demurrage tem natureza de cláusula penal contratual, independente de culpa, não limitada ao valor da obrigação contratual, e prescinde da demonstração do dano efetivo sofrido em decorrência do ato do devedor, uma vez que as disposições pactuadas entre as partes, ou os costumes impostos pela lex mercatória, já asseveram a obrigação de indenizar em caso de inadimplemento da obrigação.

Sob essa perspectiva, os usuários invocam a necessidade de modicidade dos valores como forma de garantir um serviço adequado e cobram a interferência do Estado diante da ausência de critérios objetivos para fixação da demurrage.

Essa linha doutrinária sustenta que o valor da cláusula penal não pode ser maior do que o da obrigação principal, que seria, segundo uns, o frete, e segundo outros, o valor do próprio contêiner, invocando o disposto no artigo 412 do Código Civil.

Esse argumento é contraposto pelos armadores por entenderem que a questão não é tão simples e envolve os prejuízos de toda a cadeia logística global, além do fato de que o valor somente atinge somas expressivas, muitas vezes, por desídia do usuário em providenciar a devolução do equipamento no prazo que lhe é dado.

Isso significa, em outras palavras, que não se poderia levar em conta apenas o valor da sobreestadia a pagar, sem considerar o total de dias em que houve o excesso na utilização da unidade.

No entanto, pouco — ou nada — se diz a respeito das causas que levam à demora no uso dos equipamentos.

Estratégia comercial ou motivos alheios à vontade do usuário são algumas das explicações recorrentes.

Situações de greve como forma de caracterizar a hipótese de caso fortuito e força maior para desconstituir o nexo de causalidade da obrigação de indenizar são também afastadas pelos Tribunais sob o fundamento de que movimentos paredistas devem ser esperados pelos usuários de tal forma que não constitui fato imprevisível ou inesperado.

Diante desse impasse, os acórdãos proferidos pelo Superior Tribunal de Justiça nos últimos anos criaram uma linha jurisprudencial tendente a conferir à demurrage de contêineres a natureza indenizatória de origem obrigacional entre os sujeitos de direito privado, desvinculada das despesas de armazenagem, cujo montante a ser pago pelo devedor não está limitado ao valor da obrigação principal e independe de demonstração de culpa do devedor.

Essa natureza jurídica ímpar de caracterização do instituto da demurrage já foi assentada em diversas oportunidades na jurisprudência.

A propósito, confira-se:

“A demurrage tem natureza jurídica de indenização, e não de cláusula penal, o que afasta a incidência do artigo 412 do Código Civil. Se o valor das demurrages atingir patamar excessivo apenas em função da desídia da parte obrigada a restituir os containers, deve ser privilegiado o princípio pacta sunt servanda, sob pena de o Poder Judiciário premiar a conduta faltosa da parte devedora.” (STJ, REsp n.º 1.286.209/SP, rel. Min. João Otávio de Noronha)

“De acordo com a jurisprudência desta Corte Superior, as demurrages têm natureza jurídica de indenização, e não de cláusula penal, sendo necessária, apenas, a comprovação da mora na devolução dos containers.” (STJ, AgInt no AgInt no AREsp 868193/SP, Rel. Min. Marco Buzzi).

No voto condutor do acórdão proferido no julgamento do REsp n.º 1.355.173/SP, o Ministro Luis Felipe Salomão, ao discorrer a respeito da natureza jurídica da sobreestadia de contêineres,

pontuou: "(...) Em suma, sobreestadia ou demurrage é termo técnico deveras utilizado em direito marítimo e que significa a obrigação de pagamento de certo montante, em decorrência do prejuízo causado ao armador pela ultrapassagem do prazo preestabelecido no contrato para devolução do navio ou do equipamento utilizado para acomodar a carga. Assim, o atraso na entrega do contêiner importa o descumprimento de cláusula do contrato de afretamento, rendendo ensejo ao pagamento do respectivo ressarcimento, haja vista que a permanência prolongada do equipamento na custódia do consignatário gera desequilíbrio econômico ao impedir que o transportador desenvolva sua atividade principal, que é vender frete. De fato, este Tribunal Superior posicionou-se no sentido de ser a demurrage uma indenização, consoante se deduz do seguinte excerto do voto condutor do REsp 176.903/PR."

A respeito da alegada limitação, firmou-se entendimento de que "A demurrage consiste em indenização convencionada pelas partes, razão pela qual rejeita-se a aplicação do art. 412, do CC/02, para limitá-la ao valor da obrigação principal." (STJ, REsp n.º 1.554.480/SP, rel. Min. Nancy Andrighi)

Fixada na jurisprudência vigente, é de todo prudente garantir a segurança jurídica daqueles que são alcançados pela aplicação da natureza jurídica da sobreestadia, a fim de que os envolvidos possam ter tranquilidade e transparência no exercício de suas atividades-fim, sobretudo quando o momento atual da economia global exige um esforço hercúleo de todos os players para serem atuantes e, mais, competitivos.

A apuração dos gargalos na cadeia logística também é relevante no contexto apresentado, até mesmo como forma de aperfeiçoamento dos pontos eventualmente sensíveis.

Assim, se indenização ou cláusula penal, certo é que, se o fator desencadeante da sobreestadia é a demora no uso do equipamento (ponto em que todos parecem concordar), torna-se pertinente, no exercício das ideias de cunho científico, perquirir as suas causas como forma de se solucionar efetivamente o impasse, afinal, o interesse é comum, tanto da parte do usuário, como do transportador, qual seja, movimentar a carga e fazer girar a economia.

1 TIBERG, Hugo. *Law of demurrage*. 5. ed. Londres: Sweet & Maxwell, 2013, p. 511.

2 Nos termos do inciso III do art. 2º da Lei nº 9.432/2019, "afretamento por viagem é o contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens [...]".

3 Laytime é o período de tempo em que o navio ficará disponível no cais ao afretador para as operações de carregamento e descarregamento de carga, sem que tenha de pagar nenhum adicional por isso (FOES, Gabrielle Thamís Novak. *Demurrage de contêiner no direito inglês e brasileiro: crítica à reforma do Código Comercial*. São Paulo: Aduaneiras, 2017, p. 70).

4 BORDAHANDY, 2015, apud CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. *Contratos marítimos e portuários: responsabilidade civil*. São Paulo: Aduaneiras, 2015, p. 179-180.



Flávia Moraes Lopes Takafashi



Luciana Vaz Pacheco de Castro

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210330-autoras.jpg>

**Autoras Flávia Moraes Lopes Takafashi é diretora do Departamento de Gestão de Contratos da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários e Luciana Vaz Pacheco de Castro é advogada sócia da Advocacia Pacheco de Castro**



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

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

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

Fonte : InforMS  
Data : 20/04/2006