

# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCOSHIPING**

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

**Edição 054/2021  
Data: 13/04/2021**

## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
MINISTRO DA INFRAESTRUTURA COBRA VACINAÇÃO DE PORTUÁRIOS CONTRA A COVID-19.....	4
MATHEUS MILER: O SISTEMA OGMO JÁ CUMPRIU SEU PAPEL?.....	4
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>5</b>
ANTAQ REALIZARÁ CONSULTA PÚBLICA PARA LICITAR ÁREA STS11 DO PORTO DE SANTOS DESTINADA À MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS SÓLIDOS VEGETAIS.....	5
<b>ABOL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS</b> .....	<b>6</b>
LOG-ÍN FECHA CONTRATO PARA UM NOVO SERVIÇO COM ORIGEM NA ARGENTINA .....	6
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>7</b>
NAVEGANDO NA AMÉRICA LATINA: A PANDEMIA E A HIDROVIA PARANÁ-PARAGUAI .....	7
SEMINÁRIO DISCUTE A DESESTATIZAÇÃO DOS PORTOS DE INTERESSE PÚBLICO .....	8
A DESSINCRONIZAÇÃO EXCEDE A CAPACIDADE DAS COMPANHIAS MARÍTIMAS DE GERENCIAR SUAS REDES .....	10
BARCOS ELÉTRICOS A HIDROGÊNIO? NORUEGA VAI TER GIGAFÁBRICA DE FUEL CELLS .....	11
NOVO NEGÓCIO LOGÍSTICO DA DP WORLD EMBARCA PRIMEIRO CONTÊINER EM SANTOS.....	12
RESPEITO ÀS LEIS ATRAI INVESTIDORES, DIZEM GESTORES DO SETOR PORTUÁRIO .....	13
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF</b> .....	<b>13</b>
DECRETO REGULAMENTA LEI DOS PORTOS E REDUZ BUROCRACIA PARA ARRENDAMENTO.....	13
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>14</b>
FMI VÊ DIVERGÊNCIAS NA RECUPERAÇÃO GLOBAL DA CRISE PROVOCADA PELO CORONAVÍRUS .....	14
NUNES MARQUES É SORTEADO RELATOR DE AÇÃO SOBRE IMPEACHMENT DE ALEXANDRE DE MORAES .....	14
PIB DO BRASIL DEVE CRESCER 3,4% EM 2021, PREVÊ S&P .....	15
<b>MONEYTIMES</b> .....	<b>16</b>
PARANAGUÁ BATE RECORDE COM EMBARQUE DE 108,6 MIL TONELADAS DE FARELO DE SOJA EM UM SÓ NAVIO .....	16
NEOENERGIA PAGARÁ R\$ 200 MILHÕES EM DIVIDENDOS .....	17
PREÇOS DO PETRÓLEO SOBEM COM DADOS FORTES SOBRE IMPORTAÇÕES DA CHINA .....	18
<b>NE10 – RECIFE - PE</b> .....	<b>18</b>
PORTO DE SUAPE AUTORIZADO A RECEBER NAVIOS DE 366 METROS DE COMPRIMENTO .....	18
PARA JURISTA, FOCO DA CPI DA COVID NÃO PODE SER AMPLIADO .....	20
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>20</b>
MINORITÁRIOS QUESTIONAM ELEIÇÃO DE MEMBROS DO CONSELHO DA PETROBRAS .....	20
CONGRESSO É FÓRUM ADEQUADO PARA DEFINIR REGRAS PARA GERAÇÃO DISTRIBUÍDA, DIZ SECRETÁRIO DO TCU .....	23
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>25</b>
CHINA DIZ QUE EUA DEVEM 'PARAR DE BRINCAR COM FOGO' NA RELAÇÃO COM TAIWAN .....	25
SENADO ABRE CPI DA PANDEMIA PARA INVESTIGAR AÇÕES DO GOVERNO FEDERAL E REPASSES DE VERBAS AOS ESTADOS ..	27
CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA PETROBRAS SE REÚNE SEXTA PARA DAR POSSE A NOVO PRESIDENTE.....	29
GOVERNO AVALIA PEC PARA AUMENTAR GASTOS COM OBRAS E PANDEMIA SEM ESTADO DE CALAMIDADE PÚBLICA.....	30
EMPRESAS QUEREM FIM DE PRÁTICOS EM NAVIOS SUPPLIES, E CATEGORIA DIZ QUE IRREGULARIDADES NO MAR TENDEM A AUMENTAR.....	31
GOVERNO EMPLACA 7 NOMES NO CONSELHO DA PETROBRAS, INCLUINDO GENERAL SILVA E LUNA, AGORA MAIS PERTO DA PRESIDÊNCIA .....	33
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>35</b>
EM CARTA AO GOVERNO FEDERAL, GRANDES EMPRESAS PEDEM METAS AMBIENTAIS MAIS AMBICIOSAS.....	35
BOLSA SOBE AOS 119 MIL PONTOS E DÓLAR CAI APÓS DIVULGAÇÃO DE INFLAÇÃO AMERICANA .....	36
ALTA DO DIESEL FAZ PARCERIA ENTRE RAÍZEN E EDENRED BATER RECORDE DE VENDAS .....	38
RODADA DE NEGÓCIOS REÚNE R\$ 5 BI EM PROJETOS DE INFRAESTRUTURA NO BRASIL E NA AMÉRICA LATINA .....	38
COMPANHIA DE ENERGIA RENOVÁVEL RIO ALTO VAI À BOLSA ANCORADA POR FUNDOS NACIONAIS.....	39
GOVERNO REÚNE SIDERÚRGICAS E INDÚSTRIA PARA APRIMORAR ABASTECIMENTO DE AÇO.....	39
BNDES ARRECADADA R\$ 11,5 BI COM VENDA DE DEBÊNTURES DA VALE, DIZEM FONTES .....	40
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>41</b>
LÍDERES EMPRESARIAIS SUGEREM AO GOVERNO MAIS “AMBIÇÃO CLIMÁTICA” .....	41
PDT PEDE SUSPENSÃO DA 17ª RODADA DE PETRÓLEO POR FALTA DE AVALIAÇÃO AMBIENTAL .....	42



NOVAS BARREIRAS 'AMEAÇAM' EXPORTAÇÕES, DIZ CNI .....	43
<b>FOLHA DE SÃO PAULO - SP .....</b>	<b>45</b>
EVER GIVEN: EGITO EXIGE US\$ 1 BILHÃO PARA LIBERAR NAVIO QUE BLOQUEOU CANAL DE SUEZ .....	45
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS .....</b>	<b>47</b>
ENTIDADES APROVAM DECRETO QUE FLEXIBILIZA ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS .....	47
PORTO DE SUAPE AUTORIZADO A RECEBER NAVIOS DE 366 METROS DE COMPRIMENTO .....	48
O VAREJO DESCOBRE A CABOTAGEM E AS VANTAGENS DA MULTIMODALIDADE .....	49
INOVAÇÕES JURÍDICO-REGULATÓRIAS DO DECRETO Nº 10.672, DE 12 DE ABRIL DE 2021 .....	51
EMBARQUE RECORDE DE FARELO DE SOJA É REALIZADO NO PORTO DE PARANAGUÁ .....	59
PORTO DO AÇU ESTUDA INSTALAR PLANTA DE HIDROGÊNIO VERDE .....	59
TVV INAUGURA ROTA SAZONAL PARA ATENDER DEMANDA .....	60
ABB OBTÉM CONTRATO PARA DEZ BALSAS TOTALMENTE ELÉTRICAS EM LISBOA .....	61
EUROSEAS ANUNCIA FRETAMENTO DE NAVIOS PELO DOBRO DO CONTRATO ANTERIOR.....	61
LOG-IN FECHA CONTRATO PARA UM NOVO SERVIÇO COM ORIGEM NA ARGENTINA .....	62
ENCALHE DO EVEN GIVEN PODE ELEVAR CUSTOS DE EXPORTAÇÃO DE ALIMENTOS .....	63
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>65</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	65



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### MINISTRO DA INFRAESTRUTURA COBRA VACINAÇÃO DE PORTUÁRIOS CONTRA A COVID-19

Tarcísio Gomes de Freitas atendeu pedido feito pela deputada federal Rosana Valle (PSB/SP) junto a sindicatos que representam a categoria  
*Por ATribuna.com.br*



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1\\_96423:1586337831/Estivador-Trabalhador-Portuario-Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=ffcabcf&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1_96423:1586337831/Estivador-Trabalhador-Portuario-Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&$p$f=ffcabcf&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

*Freitas lembrou que os portuários não pararam de trabalhar e estão classificados como essenciais (Carlos Nogueira/AT)*

Ministro da Infraestrutura cobra vacinação de portuários contra a covid-19. O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, enviou um ofício ao ministro da Saúde, Marcelo Queiroga, solicitando a rápida vacinação dos trabalhadores portuários do Brasil. A medida, adotada nesta segunda-feira (12), atende a um pedido da deputada federal Rosana Valle (PSB/SP) e de sindicatos que representam a categoria.

Freitas lembrou que os portuários não pararam de trabalhar e estão classificados como essenciais. Segundo o ministro, a pasta tem adotado diversas medidas para minimizar os efeitos da pandemia no setor portuário, além de propor a MP 945/2020, que permitiu criação de uma indenização compensatória para os portuários avulsos do grupo de risco, que apresentem sintomas ou diagnóstico Covid-19.

Rosana Valle espera que o ministro da Saúde seja sensível, até porque os portuários dependem de serem escalados para poder trabalhar. “Ou seja, se não são escalados não trabalham e não recebem. Por isso, a importância da vacinação o mais rápido possível”, argumentou.

No ofício, Tarcísio Gomes de Freitas destacou que marítimos e portuários são responsáveis por movimentar mais de 90% da corrente de comércio exterior que passa pelo País, o que equivale a R\$ 368 bilhões por ano, incluindo insumos para combate à pandemia. E ainda ressaltou o alto nível de interação dos portuários com outras categorias; o fato de eles trabalharem em elevado grau de confinamento e que a maior parte está na faixa dos 60 anos de idade. Alertou, também, para o crescente número de casos da Covi 19 entre os portuários.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP  
Data : 13/04/2021*

## MATHEUS MILER: O SISTEMA OGMO JÁ CUMPRIU SEU PAPEL?

O Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) foi instituído com a função de intermediar a alocação de mão de obra de trabalhadores avulsos

*Por Matheus Miler*

Criado pela Lei 8.630/1993, o Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) foi instituído com a função precípua de intermediar a alocação de mão de obra de trabalhadores avulsos e vinculados nas operações portuárias em portos públicos, que, a aquela altura, estava a cargo dos sindicatos das respectivas categorias de trabalhadores e se mostrava ineficiente e inadequada para a nova fase do desenvolvimento portuário brasileiro que a entrada do capital privado anunciava.

Para entender a sua criação, é importante notar que o texto original do PL 8/91, que deu origem à Lei 8.630/93, não faz menção à criação do Ogmo, estabelecendo que, para o trabalho avulso, as entidades estivadoras seriam as responsáveis por requisitar trabalhadores junto aos sindicatos das respectivas categorias, para então atuar nas operações desenvolvidas na orla portuária.



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.153805:1618331898/Coluna-Porto-Mar-Ilustracao-Padron.png?f=2x1&\\$p\\$f=d704b75&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.153805:1618331898/Coluna-Porto-Mar-Ilustracao-Padron.png?f=2x1&$p$f=d704b75&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

*Matheus Miler: O sistema Ogmo já cumpriu seu papel? (Ilustração: Padron)*

Por isso, entre as diretrizes que nortearam a sua criação e que podem ser extraídas dos anais da discussão do PL 8/91 na comissão especial – e que foram consubstanciados no relatório substitutivo do deputado José Carlos Aleluia –, destacam-se a distribuição do trabalho portuário de forma isonômica, a centralização do cadastro dos trabalhadores, a adequação do seu contingente, a qualificação e treinamento da mão de obra e o repasse transparente, e até solidário, dos pagamentos aos trabalhadores pelas fainas realizadas.

Neste contexto, nota-se que a instituição do Ogmo foi um aprimoramento do PL original em um arranjo, obtido por meio de acordo de interesses (setores produtivo, público e trabalhadores), com o condão de quebrar o monopólio dos sindicatos e organizar a mão de obra avulsa, favorecer o crescimento sustentável das operações portuárias privadas, reduzir a ineficiência, diminuir o custo de movimentação de cargas em portos públicos e ampliar a nossa competitividade.

De caráter não facultativo, a legislação obrigou os operadores portuários a estruturar e desenvolver os ogmos em cada porto organizado para desempenhar suas competências legais. De lá para cá, muitos acertos e desacertos foram constatados, alguns conseguiram se estruturar, mas, em outros, a falta de governança redundou em enormes passivos, na sua utilização como cabides de empregos e até como barreira para a entrada de novos operadores portuários.

Nos portos públicos com diversidade de operações portuárias, não raramente identificam-se, entre seus associados, interesses conflitantes que resultam em disputas internas e politização da atuação dos ogmos, chegando em alguns casos a apresentar prejuízos e custos extras aos arrendatários.

No atual cenário portuário, onde nossos portos se firmaram como a grande porta de entrada e saída do comércio exterior brasileiro, os terminais arrendados empregam alta tecnologia nas operações portuárias – reduzindo drasticamente a necessidade de mão de obra avulsa – e com a perenidade das linhas de navegação – que se tornaram regulares –, sobra pouco espaço para o trabalho avulso, gerenciado pelos ogmos. E essas condições oferecem a impressão de que o sistema Ogmo, na forma que fora criado, pode estar ultrapassado e distante do contexto atual e futuro das operações portuárias no Brasil.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP  
Data : 13/04/2021*



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

### ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### ANTAQ REALIZARÁ CONSULTA PÚBLICA PARA LICITAR ÁREA STS11 DO PORTO DE SANTOS DESTINADA À MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS SÓLIDOS VEGETAIS

O período da consulta/audiência pública nº 10/2021 vai de 26/04/21 até 09/06/21. Este aviso de audiência pública foi publicado na edição desta terça-feira (13), Seção 3, do Diário Oficial da União



[https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/noticias/antag-realizara-consulta-publica-para-licitar-area-sts11-do-porto-de-santos-destinada-a-movimentacao-de-graneis-solidos-vegetais/PHOTO202104131115191.jpg/@\\_images/9aa905f8-528d-4b4a-83a8-befa9248b0b7.jpeg](https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/noticias/antag-realizara-consulta-publica-para-licitar-area-sts11-do-porto-de-santos-destinada-a-movimentacao-de-graneis-solidos-vegetais/PHOTO202104131115191.jpg/@_images/9aa905f8-528d-4b4a-83a8-befa9248b0b7.jpeg)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ realizará no período de 26/04/2021 a 09/06/2021 consulta e audiência públicas visando obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório referente ao arrendamento de área portuária localizada dentro da poligonal do Porto Organizado de Santos/SP, destinada à instalação de terminal dedicado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, denominado STS11.

As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 09/06/2021, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no sítio <https://www.gov.br/antag/pt-br>, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos objeto desta audiência pública nº 10/2021 estarão disponíveis no seguinte endereço eletrônico: <https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/participacao-social/>.

Será permitido, exclusivamente através do e-mail: [anexo\\_audiencia102021@antag.gov.br](mailto:anexo_audiencia102021@antag.gov.br), mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso, anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral - SGE, desta Agência, no caso de Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no sítio da ANTAQ.

### Audiência presencial

Com o objetivo de fomentar a discussão e esclarecer eventuais dúvidas sobre o ato normativo desta consulta/audiência pública, será realizada audiência pública, na forma presencial ou telepresencial a depender das condições de saúde pública vigentes, em data, horário e local a serem definidos e comunicados oportunamente.

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

**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

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

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

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

**Data : 13/04/2021**



**ABOL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS**

**LOG-IN FECHA CONTRATO PARA UM NOVO SERVIÇO COM ORIGEM NA ARGENTINA**

A Log-In Logística Intermodal vem apostando em um novo segmento de negócio: o de soluções customizadas. O serviço, também conhecido como 3PL - quando parte da cadeia logística é terceirizada para um operador logístico -, está ganhando espaço no portfólio da Log-In desde o final do ano passado.

O mais recente contrato firmado foi para a movimentação de produtos químicos numa operação desenhada exclusivamente para o cliente, saindo da Argentina em direção ao Brasil, sendo a Log-In o único operador de toda a cadeia logística. O trabalho foi conduzido em parceria com o escritório regional da Log-In em Buenos Aires e integra dois ativos da empresa: navios porta-contêineres e o terminal intermodal de Itajaí, localizado em Santa Catarina.

A operação prevê saídas regulares do porto argentino de TecPlata, em Buenos Aires, com destino ao porto de Itajaí (SC). De lá, a carga é transferida para o terminal intermodal da Log-In em Itajaí, armazenada e, finalmente, entregue por caminhão até a porta do cliente nas regiões Sul e Sudeste. Uma outra parte da carga segue por cabotagem para o Nordeste.

Desde 2007, a Log-In realiza operações dedicadas para a Dow Química nos terminais intermodais de Itajaí (SC) e Guarujá (SP) combinadas com a navegação costeira. A ideia é que esses modelos logísticos sejam replicados.

Fonte : ABOL - Associação Brasileira de Operadores Logísticos

Data : 13/04/2021



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

### NAVEGANDO NA AMÉRICA LATINA: A PANDEMIA E A HIDROVIA PARANÁ-PARAGUAI

Informação: Mundo Marítimo (13 de abril de 2021 )



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/04/798-3-768x576.jpg>

Seminário on-line exclusivo do UK P&I Club

Nenhuma rota comercial poderia ser considerada mais importante do que outra, porque os portos e cidades que dela dependem as consideram todas cruciais. É o caso da Hidrovia Paraná-Paraguai, que sai de Buenos Aires ao longo do rio Paraná, abrangendo portos fluviais da Bolívia, Brasil, Paraguai, Argentina e Uruguai. Escusado será dizer que a Hidrovia é uma rota estratégica para o trânsito de bens de consumo, minerais, combustíveis e alimentos de e para economias com significativa produção de matérias-primas no

coração da América Latina. Ciente da importância da Hidrovia Paraná-Paraguai, o UK P&I Club organizou um webinar para discutir as principais questões que afetaram a rota do rio durante a pandemia. Em seis painéis, que cobriram tudo, desde tendências de sinistros e questões atuais até Covid-19, questões alfandegárias, Marpol Anexo VI e as próprias tendências experimentadas na hidrovia, profissionais da indústria marítima na Argentina e especialistas jurídicos do UK P&I Club como esta rota chave para o interior da América Latina se adaptou à pandemia e outras mudanças no ano passado. De referir que o evento contou com o apoio da MundoMarítimo .

Leanne O'Loughlin, Diretora Regional do UK P&I Club para as Américas fez o discurso principal, dando as boas-vindas aos palestrantes e participantes, seguido por três painéis gerais sobre COVID-

19, a regulamentação de limite de sulfeto do Anexo VI da Marpol e as tendências específicas da Hidrovia.

### Proprietários e fretadores locais

Proprietários locais e afretados que operam na Hidrovia Paraná-Paraguai enfrentam desafios muito específicos. Sebastián Trigub, Pandi Liquidadores e correspondente do UK P&I Club em Buenos Aires, Argentina, referiu-se a esses desafios, como encalhe, problema frequente devido às características geográficas da Hidrovia, que causa atrasos e gera sinistros. Outro desafio enfrentado pelos operadores da Hidrovia são os danos causados pela erosão hídrica, causada principalmente pelas condições de atracação dos rios. As multas da guarda costeira são outro problema enfrentado pelos armadores e fretadores locais, especialmente em relação às restrições de velocidade devido a profundidades rasas entre o km 405 e o km 436. "Quando um navio é multado, ele pode ser detido até que as multas sejam canceladas, o que causa um atraso nos tempos de trânsito", diz Trigub, que acrescenta que esse regulamento está em vigor desde novembro de 2019 e se aplica até mesmo a navios com tripulação estrangeira. Outros problemas são inspeções de porões de carga, reclamações de carga, discrepâncias de carga, penalidades improdutivas para atrasos em terminais, multas alfandegárias, Covid-19, gerenciamento de resíduos e a traça d'água argentina.

### Cobertura Covid-19

A pandemia de coronavírus não contornou a Hidrovia. Taylor Coley, Claims Executive UK P&I Club apresentou os desafios enfrentados pelos proprietários locais e charters na Waterway em relação à Covid-19: dificuldades de repatriação, quarentenas impostas pelas autoridades de saúde e complicações dos signatários. "O Clube cobre as reivindicações da Covid de duas maneiras: se um membro da tripulação ficar doente, a regra de doença tradicional se aplica; em segundo lugar, a regra de quarentena pode ser aplicada. Mas, primeiro deve haver um surto e um diagnóstico positivo de Covid-19 é suficiente para qualificar como um 'surto', que deve ter origem a bordo. Em termos de perdas líquidas, o Clube cobre apenas todas as despesas acima das despesas normais. As despesas têm que ser uma consequência direta de um surto", explica Coley, que acrescenta que "não há duas reivindicações iguais. Todas são específicas e há flexibilidade em cada caso." O Clube não cobre perda de tempo ou perda de contratos ou perdas puramente econômicas.

### Tendências da indústria

Uma das tendências mais importantes do setor nos últimos anos é a regulamentação que limita as emissões de sulfeto a 0,5%, o Anexo VI da Marpol. Este regulamento faz parte da iniciativa IMO2020, que visa minimizar o impacto da poluição atmosférica nas alterações climáticas. A Argentina – uma das principais usuárias da Hidrovia – aprovou recentemente a incorporação do Anexo VI da Marpol, norma que será exigida nos portos nacionais, inclusive os que correspondem à Hidrovia. "Navios com eficiência energética, medidas operacionais, soluções de tecnologia naval (retrofit), menos combustíveis fósseis e combustíveis neutros em carbono estão entre as soluções para controlar as emissões de CO2", afirma Ansuman Ghosh, Chefe de Avaliação de Risco do P&I Club do Reino Unido. Julio Menéndez, gerente da Interocean continuou explicando a implementação prática do Anexo VI da Marpol na Argentina, dizendo que "os combustíveis nos portos latino-americanos, especialmente na Argentina, sempre foram naturalmente baixos em sulfetos e cumprem a norma de 0,5%. O limite imposto por O Anexo VI da Marpol terá um impacto limitado nas companhias marítimas locais e nas embarcações de cabotagem. No entanto, as empresas locais e as embarcações de cabotagem registaram um aumento significativo dos preços do mesmo produto que têm vindo a utilizar pelos clientes. Últimos anos, devido à implementação global do Anexo VI da Marpol".

A sessão terminou com uma conversa dinâmica entre Rafael Díaz-Oquendo, executivo sênior de sinistros do P&I Club do Reino Unido e Gustavo Ruggiero, sócio Ruggiero & Fernández Llorente, que discutiu o comércio na hidrovia e os desafios e tendências atuais.

*Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data : 13/04/2021*

## SEMINÁRIO DISCUTE A DESESTATIZAÇÃO DOS PORTOS DE INTERESSE PÚBLICO

*Informação: Informativo dos Portos (13 de abril de 2021)*

O Cidesport, por meio da Unisul, em parceria com a UFSC e com a Escola Superior Náutica Infante D. Henrique de Portugal, realiza nesta terça, 13 de abril, o Seminário de Desestatização dos Portos de Interesse Público.

De natureza técnica e científica, o Seminário irá apresentar e discutir as experiências internacionais sobre privatização de portos e os resultados obtidos, e as iniciativas em andamento, empreendidas pelo Governo Federal para a desestatização de portos de interesse público.

As instituições envolvidas na organização do seminário não são defensoras ou contrárias ao processo de privatização, mas visam promover o debate e a discussão, agregando mais conhecimentos para que cada profissional possa formar sua opinião baseada em dados e fatos oriundos de diversas fontes. Estimular discussões para promoção de conhecimento é um papel que compete às universidades.

O tema desestatização ou privatização tem retornado à agenda dos dirigentes públicos, principalmente em decorrência da crise fiscal. Atualmente o setor privado já movimenta aproximadamente 66% de todas as cargas de importação e exportação (dados da Antaq).

Além disso, mais de 95% da balança comercial brasileira passa pelos portos públicos ou terminais privados.

Em termos mundiais, vários países adotaram modelos de privatização com resultados positivos e/ou negativos que precisam ser analisados, com o objetivo de gerar aprendizagem, permitindo uma melhor modelagem dos modelos que o Brasil vem estudando.

### Confira a Programação do Seminário:

<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/04/seminario-768x1469.png>

A organização do evento compete ao Programa de Pós-Graduação em Administração da Unisul, aos Programas de Pós-Graduação em Contabilidade e em Engenharia de Produção da UFSC e aos cursos



**Seminário de Desestatização de Portos de Interesse Público no Brasil**

**13.04.2021** (Terça-Feira)

**Gratuito** | Acesse o Canal Cidesport  

**Programação:**

- 09h - Abertura**  
Ademar Dutra  
Coordenador Geral do Seminário  
Luis Filipe Baptista  
Presidente da ENIDH (Portugal)  
Mauri Luiz Heerd  
Reitor da UNISUL
- 09h30 - Lançamento do Curso de Pós-Graduação em Gestão Portuária (ENIDH e FAEPESUL)**
- 09h45 - Experiências Internacionais na Privatização de Portos**  
Vitor Caldeirinha  
Prof. e Pesquisador da ENIDH e ISEG (Portugal)  
Fernando Cruz Gonçalves  
Prof. e Pesquisador da ENIDH (Portugal)  
MEDIADORA: Maria Manuela Batista  
Prof. e Pesquisadora da ENIDH (Portugal)
- 11h - A Desestatização na Visão do Governo Federal**  
Ana Luiza Becker Salles  
Diretora do PPI do Governo Federal  
Fábio Lavor Teixeira  
Diretor do SNPTA - MINFRA  
Mario Povia  
Ex-Diretor Geral da ANTAQ e Diretor de Gestão Portuária da CDRJ  
Eduardo da Costa  
Chefe de Departamento do BNDES  
MEDIADOR: Leandro Carelli Barreto  
Managing Director da SOLVE Shipping Intelligence Specialists
- 12h30 - Intervalo**
- 14h - O Processo de Desestatização de Portos Públicos Brasileiros**  
Marcelo Werner Salles  
Diretor da ABEPH  
Antonio Júlio Castiglioni Neto  
Diretor Presidente da CODESA  
Murillo Barbosa  
Diretor Presidente da ATP  
Fabio da Veiga  
Superintendente do Porto de Itajaí  
MEDIADORA: Sandra Rolim Ensslin  
Prof. e Pesquisadora da UFSC
- 15h30 - Desestatização dos Portos Delegados ao Estado de SC**  
Mario Cezar De Aguiar  
Presidente da FIESC  
Ricardo Moritz  
Presidente da SCPAR (Portos de São Francisco do Sul e Imbituba)  
Fernando Seabra  
LABTRANS UFSC  
MEDIADOR: Ademar Dutra  
Prof. e Pesquisador da UNISUL
- 16h45 - A Visão de Empresas/ Entidades Representativas das Comunidades Portuárias**  
José Nolasco  
Gerente da TERLOGS (Marubeni Group)  
Gilberto Barreto  
Presidente do SINDOP - Imbituba  
Antônio Guimarães  
Diretor de Infraestrutura e Logística da FACIS  
MEDIADOR: Ademar Dutra  
Prof. e Pesquisador da UNISUL
- 17h30 - Encerramento**

**Patrocinadores:**

**Organizadores:**

de mestrado da ENIDH, de Portugal.

Tem-se como potencial público alvo dirigentes, gestores e profissionais técnicos e administrativos que atuam nos portos públicos e privados; pesquisadores e professores que desenvolvem pesquisas e estudos sobre a gestão e o desempenho portuário; profissionais que possuem interesse no tema desestatização de portos; e dirigentes e profissionais que atuam em entidades de classe do setor portuário e em comunidades portuárias em geral.

Devido às condições sanitárias relacionadas a Covid 19, o seminário ocorrerá de forma digital (Online e ao Vivo), por meio da Plataforma StreamYard, com transmissão pelo YouTube, Canal do Cidesport, no link <https://www.youtube.com/channel/UCUJLxWqb-LmbbAcEWhymijg>

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

Data : 13/04/2021

## A DESSINCRONIZAÇÃO EXCEDE A CAPACIDADE DAS COMPANHIAS MARÍTIMAS DE GERENCIAR SUAS REDES

*Informação: Mundo Marítimo (13 de abril de 2021)*

Nem os navios nem os contêineres chegam ao ponto de embarque e desembarque nos prazos acordados

As companhias marítimas continuam tendo problemas para gerenciar sua rede. Se apenas um deles estivesse fora de sincronia ou não tivesse contêineres, isso já seria ruim. Mas, devido à consolidação entre companhias marítimas, onde apenas cinco ou possivelmente oito controlam a maioria das rotas comerciais, praticamente todas estão fora de sincronia. Entende-se por “dessincronização” que seu equipamento não está onde deveria estar e nem seus navios. “Temos um problema de cadeia de ativos”, disse Jon Monroe, analista do setor marítimo, portuário e de logística em seu relatório semanal.

“As companhias marítimas que estão no centro da cadeia de ativos estão totalmente fora de sincronia com a rede que criaram”, diz Monroe, que para fazer um gráfico da extensão da crise diz: “Eu rio quando leio os analistas ou os chamados ‘especialistas da indústria começaram a prever que esse problema se resolveria em alguns meses ou que eles esperavam que os volumes caíssem em novembro do ano passado ou após o ano novo chinês.”

Para Monroe, será melhor se acostumar com a situação: “Esses problemas vão dominar o horizonte pelo resto do ano.” Ele acrescenta que, de acordo com Jamie Dimond, CEO do banco JP Morgan Chase, “estaremos em uma recuperação que nos levará até 2023.”

O analista acrescenta que há uma certa vazante e fluxo dentro de cada companhia marítima. “Pode haver um desequilíbrio de contêineres, mas sua disponibilidade não é tão desequilibrada que não possa ser complementada com um bom reabastecimento e planejamento. Não é perfeito, mas tem funcionado há muitos anos. Mas a massa crítica de equipamentos não está nem perto de exigir e, além disso, o bloqueio do Canal de Suez veio perturbar ainda mais o delicado desequilíbrio que já tínhamos”, acrescenta.

Monroe exemplifica apontando para o caso hipotético de um fabricante reservando 10 contêineres em um navio com prazo de entrega (ETD) de 13 de abril. No entanto, o navio só chega dentro de 10 dias após o prazo acordado. Se essa situação surgir, pergunte aos remetentes “Você perdeu sua atribuição, transferiu sua atribuição ou vai obter espaço adicional da linha de navegação para compensar o navio desaparecido? Estes são alguns dos aspectos importantes a serem tratados com as companhias marítimas antes de assinar o contrato”, recomenda.

### **As reservas na Ásia continuarão atrasadas**

De acordo com a descrição do relatório, os portos asiáticos estão abarrotados de reservas, que em muitos casos são para navios que não voltaram da WCUS e da Europa. O que significa que as reservas e os embarques serão atrasados. A maioria das companhias marítimas está experimentando uma taxa de remessa de aproximadamente 80%.

As reservas estão sendo feitas para a segunda semana de maio, pois não há disponibilidade para abril. Embora seja possível encontrar algum espaço se você pagar um prêmio, Monroe expõe.

“Existem dois portos na Ásia que são extremamente problemáticos e é difícil conseguir contêineres e espaço a qualquer momento: Qingdao no norte da China e Haiphong no Vietnã. Muitos dos portos menores, como Dalian, Lianyungang, Fuzhou e a maioria dos portos do rio Yangtze também são um problema. As companhias marítimas não realocam seus equipamentos nestes portos e muitas vezes os contornam totalmente”, detalha o analista.

Por outro lado, as seis principais portas de entrada para os EUA, Los Angeles / Long Beach (LA / LB), Oakland, Vancouver, Savannah e Nova York-Nova Jersey, apresentam congestionamentos de navios esperando para atracar.

Os portos de Seattle-Tacoma conseguem atracação relativamente rápido, mas o tempo de inatividade ferroviário é um problema e você deve considerar que cerca de 40% de seus negócios vão por ferrovia para Minneapolis, Chicago e além. Infelizmente, os transportadores ferroviários não podem devolver os vagões ao porto com rapidez suficiente para coletar contêineres intermodais, explica ele.

Em março, a MSC desviou 4 navios para portos do noroeste cheios de carga interior para evitar LA / LB, aparentemente o porto mais congestionado, mas tudo é relativo. "O Porto de Oakland agora tem mais navios esperando para atracar do que LA / LB, cujo congestionamento foi parcialmente resolvido. Ou estava, mas os transportadores ferroviários não estão devolvendo os carros com rapidez suficiente, deixando uma grande quantidade de contêineres no terminal, o que cria problemas para o bom desenvolvimento das operações ". Monroe acrescenta a esse respeito que as empresas estão procurando portos alternativos, um plano B. Mas ele se pergunta "Como pode haver um plano B quando todos os ativos estão bloqueados? Temos uma cadeia de ativos completamente quebrada, sem nenhuma das partes interessadas comunicar uns com os outros ".

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

*Data : 13/04/2021*

## **BARCOS ELÉTRICOS A HIDROGÊNIO? NORUEGA VAI TER GIGAFÁBRICA DE FUEL CELLS**

*Informação: Observador PT (13 de abril de 2021 )*

A Noruega, cuja economia e o elevado nível de vida dos seus cidadãos dependem fortemente das exportações de petróleo, foi o país europeu que mais cedo aderiu à mobilidade elétrica nas quatro rodas. Agora que se sabe que o esforço que a indústria automóvel teve e tem de fazer para abdicar dos combustíveis fósseis deverá ser alargado a outros meios de transporte, os noruegueses vão apostar numa fábrica de células de combustível a hidrogênio, com uma tecnologia especificamente desenvolvida para embarcações elétricas de grandes dimensões.

O anúncio foi feito pela empresa Teco 2030, segundo a qual Narvik, no norte do país, vai converter-se no centro da produção em massa de fuel cells na Noruega, quando colocar em funcionamento uma antiga fábrica de células fotovoltaicas, que vai ser alvo de obras a fim de ser readaptada ao novo negócio.

A companhia promete a criação de até 500 postos de trabalho, quando a fábrica estiver completamente operacional, e uma capacidade de produção de 1,2 GWh de energia em células a combustível de hidrogênio "verde", com recurso a módulos de 400 kW, que depois serão agrupados em packs de três, fornecendo com isso 1,2 MW (cerca de 1.632 cv), o equivalente a um motor a gasóleo já de dimensões respeitáveis, mas ocupando muito menos espaço e sem poluir. O que ainda é mais relevante por, conforme foi comunicado, essas células de combustível a hidrogênio se destinarem a embarcações de grande porte, inclusivamente cargueiros, podendo associar-se entre si para atingir os 50.000 cv necessários para deslocar um superpetroleiro.

"O transporte marítimo é conhecido por ser uma fonte significativa de gases de efeito estufa e emissões de partículas", refere a Teco, sublinhando que a indústria marítima "precisa de reduzir drasticamente as emissões". Recorde-se que a Organização Marítima Internacional fixou como meta reduzir as emissões registadas em 2008 em 40% até 2030 e em 70% até 2050, pelo que a Teco considera que a rota da descarbonização no transporte marítimo terá de passar necessariamente pelo hidrogênio. "A célula a combustível de hidrogênio é hoje a forma mais eficiente de produzir energia elétrica a bordo", argumenta a companhia, realçando depois as vantagens do seu sistema modular de fuel cells.

Ao contrário do que é comum até agora, a solução da Teco não parte da adaptação de fuel cells para a indústria automotiva, adaptando-as depois a uma utilização em barcos. A tecnologia consiste num módulo de célula a combustível PEM (Proton Exchange Membrane) com os tais 400 kW de potência (544 cv) que se pode apresentar com os mais diferentes formatos para uma melhor combinação das várias pilhas. O resultado, assevera a Teco, passa sempre por uma solução mais compacta (menos de 2/3 do volume ocupado por um diesel de potência equivalente), o que simplifica o retrofit e garante deslocamentos marítimos com zero emissões. A estes benefícios, a empresa junta a garantia de durabilidade das FC, embora não avance dados a esse respeito, e realça a versatilidade da tecnologia, que tanto permite operar com hidrogénio líquido ou comprimido, tendo a capacidade de retirar H2 de moléculas como as que constituem o amónio, o metanol e outros produtos baseados em H2.

O início de produção destas células está previsto para o próximo ano, em colaboração com a empresa de engenharia austríaca AVL, cujo cartão de apresentação conta com mais de 20 anos de investigação e desenvolvimento na área das fuel cells, trabalho esse que resultou no registo de mais de 150 patentes.

A Teco recorre exclusivamente a hidrogénio gerado a partir de fontes renováveis e não combustíveis fósseis, sendo parceira de um projeto que envolve a geração deste elemento químico a partir de energia solar e eólica na Romênia. Esse hidrogénio verde é depois transportado através do Danúbio para abastecer países como a Áustria e a Alemanha. Quando a fábrica norueguesa de fuel cells entrar em funcionamento, o objetivo passa por assegurar que esse transporte é efetuado com o sistema da Teco, para o que a empresa solicitou apoio financeiro, no âmbito do programa europeu do hidrogénio, denominado Important Project of Common European Interest (IPCEI).

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

*Data : 13/04/2021*

## NOVO NEGÓCIO LOGÍSTICO DA DP WORLD EMBARCA PRIMEIRO CONTÊINER EM SANTOS

*Informação: Agência Porto (13 de abril de 2021)*



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/04/1618232515342-300x203.jpg>

*Foto: DP World Santos / LinkedIn*

A DP World Logistics, novo braço logístico do Grupo DP World criado no fim do último ano, realizou nesta quinta-feira, dia 8, a primeira operação de embarque de exportação no terminal da DP World Santos, na margem esquerda do cais santista.

O embarque do primeiro contêiner ocorreu por volta de meio-dia, no navio Bomar Resolute, da armadora chinesa Cosco. Os produtos embarcados têm como destino o terminal de San Antonio, no Chile, que também pertence ao Grupo DP World.

A DP World está iniciando oficialmente suas operações como NVOCC (Non Vessel Operator Common Carrier), passando a oferecer dentro do seu portfólio de serviços o chamado serviço porta-a-porta, ou seja, a logística completa da carga dos clientes nas operações de importação e exportação.

Estas operações complementares são parte da estratégia da DP World, consolidando a companhia como facilitador do comércio global, com soluções competitivas que contribuem para adicionar valor às cadeias globais de seus clientes.

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

*Data : 13/04/2021*

## RESPEITO ÀS LEIS ATRAI INVESTIDORES, DIZEM GESTORES DO SETOR PORTUÁRIO

*Informação: Metrôpoles (13 de abril de 2021)*

Para Patrício Júnior, é necessário que haja segurança jurídica e respeito às regras de competição no ambiente de negócio do setor portuário

Segurança jurídica e respeito às regras de competição no ambiente de negócio do setor portuário brasileiro são as preocupações pontuadas pelo diretor da América Latina da companhia Terminal Investment Limited (TIL), Antônio José de Mattos Patrício Júnior. O executivo defendeu o “respeito às leis” para atrair maiores investimentos na área dos portos.

Ele acompanhou o webinar de lançamento do Projeto de Avaliação Concorrencial nos Setores de Portos e Aviação Civil no Brasil, realizado na manhã de quinta-feira (8/4), pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), em parceria com a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

Patrício Júnior, que também preside os conselhos de administração das operadoras Brasil Terminal Portuário (BTP) e Portonave, destaca que a previsibilidade legal e o respeito às leis são pilares de políticas para atração de investimentos.

“Nosso setor, todos sabem, investe com horizonte de 25, 30 anos de operações, de crescimento, de capacitação, de modernização permanente. Então, não podemos conviver com medidas retrógradas e que interfiram nos planos de negócios. Isso garantido, a previsibilidade legal, o respeito às leis existentes, nós e muitos outros empresários do setor irão investir mais e mais nas operações portuárias, na conquista de novos mercados e clientes, na expansão e melhoria da qualidade e eficiência dos portos”, garantiu.

Patrício Júnior também ressaltou a necessidade de superar o conflito existente entre competências de diversos órgãos no ambiente institucional brasileiro. Para ele, há uma sobreposição de atuações de tais instituições que acabam por impactar o potencial de crescimento do Brasil.

“Esta iniciativa certamente contribuirá para o fortalecimento dos mecanismos próprios de equilíbrio do mercado através da livre concorrência. A crença na capacidade empreendedora dos agentes econômicos e na eficiência dos mercados em prover os melhores serviços e produtos ao cidadão está presente e é extremamente valorizada naqueles países que fazem parte da OCDE e onde também temos operações portuárias, resta trabalhar para avançar na direção. Fico muito feliz em poder participar deste evento conjunto porque represento um grupo econômico que acredita na sociedade brasileira e nas oportunidades presentes no Brasil”, afirmou o investidor.

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

*Data : 13/04/2021*

Gestão de contratos fica mais flexível; contratação pode ocorrer por dispensa de licitação

O presidente Jair Bolsonaro assinou decreto que desburocratiza as condições de arrendamento portuário. Publicado no Diário Oficial da União desta terça-feira (13), o decreto cria rito que prevê dispensa de licitação para arrendamento e estabelece procedimentos e condições para o uso temporário de áreas e instalações localizadas na poligonal do porto organizado. A norma regulamenta a Lei dos Portos (Lei 14.047/2020), que moderniza a gestão de contratos no setor.

“A regulamentação desses pontos é mais um passo na desburocratização do sistema de arrendamentos portuários, o que irá facilitar a entrada de investidores no setor, aumentando a competitividade dos portos e trazendo mais eficiência e dinamismo ao segmento”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas.

Além de regulamentar esses novos tipos de contratação, a regulamentação afasta o limite de valor de contrato de arrendamento suscetível a estudo prévio simplificado de viabilidade técnica, econômica e ambiental e exclui o prazo mínimo de 100 dias para a apresentação de propostas no certame licitatório. As medidas trazem mais celeridade nas contratações com o poder público.

Também prevê que é da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) a competência para fixar o valor de contrato acima do qual faz-se necessária a realização de audiência pública do certame licitatório de contrato de arrendamento portuário, e traz flexibilizações ao regime de aprovação de investimentos de contratos de arrendamento.

No caso das concessões portuárias que pretendem alavancar ainda mais recursos ao setor, a nova regulamentação retira a limitação de prazo para o primeiro período contratual e promove adequações nas regras de contratação entre a concessionária e os terceiros.

Assessoria Especial de Comunicação  
Ministério da Infraestrutura  
*Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF*  
*Data: 13/04/2021*

## ISTOÉ Dinheiro

### ISTOÉ - DINHEIRO

#### FMI VÊ DIVERGÊNCIAS NA RECUPERAÇÃO GLOBAL DA CRISE PROVOCADA PELO CORONAVÍRUS

A economista-chefe do Fundo Monetário Internacional (FMI), Gita Gopinath, destacou nesta terça-feira, 13, o caráter “divergente” da recuperação econômica da crise provocada pelo coronavírus. Em evento virtual promovido pelo Peterson Institute, Gita comentou que a retomada em emergentes tem ocorrido de forma mais lenta que em países desenvolvidos, sobretudo nos Estados Unidos.

Entre os fatores de incertezas, Gita citou a escalada dos juros dos Treasuries, mas ponderou que as taxas seguem em níveis historicamente baixos.

Segundo ela, antes de analisar o impacto em emergentes, é preciso observar a fonte do movimento. No entendimento dela, desdobramentos positivos nos EUA, como mercado de trabalho forte, podem ser favoráveis ao restante do mundo, compensando o aumento dos custos de empréstimo.

Nesse processo, a economista defendeu que os bancos centrais precisam ser muito claros na comunicação sobre o aperto da política monetária, com objetivo de evitar efeitos indesejados ao sistema financeiro.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*  
*Data : 13/04/2021*

#### NUNES MARQUES É SORTEADO RELATOR DE AÇÃO SOBRE IMPEACHMENT DE ALEXANDRE DE MORAES

*Por Ricardo Brito*



[https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/Reuters\\_Direct\\_Media/BrazilOnlineReportDomesticNews/tagreuters.com2021binary\\_LYNXMPEH3B1F1-BASEIMAGE-e1618271039692.jpg](https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/Reuters_Direct_Media/BrazilOnlineReportDomesticNews/tagreuters.com2021binary_LYNXMPEH3B1F1-BASEIMAGE-e1618271039692.jpg)  
*Ministro do STF Kassio Nunes Marques (Crédito: REUTERS/Adriano Machado)*

BRASÍLIA (Reuters) – O ministro Nunes Marques, do Supremo Tribunal Federal (STF), foi sorteado relator de uma ação que pede que o Senado dê andamento a um pedido de impeachment contra o colega de corte Alexandre de Moraes apresentado pelo senador Jorge Kajuru (Cidadania-GO).

O pedido de Kajuru tem como base, entre outros fatos, o que ele considera uma ordem ilegal de Moraes de ter determinado a prisão do deputado Daniel Silveira (PSL-RJ), que foi detido após gravar um vídeo com duras críticas e ameaças a integrantes do Supremo.

Kajuru está em evidência após ter gravado e divulgado no fim de semana um telefonema do presidente Jair Bolsonaro no qual eles defendem, entre outros temas, que o Senado dê início ao processo de impeachment de Moraes.

Na mesma conversa, Bolsonaro também disse que uma CPI da Covid precisa investigar governadores e prefeitos, e disse temer um “relatório sacana” da comissão caso a apuração se concentre apenas no governo federal.

O presidente também chamou o senador Randolfe Rodrigues (Rede-AP), autor do requerimento de criação da CPI da Covid, de “bosta” e levantou a possibilidade de “sair na porrada” com ele.

Aliados de Bolsonaro se queixaram da forma como a conversa do presidente com Kajuru foi usada e um dos filhos do presidente, o senador Flávio Bolsonaro (Republicanos-RJ), vai apresentar uma representação no Conselho de Ética contra Kajuru.

Alexandre de Moraes é um dos alvo de críticas de aliados do presidente e conduz investigações sensíveis para governistas, como a que investiga as fake news e os chamados atos antidemocráticos.

Por outro lado, Nunes Marques foi o primeiro ministro do STF escolhido por Bolsonaro, na vaga aberta ano passado com a aposentadoria de Celso de Mello.

### REAÇÃO

Em outro movimento, o deputado Kim Kataguiri (DEM-SP), desafeto de Bolsonaro, apresentou uma ação no Supremo para obrigar o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), que analise os pedidos de impeachment contra o chefe do Executivo federal.

Kim quer que seja determinado um prazo para a análise de Arthur Lira, que foi eleito com o apoio de Bolsonaro e tem dado sinais de que não pretende levar adiante qualquer ação referente a impedimento do presidente.

“Bolsonaro é recordista de pedidos de impeachment, já somam mais de 110. Até quando o Arthur Lira ficará sentado sobre eles?”, questionou Kim no Twitter.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro  
Data : 13/04/2021*

### PIB DO BRASIL DEVE CRESCER 3,4% EM 2021, PREVÊ S&P

A S&P Global Ratings informou nesta terça-feira, 13, que o Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil deve crescer 3,4% em 2021, com uma recuperação importante da atividade. “O Brasil continuará

apresentando a maior atividade na América Latina”, disse o diretor sênior da área de finanças estruturadas da S&P, Jose Coballasi, em webinar sobre perspectivas para América Latina.

A agência revisou recentemente a projeção média de crescimento do PIB para as seis maiores economias da região, de 4,1% para 4,9% em 2021.

Apesar do destaque para o Brasil, a Argentina também deve apresentar um avanço importante, assim como o México.

Para o diretor da área de finanças estruturadas da S&P, Marcus Fernandes, 2021 tem sido atípico, mas alguns setores devem impulsionar a economia. “O agronegócio e o setor imobiliário vão continuar em destaque no Brasil.”

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 13/04/2021*

## MONEYTIMES

### MONEYTIMES

#### PARANAGUÁ BATE RECORDE COM EMBARQUE DE 108,6 MIL TONELADAS DE FARELO DE SOJA EM UM SÓ NAVIO



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/04/vista-aerea-do-porto-de-paranagua.jpg>

*Segundo a estatal Portos do Paraná, o carregamento está sendo realizado no navio graneleiro com bandeira panamenha Pacific Myra (Imagem: REUTERS/Rodolfo Buhner)*

O Porto de Paranaguá, no Paraná, iniciou no último final de semana o maior embarque de farelo de soja em um único navio de sua história, em operação que envolve 108.577 toneladas do produto, informou nesta segunda-feira a empresa que gere o terminal.

Segundo a estatal Portos do Paraná, o carregamento está sendo realizado no navio graneleiro com bandeira panamenha Pacific Myra, de 292 metros de comprimento e 45 metros de largura, que levará o farelo para a Holanda.

O novo carregamento acompanha um aumento nas atracações de navios gigantes –com mais de 290 metros de comprimento– para embarques de farelo de soja em Paranaguá, que tem sido verificado desde meados do ano passado.

Em junho de 2020, o navio Pacific South foi carregado com 102,2 mil toneladas de farelo; no mês seguinte, foi a vez do E.R. Bayonne, que recebeu 104,2 mil toneladas. Assim como o Pacific Myra, ambos utilizaram o berço 214 de Paranaguá.

“Agora estamos embarcando mais de 108,5 mil. Todos no mesmo berço. Estamos nos superando a cada novo grande embarque, e conseguindo carregar cada vez mais, com segurança e eficiência”, disse em nota o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Na tarde desta segunda-feira, de acordo com o comunicado, ainda restavam 65 mil toneladas para carregamento na embarcação, que deve zarpar na madrugada da próxima quarta-feira.

“Muito embora não seja comum navios graneleiros desse porte, estamos mostrando que podemos nos habilitar para operação desse tipo, aproveitando oportunidades de mercado”, destacou o diretor de Operações da Portos do Paraná, Luiz Teixeira da Silva Júnior, acrescentando que os custos envolvidos nessas operações são relativamente menores do que com navios de médio porte.

O carregamento tem sido realizado por correias que partem de quatro terminais diferentes de Paranaguá. A agência responsável é a Cargill, enquanto a operação é da Tibagi, disse a estatal. **Fonte: Moneytimes**  
**Data: 13/04/2021**

## NEOENERGIA PAGARÁ R\$ 200 MILHÕES EM DIVIDENDOS

Por Renan Dantas



<https://media.moneytimes.com.br/uploads/2020/10/neoenergia.jpg>

A partir de 13 de abril de 2021, as ações serão negociadas ex-direito (Imagem: YouTube/Neoenergia)

A Neoenergia (NEOE3) pagará R\$ 200 milhões em dividendos, mostra documento enviado ao mercado nesta segunda-feira (12).

De acordo com o comunicado, o valor por ação será de R\$ 0,1653481665, a ser pago até o fim do exercício de 2021.

A partir de 13 de abril de 2021, as ações serão negociadas ex-direito.

A elétrica registrou lucro líquido de 996 milhões de reais no quarto trimestre de 2020, alta de 61% em comparação com igual período do ano anterior.

Já o lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês) da companhia atingiu 2,1 bilhões de reais no último trimestre do ano passado, versus 1,5 bilhão de reais na mesma etapa de 2019.

Veja o documento:



**CNPJ No. 01.083.200/0001-18**

**NIRE 33 3 0026600 3**

**COMPANHIA ABERTA – RG. CVM 01553 – 9**

### VISO AOS ACIONISTAS

Comunicamos aos senhores acionistas que, de acordo com a Assembleia Geral Ordinária e Extraordinária da Companhia realizada na data de hoje e considerando os resultados apurados em 31/12/2020, foi aprovada a declaração de dividendos propostos no valor de R\$ 200.699.149,51 (duzentos milhões, seiscentos e noventa e nove mil, cento e quarenta e nove reais e cinquenta e um centavos), correspondentes a R\$ 0,1653481665 por ação ordinária.

O pagamento dos dividendos, acima mencionado, será feito de forma individualizada a cada acionista até o fim do exercício de 2021, sem atualização monetária, com base na posição acionária de 12 de abril de 2021. A partir de 13 de abril de 2021, as ações serão negociadas ex-direito.

Mantenha seu cadastro sempre atualizado junto ao banco Itaú, atual escriturador das ações das empresas do Grupo.

Informações adicionais poderão ser obtidas com a Diretoria Financeira e de Relações com Investidores, situada na Praia do Flamengo nº 78, 10º andar, Flamengo, CEP22.210-030, Fax (21) 3235-9876, telefone (21) 3235-9828, e-mail [ri@neoenergia.com](mailto:ri@neoenergia.com)

Rio de Janeiro, 12 de abril de 2021.

Leonardo Pimenta Gadelha

Diretor Executivo de Finanças e de Relações com Investidores

Fonte : Fonte: Moneytimes

Data : 13/04/2021

## PREÇOS DO PETRÓLEO SOBEM COM DADOS FORTES SOBRE IMPORTAÇÕES DA CHINA

Por Reuters



<https://media.moneytimes.com.br/uploads/2021/01/1-128.jpg>

*As importações de petróleo pela China saltaram 21% em março frente a uma base de comparação fraca no ano passado (Imagem: Reuters/Nick Oxford)*

Os preços do petróleo subiam nesta terça-feira, após fortes dados sobre importações da China, embora os mercados ignorassem em geral tensões no Oriente Médio que ainda não tiveram impactos sobre a oferta.

O petróleo Brent subia 0,67 dólar, ou 1,06%, a 63,95 dólares por barril, às 9:46 (horário de Brasília). O petróleo dos Estados Unidos avançava 0,58 dólar, ou 0,97%, a 60,28 dólares por barril.

Ambos os contratos têm operado em intervalo limitado, tendo variado menos de 1% nas últimas quatro sessões.

As importações de petróleo pela China saltaram 21% em março frente a uma base de comparação fraca no ano passado, com refinarias aumentando o ritmo das operações.

A Opep nesta terça-feira elevou previsão para o crescimento da demanda global por petróleo em 2021 em 70 mil barris por dia (bpd), para 5,95 milhões de bpd.

Os preços também tiveram apoio de expectativas de queda nos estoques de petróleo nos EUA, que poderiam configurar a terceira semana consecutiva de baixa, enquanto estoques de gasolina tenham provavelmente aumentado, segundo pesquisa preliminar da Reuters na segunda-feira.

Por outro lado, o movimento Houthi do Iêmen, alinhado ao Irã, disse na segunda-feira que realizou ataques com 17 drones e dois mísseis balísticos contra alvos na Arábia Saudita, incluindo instalações da petroleira Saudi Aramco em Jubail e Jeddah.

“O aumento na tensão geopolítica só terá um impacto altista visível nos preços se vier junto com impactos reais sobre a oferta física”, disseram analistas da corretora PVM em nota.

Fonte : Fonte: Moneytimes

Data : 13/04/2021



**NE10 – RECIFE - PE**

## PORTO DE SUAPE AUTORIZADO A RECEBER NAVIOS DE 366 METROS DE COMPRIMENTO

Por Jamildo em Notícias às 18:00

A Capitania dos Portos de Pernambuco (CPPE) deu aval para o Porto de Suape receber navios porta-contêineres da classe New Panamax, a de maior dimensão disponível na América Latina, que mede 366 metros de comprimento, largura de 52 metros e capacidade para cerca de 14 mil TEUs (medida equivalente a um contêiner de 20 pés).

Apenas portos de classe mundial têm infraestrutura para receber esse tipo de embarcação, a maior que pode cruzar o Canal do Panamá por meio das novas eclusas.



<https://imagens2.ne10.uol.com.br/blogsne10/jamildo/uploads//2019/05/porto-de-suape.jpg>

Foto: Divulgação

A aptidão foi comprovada em estudos da Universidade de São Paulo (USP), contratados em 2019, e contou com a ativa participação da praticagem Pernambuco Pilots, assim como de oficiais da CPPE e das empresas de rebocagem atuantes no porto.

O levantamento demonstrou que Suape dispõe de condições favoráveis e apresenta as variáveis ambientais e de infraestrutura exigidas para que o navio opere.

A permissão para navios New Panamax favorece a atração de novas rotas de navegação para o país, atendendo importadores e exportadores da região Nordeste, onde Suape é o porto líder em movimentação de contêineres.

“Suape é a principal porta de entrada e saída de navegações de cabotagem e de longo curso para o Nordeste e merecia mais essa autorização para se equiparar a outros grandes portos mundiais. A nova condição fortalece a missão estratégica de Suape de ser um hub logístico para região, assim como a de fomentar a vocação de entreposto do nosso porto. Além disso, abrindo possibilidade para atender o Estado com mais produtos de escala global, a gente ganha mais um item de grande valor para a lista de atrativos de Pernambuco na hora de atrair novos investimentos”, disse o secretário de Desenvolvimento Econômico, Geraldo Julio.

Segundo a estatal, a operação de embarcações de grandes dimensões já é uma realidade no Porto de Suape.

Em julho de 2020, um navio contêiner da classe Sammax, com 330 metros de comprimento e capacidade para transportar 12 mil TEUs, atracou no cais 2. A Portaria 37/2021, publicada pela administração portuária no Diário Oficial do Estado desta terça-feira (13/04), estabeleceu parâmetros operacionais e de manobra de navios para que Suape pudesse receber embarcações com comprimento total (LOA) entre 337 até 366,99 metros, e largura máxima (boca máxima) entre 48 e 52,99 metros.

“Estarmos aptos a receber esses mega contêineres é condição indispensável para que Suape exerça a vocação de porto concentrador de cargas de alto valor agregado na América do Sul. Passamos a ter a possibilidade de incremento na movimentação de contêineres, inclusive no transbordo, já que elevamos nossa capacidade para recebimento de navios de 14 mil TEUs”, afirmou Roberto Gusmão, presidente de Suape.

### Recorde em Suape

Líder na movimentação de contêineres no Norte/Nordeste, Suape bateu recorde em 2020 com 483.919 TEUs e 1,6% de crescimento em relação ao ano anterior. Em toneladas foram 3,6% de aumento nas cargas containerizadas, passando de 5,3 milhões para 5,5 milhões. O acordo assinado entre o Tecon Suape (terminal de contêineres) e a Agência Argentina de Investimento e Comércio Internacional aumentará o fluxo de mercadorias que tenham o Nordeste como origem e destino. Com isso, Pernambuco passará a absorver diretamente toda a carga argentina com destino à região, tendo Suape como porta oficial no comércio bilateral.

Fonte: NE10 – Recife - PE

Data : 13/04/2021

### PARA JURISTA, FOCO DA CPI DA COVID NÃO PODE SER AMPLIADO

Por Jamildo em Notícias às 17:40



<https://imagens4.ne10.uol.com.br/blogsne10/jamildo/uploads//2017/11/rodrigo-pacheco-748x410.jpg>

Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

A liminar concedida pelo ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Luís Barroso determinando que o Senado instaure a Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) para investigar as ações do governo federal na gestão da pandemia movimentou Brasília. O Senado promete uma decisão para hoje. A base governista quer ampliar o foco da investigação para incluir prefeitos e governadores.

No entanto, a jurista e mestre em Direito Penal Jacqueline Valles defende que isso é inconstitucional.

“A Constituição determina regras claras para a instauração de uma CPI. Nem o STF nem os parlamentares podem alterar o escopo da investigação proposta no Senado. O Judiciário trabalha sob provocação. Ele recebeu o pedido para determinar que o presidente do Senado faça o que manda a lei e instaure a CPI, já que todos os requisitos necessários para a investigação estavam contemplados”, disse.

Segundo a jurista, a Constituição estabelece as regras para a instauração de comissões processantes.

“O pedido estava parado no Senado, apesar de ter preenchido todos os requisitos do artigo 58 da Constituição: adesão de um número mínimo de senadores, prazo determinado para terminar a investigação e, o mais importante, o fato e objetivo determinados para serem alvo de investigação. A lei não permite que se instaure uma CPI para investigar a ação de prefeitos e governadores sem os indicativos claros da ocorrência de crimes ou desvios”, afirma.

A jurista disse acrescentar que o caminho para investigar a ação de outros governantes é iniciar um novo pedido, sempre observando o que diz a Constituição Federal.

“Nesse caso, a função caberia às Assembleias Legislativas dos Estados e às Câmaras Municipais, pois um regimento interno do Senado não permite investigar prefeitos e governadores. O que não se pode fazer é colocar, nesse pedido, mais fatos e agentes para serem investigados na mesma CPI, como pretende o presidente e a base governista”, afirma.

Fonte: NE10 – Recife - PE

Data : 13/04/2021



**AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS**

**MINORITÁRIOS QUESTIONAM ELEIÇÃO DE MEMBROS DO CONSELHO DA PETROBRAS**

Por epbr - 13 de abril de 2021 - Em Comece seu Dia, Mercado

Quem faz Editada por Gustavo Gaudarde  
gustavo.gaudarde@epbr.com.br

### em jogo

A Assembleia Geral Extraordinária (AGE) da Petrobras aprovou nessa segunda (12) o general Joaquim Silva e Luna como membro do Conselho de Administração da companhia, o que antecede sua eleição como novo presidente-executivo, conforme indicação do presidente Jair Bolsonaro (sem partido).

— Conforme o estatuto da empresa, o presidente da Petrobras é escolhido pelo Conselho de Administração dentre os seus membros. O presidente da estatal precisa fazer parte do colegiado.

— O presidente do conselho, Eduardo Bacellar Ferreira, reconduzido na assembleia, nomeou o diretor-executivo de Exploração e Produção, Carlos Alberto Oliveira, como presidente interino até a eleição e posse de Luna, conforme prevê o estatuto social da empresa. Oliveira é um dos diretores que deixará a empresa após a posse do novo presidente.

— Foram eleitos, além de Silva e Luna e Eduardo Bacellar Ferreira, Ruy Schneider, Márcio Andrade Weber, Murilo Marroquim de Souza, Sonia Julia Villalobos e Cynthia Santana Silveira, todos indicados pela União.

— Com isso, a União está garantindo sete dos 11 nomes do conselho; três são indicações dos minoritários e Rosângela Buzanelli representa os trabalhadores.

O advogado Marcelo Gasparino foi escolhido pelo voto dos minoritários. Antes da AGE, Gasparino havia escrito em seu perfil no LinkedIn que havia identificado problemas nos procedimentos da assembleia e, caso vencesse a disputa, iria tomar posse e renunciar, para que uma nova reunião de acionistas fosse convocada e as questões corrigidas. Reuters.

Os minoritários contestam os resultados de boletim de votos a distância. Gasparino chegou a solicitar a suspensão da eleição, ao apontar diferenças de redação nos boletins de voto à distância publicados em inglês e em português que teriam induzido investidores a erro.

— “São boletins diferentes e o resultado das respostas também chega a uma interpretação diferente”, afirmou ao Valor. O jornal cita que a AGE pode ser questionada judicialmente pelo fato de o comitê de pessoas da Petrobras (COPE) ter rejeitado a indicação de Márcio Weber. Valor

Por hora, o governo venceu a quebra de braço – como esperado – pela destituição de Roberto Castello Branco. Segundo o Estadão, a assembleia foi tensa e marcada também pela oposição de acionistas do setor público.

— O fundo de pensão e a gestora de recursos do Banco do Brasil (Previ e BB DTVM) e o fundo de investimento em renda variável da Caixa Econômica Federal se abstiveram de votar pela saída de Castello Branco. O BNDESPar, por sua vez, foi favorável à saída do executivo, em linha com o governo. Estadão

PDT aciona STF para impedir realização de 17ª rodada de concessão de bloco da ANP. Alega risco ambiental, pela ausência das Avaliações Ambientais de Áreas Sedimentares (AAAS) para subsidiar a oferta de blocos.

— Na ação, o partido também solicita a realização das AAAS e estudos ambientais com o objetivo de exclusão de áreas sensíveis da 17ª rodada.

Retomada de Peregrino. Após um período de manutenção em risers da plataforma Peregrino A, a produção do campo operado pela Equinor deve ser regularizada no primeiro semestre deste ano, segundo a Reuters.

— Em abril de 2020, após a ruptura de um riser por corrosão, a empresa decidiu reparar ou substituir os demais risers da plataforma de completação seca do campo. Reparos estimados em US\$ 60 milhões.



— A petroleira esperava concluir os reparos até o fim do ano passado, mas o processo foi afetado pela pandemia. Reuters

A Petro Rio publicou nessa segunda (12/4) uma nova certificação de reservas e recursos da companhia, elaborada pela DeGolyer & MacNaughton (D&M), com data de referência de 1º de janeiro de 2021. As reservas provadas e contingentes da empresa atingiram 227,6 milhões de barris de óleo equivalente (MMboe).

— Considerando somente as reservas de óleo de Polvo, Tubarão Martelo e Frade – os campos atualmente em produção –, a PetroRio teve um incremento de 7,7 MMbbl em reservas 1P (provadas) com relação ao último relatório (de 30 de abril de 2020).

— Wahoo (BM-C-30) teve seus recursos contingentes de óleo (1C) avaliados em 125,6 MMbbl (80,8 MMbbl para os 64,3% adquiridos pela companhia), com mais 6,6 MMbbl sendo acrescentados devido à extensão da vida útil de Frade. O abandono do polo Frade e Wahoo passa de 2034 para 2054.

— Os recursos totais incluem ainda Manati, campo de gás onde a PetroRio tem 10% da concessão e assinou um acordo de venda para a Gas Bridge.

Petróleo em leve alta: os contratos futuros fecharam em alta nessa segunda (12), após as perdas da semana passada, com ganhos moderados em relação a valorização registrada no começo do dia.

— O Brent para junho fechou em alta de 0,52%, a US\$ 63,28 por barril, enquanto o WTI para maio subiu 0,64%, a US\$ 59,70 por barril.

— O progresso da vacinação contra a covid-19 ajuda a dar algum suporte ao otimismo em relação à recuperação da demanda pela commodity, com os EUA reportando ter vacinado 22% da sua população, enquanto o Reino Unido imunizou 11% dos seus cidadãos. Valor

ANP marcou a retomada do leilão de biodiesel para quarta (14), com a redução do percentual mínimo de mistura no diesel de 13% para 10%. Agência também anulou as etapas realizadas na semana passada para apresentação de preços e ofertas pelos produtores.

— O certame foi suspenso no início da semana passada a pedido do Ministério de Minas e Energia (MME), durante a realização da Etapa 3A, exclusiva para produtores de pequeno porte, quando os preços do biodiesel ultrapassavam R\$ 7 o litro.

— Na sexta (9), o MME anunciou a redução da mistura obrigatória, sob fortes críticas do setor produtivo. Decisão, questionada por produtores, passou pelo CNPE. epr

CBIOs disponíveis cobrem 50% da meta do Renovabio em 2021. Segundo balanço do Observatório da Cana, no primeiro trimestre as produtoras de biocombustíveis registraram 12,1 milhões de CBIOs.

— Deste total, 282.595 foram aposentados, restando mais de 11,8 milhões para serem negociados.

— Em 2021, as distribuidoras de combustíveis terão que adquirir 24,8 milhões de CBIOs, de acordo com as metas estipuladas pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), sem considerar aquisições por partes não obrigadas. epr

BNDES financia Tereos. Empréstimos de R\$ 370 milhões serão usados na modernização de unidades operacionais e aquisição de equipamentos para o cultivo de cana-de-açúcar.

— Do total, R\$ 330 milhões serão destinados à Tereos, e R\$ 40 milhões à Vertente (coligada). Financiamento pro meio do BNDES Finame Direto, que permite a contratação de uma linha de crédito para máquinas, equipamentos, materiais industriais e capitais de giro. Unidades ficam em São Paulo.

Fonte : Agência EPBR de Notícias  
Data : 13/04/2021

### **CONGRESSO É FÓRUM ADEQUADO PARA DEFINIR REGRAS PARA GERAÇÃO DISTRIBUÍDA, DIZ SECRETÁRIO DO TCU**

*Por Larissa Fafá - 13 de abril de 2021 - Em Congresso, Política energética, Setor elétrico, Solar*

BRASÍLIA – O secretário de Fiscalização e Infraestrutura de Energia Elétrica do Tribunal de Contas da União (TCU), Manoel Neto, afirmou nesta terça (13) que o Congresso Nacional deve assumir a responsabilidade por definir uma política para a geração distribuída (GD), mas defendeu que micro e mini geradores paguem por custos do setor, hoje abatidos.

“Acho que o fórum do Congresso Nacional é o adequado para ter um ponto de equilíbrio que fomente a GD em bases econômicas que não induzam eficiência em custo de outro segmento do setor elétrico, especialmente consumidores de baixa renda”, afirmou Manoel Neto.

Ele participou de evento do Poder 360, realizado com o movimento Energia só é limpa se for justa, que reúne associações de consumidores – Idec, Conacen, Abrace e Anace – e distribuidoras de energia elétrica – Abradee e Abrademp.

A Câmara dos Deputados pode votar em breve a criação de um novo marco legal para o setor. O tema divide associações setoriais pró e contra a inclusão de pagamentos de encargos setoriais na compensação da energia gerada por micro e mini geradores. Veja a cobertura completa

No entendimento do TCU, ao estabelecer a regra vigente para a geração distribuída, a Aneel estabeleceu um subsídio para um segmento do mercado, o que não estaria em suas atribuições.

“Subsídios são veículos de política pública importantes. O problema é perpetuar os que não conseguimos identificar claramente quem paga e mensurar benefícios”, pontuou o secretário.

Por determinação da corte de contas, a Aneel retomou este ano a revisão das regras, levando a Associação Brasileira de Geração Distribuída a mover uma ação contra a proposta da agência no Supremo Tribunal Federal (STF).

“A aprovação do PL sem essa discussão traz riscos da gente pagar muito caro num futuro. O histórico mostra que desconstituir decisões do setor elétrico são muito caras. Gera encargos e novos subsídios que serão pagos pelo consumidor”, disse Manoel Neto.

A referência é a MP 579, de 2014, que criou um mecanismo para renovação antecipada de contratos de geração de grandes hidrelétricas com aportes do Tesouro Nacional, antecipar a retirada de valores relacionados ao investimento nas usinas da tarifa e baratear a energia. Sem adesão do mercado, medida deu errado, gerando desequilíbrios que acabaram elevando o custo da energia.

#### **Marcelo Ramos integra grupo contra rateio de custos**

O primeiro vice-presidente da Câmara dos Deputados, Marcelo Ramos (PL/AM), presente no evento, voltou a criticar o projeto que cria o marco legal para a geração distribuída.

“Temos que retomar o diálogo com base não na ‘taxação do sol’, mas da não taxação do pobre. A GD entra onde tem filé e a distribuidora fica onde tem carne de peixe. O problema é que a carne de peixe começa a ter preço de filé para o pobre coitado do usuário do sistema. A GD não tem dever de universalização, já a distribuidora é obrigada a universalizar mesmo em locais que não é viável economicamente”, criticou.

O relator do PL 5829/2019, Lafayette de Andrada (Republicanos/MG), tenta, junto com parlamentares que defendem sua proposta, convencer as lideranças da Câmara dos Deputados a votar o texto ainda nesta semana. A pressão de setores contra e a favor da matéria se reflete na divisão dos deputados.

Ramos avalia que há um risco de expansão descontrolada da GD, que seria custeada por quem fica no mercado cativo. Com cada vez mais usuários migrando para outros ambientes e evitar o pagamento de mais encargos, há uma distorção do sistema, em sua opinião.

O maior problema do andamento dos trabalhos, segundo Ramos, é que o relatório de Lafayette de Andrada pende em favor do setor de geração distribuída.

“Houve uma opção de só ouvir e considerar os argumentos de um lado, só as associações de GD. Está na justificativa do relatório dele [Lafayette de Andrada]. Gerou um viés equivocado no debate”, disse.

O relator nega. Em entrevista à epbr, na semana passada, voltou afirmar que o projeto é equilibrado e preserva benefícios para os pequenos consumidores-geradores de energia, enquanto prevê a transição para pagamentos de encargos de distribuição para toda a micro e mini geração e de transmissão, para a geração remota.



<https://846928.smushcdn.com/1787860/wp-content/uploads/2021/04/Deputado-Marcelos-Ramos-no-plenario-da-Camara-dos-Deputados-1536x1006.jpg?lossy=1&strip=1&webp=1>

*Deputado Marcelos Ramos no plenário da Câmara dos Deputados*

### **Idec defende que consumidor não pague o custo**

Em entrevista ao vivo à epbr, Claubert Leite, Coordenador do Programa de Energia do Idec (Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor), defende que o rateio de custos do setor elétrico, não exclusivamente à GD, deve ser visto sob o ponto de vista de políticas públicas federais e não mais como é feito hoje, em que há um rateio entre consumidores de energia.

“Havendo necessidade de subsídio, que seja feita através do Tesouro Nacional e passe pelos controles que são feitos por qualquer linha do orçamento. Hoje, não tem esse controle, é feito de forma cruzada”, diz. Veja a entrevista na íntegra.

O Idec tem críticas à política de rateio de custos de uma forma geral, e questiona por que não avaliar outras possibilidades de estímulo à GD, como transferir recursos de eficiência energética ou o pagamento de custos de combustíveis em sistema isolados, por meio da CCC – Conta de Consumo de Combustíveis.

“Por exemplo, a CCC: termoelétricas a carvão estão sendo subsidiadas. Faz sentido esse subsídio? Acho que faz menos sentido que esse da GD... A GD ainda tem um benefício ambiental, dá maior independência ao consumidor”, afirma.

### **Subsídio x impactos positivos**

O grupo formado por Anace, Abrace, Idec e Conacen, Abrademp e Abradee vem defendendo conjuntamente que a regulação da GD faz com que os benefícios sejam custeados por pessoas e empresas sem sistemas de micro e minigeração.

Estudo encomendado à PSR e apresentado na semana passada afirma que o projeto preserva subsídios-cruzados de R\$ 134 bilhões que serão pagos pelos consumidores de energia nos próximos 30 anos.

“A aprovação do texto como está, será um passo na direção oposta, causando um impacto às tarifas dos demais consumidores de aproximadamente R\$ 134 bilhões, trazidos a valores atuais. Em valores nominais, cerca de R\$ 497 bilhões serão transferidos dos mais pobres para os mais ricos até 2050, considerando a perpetuidade de seus efeitos, conforme os estudos da PSR”, diz o grupo, em comunicado.

A Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar), por sua vez – assim como o relator Lafayette de Andrada – defende que tal análise considera os custos, mas ignora os benefícios.

Segundo cálculos do setor solar os “atributos positivos da geração distribuída solar fotovoltaica superam, com folga, eventuais custos aos consumidores brasileiros e podem trazer R\$ 139 bilhões apenas em novos investimentos ao país até 2050”.

A redução de custo que beneficiaria todo o mercado, diz a Absolar, somam mais de R\$ 150 bilhões no período “somente com a redução de custos no uso de termelétricas, uma das principais responsáveis pelo aumento tarifário na conta de luz e pelas emissões de poluentes e gases de efeito estufa do setor elétrico”, disse em nota.

Outros R\$ 23 bilhões de economia são relacionados a redução de perdas elétricas na transmissão, distribuição e geração da energia em usinas de grande porte, distantes dos locais de consumo. A soma dos dois fatores representa uma redução de custos de R\$ 173 bilhões até 2050.

A energia paga pelos consumidores no Brasil é o resultado da somatória de custos e margens de geração, transmissão e distribuição, além de perdas. Hoje, quem está na geração distribuída tem o direito de compensar sua despesa com energia a partir da geração própria, sem a cobrança desses componentes da tarifa, que incluem seus respectivos encargos.

Os consumidores e distribuidoras, em linha com a proposta da Aneel, defendem o pagamento de todas as parcelas e encargos.

O grupo ligado à GD vem defendendo a transição para um modelo de pagamento progressivo da parcela que remunera a distribuição (o chamado Fio B) – no caso da geração remota, que atende normalmente a empresas, com sistemas de maior capacidade, entrariam também os custos de transmissão.

De forma simplificada, o argumento é que a GD desloca a demanda por entrega de energia do sistema integrado de geração e transmissão, economizando custos com o menor uso das redes, por exemplo.

O marco da GD é discutido no PL 5829/2019. Na versão mais recente do PL, Lafayette de Andrada inclui o uso da CDE (Conta de Desenvolvimento Energético) para custear parte da transição para o pagamento do Fio B e faz a discriminação entre consumidores-geradores com sistemas de até 500 kV ou mais de potência.

Nos maiores, acima de 500 kV, prevê o pagamento de encargos, da totalidade do Fio B e de 40% do Fio A (o custo de transmissão).

Em todos os casos, há períodos de transição.

*Fonte : Agência EPBR de Notícias*

*Data : 13/04/2021*



**JORNAL O GLOBO – RJ**

**CHINA DIZ QUE EUA DEVEM 'PARAR DE BRINCAR COM FOGO' NA RELAÇÃO COM TAIWAN**

Pequim faz reclamação formal contra decisão do governo Biden de estreitar laços com autoridades da ilha, que considera uma província rebelde

*Da Reuters*



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24968413-77f-d43/FT1086A/x92443139\\_Taiwans-President-Tsai-Ing-wen-applauds-during-the-launch-ceremony-for-Taiwan-Navys-domes.jpg.pagespeed.ic.RnvMevu-gN.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24968413-77f-d43/FT1086A/x92443139_Taiwans-President-Tsai-Ing-wen-applauds-during-the-launch-ceremony-for-Taiwan-Navys-domes.jpg.pagespeed.ic.RnvMevu-gN.jpg)

*A presidente de Taiwan, Tsai Ing-wen, durante cerimônia de lançamento nesta terça do navio de transporte de tropas Yushan, construído na ilha Foto: ANN WANG / REUTERS*

PEQUIM - A China advertiu os Estados Unidos nesta terça-feira para que parem de "brincar com fogo" na relação com Taiwan e apresentou uma reclamação formal a Washington, em reação à decisão do governo Biden, anunciada na última sexta-feira, de permitir que as autoridades americanas intensifiquem os encontros com autoridades da ilha, que Pequim considera uma província rebelde.

A decisão do Departamento de Estado dos EUA de aprofundar as relações com o governo de Taiwan ocorreu em meio ao aumento da atividade militar chinesa ao redor da ilha, incluindo incursões quase diárias da Força Aérea na zona de defesa aérea de Taiwan.

O porta-voz do Ministério das Relações Exteriores da China, Zhao Lijian, informou em nota que seu governo fez uma "representação dura" aos Estados Unidos.

"A China insta os Estados Unidos a não brincar com fogo na questão de Taiwan, interromper imediatamente qualquer forma de contato oficial EUA-Taiwan, lidar com o assunto com cautela e de forma adequada e não enviar sinais errados às forças independentistas de Taiwan para não influenciá-las de modo subversivo nem prejudicar as relações sino-americanas e a paz e estabilidade em todo o Estreito de Taiwan", disse Zhao no comunicado.

Os EUA deixaram de reconhecer Taiwan como representante oficial da China no final dos anos 1970, quando retomaram as relações diplomáticas com Pequim. Apesar de ter mantido uma relação especial com a ilha, incluindo o fornecimento de armamentos, Washington evitava contatos de alto nível com os taiwaneses, a fim de não melindrar os chineses. O governo Biden, que manteve o tom de confronto no relacionamento com Pequim instituído pelo republicano Donald Trump, está revendo essa política.

No domingo, o secretário de Estado dos EUA, Antony Blinken, disse que os Estados Unidos estavam preocupados com as "ações agressivas" da China contra Taiwan.

Na resposta por escrito à agência Reuters sobre os comentários de Blinken, a Chancelaria chinesa disse que o governo tem a determinação absoluta de proteger a soberania do país. "Não fique do lado oposto de 1,4 bilhão de chineses", acrescentou o porta-voz.

O Ministério da Defesa de Taiwan relatou nesta terça-feira uma nova incursão de jatos chineses em sua zona de identificação de defesa aérea, que incluíam quatro caças J-16 e uma aeronave de guerra antisubmarino. Na segunda-feira, Taiwan disse que 25 aeronaves da Força Aérea chinesa, incluindo caças e bombardeiros com capacidade nuclear, entraram em sua zona de defesa, a maior incursão relatada até agora.

Taiwan é a questão territorial e diplomática mais sensível da China e uma fonte regular de atritos sino-americanos. A ilha tem um governo separado do resto do território chinês desde que os nacionalistas fugiram para lá, depois de serem derrotados pelos comunistas na guerra civil, em 1949.

A reunificação territorial é um objetivo chinês em longo prazo, e especialistas em Pequim afirmam que são exageradas as especulações de que poderia, em curto prazo, lançar uma operação militar para impor essa integração.

Na avaliação dos chineses, os EUA jogam contra a reunificação porque um domínio completo de Pequim sobre o Estreito de Taiwan poria em xeque a supremacia naval americana no Pacífico, algo que Washington mantém desde a ocupação do Japão, ao final da Segunda Guerra Mundial.

A atual presidente de Taiwan, Tsai Ing-wen, tem uma posição de maior confronto com Pequim do que seus antecessores. Nesta terça, ela participou de uma cerimônia militar para o lançamento de um navio anfíbio de transporte de tropas fabricado na ilha.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 13/04/2021

## SENADO ABRE CPI DA PANDEMIA PARA INVESTIGAR AÇÕES DO GOVERNO FEDERAL E REPASSES DE VERBAS AOS ESTADOS

Rodrigo Pacheco decidiu juntar dois pedidos de investigação em uma só comissão

Por *Julia Lindner*

RIO — O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), oficializou nesta terça-feira a abertura de Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) para investigar ações e possíveis omissões do governo federal e repasses de verbas aos estados e municípios. Ele determinou o apensamento das propostas de duas comissões, uma do senador Randolfe Rodrigues (Rede-AP), que mira apenas a União, e outra do senador Eduardo Girão (Podemos-CE), que também contempla estados e municípios. Pacheco permitiu apuração sobre recursos federais repassados aos estados, mas excluiu matérias de competência constitucional dos estados e do Distrito Federal



<https://oqimg.infoglobo.com.br/in/24969215-974-30d/FT1086A/xsenado.jpg.pagespeed.ic.nrMXs5w5HO.jpg>

**Senado decide sobre abertura da CPI da Pandemia para investigar governo federal** Foto: Jefferson Rudy / Jefferson Rudy/Agência Senado

O início dos trabalhos da CPI da Pandemia responde à determinação do ministro Luís Roberto Barroso, do Supremo Tribunal Federal (STF), na última quinta-feira, de instalar a Comissão requerida por Randolfe Rodrigues.

— A comissão terá como objeto o constante do requerimento do Senador Randolfe Rodrigues, acrescido do objeto do Requerimento do Senador Eduardo Girão, limitado apenas quanto à fiscalização dos recursos da União repassados aos demais entes federados para as ações de prevenção e combate à pandemia da Covid-19, e excluindo as matérias de competência constitucional atribuídas aos Estados, Distrito Federal e Municípios — destacou Pacheco.

Baseado em parecer da Advocacia-Geral do Senado, o presidente do Senado também ressaltou que "são investigáveis todos os fatos que possam ser objeto de legislação, de deliberação, de controle ou de fiscalização por parte do Senado Federal, da Câmara dos Deputados e do Congresso Nacional", o que, a contrário senso, implica que "estão excluídos do âmbito de investigação das comissões parlamentares de inquérito do Poder Legislativo federal as competências legislativas e administrativas asseguradas aos demais entes Federados".

Em seguida, Pacheco determinou que sejam oficiados os líderes para que façam as indicações de membros, de acordo com a proporcionalidade partidária. Apenas depois disso será feita a instalação do colegiado. No total, vão compor a comissão 11 senadores titulares e 7 suplentes, com prazo de 90 dias de trabalho para a conclusão das investigações.

### Trabalho presencial ou remoto?

Antes da leitura do requerimento para a criação da CPI da Pandemia, o líder do governo no Congresso, Eduardo Gomes (MDB-TO), apresentou uma questão de ordem em plenário para que nenhuma Comissão Parlamentar de Inquérito possa funcionar até que os integrantes da Casa

estejam imunizados contra a Covid-19. A questão foi debatida pelos senadores, mas será decidida somente após a nomeação dos integrantes da CPI.

— Enquanto não tiver condição de funcionar com pessoas imunizadas, peço que a CPI não possa funcionar presencialmente por essa questão. Não é só sobre essa CPI, é sobre qualquer CPI — declarou, no início da sessão.

Senadores divergem sobre o formato do colegiado. O formato com sessões presenciais é defendido pelo presidente da Casa, governistas e até alguns signatários da proposta, o que adiará o início dos trabalhos por tempo indeterminado. A oposição, no entanto, argumenta que é possível fazer adaptações para o sistema remoto.

Autor do requerimento da CPI, Randolfe Rodrigues defendeu a instalação imediata da comissão. Segundo ele, a questão de ordem apresentada por Eduardo Gomes inviabiliza a determinação do Supremo para que o colegiado seja instalado.

— Na velocidade que a vacinação está hoje no Brasil, só teremos pessoas adultas imunizadas, em uma hipótese otimista, até dezembro ou janeiro do ano que vem. Isso numa hipótese otimista. Então, essa questão de ordem (de Eduardo Gomes) inviabiliza um direito da minoria e a própria decisão do STF — disse Randolfe.

Segundo Randolfe, a CPI deve ser instalada em homenagem às vítimas da pandemia. Ele destacou que se não fosse possível garantir o funcionamento da comissão no momento, não seria possível a realização de nenhum tipo de investigação no país, relembrando que instituições judiciais também funcionam por meio remoto.

Aliado do presidente Rodrigo Pacheco, o senador Marcos Rogério (DEM-RO) afirmou que praticamente todos os atos previstos em CPI precisam ocorrer presencialmente. Segundo ele, é "descabido" uma Comissão Parlamentar de Inquérito funcionar em sistema remoto. O parlamentar do DEM também é aliado do governo.

— Os atos da CPI impõem a presença física. O depoente deve estar presencialmente na comissão para não ser orientado; para não ser constrangido; para não ser ameaçado; e até para decretar prisão em flagrante — argumentou Marcos Rogério.

### **Investigação mais ampla**

O senador Eduardo Girão (Podemos-CE), defendeu o seu requerimento para a criação de uma CPI com escopo mais amplo, para apurar a conduta da União, estados e municípios. Aliados do presidente Jair Bolsonaro defendem a ampliação das investigações para tentar tirar o foco no governo federal. Girão pediu para que a sua solicitação seja incluída na ordem do dia, nesta terça-feira.

— Por ser mais ampla, se mostrar mais independente e justa — defendeu Girão. — O objetivo não é de investigar estados e municípios, o que será alvo de investigação (da CPI) é a aplicação de recursos federais desviados a casos específicos. Por ter os estados como um dos alvos de investigação, prática vedada pelo regimento interno, a viabilidade CPI tem sido questionada tecnicamente, inclusive pela Secretaria-Geral da Mesa da Casa.

Girão argumentou que, além de possuir 45 assinaturas de apoio, acima dos 27 nomes necessários, também possui uma série de fatos determinados para cumprir os requisitos exigidos para a instalação.

Embora defenda que é preciso observar a "conveniência" da instalação da CPI da Pandemia neste momento, o líder do governo no Senado, Fernando Bezerra (MDB-PE), defendeu que a proposta apresentada por Girão fosse apensada à original. Para ele, a Comissão Parlamentar de Inquérito também deve avaliar a conduta de estados e municípios.

— Em tempos de pandemia como a que vivemos não convém a constituição de duas Comissões Parlamentares de Inquérito, mas é fundamental que a Comissão a ser instalada, por decisão do Supremo Tribunal Federal, possa investigar os atos praticados por agentes políticos e administrativos não apenas da União, mas também dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios —defendeu.

O senador Omar Azis (PSD-AM) criticou parlamentares que querem aguardar a instalação da CPI em momento considerado mais adequado:

— Os senadores que não querem que instale a CPI agora, que querem que o senhor aguarde momento adequado, e aí no momento adequado teremos 500 mil mortes, 600 mil mortes no Brasil, porque o que estou vendo é que estão querendo protelar. Que esses senadores entrem no Supremo pedindo a suspensão. E aqueles que assinaram, que concordam com a CPI, vão participar — disse Azis, que deve ser um dos indicados do PSD para compor a comissão.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 13/04/2021*

### **CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA PETROBRAS SE REÚNE SEXTA PARA DAR POSSE A NOVO PRESIDENTE**

Estatal é comandada interinamente pelo demissionário Carlos Alberto Pereira que lidera a área de exploração e produção, diretoria mais importante da empresa

*Por Bruno Rosa e Glauce Cavalcanti*

RIO - O Conselho de Administração da Petrobras vai se reunir de forma extraordinária na próxima sexta-feira para eleger o general Joaquim Silva e Luna como novo presidente da estatal, de acordo com duas fontes do setor.

A expectativa é que, após ser nomeado formalmente pelo Conselho de Administração, o general Silva e Luna faça uma cerimônia interna de posse com os diretores da estatal. Isso pode ocorrer na própria sexta-feira ou na segunda-feira, embora a data ainda esteja em aberto.

O general Silva e Luna foi indicado por Jair Bolsonaro para presidir a estatal no lugar de Roberto Castello Branco, após desgaste envolvendo o aumento de preços dos combustíveis.

Ontem, os acionistas da Petrobras se reuniram em uma assembleia geral para eleger oito novos nomes para o Conselho de administração. Desses oito novos membros que passam a compor o Conselho, sete foram indicados pelo governo federal.

No encontro de acionistas, Castello Branco foi destituído formalmente como membro do Conselho de Administração da Petrobras e, assim, perdeu o posto de presidente da companhia.

Após a assembleia, no fim da noite, a Petrobras informou que Carlos Alberto Pereira de Oliveira, diretor executivo de exploração e produção, assume interinamente o comando da petroleira.

Carlos Alberto Pereira é um dos quatro diretores que já afirmaram que não têm intenção de continuar no cargo com a chegada de Silva e Luna. A área de exploração e produção é considerada a mais importante da companhia, por ser responsável pelo maior volume de investimentos. No passado, chegou a ser chamada de "fura-poço" por Severino Cavalcanti em 2005, quando comandava a Câmara dos Deputados.

Os acionistas ainda elegeram Eduardo Bacellar Leal Ferreira como presidente do Conselho de Administração da Petrobras.

Amanhã, haverá outra assembleia de acionistas. Na pauta, está a avaliação do resultado financeiro de 2020. Haverá ainda a eleição dos membros do Conselho Fiscal, além de fixação da remuneração dos administradores, dos membros do Conselho Fiscal e dos membros dos Comitês Estatutários de Assessoramento ao Conselho de Administração.

Os acionistas ainda vão tratar da incorporação da Companhia de Desenvolvimento e Modernização de Plantas Industriais.

Em comunicado, a Petrobras reafirmou que os diretores executivos que informaram que não tinham interesse em renovar seus mandatos seguirão nos cargos até a posse de seus sucessores.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 13/04/2021

## GOVERNO AVALIA PEC PARA AUMENTAR GASTOS COM OBRAS E PANDEMIA SEM ESTADO DE CALAMIDADE PÚBLICA

Medida poderia destravar negociações sobre o Orçamento ao abrir espaço para despesas com emendas parlamentares sem regras fiscais

Por Manoel Ventura



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24965711-c84-9fe/FT1086A/x91472737\\_PA-Brasilia-BSB-04-02-2021Ministro-da-economia-Paulo-Guedes-e-o-Presidente-da-Camara-Art.jpg.pagespeed.ic.nW7yvmys8K.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24965711-c84-9fe/FT1086A/x91472737_PA-Brasilia-BSB-04-02-2021Ministro-da-economia-Paulo-Guedes-e-o-Presidente-da-Camara-Art.jpg.pagespeed.ic.nW7yvmys8K.jpg)

O ministro da Economia, Paulo Guedes, ao lado do presidente da Câmara, Arthur Lira Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

BRASÍLIA — O governo avalia enviar ao Congresso Nacional uma proposta de Emenda à Constituição (PEC) para permitir aumentar os gastos contra a pandemia de Covid-19 sem acionar o Estado de Calamidade Pública.

Ao mesmo tempo, uma ala do Executivo defende que a proposta ajude a destravar o impasse criado em torno do Orçamento de 2021. A possibilidade em discussão é permitir recursos para obras fora do teto de gastos, regra que limita as despesas da União.

O envio da PEC ao Congresso ainda não é consenso dentro do governo, mas ganhou força desde a última sexta-feira. Integrantes da equipe econômica tentam limitar os gastos totais a R\$ 35 bilhões. Desse valor, uma faixa entre R\$ 15 bilhões e R\$ 18 bilhões seriam destinados para obras.

Integrantes da equipe econômica resistem à ideia de permitir gastos com obras fora do teto por entender que isso se trata de uma manobra contra a regra.

A possibilidade de gastar com obras fora do teto começou a ser articulada pela ala política do governo. De acordo com fontes que participam das discussões, a intenção dessa ala do governo é colocar na PEC a permissão para gastos fora do teto com o objetivo de "atenuar os impactos sanitários, sociais e econômicos" agravados pela pandemia de Covid-19.

O governo ainda não tomou uma decisão sobre o envio da PEC, que será apresentada ao presidente Jair Bolsonaro.

A equipe do ministro da Economia, Paulo Guedes, vê na PEC uma forma de permitir os gastos com programas econômicos. O governo pretende gastar pelo menos R\$ 4 bilhões com o Pronampe (empréstimo para pequenas empresas) e R\$ 8 bilhões para compensar o corte de salário e de jornada de empregados.

O Ministério da Economia considera os programas um "sucesso", especialmente o que permitiu acordos para redução de jornada de trabalho de mais de 11 milhões de empregados.

Além disso, o Ministério da Saúde já mostrou a necessidade de mais recursos para combater a pandemia, como recursos para leitos de UTI e testes.

A PEC permitiria ao governo gastar sem as amarras fiscais. A decisão é deixar os programas fora do teto de gastos (regra que impede o crescimento das despesas da União). Apesar de a edição de um crédito extraordinário via medida provisória (MP) tirar o gasto do teto, ainda é necessário vencer duas outras regras fiscais.

A proposta de Emenda à Constituição em gestação permitiria gastar fora da meta de resultado das contas públicas (que neste ano prevê um rombo de R\$ 247 bilhões) e da regra de ouro (que proíbe o endividamento da União para gastos correntes).

No ano passado, isso não foi um problema porque o governo decretou a Calamidade Pública e também esteve em vigor o Orçamento de Guerra. Agora, o ministro da Economia, Paulo Guedes, não quer um novo Estado de Calamidade. Ele argumenta que isso seria um "cheque em branco".

Por isso, o ministro prefere lançar as medidas "a conta-gotas", deixando os gastos na casa de 1% do PIB. No ano passado, foram mais de 8% do PIB. O governo já limitou a R\$ 44 bilhões o auxílio emergencial em 2021 (em 2020 foram mais de R\$ 300 bilhões em gastos com o benefício).

Para aprovar uma PEC, são necessários os votos de pelo menos 308 deputados e 49 senadores em dois turnos de votação em cada Casa.

A PEC também poderia destravar o impasse criado em torno do Orçamento de 2021. O Congresso aprovou uma proposta que aumentou em R\$ 26,4 bilhões as emendas parlamentares, especialmente para obras. Para isso, o relator, senador Márcio Bittar (MDB-AC), cortou gastos obrigatórios, especialmente com Previdência, abono salarial e seguro-desemprego.

O governo vive um impasse porque se vetar as emendas para aumentar os gastos obrigatórios irá desagradar integrantes da sua base aliada, especialmente o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL).

Por outro lado, se o presidente Jair Bolsonaro sancionar a proposta integralmente, ele pode incorrer em crime de responsabilidade, na avaliação da área técnica da equipe econômica.

Ao permitir as obras fora do teto, as emendas dos parlamentares seriam transferidas para esses gastos. Isso permitiria recompor os gastos obrigatórios.

Essa estratégia, porém, é contestada pela área técnica do Ministério da Economia, que vê na manobra o "drible" ao teto de gastos.

Nos últimos dias, auxiliares de Bolsonaro passaram a avaliar a possibilidade de o presidente viajar para fora do país e deixar Lira sancionar o Orçamento. Para isso, seria necessário o vice-presidente Hamilton Mourão também viajar.

O presidente da Câmara é o terceiro na linha de sucessão da Presidência da República. Bolsonaro tem até o dia 22 para vetar ou sancionar o Orçamento.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 13/04/2021*

## **EMPRESAS QUEREM FIM DE PRÁTICOS EM NAVIOS SUPPLIES, E CATEGORIA DIZ QUE IRREGULARIDADES NO MAR TENDEM A AUMENTAR**

Após pedido do Sindicato das Empresas de Navegação Marítima, Praticagem RJ entrega à Marinha relatório com denúncias de bandalhas na Baía de Guanabara

*Por Giovanni Mourão*



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24963588-918-734/FT1086A/xSupply-sem-pratico-e-rebocado-passando-por-debaixo-da-Ponte-incidente-dos-mais-comuns.jpg.pagespeed.ic.mY7ZVfgBnW.jpg>  
**Supply sem prático é rebocado passando por debaixo da Ponte: incidente dos mais comuns Foto: Divulgação**

até o fundo do mar. Quem atravessa a Ponte Rio-Niterói e avista a enorme quantidade de embarcações de apoio à produção de petróleo não percebe as bandalhas que ocorrem quando não há um prático a bordo na Baía de Guanabara. Uma colisão com um grande navio pode derramar toneladas de combustível e cargas poluentes no mar.

NITERÓI — Ultrapassagens não combinadas, desvios de rumo previsto sem aviso, movimentações sem prático obrigatório, chamadas não respondidas no rádio, problemas no sistema eletrônico de identificação ou no aparelho que mede a distância

Essas são algumas das denúncias relatadas pela Praticagem RJ — entidade responsável pela atividade homônima no Estado do Rio — e anexadas a um relatório de 107 páginas encaminhado à Capitania dos Portos da Marinha em setembro de 2020. O documento é uma resposta ao pedido, feito à Marinha pelo Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma) e pela Associação das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam), para que seja permitida a navegação sem prático na frota de apoio para barcos que tenham de cinco mil a dez mil toneladas de porte bruto.

Hoje, somente embarcações de três mil a cinco mil toneladas de porte bruto podem operar sem assistência de praticagem. Para estender essa isenção aos navios de maior porte, as empresas justificam que essas embarcações contam com avanços tecnológicos e operam com baixo índice de acidentes. Conhecidos como supplies, esses navios exercem operações de manuseio de âncoras, reboque e suprimento de plataformas.

Mas há grave risco na dispensa de práticos, segundo a Praticagem RJ, uma vez que, “os fatores humanos são responsáveis por 64% dos acidentes na navegação”. A entidade argumenta ainda que, em indústrias complexas como a marítima, deve-se analisar, primordialmente, o número de incidentes ocorridos na proteção contra impactos catastróficos e não somente os acidentes. No documento, são citados cerca de 70 incidentes desse tipo, formalmente comunicados à Marinha, ocorridos com supplies de 2017 até 2020, e que não se tornaram acidentes devido à presença de práticos nos navios.

Um dos problemas constantes citados no documento é de situações em que o prático a bordo de um navio não consegue contato com uma outra embarcação para combinar como será o cruzamento entre eles. Passagens sob a Ponte Rio-Niterói na contramão também estão entre os incidentes frequentes documentados.

— A falta de acompanhamento desses quase acidentes, por si só, representa o grau de insegurança do sistema. O prático conhece a fundo a região onde está habilitado e conduz a embarcação sem pressões comerciais. Na Baía de Guanabara, por exemplo, trafegam inúmeros pesqueiros e embarcações de lazer. Além disso, são comuns defeitos na sinalização náutica. Não podemos esquecer que, no Brasil, com prático a bordo, nunca tivemos um grande acidente com derramamento de óleo — ressalta Ricardo Falcão, presidente do Conselho Nacional de Praticagem (Conapra).

A Praticagem RJ sugeriu à Marinha que seja constituído um grupo de trabalho coordenado para avaliar a proposta com cautela, por meio da análise de riscos em indústrias complexas.

Por nota, o Syndarma e a Abeam afirmam que está em andamento um aperfeiçoamento das regras quanto ao emprego da praticagem nos barcos de apoio marítimo, envolvendo a Autoridade Marítima, a Autoridade Portuária, a Capitania dos Portos e a Praticagem.

A Marinha informa que a demanda do Syndarma e da Abeam encontra-se em estudo e levará em consideração, entre outros fatores, o relatório da Praticagem RJ.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 13/04/2021

## GOVERNO EMPLACA 7 NOMES NO CONSELHO DA PETROBRAS, INCLUINDO GENERAL SILVA E LUNA, AGORA MAIS PERTO DA PRESIDÊNCIA

Assembleia concretiza mudança da cúpula da estatal decidida por Bolsonaro. Mais cedo, foi aprovada a destituição de Castello Branco

Por Bruno Rosa



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24967292-a9f-b7a/FT1086A/xPetroAssembleia.jpg.pagespeed.ic.OyAGJN6Nci.jpg>

*Assembleia virtual da Petrobras. Francisco da Costa e Silva (esquerda) é o presidente da Assembleia. Foto: Reprodução/Bruno Rosa*

RIO - O governo conseguiu emplacar sete dos oito candidatos a uma vaga no Conselho de Administração da Petrobras em Assembleia Geral Extraordinária nesta segunda-feira. Um dos eleitos é o general Joaquim Silva e Luna,

que fica mais perto agora de assumir a presidência da companhia.

Com a nova composição do colegiado definida, o conselho ainda deve se reunir para confirmar o nome de Silva e Luna, indicado pelo presidente Jair Bolsonaro para o comando da estatal no lugar de Roberto Castello Branco. Segundo fontes, essa reunião pode ocorrer nos próximos dias.

Em seu blog, o colunista do GLOBO Lauro Jardim antecipou que após ser eleito presidente, a expectativa é que Silva e Luna faça em breve uma alteração administrativa que agrada ao presidente: antecipar a volta ao trabalho presencial.

Ele teria feito a indicação em reuniões prévias com diretores e gestores da Petrobras. O home office na Petrobras estava definido até junho, mas era consenso na diretoria que seria estendido até dezembro.



<https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24900993-9dc-2d0/FT1086A/xJoaquim-Silva-e-LunaMarcelo-CamargoAgencia-Brasil.jpg.pagespeed.ic.C9GyP0X6oO.jpg>

*Ex-diretor-geral de Itaipu Binacional, o general Joaquim Silva e Luna foi indicado por Bolsonaro para a presidência da Petrobras Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil*

Segundo o colunista, além da insatisfação com os reajustes de combustíveis praticados pela empresa, em linha com a política de repasse das variações na cotação do dólar e do petróleo no

mercado internacional, Bolsonaro também tinha queixas em relação ao regime de trabalho remoto adotado pelo presidente da empresa na pandemia.

**Outros sete novos conselheiros**

### Veja como fica o Conselho de Administração da Petrobras com os eleitos

7

Indicados do acionista controlador (governo)

**O indicado para presidir a empresa**



**Joaquim Silva e Luna**  
General da reserva, ex-diretor-geral de Itaipu, é um nome de confiança de Bolsonaro, que o indicou também para presidente da estatal

1

Eleita pelos Empregados



**Eduardo Bacellar Leal Ferreira**  
Almirante de esquadra da reserva, continuará a presidir o conselho

3

Eleitos pelos Acionistas Minoritários



**Ruy Flaks Schneider**  
É engenheiro industrial mecânico e de produção pela PUC-RIO e oficial de reserva da Marinha



**Murilo Marroquim de Souza**  
Formado em Geologia, é presidente da Visla Consultoria de Petróleo. Atuou na Petrobras entre 1971 a 1994



**Márcio Andrade Weber**  
Engenheiro civil, trabalhou na Petrobras por 16 anos. Foi presidente da BOS navegação e diretor da Petroserv. Atualmente presta assessoria ao grupo PMI



**Sonia Julia Sulzbeck Villalobos**  
Bacharel em Administração Pública, é membro do Conselho de Administração da Telefônica e da LATAM



**Cynthia Santana Silveira**  
Engenheira elétrica, é ex-conselheira da Transportadora Associada de Gás (TAG) e da Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia – Brasil (TBG)



**Marcelo Gasparino**  
Advogado, especialista em administração tributária empresarial pela ESAG. É membro dos conselhos de Eternit, Vale e Cemig



**Marcelo Mesquita de Siqueira Filho**  
É sócio fundador da Leblon Equities, gestora de recursos focada em ações brasileiras



**Rodrigo de Mesquita Pereira**  
É bacharel em Direito e pós-graduado em gestão empresarial pela FGV



**Rosângela Buzanelli Torres**  
Foi eleita conselheira em primeiro turno na eleição realizada pelos empregados

<https://d37iydzbdkvr9.cloudfront.net/arquivos/2021/04/12/conselho-petrobras-exportar-desk.png>

Na assembleia de acionistas, também foram eleitos os seguintes candidatos do governo: o almirante da reserva Eduardo Bacellar Leal Ferreira (que foi reconduzido presidente do Conselho); Ruy Flaks Schneider; Márcio Andrade Weber; Murilo Marroquim de Souza; Sonia Julia Sulzbeck Villalobos; e Cynthia Santana Silveira.

O conselho tem no total 11 cadeiras, mas oito estavam em disputa na assembleia.

Os minoritários, que já tinham garantidas duas cadeiras e chegaram a apresentar quatro candidatos, elegeram mais um nesta segunda-feira: o advogado Marcelo Gasparino, que é membro do conselho de outras empresas como Vale e Cemig e é membro do Conselho Fiscal da própria Petrobras.

O nome de Weber chegou a ser declarado inelegível pelo Comitê de Pessoas da Petrobras, responsável por avaliar as inscrições. Ainda assim, ele conquistou uma vaga. A representante do governo na assembleia, a procuradora Maria

Teresa Lima, disse não ver problemas na candidatura dele.

### Ofensiva frustrada

A tentativa dos acionistas minoritários de ampliar sua presença no conselho não deu certo e eles continuam a contar com três assentos entre as 11 vagas no colegiado.

Para tentar ampliar sua voz na mesa de decisões, os minoritários lançaram quatro candidaturas. O advogado Leonardo Antonelli e o banqueiro Juca Abdalla, maior acionista privado da estatal, desistiram e não participaram do processo da eleição.

Outro nome, o de Pedro Rodrigues, foi declarado inelegível pelo Comitê de Pessoas e não foi eleito. Desta forma, apenas Gasparino conquistou uma vaga.

Com isso, os minoritários continuam com os três assentos que tinham desde o ano passado, já que Marcelo Mesquita e Rodrigo Mesquita continuam com seus mandatos.

Márcio Weber, um dos eleitos para o Conselho da Petrobras por indicação da União também foi declarado inelegível pelo Comitê de Pessoas. Mas mesmo assim foi eleito. A representante do governo, a procuradora Maria Teresa Lima, disse que não vê problemas com a candidatura de Weber.

### Castello Branco é destituído

Antes de votar a nova composição do colegiado, os acionistas aprovaram a destituição de Roberto Castello Branco do conselho com apoio de 58,28% dos presentes.

A União votou pela saída do executivo e foi acompanhada pelo BNDES, sócio relevante da petroleira. Representantes de fundos do Banco do Brasil, da Caixa Econômica Federal e da Previ se abstiveram. Na prática, 21,88% dos acionistas foram contra a saída do executivo e 19,8% se abstiveram.

### Clima tenso

A assembleia começou com polêmica. Em sua manifestação, Marcelo Gasparino, eleito para uma vaga no conselho como representante dos minoritários e membro do Conselho Fiscal, destacou a divergência entre o boletim de voto à distância e o resultado no mapa consolidado de votação, com diferentes versões dos boletins em português e inglês.

— A minha questão é em decorrência do mapa consolidado do boletim de voto à distância. Há divergências que foram levantadas entre o voto depositado e o resultado no mapa. Por isso, minha proposta é suspender a assembleia para revisar o cômputo de votos — disse Gasparino.

A Petrobras, através de sua área técnica, disse que não havia divergência e negou o pedido de suspensão. Daniel Ferreira, membro do Conselho Fiscal, mostrou preocupação com as divergências entre os sistemas da B3 e da Petrobras.

— É uma situação complicada de seguir com a assembleia. Nunca tivemos três membros independentes disputando uma vaga — disse Ferreira, mas mesmo assim o pedido foi negado.

### Alta nos combustíveis detonou intervenção

A crise na Petrobras começou em fevereiro, quando o presidente Jair Bolsonaro demitiu Roberto Castello Branco do comando da estatal, após o executivo autorizar o aumento dos preços da gasolina e do diesel. A medida desagradou os caminhoneiros, categoria que integra base de apoiadores do presidente.

Para o lugar de Castello Branco, Bolsonaro indicou o general Joaquim Silva e Luna, que já é alvo de um processo na Comissão de Valores Mobiliários (CVM). info-conselho-petrobras-04-2021

Fonte : O Globo - RJ

Data : 13/04/2021

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### EM CARTA AO GOVERNO FEDERAL, GRANDES EMPRESAS PEDEM METAS AMBIENTAIS MAIS AMBICIOSAS

Documento é assinado por 33 empresas e bancos, incluindo Bradesco, Itaú, Shell, Microsoft e Suzano; grupo afirma que agenda de retomada verde pode trazer investimentos ao País  
Por Felipe Siqueira, O Estado de S.Paulo

Em carta enviada ao governo, o Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável (CEBDS) pede metas mais ambiciosas relacionadas ao clima e um esforço maior para a construção de uma agenda de retomada sustentável para a economia brasileira. Ao todo, 33 empresas e bancos assinaram o documento, incluindo Bradesco, Braskem, Itaú, Shell, Microsoft e Suzano (veja lista completa abaixo).

Conforme a carta, o País precisa buscar a neutralidade climática – ou seja, emissão líquida zerada de gases de efeito estufa (GEE) na atmosfera – até 2050. Em dezembro, em um documento de diretrizes sobre assuntos do clima, a NDC (Contribuições Nacionalmente Determinadas), o Ministério do Meio Ambiente traçou planos para atingir este objetivo até 2060.

A NDC brasileira foi feita na esteira do Acordo de Paris, que estabeleceu metas sobre o clima para o mundo. A primeira versão foi entregue em 2015 e a atualização saiu no fim do ano passado. Um dos principais objetivos do acordo é limitar o aumento na temperatura global até o fim do século a 2 graus Celsius, no máximo.

Os líderes da iniciativa privada, portanto, cobram que é necessário acelerar as exigências do setor produtivo, para chegar à neutralidade uma década mais cedo.

### **Pressão por metas objetivos mais ambiciosos**

De acordo com a presidente do CEBDS, Marina Grossi, a carta começou a ser elaborada justamente em dezembro, depois de o governo definir uma meta considerada muito branda pelas empresas.

O documento foi encaminhado aos ministérios da Economia, do Meio Ambiente, das Relações Exteriores e da Agricultura. "Mostramos ao governo e à sociedade civil que o setor empresarial apoia uma ambição climática no País." Marina diz que a entidade espera se reunir até o fim da semana com o ministro Paulo Guedes (Economia) para debater o tema.

Segundo as empresas, metas ambientais mais ambiciosas poderiam trazer ao País não só investimentos, mas também vantagens competitivas. Um dos pontos de destaque do documento é em relação à chamada "retomada verde": "Seguir em direção à retomada verde é a única maneira adequada de sermos competitivos."

Para a presidente do CEBDS, o País também precisa ter metas mais claras para reduzir o desmatamento ilegal. "Só tem vantagens em reduzir: traz segurança jurídica, ajuda a ser um local mais confiável que, conseqüentemente, atrai mais recursos", diz.

### **Confira a lista completa de empresas e instituições que assinam a carta:**

*Bayer, Braskem, Bradesco, BRF, CBA, DSM, Ecolab, Eneva, Equinor, iCare, Ipiranga, Itaú, JBS, Lojas Renner S.A, Lwart, Marfrig, Michelin, Microsoft, Natura, Schneider Eletric, Shell, Siemens, Energy, Suzano, Ticket Log, Tozzini Freire, Vedacit, Votorantim Cimentos, Way Carbon, Abag, Amcham, Cebri, Coalizão Brasil, ICC*

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 13/04/2021*

## **BOLSA SOBE AOS 119 MIL PONTOS E DÓLAR CAI APÓS DIVULGAÇÃO DE INFLAÇÃO AMERICANA**

Índice de preços ao consumidor americano subiu 0,6% na passagem de fevereiro para março e resultado agradou investidores; por aqui, as questões orçamentárias continuam no radar

Por Redação, O Estado de S.Paulo

A folga nas taxas de rendimento dos títulos do Tesouro americano, em dia de divulgação da inflação de preços ao consumidor dos Estados Unidos, ajudou no bom desempenho da Bolsa brasileira (B3), em alta de 0,41%, aos 119.297,13 pontos nesta terça-feira, 1. Foi a primeira vez que o índice alcançou esse patamar desde meados de fevereiro. No câmbio, o dólar fechou a R\$ 5,7176, em leve baixa de 0,08%.

Muito esperado pelo mercado desde ontem, a inflação de preços ao consumidor (CPI) dos EUA teve leve alta de 0,6% na passagem de fevereiro para março. O resultado veio pouco acima do estimado pelo Projeções Broadcast, que falava em aceleração de 0,5%. "A alta do índice foi mais intensa do

que a leitura anterior, de 0,4%. Todos sabiam que os preços iam subir, e levará meses de aumentos significativos para que se tenha reação maior no mercado", observa em nota Edward Moya, analista da OANDA em Nova York. O indicador era monitorado de perto por investidores e é visto como um sinal de retomada da economia dos EUA.

A percepção, porém, é que o aumento não é o bastante para provocar uma mudança na política pró-estímulos do Federal Reserve (Fed, o banco central americano), que já havia apontado anteriormente para a tendência de altas passageiras da inflação. Nesse cenário, o mercado de títulos do Tesouro americano cedeu, com a taxa de rendimento do papel com vencimento para dez anos em baixa de 1,619%, enquanto a do papel com vencimento para trinta anos cedeu 2,999%. A realização de um megaleilão também contribuiu para o resultado.

O movimento do mercado de títulos do Tesouro dos EUA é visto com atenção pelo mercado, que teme uma migração dos recursos. Se a economia americana estiver indo bem, a tendência é que os investidores retirem seus recursos dos índices acionários, opções mais arriscadas, para o mercado de títulos americanos, opções mais seguras e, dependendo da ocasião, até mesmo mais rentáveis.

Aqui, além das dúvidas sobre o Orçamento de 2021 e a situação fiscal, a pandemia ainda preocupa, com elevadas médias móveis de óbitos. "É provável que o mercado esteja esperando alguma clareza, e que talvez tenha embutido um prêmio esperando uma turbulência maior, agora sendo revisto", diz Roberto Attuch, CEO da Ohmresearch. O quadro político, contudo, segue obscuro, em meio ao início formal do processo de criação da CPI da Covid, com a leitura do requerimento em plenário pelo presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), hoje, abrindo prazo para que os partidos indiquem participantes.

Nesta terça-feira, como no dia anterior com poucos novos catalisadores para os negócios, prevaleceu a busca por gatilhos que ajudassem a levar o Ibovespa um pouco mais adiante, na véspera do vencimento de contratos futuros. Assim, o destaque foi o setor siderúrgico, "com a alta de 3% do minério de ferro após a divulgação da balança comercial chinesa de março", aponta Rafael Ribeiro, analista da Clear Corretora.

Vale ON, que vem de máximas recentes, fechou a sessão em leve alta de 0,17%, a R\$ 103,58, enquanto os ganhos no setor de siderurgia chegaram a 2,89% para Usiminas. Os bancos devolveram em parte os ganhos do dia anterior, com Santander em baixa de 1,24%. Na

ponta do Ibovespa, Lojas Americanas em alta de 9,31% no encerramento. Com ganho em torno de 1% para o petróleo na sessão, Petrobrás PN fechou em alta de 0,33% e a ON, estável. Na semana, o índice sobe 1,38%, ampliando a alta do mês para 2,28% - no ano, acumula ganho de 0,24%.

### **Câmbio**

Após uma manhã de terça-feira volátil, o dólar firmou queda nos negócios da tarde, reduzindo o ritmo apenas perto do fechamento. O real e as moedas de emergentes foram beneficiadas pelo movimento de queda nas taxas de rendimento dos títulos do Tesouro americano. Mas o imbróglio envolvendo o Orçamento de 2021 persiste e segue limitando valorização maior do real. Com isso, a moeda americana não se sustentou abaixo dos R\$ 5,70 durante os negócios, batendo rapidamente em R\$ 5,66 na mínima do dia. Já o dólar para maio fechou em queda de 0,35%, a R\$ 5,7245.

O sócio e fundador da gestora SPX Capital, Rogério Xavier, avalia que o Orçamento de 2021 é uma "cara de pau sem tamanho", ao reduzir despesas obrigatória e incluir emendas, mostrando total falta de compromisso fiscal em Brasília. "Pelo contrário, você está comprometido em piorar o fiscal, estourar o teto, criar novas despesas burlando o teto." Nesse ambiente, ele vê o câmbio seguindo pressionado, do nível atual para cima, e o investidor estrangeiro cada vez mais distanciado do Brasil."

Neste ambiente de deterioração fiscal e com o tema persistindo no foco por muito tempo, o economista-chefe para América Latina do BNP Paribas, Gustavo Arruda, avalia que não há muito espaço para valorização do real. "Pelas medidas mais tradicionais, nosso câmbio está bastante desvalorizado e acreditamos que tem espaço para valorização. Mas não acreditamos que isso vai

acontecer no curto prazo", disse ele. Neste primeiro trimestre, a tendência é de câmbio muito ruim e suscetível a choques, para começar alguma melhora no segundo semestre, com o avanço mais rápido da vacinação e a atividade ganhando fôlego, avalia ele. O BNP prevê o câmbio a R\$ 5,00 no final do ano.

Pesquisa do Bank of America com gestores e investidores de América Latina mostra que aumentou o temor com a situação fiscal do Brasil. Subiu para 63% dos entrevistados o total que vê a possibilidade de descontrole fiscal como o maior risco para o País neste momento. Na pesquisa feita em março, esse percentual era cerca de 50%. Mas a expectativa é de avanço da vacinação e fôlego maior da atividade. Com isso, 75% dos participantes veem o dólar abaixo de R\$ 5,60 em dezembro.

/LUÍS EDUARDO LEAL, ALTAMIRO SILVA JÚNIOR E MAIARA SANTIAGO  
*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*  
*Data : 13/04/2021*

## ALTA DO DIESEL FAZ PARCERIA ENTRE RAÍZEN E EDENRED BATER RECORDE DE VENDAS

*Por Denise Luna*

A empresa de soluções de logística Edenred Brasil bateu recorde de vendas em volume de litros abastecidos, gerenciados pela sua plataforma Expers. A solução é uma parceria com a Raízen e registrou crescimento de 14% em 2020, contra 2019.

O crescimento foi impulsionado pela gestão no abastecimento de diesel, cujos preços dispararam. De acordo com o diretor da Edenred Brasil, Vinícios Fernandes, as transportadoras têm procurado mais fazer a gestão da frota de carga pesada para enfrentar a grande oscilação do preço do combustível. Também têm se movimentando para se tornarem competitivas, aumentar controles e produtividade – o que levou à maior busca pela solução.



[https://economia.estadao.com.br/blogs/coluna-do-broad/wp-content/uploads/sites/431/2021/03/caminhoes\\_190320211832.jpg](https://economia.estadao.com.br/blogs/coluna-do-broad/wp-content/uploads/sites/431/2021/03/caminhoes_190320211832.jpg)

*Gestão de combustível tornou-se mais importante com alta do diesel. foto: Eduardo Nicolau/Estadão*

seu centro de informações, o que permite o controle do volume abastecido e reduz a possibilidade de fraudes.

A Edenred, empresa francesa cinquentenária, se juntou à Raízen há oito anos para lançar a Expers, plataforma que usa inteligência artificial para indicar a melhor rota das cargas e o abastecimento dos caminhões. Entre outros serviços, conecta bombas de abastecimento a

Apesar de o Brasil ter perdido posições com a desvalorização cambial, continua sendo um dos principais mercados da Edenred, que está presente em 47 países e, em 2020, fez mais de 30 bilhões de transações de logística. No Brasil, a empresa tem 2,2 mil funcionários e mais de 130 mil clientes.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*  
*Data : 13/04/2021*

## RODADA DE NEGÓCIOS REÚNE R\$ 5 BI EM PROJETOS DE INFRAESTRUTURA NO BRASIL E NA AMÉRICA LATINA

*Por Juliana Estigarríbia*

O Nelson Wilians Advogados e a Swell Capital, com sede em Los Angeles, firmaram parceria para captação de recursos para projetos de infraestrutura no Brasil e na América Latina. A primeira “rodada virtual de negócios” deve acontecer ainda neste mês e as duas empresas já têm mandatos

e/ou estão desenvolvendo projetos em portos, mineração, Fundos de Investimentos Imobiliários (FIIs) e saneamento, que somam cerca de R\$ 5 bilhões.



<https://economia.estadao.com.br/blogs/coluna-do-broad/wp-content/uploads/sites/431/2017/12/container-f%C3%A1bio-Motta-estad%C3%A3o.jpg>

Foto: Fabio Motta/Agência Estado

Com o setor de infraestrutura em evidência no Brasil, a parceria terá atenção especial para transportes, incluindo logística portuária, ferrovias e mobilidade, além de energia e saneamento. Os escritórios trabalharão na divulgação internacional de projetos representados pelo Nelson Wilians perante fundos de investimento nos Estados Unidos e na região do Oriente Médio, áreas de

atuação e especialização da Swell Capital.

Para o sócio do Nelson Wilians, Marcel Daltro, a parceria deve facilitar a captação de investimentos em um cenário de pandemia, diante das restrições de viagens e reuniões presenciais. A Swell tem expertise na atração e captação de investimento estrangeiro direto, facilitando o acesso desse capital a fundos e projetos.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 13/04/2021

## COMPANHIA DE ENERGIA RENOVÁVEL RIO ALTO VAI À BOLSA ANCORADA POR FUNDOS NACIONAIS

Por Fernanda Guimarães

A companhia de energia renovável Rio Alto já tem dois fundos locais investindo em sua oferta inicial de ações (IPO, na sigla em inglês), que será precificada no fim deste mês. Foi isso o que deu segurança à empresa de energia solar seguir com a oferta, mesmo com a maior turbulência enfrentada pelo mercado.

Conseguir os fundos âncoras, que injetarão R\$ 200 milhões na oferta, conforme fontes, foi fruto de um encontro prévio ao IPO com potenciais investidores. No jargão do mercado, é o chamado non-deal roadshow e foi realizado no fim do ano passado. No encontro, 11 fundos que entendem infraestrutura foram levados a conhecer usinas da Rio Alto.

A estratégia foi construir o preço do IPO com os fundos antes do lançamento da oferta. Antes da entrada dos recursos do IPO, a empresa era avaliada em cerca de R\$ 740 milhões e deve estrear na Bolsa com valor de mercado de aproximadamente R\$ 1,5 bilhão, dado que a oferta – que pode chegar a cerca de R\$ 800 milhões – é exclusivamente primária.

### Penhor

Apesar do valor de mercado parrudo atualmente, a empresa, no início, precisou de criatividade para ganhar musculatura. Para conseguir participar um leilão de concessão e fechar o contrato junto a uma seguradora, os sócios Edmond Chaker Farhat Junior e Rafael Sanchez Brandão tiveram de penhorar a casa de Farhat – que foi liberada apenas recentemente. A XP é o coordenador líder da oferta, ao lado do BTG Pactual, Bradesco BBI e Credit Suisse. Procurada, a empresa não comentou.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 13/04/2021

## GOVERNO REÚNE SIDERÚRGICAS E INDÚSTRIA PARA APRIMORAR ABASTECIMENTO DE AÇO

Por Wagner Gomes



[https://economia.estadao.com.br/blogs/coluna-do-broad/wp-content/uploads/sites/431/2018/07/CSN\\_MARCOS-ARCOVERDE\\_ESTAD%C3%83O.jpg](https://economia.estadao.com.br/blogs/coluna-do-broad/wp-content/uploads/sites/431/2018/07/CSN_MARCOS-ARCOVERDE_ESTAD%C3%83O.jpg)

*Na foto, a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). Foto: Marcos Arcoverde/Estadão*

O governo vai tentar, mais uma vez, debater com as siderúrgicas e seus principais clientes medidas para melhorar o abastecimento de aço no País. O secretário de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério

da Economia, Carlos da Costa, chamou os usineiros para uma conversa na quarta-feira. Representantes dos setores de máquinas e equipamentos, automotivo e eletroeletrônicos também foram convidados.

A reunião tem acontecido periodicamente desde o ano passado. Além do desabastecimento, o debate tem girado em torno da alta nos preços e dos prazos de entrega. Por enquanto, nenhuma decisão foi tomada, mas os construtores civis já pediram a redução de alíquota de importação para suprir a falta do produto. Após uma pesquisa, a Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC) diz que a percepção da maioria das empresas do setor é a de não estar recebendo aço em quantidade suficiente.

O presidente do Instituto Aço Brasil, Marco Polo Lopes, nega desabastecimento, diz que o problema pode estar localizado em pequenas e médias empresas que não conseguem encontrar o insumo em distribuidores. Além disso, o preço do aço tem aumentado no mundo inteiro.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP  
Data : 13/04/2021*

## **BNDES ARRECADA R\$ 11,5 BI COM VENDA DE DEBÊNTURES DA VALE, DIZEM FONTES**

Papéis, de caráter perpétuo, tinham sido emitidos em 1997, na privatização da mineradora; oferta, restrita a alguns investidores, foi coordenada pelo Bradesco BBI

*Por Cynthia Declodt, O Estado de S.Paulo*

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) arrecadou cerca de R\$ 11,5 bilhões no processo de venda de debêntures, que são títulos emitidos pela mineradora Vale em sua privatização, em 1997, e que pertenciam ao banco e à União.

Conforme apurou o Estadão/Broadcast, o preço estabelecido para a venda ficou em R\$ 53,50 por debênture, excluindo R\$ 2,76 em dividendos que foram pagos há poucos dias. O resultado ficou abaixo das expectativas de mercado, que giravam em torno de R\$ 57.

A demanda teria sido o equivalente a duas vezes a oferta-base, que era de 142 milhões de debêntures. Diante disso, observou uma fonte, o BNDES vendeu o lote adicional de 72,3 milhões de debêntures. No total, a oferta soma 214,3 milhões de unidades, ou 55% dos papéis emitidos pela companhia em 1997.

Essas debêntures não têm data de vencimento e oferecem uma remuneração de 1,8% sobre a receita líquida de algumas minas da Vale, sendo Carajás a mais importante delas. A oferta foi anunciada pelo BNDES no fim de março e teve o Bradesco BBI como coordenador do processo.

### **Processo seletivo**

A oferta foi feita somente para 50 investidores qualificados, atendendo as regras das ofertas restritas. A Comissão de Valores Mobiliários (CVM) dispensou os investidores do lock-up, como é chamado o período de restrição à negociação por 90 dias pelos compradores.

A Vale pretende fazer a recompra dessas debêntures, mas não participou da oferta feita pelo BNDES. Para conduzir a recompra, teve de alterar a escritura das debêntures, que não mencionava essa possibilidade.

A mudança causou barulho no mercado, porque, ao contrário do que normalmente acontece quando há alterações de escritura, a Vale não ofereceu nenhum prêmio aos detentores desses papéis. Alguns investidores questionaram inclusive o fato de o próprio BNDES e da União não terem exigido tal pedágio.

Fonte : *O Estado de São Paulo - SP*  
Data : 13/04/2021



### VALOR ECONÔMICO (SP)

#### LÍDERES EMPRESARIAIS SUGEREM AO GOVERNO MAIS “AMBIÇÃO CLIMÁTICA”

Ideia é que país se comprometa com a neutralidade de emissões em 2050, dez anos antes do prazo fixado

Por *Daniela Chiaretti — De São Paulo*



[https://s2.glbimg.com/zwk0fJxu1A0WMWiQZI5PnSeENcw=/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2021/a/5/JLrIBTRxy0VdWGBjxhNg/foto13bra-202-ceos-a2.jpg](https://s2.glbimg.com/zwk0fJxu1A0WMWiQZI5PnSeENcw=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/a/5/JLrIBTRxy0VdWGBjxhNg/foto13bra-202-ceos-a2.jpg)

*Andre Clark (Siemens): país pode melhorar meta sem depender de recursos externos — Foto: Leonardo Rodrigues/Valor*

Um grupo de 33 líderes empresariais e de outras instituições assina uma carta ao governo brasileiro pedindo maior ambição climática. Os empresários esperam que o Brasil se comprometa com a neutralidade de emissões em 2050, e não em 2060, como está no compromisso brasileiro anunciado em dezembro. Dizem também que a meta pode ser atingida atraindo mais recursos financeiros do que os US\$ 10 bilhões anuais condicionados pelo governo Bolsonaro para antecipar o objetivo.

É a segunda vez no governo Bolsonaro que líderes empresariais se pronunciam de forma coletiva sobre temas ambientais. Na primeira vez, em julho, 38 empresários enviaram carta ao vice-presidente Hamilton Mourão, presidente do Conselho Nacional da Amazônia, manifestando preocupação com o desmatamento e recomendando que a retomada da economia seguisse o rumo do baixo carbono.



O texto obtido com exclusividade pelo Valor pede agora mais ambição climática do governo à véspera da Cúpula de Líderes Climáticos convocada pelo presidente Joe Biden para 22 e 23 de abril. Tornar mais fortes os compromissos voluntários dos países, conhecidos pela sigla NDC, tanto em metas de corte de emissões, financiamento e medidas de adaptação é a tônica do encontro que reunirá 40 chefes de Estado e de governo.

[https://s2.glbimg.com/kQ2WIOckKV39nzjUn1LX-q-Mld4=/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2021/f/H/9dIWjdR0y0mEAk7WngkQ/foto13bra-203-ceos-a2.jpg](https://s2.glbimg.com/kQ2WIOckKV39nzjUn1LX-q-Mld4=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/f/H/9dIWjdR0y0mEAk7WngkQ/foto13bra-203-ceos-a2.jpg)

*Marina Grossi (Cebds) — Foto: Claudio Belli/Valor*

Em dezembro, o Brasil tornou pública sua nova Contribuição Nacional Determinada (NDC, na sigla em inglês). Comprometeu-se com a descarbonização da economia em 2060, mesmo objetivo assumido pela China, e um corte de 43% nas emissões em 2030, em relação aos níveis de 2005. O ministro do Meio Ambiente Ricardo Salles disse na ocasião que a meta de neutralidade da economia para 2060 poderia ser antecipada se o Brasil receber recursos de US\$ 10 bilhões ao ano a partir de 2021. Os empresários têm outra visão: o Brasil pode ser mais ambicioso sem condicionar a meta a recursos externos.

A carta-manifesto “Neutralidade Climática: uma grande oportunidade”, assinada por líderes de 28 grandes empresas e de cinco entidades do agronegócio, indústria, comércio, academia, sociedade civil e relações internacionais, diz que metas mais ambiciosas de neutralidade de emissões para 2050 “trarão ganhos ao Brasil” em termos econômicos, comerciais, ambientais e reputacionais.

O texto, organizado por especialistas do Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável (Cebds), tem quatro pontos centrais (ver reportagem Documento quer solução para créditos de carbono). Um deles indica que investimentos e oportunidades de negócios podem trazer, somente em soluções baseadas na natureza (como reflorestamento ou polinização, por exemplo), US\$ 17 bilhões em negócios até 2030.

O PIB poderia crescer com a implantação de práticas de baixo carbono e atingir ganho acumulado de R\$ 2,8 trilhões até 2030 em relação à trajetória atual. Estudos do Cebds indicam que o país pode ganhar R\$ 19 bilhões em produtividade agrícola adicional até 2030.

“Essa mensagem é um reforço para que o posicionamento do Brasil seja mais ousado, não só no summit de Biden, mas também para as negociações da CoP 26 em Glasgow”, diz João Paulo Ferreira, CEO da Natura &Co América Latina. “O Brasil tem todas as condições de ser um dos líderes mundiais da economia de baixo carbono e da bioeconomia, não podemos perder esta oportunidade. E colocar metas ousadas é um motor de inovação e produtividade.”

“Um dos efeitos da pandemia, além da tragédia humana com a perda de vidas, vai ser a perda de produtividade relativa do país”, segue, lembrando que a economia brasileira, que já foi a sexta maior do mundo, “está perdendo posições na economia mundial”, continua. “É importante gerar estímulos que virão da economia verde, que vai oferecer trabalhos novos, atividade econômica nova, formar trabalhadores.” Ele diz que a neutralidade em carbono em 2050 não só é uma questão ambiental, mas também “acelera investimentos e a criação de empregos”.

Com ele concorda André Clark, gerente-geral da Siemens Energy no Brasil. “A pressão internacional sobre mudança climática será proporcional ao tamanho da mudança de rota dos capitais na direção do ESG”, diz, referindo-se ao conceito que reúne ações ambientais, sociais e de governança. “Os parceiros do Brasil -EUA, Europa, China e Japão- estão indo nesta direção de forma sem precedentes. É exigência das sociedades destes países e que criou investidores do ESG. Este mundo quer comprar de empresas do Brasil que entendem a realidade da crise climática”.

“Já amadurecemos para tomar decisões seguras em uma trajetória de baixo carbono mais inclusiva”, diz Marina Grossi, presidente do Cebds e articuladora da carta. “O país lidera na remoção de carbono. Temos enorme vantagem competitiva”, segue. Em nota, Marcos Molina, presidente do conselho de administração da Marfrig, diz que o protagonismo brasileiro “trará uma série de benefícios tanto ao país como para o planeta”

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 13/04/2021*

## **PDT PEDE SUSPENSÃO DA 17ª RODADA DE PETRÓLEO POR FALTA DE AVALIAÇÃO AMBIENTAL**

Decisão cabe ao ministro Marco Aurélio, sorteado relator da ADPF protocolada no Supremo  
*Por Luísa Martins, Valor — Brasília*



[https://s2.glbimg.com/ixpoXu5Rk7JnXTfahnGXffvW8XA=/0x109:2125x1364/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2020/4/C/7CuAEBSfOFwPAM2URgyg/istock-1250459438.jpg](https://s2.glbimg.com/ixpoXu5Rk7JnXTfahnGXffvW8XA=/0x109:2125x1364/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/4/C/7CuAEBSfOFwPAM2URgyg/istock-1250459438.jpg)

Biocombustíveis (ANP).

O PDT entrou com ação no Supremo Tribunal Federal (STF) para suspender os preparativos da 17ª Rodada de Licitações de Petróleo e Gás Natural, prevista para outubro, pela Agência Nacional do Petróleo, Gás e

A decisão cabe ao ministro Marco Aurélio Mello, sorteado relator da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) protocolada pelo partido. O decano, no entanto, aposenta-se em julho e deixará seu acervo de “herança” ao sucessor, a ser indicado pelo presidente Jair Bolsonaro.

De acordo com a legenda, para subsidiar a oferta dos blocos exploratórios, o governo federal e a ANP não realizaram as Avaliações Ambientais de Áreas Sedimentares (AAAS), obrigatórias, fazendo “tábula rasa dos estudos técnicos que evidenciaram a ocorrência de danos imensuráveis ao meio ambiente”.

A 17ª Rodada ofertará 92 blocos nas bacias marítimas de Campos, Pelotas, Potiguar e Santos. No ano passado, em meio à crise no setor provocada pela pandemia, não houve rodadas, apenas o segundo ciclo de oferta permanente – mecanismo de licitação sob demanda.

Na petição, o PDT cita estudos do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) segundo os quais a exploração nos blocos das bacias de Pelotas e Potiguar, por exemplo, pode impactar de forma irreversível a fauna e a flora marinhas, provocando até mesmo a extinção de algumas espécies.

O partido pede que Marco Aurélio obrigue a ANP a realizar pesquisas de impacto ambiental e a executar as avaliações sedimentares obrigatórias, o que levaria à exclusão das áreas sensíveis previstas no pré-edital do leilão.

Em fevereiro, o diretor-geral da ANP, Rodolfo Saboia, disse em audiência pública que as concessões são um “compromisso do governo com a continuidade e a previsibilidade de ofertas” e um “marco relevante para o setor em 2021”.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 13/04/2021*

## NOVAS BARREIRAS ‘AMEAÇAM’ EXPORTAÇÕES, DIZ CNI

Estudo indica que 22% das vendas brasileiras podem ser afetadas pela tendência de ‘precaucionismo’

*Por Assis Moreira — De Genebra*

Cinco novas potenciais categorias de barreiras no comércio internacional podem ter impacto sobre 22% das exportações brasileiras por ano, equivalente a vendas de US\$ 46,2 bilhões em 2020, segundo um estudo da Confederação Nacional da Indústria (CNI).

A incidência de novas medidas e práticas que surgem de forma imprevisível e não necessariamente violam regras internacionais está relacionada a padrões privados, sustentabilidade, mudanças climáticas, segurança de alimentos e às “novíssimas” barreiras reputacionais.



[https://s2.glbimg.com/rAQtGtANtFajJtrvVCpDXXOvoGU=/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/interanal\\_photos/bs/2021/o/0/ere6UgQiSM8mjVfl2YPA/foto13bra-102-barreira-a5.jpg](https://s2.glbimg.com/rAQtGtANtFajJtrvVCpDXXOvoGU=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/interanal_photos/bs/2021/o/0/ere6UgQiSM8mjVfl2YPA/foto13bra-102-barreira-a5.jpg)

**Constanza Negri Biasutti: estratégia “proativa, persistente, preventiva” — Foto: Divulgação**

No ritmo atual, os exportadores deverão assumir custos de adaptação para atender demandas de compradores e consumidores e comprovar conduta empresarial responsável - ou correr o risco de exclusão nos maiores mercados globais.

Nos últimos quatro anos, a CNI notificou o governo federal sobre 80 barreiras a exportações brasileiras em diferentes mercados. Isso reúne todo tipo de obstáculo. Dessas, 36 já se enquadram nas cinco novas categorias examinadas. Entre os que mais as aplicam, estão União Europeia, Estados Unidos e China, os principais mercados do mundo.

Com a pandemia de covid-19, a tendência é essas novas medidas se intensificarem. É o que Pascal Lamy, ex-diretor-geral da Organização Mundial do Comércio (OMC), chama de passagem do “protecionismo” para “precaucionismo”.

Ou seja, os governos são pressionados não apenas a proteger as empresas com tarifas de importação contra a concorrência internacional, como também assegurar mais que os cidadãos e consumidores serão protegidos contra diferentes riscos. Para isso, os governos aumentam os freios em importações por precaução, sem esperar a comprovação científica de eventuais riscos.

O superintendente de Desenvolvimento Industrial da CNI, João Emílio Gonçalves, observa que muitas das novas barreiras têm o objetivo legítimo de proteção ao meio ambiente e a consumidores. Mas que a indústria brasileira está preocupada com sua utilização desproporcional, discriminatória e que se tornem permanentes.

Nesse cenário, a CNI defende uma “ação coordenada e tempestiva” entre governo e setor privado para melhorias na política comercial brasileira. A estratégia contra barreiras no exterior precisa ser “resumida em 3P: proativa, persistente, preventiva”, diz Constanza Negri Biasutti, gerente de Diplomacia Empresarial e Competitividade do Comércio da CNI.

O relatório “Novas Barreiras e Tendências no Comércio Internacional”, da CNI, detalha o “precaucionismo” para as exportações brasileiras, no estágio atual.

A primeira categoria de barreiras vem na forma de padrões privados, ou normas voluntárias de sustentabilidade. São critérios elaborados por companhias privadas para garantir que produtos consumidos ou processos de produção atendem a requisitos mínimos de qualidade, segurança ou sustentabilidade.

Empresas em todo o mundo, principalmente multinacionais de países desenvolvidos, passaram gradualmente a adotar essas exigências múltiplas e rigorosas. Os setores que podem mais ser afetados são alimentos, têxtil, construção civil, equipamentos médicos, mineração, entre outros.

A segunda categoria é a de sustentabilidade. Reúne exigências governamentais criadas sob justificativa de melhorar o uso de recursos naturais e reduzir a poluição no meio ambiente ou garantir sustentabilidade social. Os que mais se movimentam nessa direção são UE (27 países) e Reino Unido. Dois exemplos: o Pacto Ecológico Europeu (“green deal”), que quer criar taxa carbono para importações; e uma futura legislação impondo “due diligence” na importação de commodities para evitar que o produto venha de desmatamento ilegal. Isso significa custos de adaptação e

monitoramento das cadeias de fornecimento a longo prazo. Todos os setores correm risco de serem afetados.

A categoria de barreiras relacionadas a mudanças climáticas incide sobre a entrada e comercialização de produtos importados oriundos de processos produtivos intensivos na emissão de gases de efeito estufa. UE e EUA tendem a mais aplicar essas medidas. Os principais afetados serão os setores mais intensivos em energia, como siderúrgico, cimento e químicos. O exportador precisará reduzir emissões, sob pena de seus produtos estarem sujeitos a restrições ou sobretaxas no país importador.

A quarta categoria é da segurança de alimentos, para assegurar que os produtos importados não causem danos à saúde do consumidor. Na pandemia, medidas adotadas com base em precaução foram adotadas na Europa e na Ásia, principalmente, sem esperar embasamento técnico-científico. As exportações de alimentos são os principais alvos.

Por sua vez, as “novíssimas barreiras reputacionais” resultam em boicote ou redução do consumo de produtos de países ou regiões, normalmente promovido por consumidores ou grupos de interesse. Um exemplo citado pela CNI é a decisão da rede de varejo britânica Tesco em não mais comprar carnes brasileiras, por causa do desmatamento na Amazônia.

Para a CNI, não há como o setor privado brasileiro se antecipar completamente a essas barreiras. Mas sugere que “maior aderência pelas empresas no Brasil a critérios ambientais sociais e de governança (ASG) e a transparência de suas ações podem minimizar as repercussões negativas por causa dessas barreiras reputacionais”.

A imagem tóxica do presidente Jair Bolsonaro no exterior não vai ajudar o exportador brasileiro a superar os novos obstáculos pela frente.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 13/04/2021*

## FOLHA DE S. PAULO

### FOLHA DE SÃO PAULO - SP

#### EVER GIVEN: EGITO EXIGE US\$ 1 BILHÃO PARA LIBERAR NAVIO QUE BLOQUEOU CANAL DE SUEZ

Cargueiro de quase 400 metros permanece ancorado no chamado Grande Lago Amargo

*Por Parecia um final feliz.- BBC NEWS BRASIL*

O sucesso da manobra que acabou destravando o cargueiro Ever Given do Canal de Suez no final de março foi festejado por todo o mundo. A história do bloqueio de uma das rotas mais importantes para o comércio internacional havia chegado ao fim.

Mas, na realidade, o problema está longe de ser resolvido.

A razão? O Egito decidiu que não vai liberar o navio até que uma multa US\$ 1 bilhão (R\$ 5,7 bilhões) seja paga como compensação pelos danos gerados durante a semana de bloqueio. O cargueiro de quase 400 metros está atualmente ancorado no chamado Grande Lago Amargo, um lago salgado situado entre o sul e o norte do Canal de Suez.

"O navio permanecerá aqui até que uma investigação seja concluída e a indenização seja paga", disse Osama Rabie, presidente da ACS, autoridade do Canal de Suez, à televisão estatal egípcia.



[https://f.i.uol.com.br/fotografia/2021/03/29/161703963360621111a066d\\_1617039633\\_3x2\\_md.jpg](https://f.i.uol.com.br/fotografia/2021/03/29/161703963360621111a066d_1617039633_3x2_md.jpg)

*O navio Ever Given, da empresa Evergreen, que ficou encalhado no Canal de Suez - Mohamed Abd El Ghany - 29.mar.21/Reuters*

"Esperamos um acordo rápido", acrescentou. "No momento em que concordarem com a compensação, o navio poderá se mover."

Em relação ao valor da indenização, Rabie disse no início de abril que "serão calculados os danos e perdas e quanto as máquinas de dragagem consumiram".

"A estimativa vai chegar a US\$1 bilhão ou talvez um pouco mais. É um direito que o Egito tem", disse.

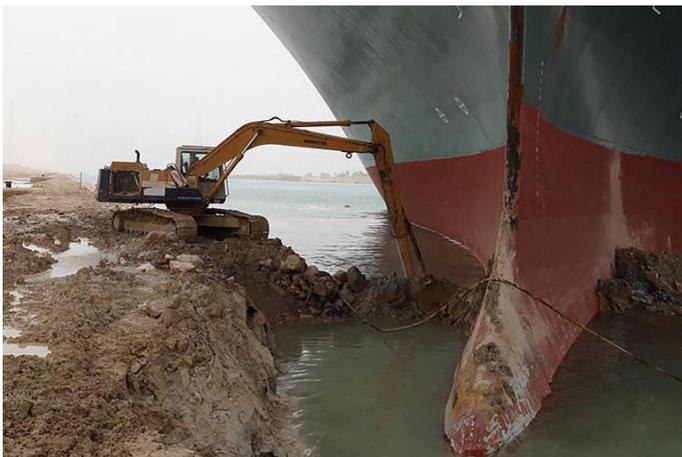
Esse valor seria calculado com base na perda de taxas de uso do canal perdidas depois que diversos outros navios desviaram a rota, dando a volta pela África do Sul. Além disso, há os danos causados à hidrovia durante a drenagem, os esforços de retirada do cargueiro e os custos com equipamentos e materiais.

Shoei Kisen, empresa japonesa dona da Ever Given, disse que não recebeu até o momento nenhuma reclamação oficial ou ação legal pelo bloqueio causado pela embarcação, mas reconheceu que está em "negociações" com a autoridade do canal.

### **POR QUE O NAVIO ENCALHOU?**

As declarações de Osama Rabie surgem no meio de uma investigação que visa obter mais pistas sobre como o Ever Given acabou encalhado na margem do canal.

A causa inicial foi atribuída a ventos fortes, mas agora investigadores devem verificar se houve erros técnicos ou humanos, teoria que é defendida pelo presidente da ACS.



[https://f.i.uol.com.br/fotografia/2021/03/26/1616789085605e3e5d19066\\_1616789085\\_3x2\\_md.jpg](https://f.i.uol.com.br/fotografia/2021/03/26/1616789085605e3e5d19066_1616789085_3x2_md.jpg)

*Retroescavadeira tenta auxiliar no desencalhe do navio, mas ele está preso desde o dia 25 de março. AFP/-*

"O canal nunca foi fechado devido ao mau tempo", disse Rabie. Ele também negou que o enorme tamanho do navio fosse a causa, já que "cargueiros ainda maiores" cruzam aquele trecho.

Por ser uma das principais artérias econômicas do mundo —por onde passa mais de 12% do comércio total—, a estagnação do Canal de Suez trouxe uma série de consequências econômicas que acabaram afetando o bolso de milhões de pessoas.

Quase dois milhões de barris de petróleo e cerca de 8% do gás natural liquefeito passam pelo Canal de Suez todos os dias.

Isso teve um forte impacto no preço desses produtos.

Além disso, estima-se que mais de 360 ??embarcações foram paralisadas no canal, entre cargueiros com contêineres e petroleiros.

### QUANTO CUSTOU O BLOQUEIO DO CANAL DE SUEZ?

Segundo Osama Rabie, o encalhe do cargueiro teve grande impacto nessa rota comercial, custando entre US\$ 14 e US\$15 milhões (cerca de R\$ 80 milhões) a cada dia de bloqueio.

O canal é uma importante fonte de receita para o Egito. Até antes da pandemia, o comércio que passava por ali contribuía com 2% do PIB do país segundo a agência de classificação de crédito Moody's.

*Fonte: Folha de São Paulo - SP*

*Data : 13/04/2021*

# portosenavios

## PORTAL PORTOS E NAVIOS

### ENTIDADES APROVAM DECRETO QUE FLEXIBILIZA ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS

*Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 13 Abril 2021*

ABTP e Fenop acreditam que regulamentação da lei 14.047 deu segurança jurídica a casos de dispensa de licitação e condições para uso temporário. Terminais ressaltam que indefinição sobre Reporto continua a represar investimentos.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170411-graos-paranagua-APPA.jpg>  
*Arquivo/Divulgação*

O governo publicou, nesta terça-feira (13), o decreto que promete desburocratizar as condições para investimentos em arrendamentos portuários. O decreto 10.672/2021, que regulamenta a Lei 14.047/2020, prevê, entre outros pontos, a flexibilização da gestão de contratos no setor e a dispensa de licitação. O novo regramento estabelece procedimentos e condições para o uso temporário de áreas e instalações localizadas na poligonal do porto organizado. Entidades setoriais acreditam que o

novo decreto aumentou a segurança jurídica. Para terminais portuários, a indefinição sobre a renovação do Reporto ainda precisa ser resolvida para atrair mais investimentos.

A Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) acredita que o decreto publicado hoje é um instrumento necessário para impedir conflitos entre a lei 14.047 e o decreto 8033/2013 e para avançar na desburocratização e ampliar a atratividade de investimentos privados. A entidade considerou que a possibilidade de o setor privado poder investir sem necessidade de autorizações do poder concedente, nos casos previstos, agiliza as decisões e a resposta do setor portuário para necessidades de mercado que possam surgir.

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) também considerou o decreto importante para regulamentações que estavam pendentes na lei 14.047/2020. O diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva, citou a dispensa da licitação, que permite à autoridade portuária começar a conduzir o processo, por meio de chamamento público, para encontrar interessados em determinadas áreas. A avaliação é que a exigência de garantia afasta 'aventureiros' que possam atrapalhar os processos. "Esse ponto ficou confiável e transparente. Existem áreas com só um interessado, mas o governo precisava fazer todo o processo", afirmou Silva.

A ABTP entende que o decreto definiu bem os casos de arrendamento de uso temporário, o que ajuda as autoridades portuárias que tentam testar a viabilidade de novas cargas. Silva acrescentou que o estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA) simplificado dá mais tempo ao setor empresarial, atendendo a uma série de cargas. No caso dos contratos em vigor, a associação considera importante que os arrendatários possam investir nos terminais sem autorização do poder concedente ou análise da agência reguladora, quando não houver necessidade de solicitação de equilíbrio financeiro.

O Ministério da Infraestrutura destacou que, além de regulamentar novos tipos de contratação, as medidas trazem mais celeridade nas contratações com o poder público. A regulamentação afastou o limite de valor de contrato de arrendamento suscetível a estudo prévio simplificado (EVTEA) e excluiu o prazo mínimo de 100 dias para a apresentação de propostas na licitação.

O decreto também atribui à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) a competência para fixar o valor de contrato acima do qual faz-se necessária a realização de audiência pública do certame de contrato de arrendamento portuário, e traz flexibilizações ao regime de aprovação de investimentos de contratos de arrendamento. No caso das concessões portuárias que pretendem alavancar mais recursos ao setor, a nova regulamentação retira a limitação de prazo para o primeiro período contratual e promove adequações nas regras de contratação entre a concessionária e os terceiros.

"A regulamentação desses pontos é mais um passo na desburocratização do sistema de arrendamentos portuários, o que irá facilitar a entrada de investidores no setor, aumentando a competitividade dos portos e trazendo mais eficiência e dinamismo ao segmento", afirmou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas.

O presidente da Fenop, Sérgio Aquino, disse que a regulamentação dá mais segurança jurídica e proteção aos gestores públicos, evitando risco de questionamentos na Justiça ou eventualmente de órgãos de controle sobre arrendamentos com dispensa de licitação. "O decreto 8033 precisava se adequar à lei em termos de hierarquia legal. Os textos que conflitavam com a lei estariam revogados, porém sabemos que no Brasil não basta ter a lei, ela precisa ser regulamentada", analisou Aquino.

A Fenop entende que a exigência de garantia evita a presença de interessados em retardar o processo simulando oferta. A federação, no entanto, estuda pontos do novo decreto para entender se as regras contemplam todas as garantias apresentadas. Um dos incisos prevê que, se houver mais de um interessado, a garantia apresentada no chamamento público será restituída após a apresentação de garantia de proposta válida no âmbito do certame.

### Reporto

O presidente da ABTP ressaltou que, apesar dos avanços, o setor tem investimentos parados em razão da indefinição sobre a renovação do Reporto, que expirou no final do ano passado. Uma coalização empresarial, da qual a associação faz parte, espera um retorno do Ministério da Economia sobre o futuro do regime especial para compra de equipamentos portuários. "Veio o decreto que regulamenta o destravamento no setor, mas, infelizmente, o setor está travado de investir aguardando o retorno do ministério. Sem garantia do Reporto, acaba protelando investimentos", afirmou Silva

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 13/04/2021*

## PORTO DE SUAPE AUTORIZADO A RECEBER NAVIOS DE 366 METROS DE COMPRIMENTO

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13 Abril 2021*

Embarcação, tipo New Panamax, é a maior disponível na América Latina para o transporte de contêineres

A Capitania dos Portos de Pernambuco (CPPE) deu aval para o Porto de Suape receber navios porta-contêineres da classe New Panamax, a de maior dimensão disponível na América Latina, com 366 metros de comprimento, 52 metros de largura e capacidade para cerca de 14 mil TEUs. Esse tipo de embarcação é o maior que pode cruzar o Canal do Panamá por meio das novas eclusas.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200816--navio-porta-conteiner-porto-de-suape-porteiner.jpg>

A adequação foi comprovada em estudos da Universidade de São Paulo (USP), contratados em 2019, e contou com a participação da praticagem Pernambuco Pilots, assim como de oficiais da CPPE e das empresas de rebocagem atuantes no porto. O levantamento demonstrou que Suape dispõe de condições favoráveis e apresenta as variáveis ambientais e de infraestrutura exigidas para que o navio opere.

A permissão para navios New Panamax favorece a atração de novas rotas de navegação para o país, atendendo importadores e exportadores da região Nordeste, onde Suape é o porto líder em movimentação de contêineres.

Suape já recebe navios de grandes dimensões desde julho de 2020, quando um navio contêiner da classe Sammax, com 330 metros de comprimento e capacidade para transportar 12 mil TEUs, atracou no cais 2.

A Portaria 37/2021, publicada pela administração portuária no Diário Oficial do Estado desta terça-feira (13), estabeleceu os parâmetros operacionais e de manobra de navios para que Suape pudesse receber embarcações com comprimento total entre 337 até 366,99 metros e boca máxima entre 48 e 52,99 metros.

“Estarmos aptos a receber esses megacontêineres é condição indispensável para que Suape exerça a vocação de porto concentrador de cargas de alto valor agregado na América do Sul. Passamos a ter a possibilidade de incremento na movimentação de contêineres, inclusive no transbordo, já que elevamos nossa capacidade para recebimento de navios de 14 mil TEUs”, diz Roberto Gusmão, presidente de Suape.

Para realizar manobras de entrada e atracação ou saída e desatracação, é necessário o emprego de alguns requisitos, como atuação de, pelo menos, dois práticos a bordo, e os procedimentos devem ocorrer somente com luz natural. Além disso, deve-se utilizar o mínimo de quatro rebocadores. Uma vez atracado, o navio pode operar em qualquer horário, já que o Porto de Suape funciona durante 24 horas.

Líder na movimentação de contêineres no Norte/Nordeste, Suape bateu recorde em 2020 com 483.919 TEUs e 1,6% de crescimento em relação ao ano anterior. Em toneladas foram 3,6% de aumento nas cargas contêinerizadas, passando de 5,3 milhões para 5,5 milhões. Um acordo assinado entre o Tecon Suape e a Agência Argentina de Investimento e Comércio Internacional aumentará o fluxo de mercadorias que tenham o Nordeste como origem e destino. Com isso, Pernambuco passará a absorver diretamente toda a carga argentina com destino à região, tendo Suape como porta oficial no comércio bilateral.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 13/04/2021*

**O VAREJO DESCOBRE A CABOTAGEM E AS VANTAGENS DA MULTIMODALIDADE**

*Por Maurício Alvarenga OPINIÃO 13 Abril 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/191116-btp-porto-de-santos-conteiner-porteiner.jpg>

meio dos portos brasileiros.

Quando o assunto é logística, a cabotagem é um modal que tem ganhado força e vem crescendo de maneira sustentada a dois dígitos ao ano na última década. Apesar dos efeitos da pandemia, cerca de 1 milhão de TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 mil pés) foram transportados por navios porta-contêineres, em 2020, de acordo com a Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem – ABAC, ligando o país de ponta a ponta, por

De certa forma, este crescimento contínuo é reflexo de uma aposta no modal que se iniciou no final dos anos 90, com objetivo de implementar no mercado um serviço de cabotagem porta a porta. A novidade chegou para estimular a competição e criar uma alternativa ao transporte rodoviário. Desde então, duas décadas se passaram e o modal tornou-se uma realidade. Atualmente, mais de 20 navios operam rotas regulares em toda a costa brasileira em operações que vão muito além do transporte propriamente dito e complementado por serviços adicionais como armazenagem de carga, transporte terrestre e gestão logística.

Os avanços estruturais e tecnológicos do setor atraíram os olhares do mercado varejista, que passou a embarcar de forma relevante na cabotagem contribuindo significativamente para o crescimento do modal. Quando cito o varejo, me refiro às grandes redes de supermercados, atacadistas, magazines, home centers, etc. Isto significa que muitos produtos que temos em casa certamente passaram pelos contêineres transportados ao longo da costa brasileira. Vale ressaltar que este é um segmento altamente exigente e que demanda um elevado nível de atendimento, o que faz com que as empresas precisem estar constantemente atualizadas para suprir esta nova demanda.

Atenta a este cenário, a Log-In desenvolveu, no ano passado, a plataforma digital Log-Aí, em que o cliente tem acesso seguro e completo à gestão de todas as cargas transportadas, desde o pedido até o comprovante de entrega. O desenvolvimento da plataforma contou com a participação de alguns clientes que apontaram suas dificuldades durante o processo logístico e deram sugestões de melhorias. Um deles foi uma gigante brasileira do segmento de Atacado e Varejo. Iniciativas assim possibilitam ampliar as oportunidades dentro deste importante mercado e entregar um nível de serviço cada vez mais exigido pelos clientes.

As empresas que investem em inovação podem sentir a assertividade destas decisões ao receberem retornos positivos em relação aos resultados. Somente no ano passado, 130 novos clientes testaram o transporte multimodal pela primeira vez com a Log-In. Destas empresas, grande parte está inserida no setor varejista onde fazemos a entrega da mercadoria em um centro de distribuição indicado pelo cliente, ou mesmo diretamente em uma loja onde os produtos vão direto para as gôndolas.

Não tenho dúvidas em afirmar que o cliente que substituir parcialmente sua logística pela cabotagem passará a obter ganhos diretos e indiretos relevantes em seu custo logístico total. Isso representa uma economia que vai desde o frete até o seguro da carga, passando por redução significativa dos níveis de avarias e eliminando boa parte da necessidade de logística reversa.

Quem também se beneficia com a adoção da cabotagem é o meio ambiente. O transporte marítimo é um modal extremamente sustentável com níveis de emissão de CO<sup>2</sup> três vezes inferior ao tradicional transporte rodoviário. Ou seja, a emissão de gases poluentes chega a ser 300% menor se comparado ao transporte dessa mesma carga transportada por caminhões. As vantagens aparecem também no consumo de combustível, o bunker, que pode ser até oito vezes menor se realizarmos a mesma comparação com o diesel utilizado pelos caminhões, segundo a Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (FIESC).

As empresas com responsabilidade socioambiental, que prezam a sustentabilidade de seus negócios e possuem estratégias bem definidas de ESG (do inglês Environmental, Social and Governance) - aspectos que regem sua conduta nas áreas ambiental, social e de governança -, certamente optarão pela cabotagem como forma de atingirem suas metas estabelecidas no programa. A adoção de um modelo mais sustentável para a cadeia logística é uma mudança cultural e urgente para as empresas.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210413-mauricio-alvarenga.jpg>

Maurício Alvarenga Maurício Alvarenga é diretor comercial da Log-In Logística Intermodal

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 13/04/2021

## INOVAÇÕES JURÍDICO-REGULATÓRIAS DO DECRETO Nº 10.672, DE 12 DE ABRIL DE 2021

Por Flávia Morais Lopes Takafashi OPINIÃO 13 Abril 2021

A edição do Decreto nº 10.672, de 12 de abril de 2021, adveio da necessidade de regulamentar dois institutos da Lei nº 14.047/2020: a dispensa de licitação de arrendamento portuário e os termos, procedimentos e condições para o uso temporário de áreas e instalações portuárias localizadas na poligonal do porto organizado.

Partindo dessas duas necessidades especiais, e considerando as tratativas já em curso no âmbito do Ministério de Infraestrutura para propor melhorias regulatórias ao setor portuário, outros pontos aplicáveis ao setor portuário foram enfrentados pelo decreto regulador.

Nesse artigo, abordo cada um dos pontos de inovação regulatória trazidas pelo Decreto nº 10.672, de 12 de abril de 2021, que altera o Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013.

Do estudo simplificado de arrendamento portuário

O primeiro ponto de destaque diz respeito à alteração do inciso IV do § 1º do art. 6º do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013.

O art. 6º do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013 dispõe que a realização dos estudos prévios de viabilidade técnica, econômica e ambiental do objeto do arrendamento ou da concessão observará as diretrizes do planejamento do setor portuário, de forma a considerar o uso racional da infraestrutura de acesso aquaviário e terrestre e as características de cada empreendimento.

Seu § 1º dispunha que os estudos de que trata o caput poderão ser realizados em versão simplificada, conforme disciplinado pela Antaq, sempre que: i) não houvesse alteração substancial da destinação da área objeto da concessão ou do arrendamento; ii) não houvesse alteração substancial das atividades desempenhadas pela concessionária ou pela arrendatária; iii) o objeto e as condições da concessão ou do arrendamento permitissem, conforme estabelecido pelo poder concedente; ou iv) o valor do contrato fosse inferior a cem vezes o limite previsto no art. 23, caput, inciso I, alínea "c", da Lei nº 8.666/1993, e o prazo de vigência do contrato seja, no máximo, de dez anos.

Com a edição do Decreto nº 10.672, de 12 de abril de 2021, foi retirada a limitação do valor de contrato suscetível a esse tipo de contrato, mantida apenas a limitação de prazo de vigência contratual.

A retirada dessa limitação de valor de contrato adveio primeiramente da percepção de que a vinculação à Lei Geral de Licitações não estava adequada à realidade e à especificidade do setor portuário.

Essa percepção era reforçada pelo próprio art. 66 da Lei nº 12.815/2013, ao dispor sobre a aplicação apenas subsidiária da Lei nº 8.666/1993 (Lei atualmente revogada pela Lei nº 14.133/2021) às licitações de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária.

Outra justificativa que embasou a tomada de decisão foi o entendimento de que o Decreto Regulamentador já dispunha de requisitos adequados e suficientes para enquadrar os tipos de contratação que poderiam fazer jus ao estudo simplificado de arrendamento, sendo a imposição do valor teto contratual um parâmetro que limitava demasiadamente a aplicabilidade do instituto.

A partir disso, foi proposta a retirada do valor de contrato limitante à realização desse tipo de estudo, deixando apenas a imposição de contratação limitada até 10 anos.

Da dispensa de licitação para celebração de contrato de arrendamento portuário

Em se tratando da dispensa de licitação para a celebração de contrato de arrendamento portuário, primeiramente cabe aqui fazer uma reflexão sobre qual tipo de contrato a dispensa de licitação pretende alcançar.

Acerca disso, vale rememorar uma das questões abordadas no relatório de auditoria operacional que culminou com a prolação do Acórdão nº 2711/2020-TCU-Plenário.

A necessidade de flexibilização do modelo de celebração de contratos de arrendamentos em casos específicos, como quando há apenas um interessado, foi abordada pela Corte de Contas como uma medida desejável para dar uma melhor destinação às áreas públicas, sem geração de perdas de oportunidades de investimentos para os portos.

Em total consonância com o entendimento da Corte de Contas, a Lei nº 14.047/2020 incorporou no ordenamento jurídico o parágrafo único do art. 5-B da Lei nº 12.815/2013 dispondo que poderá ser dispensada a realização da licitação de área no porto organizado, quando for comprovada a existência de um único interessado em sua exploração.

Como é sabido, há alguns contratos de arrendamento que por atenderem a um determinado segmento de mercado são naturalmente explorados por agentes específicos integrantes da cadeia logística, não fazendo qualquer sentido econômico que sejam objeto de procedimento licitatório regular para permitir a sua exploração, principalmente quando se trata de áreas pertencentes a portos sem tanta ocupação por meio de áreas arrendadas.

A título de exemplo, trago que não é rara a oferta de propostas de exploração de áreas ociosas ou subutilizadas de portos organizados por meio de projetos estruturados em movimentação de cargas advindas de unidades fabris ou áreas produtoras localizadas na hinterlândia do próprio porto.

Ao ofertar esses projetos, buscam entender quais os ritos necessários à celebração de um contrato de arrendamento que servirá como base para o estabelecimento de uma logística perene de escoamento de carga por meio daquela instalação.

No entanto, após o entendimento de todo o fluxo do processo licitatório, não é raro que esses interessados por vezes “desistam” de seguir em frente com o projeto, pois entendem que o lapso temporal necessário para a contratação não se mostra compatível com os planos de negócios da empresa.

Assim, embora saibamos que a licitação das áreas e instalações portuárias é o meio mais adequado para garantir a participação equânime de todos os interessados na exploração do terminal dentro do porto organizado, temos a consciência de que quando essa “desistência” acontece é porque o escoamento da carga se conformou por outra via logística que dificilmente retomará ao porto de origem, gerando, inequivocamente, uma perda de oportunidade de investimentos.



Somado a isso, tem-se a percepção de que a concorrência que justifica um procedimento licitatório portuário não ocorre igualmente em todos os portos brasileiros, e tampouco em todas as áreas e instalações portuárias localizadas dentro de determinada poligonal.

Assim, é perfeitamente defensável que haja um tipo de contratação que privilegie, em casos determinados, uma contratação direta, encurtando o lapso temporal necessário para a regularização da ocupação perene de áreas portuárias arrendadas; principalmente quando se tratar de portos organizados que naturalmente não possuem muita demanda pela ocupação de áreas mediante contratos de arrendamentos.

Dessa forma, embora a regulamentação não traga uma limitação à capacidade, à localização, ao porte, ao tipo de carga e à vocação dessas instalações, é razoável supor que esse tipo de contratação será mais utilizado em portos com mais áreas disponíveis para serem arrendadas. Pois será diante dessa realidade que o chamamento público realizado terá maior probabilidade de identificar um único interessado na exploração da área ofertada.

Outra vocação natural desse tipo de contratação está relacionada a mercados já estabelecidos por meio de contratos de arrendamentos que não podem mais ser prorrogados e que atendam mercados integrados sem potencial de competitividade ao longo da cadeia; hipótese a ser verificada no estudo de viabilidade do arrendamento portuário.

Feitos esses esclarecimentos sobre os potenciais alcances desse tipo de contratação, trago apontamentos sobre o rito necessário para a efetivação da dispensa de licitação.

Para que a autoridade portuária possa promover um chamamento público para verificação da existência de um único interessado na exploração de área, o poder concedente deverá solicitar à administração do porto que publique o instrumento convocatório constando as características da exploração portuária pretendida.

E para chegar a esse ponto, o poder concedente terá aprovado o estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental (Evtea) da área a ser destinada para contratação, bem como definido as principais características da exploração da área. Tais como o objeto, a área e o prazo; o modo, a forma e as condições da exploração da instalação portuária; a previsão de investimentos mínimos de responsabilidade do contratado; o perfil de cargas a ser movimentado e a capacidade de movimentação do terminal.

Durante a aprovação do Evtea, e especialmente observando o mercado a ser atendido pela instalação portuária a ser arrendada, o poder concedente é capaz de fazer uma verificação tendente a identificar os potenciais interessados na exploração daquele terminal.

Importante ressaltar que essa análise já é feita atualmente durante o processo de aprovação desses estudos.

Embora não seja uma identificação exata desses potenciais interessados, essa percepção do estudo é importante para que seja possível classificar o empreendimento como apto ao chamamento público, pois apenas aqueles contratos em que seja crível pressupor a existência de um único interessado (percepção que se terá por meio da identificação do mercado potencial a ser atendido por aquela infraestrutura portuária) serão encaminhados para chamamento público diante da autoridade portuária, não sendo um passo obrigatório e necessário para todas as celebrações de contratos de arrendamentos portuários.

Após esse encaminhamento do poder concedente, a autoridade portuária deverá proceder a abertura de chamamento público por meio da divulgação de instrumento convocatório, concedendo o prazo de trinta dias para identificar a existência de interessados na exploração da área e instalação portuária.



A manifestação de interesse pressupõe o compromisso da pessoa jurídica de celebrar o contrato de arrendamento quando for a única interessada; ou de apresentar proposta válida em certame licitatório, em caso de existência de mais de um interessado.

Esse compromisso será firmado por meio da comprovação da prestação de garantia de proposta.

A exigência de garantia se justifica como uma espécie de objeção ao eventual comportamento oportunista daquele que se apresente no chamamento público apenas com a intenção de causar embaraços e impedimentos a outro agente de mercado, sem que tenha o real interesse na exploração da área.

A garantia aportada será sempre restituída ao(s) interessado(s). Se o processo de chamamento apresentou apenas um único interessado, ela será devolvida logo após a celebração do contrato de arrendamento.

Por sua vez, se o chamamento público atraiu mais de um interessado ela será devolvida quando da apresentação de garantia de proposta válida no âmbito do certame licitatório que se seguirá.

Assim, feito o chamamento público, e tendo apenas um único interessado, o processo segue diretamente para a celebração do contrato junto ao poder concedente.

No entanto, caso haja mais de um interessado, o processo é encaminhado para o prosseguimento do certame licitatório já amplamente conhecido.

Da alteração das regras do procedimento de licitação portuária

As alterações que impactaram o art. 11 dizem respeito ao prazo para realização do leilão e à obrigatoriedade de realização de audiência pública como rito do procedimento licitatório.

A primeira alteração foi a retirada do prazo mínimo de cem dias para a apresentação de propostas, contado da data de publicação do edital.

Esse artigo foi inserido no Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, pelo Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017, com a justificativa de que seria necessário estabelecer tempo razoável para que os interessados analisassem os editais da licitação.

No entanto, a experiência nas últimas licitações portuárias realizadas pelo Ministério da Infraestrutura demonstrou que esse prazo de antecedência poderia ser customizado de acordo com o porte do terminal a ser licitado, não havendo necessidade de tamanho lapso temporal para os terminais com menores obrigações de investimentos e logística de movimentação mais simplificada.

Essa percepção adveio também de pleitos de agentes de mercado que entendiam que o prazo de cem dias era justificado quando a licitação se tratava de terminais mais complexos ou com mercados mais disputados. Mas quando se tratava de procedimentos licitatórios de áreas com logística mais consolidada ou de menor porte esse prazo parecia excessivo e desnecessário, ocasionando muito atraso na realização do leilão portuário.

Assim, partindo desse racional de customização do prazo de acordo com o projeto a ser licitado, entendeu-se pela retirada do prazo mínimo de realização do leilão, que deverá ser estabelecido no próprio edital do certame.

Outra alteração do art. 11 foi em seu parágrafo terceiro, especialmente em relação ao valor de contrato acima do qual faz-se necessária a realização de audiência pública do certame licitatório de contrato de arrendamento.

A partir da publicação do Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017, a Antaq deveria convocar audiência pública quando o valor do contrato fosse superior a cem vezes o limite estabelecido no art.

23, caput, inciso I, alínea “c”, da Lei nº 8.666/1993; montante equivalente a R\$ 330.000.000,00 (trezentos milhões de reais).

A partir de agora esse valor de contrato não está mais vinculado à Lei Geral de Licitações, mas deverá ser estabelecido pela Agência Reguladora setorial.

O fundamento da desvinculação do valor à Lei de Licitações seguiu o mesmo racional da justificativa da alteração do art. 6º ao defender que o montante legal não estaria adequado à realidade e à especificidade do setor portuário.

Assim, entendeu-se que ao eleger a Antaq como ente responsável para fixar tal montante, o limite aplicável para a realização das audiências públicas espelharia melhor a necessidade do setor.

Das regras afetas às concessões portuárias

O Decreto nº 10.672, de 12 de abril de 2021 também trouxe importantes alterações aplicáveis às concessões portuárias por meio de alterações nos arts. 19 e 21.

Por meio da alteração do art. 19 foi retirada a limitação de prazo para o primeiro período contratual de uma concessão portuária, e aumentado o limite de prazo para que o concessionário manifeste o seu interesse pela prorrogação do contrato.

A regra de vigência contratual estabelecida até então estabelecia que o contrato de concessão, assim como o contrato de arrendamento, teria prazo determinado de até trinta e cinco anos, prorrogável por sucessivas vezes, a critério do poder concedente, até o limite máximo de setenta anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as prorrogações.

Com a modificação trazida, não haverá, para os contratos de concessão de porto organizado, a limitação de trinta e cinco anos para o primeiro período contratual, havendo apenas a limitação total de setenta anos.

Essa alteração significa dizer que a concessão poderá ser celebrada desde o início por um prazo de trinta e cinco, cinquenta ou até setenta anos.

O importante é que o prazo total da concessão não ultrapasse o limite de setenta anos, não havendo uma limitação imposta ao primeiro período contratual.

Com o avançar dos estudos e das modelagens econômico-financeiras das concessões, começou-se a se aventar que, dependendo do porto a ser concedido e da modelagem regulatória estabelecida, a viabilidade do projeto poderia ficar prejudicada se houvesse a limitação de celebração inicial do contrato por apenas trinta e cinco anos.

A partir de agora, o poder concedente terá a liberdade de eleger, de acordo com o modelo regulatório-econômico adequado à realidade operacional do porto, qual o prazo necessário ao contrato de concessão, sempre respeitado o limite de setenta anos.

Outra alteração de mérito aplicável às concessões diz respeito à antecedência mínima para que o concessionário pleiteie a prorrogação de seu contrato.

A norma anteriormente vigente estabelecia que o prazo de antecedência para que os titulares do contrato de arrendamento e de concessão pleiteassem a prorrogação de seus contratos era de sessenta meses em relação ao encerramento da vigência.

Dada a complexidade e a magnitude dos contratos de concessão portuária, entendeu-se que a antecedência para pleitear a prorrogação deveria ser de noventa meses, e não mais sessenta meses como anteriormente previsto; tempo entendido como necessário para a adoção das providências indispensáveis à prorrogação ou à realização de novo certame licitatório.



Em se tratando da regra prevista no art. 21, foi estabelecido que os contratos celebrados entre a concessionária e os terceiros terão sua vigência máxima limitada ao prazo previsto para a concessão, ressalvados os casos em que houver expressa autorização do poder concedente quanto à celebração do contrato com prazo de vigência que ultrapasse o da concessão.

Essa regra já era parcialmente vigente ao estabelecer que os contratos celebrados pela concessionária e terceiros tivessem a vigência máxima coincidente com o fim da concessão.

A restrição de vigência se justifica especialmente pelas disposições do art. 5º-A da Lei nº 12.815/2013 que prevê que os contratos celebrados entre a concessionária e os terceiros, inclusive os que tenham por objeto a exploração das instalações portuárias, serão regidos pelas normas de direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o poder concedente, sem prejuízo das atividades regulatória e fiscalizatória da Antaq.

Por se tratar do regime jurídico privado quando se trata dos contratos firmados entre a concessionária e o terceiro, não restam dúvidas de que o poder concedente não deve fazer parte da gestão dessas avenças, de modo que o titular da concessão do porto terá, desde que respeitados os instrumentos de planejamento, completa liberdade na relação contratual com esse agente.

No entanto, é certo que essa flexibilidade negocial só poderá gerar obrigações entre os titulares do contrato, motivo pelo qual a vigência do contrato firmado entre eles não poderá ultrapassar o limite do prazo da concessão, período em que cessa o direito do concessionário de explorar o porto organizado.

Apesar disso, há a percepção de que pode haver determinada contratação que, por sua natureza excepcional, justifique sua vigência por período que extrapole o termo da concessão.

Para esses casos, e desde que haja a manifestação expressa do poder concedente, haverá a possibilidade de celebração por período que exorbite o limite da concessão.

### Do contrato de uso temporário

Houve também a inserção do art. 25-A, visando regulamentar o art. 5º-D. da Lei nº 12.815/2013 que dispõe que a administração do porto organizado poderá pactuar com o interessado na movimentação de cargas com mercado não consolidado o uso temporário de áreas e instalações portuárias localizadas na poligonal do porto organizado, dispensada a realização de licitação.

O contrato de uso temporário foi previsto primeiramente pela Antaq em 2011 por meio da edição da Resolução nº 2.240/2011-ANTAQ.

A regulamentação da Agência pretendia criar uma possibilidade de atração de carga não consolidada para o porto, ou mesmo disponibilizar áreas ociosas para servirem de apoio ao mercado de cargas off shore que estava em franca expansão à época.

Enquanto a norma da Agência Reguladora esteve vigente, foram celebrados 20 contratos de uso temporário que contribuíram com a redução da ociosidade de áreas em vários portos brasileiros como Itaquí, Maceió, Pelotas, Porto Alegre, Recife, Santana, São Sebastião e Vitória; no entanto, por força de decisão judicial, a celebração de contratos dessa natureza não foi mais possível no ordenamento jurídico.

O Decreto Regulamentador traz o conceito de cargas com mercado não consolidado como sendo a mercadoria não movimentada regularmente no porto nos últimos 5 (cinco) anos, tendo demandado, em média, menos de uma atracação mensal no mesmo período.

Essa conceituação é importante para que se alcance o principal objetivo dessa contratação que é trazer novas cargas para o porto e permitir a viabilização de novos mercados logísticos que ainda não utilizam o porto público como via perene de movimentação portuária.

Além da disposição trazida na lei de que a vigência desse tipo de contratação está limitada em até 48 (quarenta e oito) meses, e de que os investimentos a serem realizados na área ocorrerão exclusivamente às expensas do interessado, sem direito a indenização de qualquer natureza, o Decreto Regulamentador incorpora regra acerca da necessidade de adequação da exploração ao plano de desenvolvimento e zoneamento do porto, bem como traz a diretriz de que a utilização da área implicará o pagamento das tarifas portuárias pertinentes, podendo ser adicionada de parcela remuneratória variável fixada pela autoridade portuária competente.

A possibilidade de fixação de uma parcela variável contratual é importante instrumento de remuneração para que a autoridade portuária possa firmar uma avença que seja verdadeiramente vantajosa para as partes e que incentive o incremento de movimentação e a eficiência do ativo de infraestrutura.

Outro item importante de ser apontado é sobre a regra de alfandegamento dessas instalações.

No âmbito da regulamentação da Agência, o alfandegamento da área explorada por contrato de uso temporário não poderia estar sob a responsabilidade do titular da instalação portuária, mas apenas em nome do próprio porto organizado.

Essa disposição adveio, à época, da defesa regulatória de que o contrato de uso temporário se assemelhava ao uso público de área portuária, situação que admite apenas o alfandegamento em nome da autoridade portuária.

No entanto, essa limitação regulatória trouxe alguns entraves aos operadores de áreas de uso temporário, pois havia circunstâncias em que o próprio porto organizado não detinha as condições ideais de alfandegamento, situação que inviabilizava esse tipo de contratação.

Visando dar mais flexibilidade ao titular do contrato, e, principalmente afastar a possibilidade de que os portos organizados alfandegados tenham que vir a assumir responsabilidades por ilícitos aduaneiros causados por terceiros que fazem o uso temporário de suas áreas e instalações portuárias, foi previsto que o alfandegamento dessas áreas deverá estar sob a responsabilidade do titular da instalação portuária.

Sobre a regra de contratação, o Decreto dispõe que na hipótese de haver mais de um interessado na utilização de áreas e instalações portuárias, a autoridade portuária deverá, num primeiro momento, tentar alocar todos os interessados que vislumbrem esse tipo de contratação.

No entanto, na eventual impossibilidade de inexistir disponibilidade física para a acomodação de todos os interessados concomitantemente, a administração do porto organizado promoverá processo seletivo simplificado para a escolha do projeto que melhor atenda ao interesse público e do porto, assegurados os princípios da isonomia e da impessoalidade na realização do certame.

O Decreto Regulamentador não dispôs sobre os ritos aplicáveis ao processo seletivo simplificado, mas apenas concedeu à Antaq a regulamentação da matéria.

### Da gestão de investimentos de contratos de arrendamento

Em se tratando de regras aplicáveis aos contratos de arrendamentos, houve a inserção dos §§ 9º e 10º ao art. 42 do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013.

O art. 42 dispõe sobre os ritos, regras e procedimentos aplicáveis à realização de investimentos não previstos nos contratos.



Atualmente, o inciso II do art. 42 estabelece que a realização de investimentos não previstos nos contratos deverá ser precedida de aprovação do poder concedente, precedida de análise da Antaq, no caso das concessões e dos arrendamentos.

Enquanto ao poder concedente cabe o exame da adequação do investimento ao interesse público e a celebração do aditivo contratual, à Antaq recai a competência da análise do impacto da realização do investimento na matriz econômico-financeira do contrato.

Objetivando uma dinâmica mais eficiente de aprovação de investimentos não previstos contratualmente, propôs-se a adoção de um novo racional de validação dos investimentos necessários à modernização e ampliação da infraestrutura que ocorram exclusivamente às expensas do interessado, sem direito a indenização de qualquer natureza.

Segundo as novas disposições regulatórias, o arrendatário de instalação portuária e o concessionário de porto organizado poderão realizar investimentos não previstos no contrato, dispensadas a aprovação do poder concedente e a prévia análise da Antaq, desde que exclusivamente às suas expensas e sem que haja recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Nessa hipótese, e quando se tratar de investimento realizado por arrendatário de instalação portuária, será necessária apenas a prévia autorização da administração do porto e a comunicação ao poder concedente e à Antaq, não havendo mais o rito de aprovação nesses dois entes.

Atualmente, todo e qualquer investimento não previsto no contrato precisa ser aprovado pelo poder concedente independente de causar ou não algum impacto no equilíbrio econômico-financeiro da avença.

No entanto, não é raro existir o interesse por parte do arrendatário de realização de investimentos sem que haja a contrapartida de análise de reequilíbrio contratual, hipótese que vinha causando dúvidas quanto à juridicidade e quanto ao rito aprovador necessário.

Por meio dessa alteração regulatória, restará assegurado o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato quando da realização de investimentos não previstos contratualmente, mas também será incorporada uma opção jurídica para que o arrendatário e o concessionário tenham a segurança de investirem com maior agilidade por meio de um rito de aprovação mais célere caso optem por fazê-los exclusivamente às suas expensas e sem que haja recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

### **Das regras de transição**

Por fim, visando conceder tempo hábil para que a Antaq exerça a competência disposta no §3º do art. 11, o Decreto Regulamentador adicionou o art. 47-B concedendo o prazo de 120 dias para que a Agência estabeleça o limite acima do qual deverá ser convocada audiência pública com antecedência mínima de dez dias úteis de sua realização, a qual deverá ocorrer com antecedência mínima de quinze dias úteis da data prevista para a publicação do edital.

Ademais, tendo por fim não gerar descontinuidade dos processos licitatórios em curso no momento da edição do Decreto, foi estabelecido o montante provisório de R\$ 330.000.000,00 (trezentos e trinta milhões de reais) como base referencial para a exigência de realização de audiência pública.

Importante apontar que R\$ 330.000.000,00 (trezentos e trinta milhões de reais) é o valor atualmente aplicado com base na aplicação subsidiária da revogada Lei nº 8.666/1993.

A publicação do Decreto Regulamentador vinha sendo muito aguardada pelo setor portuário desde a publicação da Lei nº 14.047/2020. Após essa publicação, espera-se grandes avanços que incorporem ainda mais investimentos aos portos organizados, trazendo ainda mais eficiência para esse importante segmento da infraestrutura brasileira.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/190804-flavia-morais-lobes-takafashi.jpg>

**Flavia Takafashi** Flávia Moraes Lopes Takafashi é diretora de Gestão de Contratos de Arrendamento e Concessão da Secretaria Nacional de Portos e de Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura e membro da Wista Brazil

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 13/04/2021

## EMBARQUE RECORDE DE FARELO DE SOJA É REALIZADO NO PORTO DE PARANAGUÁ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 12 Abril 2021

O Porto de Paranaguá está realizando o maior embarque de farelo de soja em um único navio de sua história. O graneleiro "Pacific Myra" tem 292 metros de comprimento e 45 metros de largura. Ele atracou no berço 214 no último final de semana e segue sendo carregado. A embarcação vai levar para a Holanda 108.577 toneladas do produto.

O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, lembrou que ele completa uma evolução que vem desde o ano passado. Em junho de 2020 foram carregadas 102,2 mil toneladas em um único navio, o "Pacific South". Um mês depois, em julho, foram 104,2 mil toneladas embarcadas no "E.R Bayonne".

A embarcação atracou no Porto de Paranaguá no último sábado (10), por volta das 17h. Na tarde desta segunda-feira (12) ainda restavam 65 mil toneladas para completar a carga. A previsão é que o navio zarpe no próximo dia 14, quarta-feira, às 3h.

Com bandeira panamenha, o navio "Pacific Myra" tem capacidade para carregar até 180 mil toneladas de granéis sólidos. A embarcação está entre as maiores do segmento a operar no Porto de Paranaguá.

Luiz Teixeira da Silva Júnior, diretor de Operações da Portos do Paraná, explica que a viabilidade dessa operação de navio de maior porte (comprimento maior que 145 metros) mostra ao mercado que os terminais paranaenses têm condições de atender as demandas de mercado. "Muito embora não seja comum navios graneleiros desse porte, estamos mostrando que podemos nos habilitar para operação desse tipo, aproveitando oportunidades de mercado. Mostramos ao mercado nossa capacidade operacional", afirmou.

Ainda segundo Teixeira, os custos envolvidos nessas operações são relativamente menores na comparação com navios de médio porte. "Estamos carregando praticamente o dobro de carga em um único navio", completou. Ele destacou, ainda, que a operação envolveu um planejamento diferenciado da Portos do Paranaguá.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 13/04/2021

## PORTO DO AÇU ESTUDA INSTALAR PLANTA DE HIDROGÊNIO VERDE

Por Rosayne Macedo PORTOS E LOGÍSTICA 12 Abril 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170601-porto-acu-Jan2017.jpg>

Maior complexo portuário industrial privado da América Latina, o Porto do Açu deverá ganhar uma usina de hidrogênio verde com capacidade de 300 megawatts e potencial para produzir 250 mil toneladas de amônia verde por ano. Estudos de viabilidade do projeto estão previstos em um Memorando de Entendimentos (MOU) assinado em fevereiro deste ano entre

a Fortescue Future Industries Pty Ltd (FFI) e a Porto do Açú Operações SA.

Após concluídos e aprovados esses estudos, o MOU prevê a construção da nova planta industrial, onde serão desenvolvidos projetos industriais verdes baseados em hidrogênio na costa dos estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo. A expectativa é que a disponibilidade de hidrogênio verde e de energia renovável impulse ainda mais a industrialização sustentável do porto, incluindo a produção de aço verde, fertilizantes, produtos químicos, combustíveis e outros produtos industriais manufaturados.

Projetos de geração de energia solar e de energia eólica offshore também deverão ser desenvolvidos no local. Os projetos individuais serão desenvolvidos pela FFI, a subsidiária da Fortescue Metals Group Ltd, com a propriedade e as fontes de financiamento a serem garantidas separadamente, sem recurso à Fortescue.

"A FFI está avaliando oportunidades de energia renovável e hidrogênio verde em todo o mundo e irá liderar e impulsionar a indústria de produtos e energia verde à medida que fazemos a transição dos combustíveis fósseis. A oportunidade de estabelecer indústrias de grande escala totalmente novas e futuras impulsionará o crescimento da economia brasileira. Esperamos que o potencial para novas indústrias verdes no Porto do Açú diversifique, amplie e aprofunde substancialmente a força de trabalho já qualificada do Brasil", disse Julie Shuttleworth, CEO da FFI.

Para José Firmo, CEO da Porto do Açú Operações, esta será a primeira usina de hidrogênio verde do país. Segundo ele, o complexo portuário está "navegando com firmeza na direção da economia sustentável do futuro" e que um dos pilares da visão para a industrialização do porto são os projetos de transição energética operacional de hoje e as indústrias verdes movidas a energia renovável de amanhã.

"O projeto colocará a FFI e o Porto do Açú na vanguarda da produção de energia limpa e da industrialização verde no Brasil. O Açú é um ponto de conexão entre o crescimento da economia brasileira e a rápida expansão dos negócios de baixo carbono em todo o mundo. É estimulante colaborar com um parceiro internacional deste calibre em um projeto tão visionário", afirmou.

### **Sobre o Porto e seus investidores**

Em operação desde 2014, o Porto do Açú é uma subsidiária da Prumo Logística SA, empresa privada brasileira controlada pelo EIG, um investidor no setor de energia global com US \$ 22,0 bilhões sob gestão (em 31 de dezembro de 2020). O complexo portuário prevê em cinco anos a instalação de projetos sustentáveis e geração de energia limpa: produtos químicos, combustíveis, pelletização, siderurgia e outras empresas, que poderão utilizar o hidrogênio verde como insumo para incrementar suas matrizes energéticas sustentáveis.

O EIG é uma empresa especializada em investimentos privados em energia e infraestrutura relacionada à energia em uma base global. Durante seus 39 anos de história, aportou mais de US \$ 34,9 bilhões para o setor de energia por meio de mais de 365 projetos ou empresas em 36 países em seis continentes. Os clientes do EIG incluem planos de pensão, seguradoras, doações, fundações e fundos de riqueza soberana nos EUA, Ásia e Europa. Com sede em Washington, D.C., a companhia possui escritórios em Houston, Londres, Sydney, Rio de Janeiro, Hong Kong e Seul.

(Em atualização)

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 13/04/2021

### **TVV INAUGURA ROTA SAZONAL PARA ATENDER DEMANDA**

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA 12 Abril 2021*

O TVV Login iniciou esta semana a rota semanal Vitória – Santos, para atender a alta demanda de importações e exportações pelo Porto de Vitória. O percurso foi inaugurado pelo navio "Log-In Endurance", no domingo (11).

O diretor do Terminal, Ilson Hulle, explicou que “a rota extra call não é habitual. Será cumprida neste período de alta demanda, para atender aos exportadores e importadores, além de abastecer o mercado capixaba com contêineres vazios”.

Para o diretor de Planejamento e Desenvolvimento da Codesa, Bruno Fardin, "o Porto de Vitória consolida sua vocação em cabotagem com esta terceira via para movimentação de contêineres, através do sistema de feeder para o Porto de Santos. Com mais esta rota logística, o porto capixaba se fortalece como opção de escolha para exportadores e importadores de sua hinterlândia", diz.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210412-log-in-tvv-navio.jpg>

Outra vantagem com essa terceira rota do Atlântico Sul é a ligação dos portos do Nordeste brasileiro com o Espírito Santo e, ao mesmo tempo, de Vitória com o Sul do país e com a Argentina.

### **Aumento de cargas**

Com este ganho, o TVV Login passa a operar com três navios semanais entre os portos de Vitória e Santos, contando com o "Resiliente" e o "Pantanal" – que fazem rotas fixas. Essa terceira rota irá transportar até 400 contêineres por semana.

Neste período de operação em alta, os principais tipos de cargas movimentadas são café e granito.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 13/04/2021*

## **ABB OBTÉM CONTRATO PARA DEZ BALSAS TOTALMENTE ELÉTRICAS EM LISBOA**

*Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 12 Abril 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210412-balsa.jpg>

A ABB fechou contrato com o construtor naval espanhol Astilleros Gondán para fornecer solução totalmente elétrica para balsas de passageiros. Serão 10 balsas de 40 metros, com capacidade para 540 passageiros e navegarão no rio Tejo, em Lisboa, Portugal. A previsão é de que entrem em serviço entre 2022 e 2024.

Além do armazenamento de energia, a ABB irá fornecer uma solução de energia elétrica totalmente integrada e um sistema de automação marítima e de propulsão.

Portugal pretende alcançar a neutralidade de carbono até 2050.

De acordo com o Roteiro Nacional de Neutralidade do Carbono para 2050, o setor dos transportes pretende atingir uma redução de 98% nas emissões de gases com efeito de estufa em comparação com 2005.

A ABB estima que a substituição das dez balsas que operam no rio Tejo a diesel para a solução de energia elétrica deve reduzir cerca 6,5 mil toneladas nas emissões de CO2 todos os anos.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 13/04/2021*

## **EUROSEAS ANUNCIA FRETAMENTO DE NAVIOS PELO DOBRO DO CONTRATO ANTERIOR**

*Da Redação NAVEGAÇÃO 12 Abril 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210412-navio-euroseas.jpg>

A Euroseas, proprietária e operadora de navios porta-contêineres e fornecedora de transporte marítimo para cargas containerizadas, anunciou nesta segunda-feira (12) um novo contrato de afretamento por tempo para seu navio porta-contêineres M / V "Joanna", de 1.732 TEUs e construído em 1999.

A taxa diária bruta será de US\$ 16.800. O afretamento atual da embarcação é de US\$ 8.050 por dia.

Aristides Pittas, presidente e CEO da Euroseas, comentou: "Temos o prazer de anunciar o novo afretamento de nossa embarcação, M / V "Joanna", por um período mínimo de 18 meses a uma taxa superior a duas vezes o nível de seu emprego atual. O novo afretamento garantirá um mínimo de US\$ 9 milhões de receitas contratadas e fará uma contribuição anual de EBITDA de aproximadamente US\$ 3,2 milhões. Este novo contrato melhora ainda mais nossa lucratividade e visibilidade do fluxo de caixa. A força contínua do mercado de transporte de contêineres nos permitiu renovar os afretamentos de sete de nossos navios desde novembro de 2020 a taxas, geralmente, mais do que o dobro de seus níveis anteriores". O executivo ressaltou que "caso as renovações reflitam os níveis atuais do mercado, aumentará ainda mais nossa lucratividade".

A Euroseas Ltd. foi formada em 2005 sob as leis da República das Ilhas Marshall e atua no mercado de transporte marítimo de contêineres. A empresa possui uma frota de 14 navios, variando de 1.439 TEUs a 5.610 TEUs.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 13/04/2021*

## LOG-IN FECHA CONTRATO PARA UM NOVO SERVIÇO COM ORIGEM NA ARGENTINA

*Da Redação NAVEGAÇÃO 12 Abril 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210412-log-in-logistica-caminhao.jpg>

A Log-In Logística Intermodal vem apostando em um novo segmento de negócio: o de soluções customizadas. O serviço, também conhecido como 3PL - quando parte da cadeia logística é terceirizada para um operador logístico -, está ganhando espaço no portfólio da Log-In desde o final do ano passado.

O mais recente contrato firmado foi para a movimentação de produtos químicos numa operação desenhada exclusivamente para o cliente, saindo da Argentina em direção ao Brasil, sendo a Log-In o único operador de toda a cadeia logística. O trabalho foi conduzido em parceria com o escritório regional da Log-In em Buenos Aires e integra dois ativos da empresa: navios porta-contêineres e o terminal intermodal de Itajaí, localizado em Santa Catarina.

A operação prevê saídas regulares do porto argentino de TecPlata, em Buenos Aires, com destino ao porto de Itajaí (SC). De lá, a carga é transferida para o terminal intermodal da Log-In em Itajaí, armazenada e, finalmente, entregue por caminhão até a porta do cliente nas regiões Sul e Sudeste. Uma outra parte da carga segue por cabotagem para o Nordeste.

Desde 2007, a Log-In realiza operações dedicadas para a Dow Química nos terminais intermodais de Itajaí (SC) e Guarujá (SP) combinadas com a navegação costeira. A ideia é que esses modelos logísticos sejam replicados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/04/2021

## ENCALHE DO EVEN GIVEN PODE ELEVAR CUSTOS DE EXPORTAÇÃO DE ALIMENTOS

Por Rosayne Macedo NAVEGAÇÃO 12 Abril 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/191007-conteiner-reefer.jpg>

Produtores de carnes e frutas estão no topo do problema, já que os desequilíbrios na logística se concentram na movimentação de cargas em contêineres, principalmente os reefers

O encalhe do meganavio Ever Given, que causou um engarrafamento de uma semana no Canal de Suez, no Egito, por onde passam 12% do comércio global, causou enormes transtornos em uma das principais

rotas do transporte marítimo mundial e provocou um verdadeiro efeito dominó na logística internacional. Impactos também são sentidos nos custos da exportação brasileira de carnes e frutas, e ainda estão longe de uma solução definitiva.

“Sem dúvidas, a região mais afetada pelo bloqueio do canal é a Europa. Porém, isso gera um efeito dominó em toda a cadeia logística mundial, incluindo o Brasil. Com o acidente, as demais embarcações têm duas opções: esperar na crescente fila ou adicionar 15 dias na viagem contornando a África”, afirma Antônio Bonassa, professor de Logística na ESPM SP.

O incidente em Suez prejudicou ainda mais as operações de comércio internacional que envolvem o transporte marítimo, que já sofriam com o valor do frete para a China, quintuplicado em um ano. Isso elevou o custo de importação de insumos pela indústria e agora ameaça atrapalhar as exportações brasileiras de carnes e frutas, que já vinham sofrendo com a falta de contêineres refrigerados, usados basicamente para transporte desses alimentos.

“Os negócios futuros envolvendo cargas de grandes quantidades como frango, carne bovina, soja, milho terão impacto direto nos preços durante alguns meses”, estima o trader de commodities Thomas Raad, sócio da Raad International Trading.

### Escassez de navios e contêineres

Outro problema logístico grave é a escassez de navios, causada pelo encalhe: “Esse atraso no desembarque das mercadorias também irá causar um atraso nos embarques posteriores, provocando escassez de navios e contêineres. Isso afeta muito o transporte de commodities, setor no qual o Brasil é exportador. Já estamos sentindo esses efeitos na cotação dos produtos no mercado, como observado no caso do petróleo”, afirma Bonassa.

Ele afirma que a operação de normalização é complexa e pode levar semanas. Para Bonassa, um dos maiores problemas será a liberação de todos os navios de forma simultânea, após a resolução do problema:

“Quando as embarcações são liberadas ao mesmo tempo, também chegam aos seus portos de destino em tempo muito próximo umas das outras. A cadência nas partidas e nas chegadas é muito importante para a logística. Desta forma, certamente ocorrerão grandes filas para o descarregamento das mercadorias de todos os setores que realizam comércio internacional”, diz.

### **Faltam contêineres refrigerados**

Nas exportações, os mais prejudicados são os produtores de carnes e frutas porque os desequilíbrios na logística se concentram na movimentação de cargas em contêineres. Com os gargalos, transportadoras dão preferência a clientes como JBS, BRF e Marfrig e exportadores de frutas não conseguem embarcar produtos.

A escassez de contêineres refrigerados explodiu no fim de fevereiro, ainda antes do bloqueio de Suez, segundo informações da Hamburg Süd no Brasil, transportadora marítima integrante do grupo dinamarquês A.P. Moller-Maersk.

A empresa deixou de entregar 5% do volume total de exportações refrigeradas com o qual se comprometeu em contratos. Para resolver o problema, a Hamburg está fazendo uma busca ativa por contêineres, evitando descartar contêineres antigos cuja vida útil pudesse ser ampliada com manutenção e alugando navios adicionais.

### **Saída é mercado interno, diz trader**

Maior produtor e exportador global de carne bovina, o Brasil mandou em 2020 para o exterior 2 milhões de toneladas de carne vermelha, uma receita de US\$ 8,5 bilhões, conforme a Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (Abiec), que reúne grandes companhias, como JBS, BRF e Marfrig. A produção de carnes não tem muita sazonalidade, com embarques constantes ao longo do ano, o que permite firmar contratos de frete de mais longo prazo.

Já os produtores de frutas exportaram 1 milhão de toneladas, com destaque para manga, melão, uva e limão, totalizando uma receita de US\$ 876 milhões, conforme mostram dados da Associação Brasileira dos Produtores Exportadores de Frutas e Derivados (Abrafrutas).. Esses produtos têm safra, com picos de produção. Em função disso, muitos pequenos produtores e cooperativas recorrem ao mercado "spot". Diante dos desequilíbrios, a Hamburg Süd abriu mão, por exemplo, de fechar contrato para transportar as exportações de maçãs de Santa Catarina e de ovos.

### **Preços ao consumidor podem cair**

Para a Abrafrutas, a desorganização global dos transportes afetará as exportações brasileiras de frutas, já que o transporte aéreo, usado nas frutas frescas de alto padrão, também está em crise. Isso porque boa parte das cargas era embarcada em voos de passageiros, travados desde o ano passado por causa da pandemia.

A saída dos produtores será escoar as frutas tipo exportação para o mercado nacional – o Brasil exporta de 2% a 3% da produção total de frutas, em volume. A única boa notícia é que, para os consumidores, poderá haver algum alívio nos preços.

Entre janeiro e fevereiro deste ano, a receita total com as vendas de frutas ao exterior cresceu 3%, somando US\$ 114,9 milhões. Já o volume exportado no mesmo período foi de 155 mil e 80 toneladas, 1% a menos que no mesmo período do ano passado, segundo dados da Abrafrutas.

### **Recomendação é colocar a carga no seguro**

Para Raad, não há o que fazer para evitar prejuízos com as cargas perecíveis. "A recomendação para o importador é sempre colocar a carga no seguro. Se uma empresa está importando do Brasil para a China ou Dubai, por exemplo, deve segurar a mercadoria porque é um valor muito insignificante em relação ao total da carga. Muitas empresas com as quais já fiz negócio não colocaram seguro na carga. É a famosa economia burra", critica.

Raad cita o caso de um importador do Líbano. Quando a carga chegou ao porto, o piso do contêiner estava todo molhado e o café que ele importou pegou mofo, tendo perda parcial da carga. E não



tinha seguro. “Foi um dinheirão jogado fora e não adianta reclamar porque essas empresas donas dos navios são multibilionárias e não fazem nada, não adianta nem tentar processar”, adverte.

Como a responsabilidade de contratar seguro para a carga é toda do importador, Raad ressalta que sempre orienta os clientes a fazer isso, até para evitar problemas como o que aconteceu no Canal de Suez.

### Oriente Médio não sofreu tanto

O Canal de Suez, no Egito, é a rota marítima mais importante no comércio entre Ásia, Oriente Médio e Europa: 80% das importações e exportações do continente passam por lá. Mais de 400 navios ficaram parados por seis dias na entrada do estreito que divide a África do Oriente Médio até a conclusão da operação de desengancho da embarcação. Mesmo após a reflutuação do porta-contêiner de 20 mil TEUs, estima-se que para o tráfego se normalizar e a fila acabar ainda vai demorar vários dias.

Embora o incidente tenha ocorrido na região, Raad afirma que o Oriente Médio não sofreu - ou se sofreu foi muito pouco - um impacto tão grande nos preços tanto de produtos quanto de fretes em função dos operadores marítimos utilizarem outras rotas.

“Estou cotando frete para os destinos que sempre vendo - Jebel Ali, Jeddah, Doha -, mas os preços ainda estão dentro do normal. Talvez o transit time aumente. Depende dos operadores de transporte marítimo e donos de navios”, comenta o trader.

Segundo Raad, são várias rotas que podem ser feitas. “Por exemplo, uma operadora pode preferir ir para a Espanha primeiro ou para a Itália para depois ir para o Oriente Médio. Já outra pode preferir ir para a África primeiro para depois subir”, comenta.

(Em atualização)

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 13/04/2021



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006