

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCOSUL SHIPPING

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

Edição 151/2021  
Data: 27/09/2021

## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
NOVO TERMINAL NO PORTO DE SANTOS PREOCUPA ESPECIALISTAS .....	4
OPERAÇÃO DE CONTÊINERES CRESCE 26% NO PORTO DE SANTOS .....	5
FERROVIA DO PORTO DE SANTOS TERÁ R\$ 1,8 BILHÃO PARA EXPANSÃO.....	6
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>7</b>
ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA VIRTUAL SOBRE COBRANÇA DOS VALORES EXTRA-FRETE E SOBRETAXAS DO TRANSPORTE MARÍTIMO .....	7
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>8</b>
PROPOSTA SANTOS2050 SERÁ APRESENTADA AO GOVERNADOR JOÃO DORIA .....	8
TRUEPAY ABRE MAIS DE 60 VAGAS PARA CONTRATAÇÃO ATÉ FINAL DO ANO.....	9
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>10</b>
CONTÊINER CRESCE A 2 DÍGITOS NO PORTO DE SANTOS E JÁ ATINGE 3,2 MILHÕES TEU NO ACUMULADO DO ANO ATÉ AGOSTO .....	11
MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES CRESCE 26% NO PORTO DE SANTOS .....	12
ITAJAÍ LUTA PARA MANTER A AUTORIDADE PORTUÁRIA MUNICIPAL .....	12
ESG É ESTRATÉGIA DE NEGÓCIO, NÃO DE MARKETING, DIZ VICE-PRESIDENTE DA RAÍZEN.....	14
<b>AGÊNCIA CÂMARA DOS DEPUTADOS - DF</b> .....	<b>17</b>
AUDIÊNCIA INTERATIVA – MODELO FERROVIÁRIO DA MALHA INTERNA DO PORTO DE SANTOS .....	17
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>18</b>
DÍVIDA PÚBLICA FEDERAL SOBE 1,57% E FECHA AGOSTO EM R\$ 5,480 TRILHÕES .....	18
CÂMARA MANTÉM VETOS DE BOLSONARO EM LEI PARA MODERNIZAR AMBIENTE DE NEGÓCIOS .....	19
MERCOSUL VAI SE MODERNIZAR E QUEM ESTIVER INCOMODADO QUE SE RETIRE, AFIRMA GUEDES.....	20
<b>MONEYTIMES</b> .....	<b>20</b>
COMMODITIES AGRÍCOLAS SEGUEM EM TENDÊNCIA DE ALTA, PRESSIONANDO INDÚSTRIA DE ALIMENTOS .....	20
HOME OFFICE ABRE OPORTUNIDADE PARA MAIOR INCLUSÃO DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA.....	21
PLANO PARA 10 ANOS INCLUI PRIVATIZAR PETROBRAS E BANCO DO BRASIL, DIZ GUEDES .....	22
ENEVA INAUGURA UNIDADE DE TRATAMENTO DE GÁS AZULÃO, NO AMAZONAS .....	22
PARA FELIPE MIRANDA, CIO DA EMPÍRICUS, EVERGRANDE PODE TRAZER PROBLEMAS, MAS NÃO COLAPSO .....	23
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>25</b>
EDITAL DO 5G PREVÊ CONSTRUÇÃO DE SEIS INFOVIAS NA AMAZÔNIA.....	25
TESOURO NACIONAL VAI MANTER R\$ 1 TRILHÃO EM CAIXA PARA LIDAR COM TURBULÊNCIAS EM ANO ELEITORAL, DIZ SECRETÁRIO .....	26
PRESIDENTE DA PETROBRAS DESCARTA MUDANÇA NA POLÍTICA DE PREÇOS DE COMBUSTÍVEIS E AÇÃO DA ESTATAL PARA BARATEAR GÁS DE COZINHA .....	28
REFORMA ADMINISTRATIVA: GUEDES LISTA AVANÇOS DA PROPOSTA, APESAR DE DESIDRATAÇÃO E JABUTIS INCLUÍDOS NO TEXTO .....	29
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>30</b>
GOVERNO LANÇARÁ PLANO DE CRESCIMENTO VERDE, DIZ GUEDES .....	30
MPF VAI INVESTIGAR OBRA PAGA COM ORÇAMENTO SECRETO QUE BENEFICIA MINISTRO .....	30
5G: ANATEL APROVA VERSÃO FINAL DO EDITAL E MARCA LEILÃO PARA 4 DE NOVEMBRO .....	31
PARA GUEDES, QUEM CRITICA FALTA DE PLANEJAMENTO DO GOVERNO DESCONHECE A TEORIA ECONÔMICA .....	33
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>35</b>
GARGALOS DE PRODUÇÃO E LOGÍSTICA GLOBAIS DEVEM PIORAR MAIS.....	35
MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES NO PORTO DE SANTOS CRESCEU 26% EM AGOSTO .....	36
CRISE ENERGÉTICA AMEAÇA RECUPERAÇÃO ECONÔMICA DA CHINA, ALERTAM ANALISTAS.....	37
RODRIMAR TEM PLANO DE RECUPERAÇÃO ANULADO NO TJ-SP SÓ HAVERÁ NOVA CHANCE SE TRÊS EMPRESAS DO GRUPO FOREM INCLUÍDAS NO PROCESSO: MASTER, GRMAC E LAC WORDWIDE DO BRASIL.....	38
MINÉRIO DE FERRO SALTA 7,2% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, PARA US\$ 119,31 POR TONELADA.....	39
SANTOS BRASIL CONTA COM DEMANDA REPRESADA E OPORTUNIDADES EM LEILÕES, AFIRMA BTG .....	39
ESPÍRITO SANTO SELECIONARÁ EM OUTUBRO GESTOR PARA OS R\$ 240 MILHÕES DE RECURSOS DO PETRÓLEO .....	40
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>41</b>
HAPAG-LLOYD ENCOMENDA MAIS 75 MIL CONTÊINERES PADRÃO .....	41



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 151/2021  
Página 3 de 48  
Data: 27/09/2021  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

MULTILOG RECEBE CERTIFICADO DE OPERADOR ECONÔMICO AUTORIZADO - OEA EM JOINVILLE .....	41
CSP RENOVA 3 CERTIFICAÇÕES: AMBIENTAL, GESTÃO E SETOR AUTOMOTIVO .....	42
RESOLUÇÃO SOBRE GARANTIAS DE DESCOMISSIONAMENTO É APROVADA PELA DIRETORIA DA ANP .....	43
LOGER LOGÍSTICA INICIA NOVA OPERAÇÃO NA CIDADE DE EXTREMA .....	44
VINÍCOLAS CELEBRAM NÚMEROS EXPRESSIVOS DE EXPORTAÇÃO NO PRIMEIRO SEMESTRE DESTA ANO .....	45
PARANAGUÁ AMPLIA OLHAR PARA MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS LÍQUIDOS .....	46
AUTORREGULAÇÃO PELO SETOR PRIVADO PODE BENEFICIAR TRANSPORTE DE COMBUSTÍVEIS POR TRILHOS, DEFENDE ANTF .....	47
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>48</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	48



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### NOVO TERMINAL NO PORTO DE SANTOS PREOCUPA ESPECIALISTAS

Os motivos são os riscos das operações com fertilizantes, além de uma eventual inviabilização da atracação de cruzeiros

Por: **Fernanda Balbino**



**A área do terminal, na região de Outeirinhos, também é alvo de disputas intensas por empresas portuárias Foto: Carlos Nogueira/AT**

Os planos do Governo Federal de implantar um terminal destinado à movimentação de granéis sólidos minerais na região de Outeirinhos, no Porto de Santos, preocupa especialistas, autoridades e os responsáveis pelas operações de navios de passageiros. Os motivos são os impactos e os riscos das operações com fertilizantes, além de uma eventual inviabilização da atracação de embarcações de cruzeiros.

Segundo o Ministério da Infraestrutura, a área do terminal a ser licitada, o STS 53, é composta por dois terrenos distintos, um adjacente ao cais e outro na retroárea. No total, conta com 87.981 metros quadrados de área.

O lote está localizado em região destinada à movimentação de granéis sólidos minerais, de acordo com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos.

Porém, a área envolve intensas disputas. Uma delas é com o Grupo Marimex, que garantiu a continuidade de suas operações até o fim do contrato da Portofer, em 2025, após uma decisão do Tribunal de Contas da União (TCU). A empresa também recorreu à Justiça após o Governo Federal recusar a prorrogação do arrendamento, por entender que a área deve virar um cluster de fertilizantes.

Outro ponto de tensão envolve o contrato da Bandeirantes, que também esperava permanecer na área, mudando o foco de suas operações. A empresa pediu a renovação do contrato e apresentou um plano de investimentos e, segundo o terminal, não houve retorno do poder concedente.

#### **Concais**

Há uma outra questão, levantada pelo Terminal de Passageiros Giusfredo Santini. “A implantação do terminal de fertilizantes/sulfatos, como determinado no edital, certamente causará impactos ao Terminal Concais, inviabilizando a operação de navios de passageiros no local”.

De acordo com o terminal, o projeto contempla utilização do berço denominado “frigorífico” para navios de fertilizantes/sulfatos, com fixação de equipamentos como shiploaders (descarregador de navios) e esteiras transportadoras, que são necessários para esse tipo de carga, em frente aos salões utilizados para embarque e desembarque de passageiros. O fluxo de pessoas no período da temporada gira em torno de 800 mil.

“O berço de atracação para navios de passageiros ficará com aproximadamente 220 metros, no denominado cais 25 em frente ao Terminal Concais, sendo que atualmente os navios que atendem os cruzeiristas brasileiros têm de 300 a 350 metros de comprimento”.

### Planejamento

Para o prefeito de Santos, Rogério Santos (PSDB), antes da implantação de um terminal de fertilizantes na região de Outeirinhos, é preciso planejar e estudar a viabilidade da transferência das operações de cruzeiros para a região do Valongo. Segundo o chefe do Executivo santista, a licitação do STS53 cria um ponto negativo para as operações com passageiros e também para a de granéis sólidos minerais.

“A gente sabe que operação de fertilizantes ao lado do terminal não é algo desejado. Existem várias desvantagens que nos preocupam. Primeiro pela qualidade. Um terminal de fertilizantes não é bom cartão postal para o principal terminal brasileiro, não é uma estratégia adequada”, afirmou Santos.

O prefeito disse também que a localização atual do Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, não é a ideal. “Temos um projeto de planejamento urbano e revitalização do Centro, para que terminal venha para região central, somando com equipamentos, estrutura e desenvolvimento planejado do Centro”.

No entanto, o prefeito apontou a falta de prioridade das autoridades federais para resolver a questão. “A gente vive uma expectativa muito grande na cidade há décadas, em relação ao uso dos armazéns 1 ao 8, que nunca se concretizou. A gente entende que não é uma prioridade do Governo Federal em relação ao Porto o Terminal de Passageiros. É uma atividade que não é tão lucrativa para a operação portuária como outras operações, mas para o município de Santos e para a política pública do turismo é fundamental”.

Ele disse que não é contra o STS53. E, sim, que espera uma solução definitiva para o Terminal de Passageiros antes deste leilão.

### Tiro no pé

A implantação de um terminal de granéis sólidos minerais próximos ao Terminal de Passageiros é um “tiro no pé” da Autoridade Portuária de Santos. A opinião é do consultor portuário Marcos Vendramini, que aponta as duas operações sendo prejudicadas na temporada de cruzeiros.

“Se os poucos berços disponíveis atualmente já obrigam os passageiros a utilizarem de ônibus para conseguir chegar ao costado dos navios, qual a razão para ser reduzida ainda mais a quantidade de berços possíveis de atracação? Das duas, uma: ou a operação de passageiros será prejudicada ou a operação de granéis sólidos será prejudicada”, apontou

O engenheiro destaca que os navios de passageiros estão cada vez maiores e que alguns chegam a ter mais de 300 metros. Com isso, o berço em frente ao Terminal de Passageiros já não é mais capaz de receber um grande navio sem que interfira com os berços no entorno – ainda que com a retificação do cais naquela região.

Para o economista Fabrizio Pierdomenico, o STS 53 se sobrepõe à operação do Terminal de Passageiros quando os berços e costado destinado à movimentação de fertilizantes é o mesmo usado pelo Concais.

“Na forma exposta nos documentos técnicos do STS 53, o Concais estará inviabilizado, seja pela incapacidade de atracação de navios de passageiros, seja pela perigosa e inoportuna mistura de passageiros com fertilizantes”

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*  
*Data: 26/09/2021*

## OPERAÇÃO DE CONTÊINERES CRESCE 26% NO PORTO DE SANTOS

Terminais do cais santista movimentaram 408 mil TEU no mês passado, segundo dados da APS

*Por: Redação*



alta de 20% sobre o mesmo período de 2020.

**O complexo marítimo já ultrapassou a marca das 100 milhões de toneladas Foto: Carlos Nogueira/AT**

A movimentação de contêineres no Porto de Santos cresceu 26,2% no mês passado, em relação ao total registrado em agosto do último ano. Foram 408,0 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). No acumulado de 2021, já são 3,2 milhões TEU,

Em relação ao total de cargas operadas, o complexo marítimo já ultrapassou a marca das 100 milhões de toneladas – chegou a 101 milhões de toneladas, aumento de 3,1% sobre o volume operado no mesmo período de 2020. As descargas somaram 28,7 milhões de toneladas, apontando um crescimento de 12,5% sobre o acumulado de janeiro a agosto do ano passado. Já os embarques somaram 72,3 milhões de toneladas, ligeira queda de 0,2% sobre o resultado de 2020.

Os dados integram o balanço operacional do Porto de Santos em agosto, divulgado ontem pela Autoridade Portuária de Santos (APS, também denominada de Santos Port Authority, na tradução para o inglês).

Segundo o presidente da APS, Fernando Biral, o desempenho demonstra o constante crescimento do Porto. “As cargas containerizadas e os granéis líquidos alcançaram as melhores marcas no mês”, destacou o executivo.

Os granéis líquidos registraram uma alta de 0,3% nas operações, com 12,1 milhões de toneladas no acumulado de 2021.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 25/09/2021**

## FERROVIA DO PORTO DE SANTOS TERÁ R\$ 1,8 BILHÃO PARA EXPANSÃO

Consórcio assumirá malha ferroviária em 2022, garantiu o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas

**Por: Maurício Martins**



**Ministro da Infraestrutura chegou à Santos pela linha férrea Foto: Matheus Tagé/AT**

A Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS) terá, já no ano que vem, um consórcio de empresas para administrar os 100 quilômetros de trilhos que passam dentro do cais santista e investir R\$ 1,8 bilhão na expansão da malha ferroviária, uma necessidade frente ao aumento da chegada de cargas por trens nos próximos

anos. A informação é do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, que visitou a Cidade nesta sexta-feira (24).

A ideia é que o consórcio seja operado pelas três concessionárias que atuam hoje no Porto: Rumo, MRS e VLI, que teriam capacidade financeira para as obras necessárias. Desde 2000, a FIPS é operada pela Portofer Transporte Ferroviário Ltda., cujo contrato vence em 2025. O ministro garantiu, porém, que ele será encerrado antes, em 2022.

As obras de expansão preveem novos ramais, uma pera ferroviária (pátio em formato circular que possibilita o transbordo da carga sem a necessidade de desmembramento do trem) na Margem Direita (Santos), um novo retopátio ferroviário na Margem Esquerda (Guarujá), além da eliminação dos cruzamentos em nível e construção de passarelas de pedestres no Porto Organizado.

### Planejamento

O planejamento previsto no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos remete a uma expectativa de aumento de capacidade na movimentação de cargas de mais 80 milhões de toneladas (+49%), com movimentação adicional de 80 milhões de toneladas até 2040. Espera-se que o modal ferroviário passe a atender 77% desse acréscimo (+37 milhões de toneladas), totalizando, até 2040, 86 milhões de toneladas.

Hoje, o sistema ferroviário do complexo santista já está perto da saturação. Possui capacidade de, aproximadamente, 50 milhões de toneladas/ano, tendo movimentado em 2020 um total de 48,8 milhões de toneladas. E poderia se tornar um gargalo no curto prazo, sem capacidade de escoar as cargas que chegam, caso não ocorra expansão.

### Visita

Às 9h desta sexta-feira, o ministro chegou em Santos e seguiu para o pátio da MRS, em Paranapiacaba. De lá desceu, fez o caminho de volta de trem, até o Porto de Santos. Desembarcou pouco depois das 15 horas e foi ao Centro de Controle Operacional (CCO) da Portofer, ao lado do terminal de cruzeiros, onde falou com a imprensa. Investimento da malha ferroviária terá investimentos de R\$ 1,8 bilhão, segundo Freitas Foto: Matheus Tagé/AT

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 24/09/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA VIRTUAL SOBRE COBRANÇA DOS VALORES EXTRA-FRETE E SOBRETAXAS DO TRANSPORTE MARÍTIMO

A audiência será transmitida pelo Canal ANTAQ no YouTube



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ realiza nesta segunda-feira (27), a partir das 15h, a audiência pública virtual nº 16/2021-ANTAQ, voltada ao aprimoramento do Tema 2.3 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Aprimorar a transparência na cobrança dos valores extra-frete e sobretaxas do transporte marítimo.

A audiência terá início às 15h e término quando da manifestação do último credenciado, sendo 18h o horário limite para encerramento. O link de transmissão é: <https://youtu.be/rf4afuelYXw>

A dinâmica da audiência pública virtual será a seguinte:

- Toda a sessão virtual será transmitida via streaming a toda a Internet, gravada e disponibilizada no canal da ANTAQ no "Youtube";
- Não é necessária inscrição para assistir a Audiência Pública;

- Os interessados em manifestar-se na audiência deverão se inscrever pelo aplicativo de mensagens "Whatsapp" no número (61) 2029-6940. O período de inscrição será das 10h às 14h do dia 27 de setembro de 2021;
- Os interessados poderão enviar sua contribuição por vídeo, áudio ou até mesmo por escrito no "Whatsapp";
- Os interessados também poderão se manifestar entrando na sala de reunião criada no aplicativo "ZOOM". Para isso, no ato de inscrição, o interessado deverá se manifestar nesse sentido e encaminhar seu endereço eletrônico de login no "ZOOM" para ser convidado a entrar na sala na sua vez;
- e, Em caso de problemas computacionais para utilização da ferramenta "ZOOM", será realizada uma segunda tentativa de conexão ao final de todas as contribuições ou o interessado poderá encaminhar sua contribuição pelo "Whatsapp".

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

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

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

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

**Data: 27/09/2021**

# Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

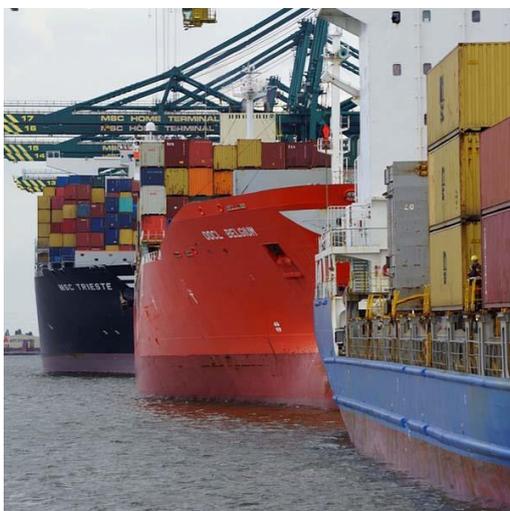
## PORTAL PORTO GENTE

### PROPOSTA SANTOS2050 SERÁ APRESENTADA AO GOVERNADOR JOÃO DORIA

*Editorial Portogente*

*Porto deve ser reconhecido por seu valor e impacto sobre a região circundante.*

A reforma do Porto de Santos (SP) é um projeto de Estado. Pois a história do seu crescimento fomentou a pujança do Brasil atual, bem como o seu quadrante mais produtivo e rico. Porém, hoje o seu futuro está ameaçado pelo programa governamental, de ficar restrito à navegação de cabotagem, sem condição de operar navios de grandes calados e de ser porto concentrador (hub) de carga. Isto é prejudicial à sua hinterlândia. Falta planejamento estratégico.



Por ser imperativo o debate dessa questão com as partes que serão afetadas, Portogente vai apresentar ao governador de São Paulo, João Dória, a sua proposta Santos2050. É impossível esperar resultado de um porto pensado como um estoque de ativos para fazer caixa e sem priorizar o seu papel logístico, como foi demonstrado em "A verdade e a desestatização do Porto de Santos". O Porto de Santos está ameaçado por terra e por mar.

Hoje no Brasil sabe-se como será o porto asiático de Singapura em 2030 e não se conhece como será nesse futuro o Porto de Santos, o principal do País. Nessa encruzilhada para a mudança, a tecnologia e os parâmetros mundiais de operação irão modelar logísticas com robôs e grandes escalas de movimentação para atender à demanda da inserção social em um crescendo, pela sustentabilidade. Um panorama de investimentos intensivos.

Para alçar os portos brasileiros ao patamar dos portos asiáticos, como foi o compromisso de campanha do candidato Bolsonaro, precisaria, antes, perceber como são pensados aqueles

portos, como projeto de Estado. Diferente das incertezas que há em um projeto que precisa ser confiável, para atrair investimentos de mais de US\$ 25 bilhões e dobrar a movimentação do Porto de Santos, em 30 anos. Através da concorrência de infraestrutura, cada vez mais relevante.

O Estado de São Paulo é o que é, devido ao Porto de Santos. Portanto, o desafio de uma reforma exitosa no seu porto maior é a defesa da economia mais forte do País. Portogente vai apresentar Santos2050 ao governador. As linhas de um planejamento estratégico para desenvolver e atingir o futuro portuário ideal do seu Estado.

*Fonte: Portal Porto Gente*

*Data: 27/09/2021*

## TRUEPAY ABRE MAIS DE 60 VAGAS PARA CONTRATAÇÃO ATÉ FINAL DO ANO

*Assessoria de Comunicação*

*Posições miram profissionais de tecnologia com possibilidades de trabalho em modelo híbrido ou 100% remoto. Fintech ainda tem cargos com foco exclusivo para mulheres.*

Fundada em dezembro de 2020, a TruePay, fintech que nasceu para transformar a realidade de quem empreende no Brasil e revolucionar o mercado de meios de pagamentos B2B, recebeu recentemente seu primeiro investimento de R\$45 milhões em rodada co-liderada pelos fundos Monashees e Kaszek. O valor representa um dos maiores já recebidos por uma empresa brasileira em estágio inicial. A fintech começou suas operações em julho e, visando chegar a 100 colaboradores até o final de 2021, está em busca de profissionais em todo Brasil para reforçar seu time, principalmente de tecnologia. As oportunidades são para trabalhar na cidade de São Paulo em modelo híbrido ou, no caso das vagas na área de tecnologia, podendo ser 100% remoto.



### **Empregos**

As posições são de Pessoa Engenheira de Software - Backend e Frontend, Especialista de Operações, Gerente de Produto (Product Manager, PM), Líder Jurídico e Source de Recrutamento. “Queremos construir um time de profissionais incríveis que se inspirem com a nossa missão e queiram nos ajudar a criar uma realidade no Brasil onde empreender não seja uma missão impossível. Criar essa realidade não

é uma tarefa fácil e precisamos de mentes e corações brilhantes para nos ajudar.”, comenta Pedro Oliveira, CEO da TruePay.

Criada por Pedro Oliveira e Luis Eduardo Cascão, que atuaram por anos no mercado de Venture Capital analisando e investindo em startups com modelos de negócios inovadores, a TruePay nasceu após identificarem um problema na dinâmica financeira entre varejistas e fornecedores. Os empreendedores decidiram então focar em um único propósito de transformar essa relação, criando formas de acesso a crédito fácil e rápido com taxa zero aos varejistas, ajudando os fornecedores que antes precisavam escolher entre dar crédito e correr risco de inadimplência ou deixar de vender.

Confira mais detalhes das vagas disponíveis e faça parte desta revolução do empreendedorismo brasileiro:

### **Pessoa Engenheira de Software**

Vagas disponíveis para profissionais de todos os níveis de experiência e backgrounds, com ou sem formação na área. A pessoa terá autonomia total no desenho das soluções e atuará em todo ciclo de desenvolvimento, desde a definição de negócio até o monitoramento em produção, passando pelo desenvolvimento, testes e deploy.

### Especialista de Operações

Necessária experiência mínima de dois anos em consultoria ou time de operações, com ou sem formação. Terá autonomia total no desenho das soluções e atuará em todo ciclo de desenvolvimento de processos, desde a definição do problema até a produção da ferramenta para solucioná-lo.

### Gerente de Produto

Será responsável por estruturar, do zero, toda área de Produto para um dos lados do network da empresa: lojistas ou fornecedores. Será a conexão vital entre as necessidades dos clientes e os times de engenharia, definindo a estratégia/visão de produto, estruturando discovery e conduzindo a implementação das soluções.

### Sourcer de Recrutamento

Oportunidade para profissionais de todos os níveis de experiência e backgrounds, com ou sem formação na área. O colaborador terá autonomia na melhoria de processos, desde mapeamento de hunting grounds até o fechamento de uma posição.

### Líder Jurídico - Especial para mulheres

Advogadas com experiência em liderança e atuação com bancos e outras instituições financeiras de tecnologia para ocupar a posição de gestora e especialista na área jurídica. Tomará decisões relacionadas à inteligência regulatória que afeta grande parte do negócio da empresa.

Para saber mais detalhes e se candidatar, basta acessar o link <https://jobs.lever.co/TruePay>.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 27/09/2021



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

SOPESP participa de Audiência Pública para discutir sobre o modelo ferroviário da malha interna do Porto de Santos – FIPS

Fonte: SOPESP (27 de setembro de 2021 )



Hoje (27), nosso **Diretor-Executivo Ricardo Molitzas**, participou da Audiência Pública para discutir sobre o modelo ferroviário da malha interna do Porto de Santos – FIPS



### Assista aqui

[https://www.youtube.com/watch?v=zvik1HPEUQc&feature=emb\\_imp\\_woyt](https://www.youtube.com/watch?v=zvik1HPEUQc&feature=emb_imp_woyt)

Nosso Diretor-Executivo, Ricardo Molitzas, participou nesta manhã (27) da Audiência Pública promovida pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados sobre a FIPS – Ferrovia Interna do Porto de Santos.

De acordo com a SPA – Santos Port Authority, a FIPS movimentava hoje 45 milhões de toneladas, e conforme previsto no planejamento do PDZ – Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos, remete a uma expectativa de aumento de capacidade na movimentação de cargas de mais 80 milhões de toneladas, 49% a mais até 2040.

Para dar conta desse volume, a estimativa é de que sejam necessários aproximadamente R\$ 2 bilhões em obras de expansão, como novos ramais, uma periferia ferroviária na margem direita (Santos), um novo retopátio ferroviário na margem esquerda (Guarujá), além da eliminação dos cruzamentos em nível e construção de passarelas de pedestres no Porto Organizado.

Para Molitzas é um assunto muito importante e de grande destaque, pois são investimentos necessários que irão melhorar o transporte ferroviário e aumentar a participação do modal ferroviário no transporte de cargas.

### **Participaram também:**

- *Fábio Lavor, Diretor de Novas Outorgas de Políticas Regulatórias Portuárias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), representando do Ministério da Infraestrutura;*
- *Eduardo Nery Machado Filho – Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ;*
- *Sérgio Aquino -Presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários – FENOP;*
- *Fernando Biral – Diretor-Presidente da Santos Port Authority (SPA);*
- *Jesuvaldo Conceição Da Silva – Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP);*
- *José Roberto Lourenço – Gerente Geral de Relações Institucionais e Outras Ferrovias da MRS Logística;*
- *Guilherme Penin – Diretor de Regulatório e Institucional da Rumo.*

**Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo**  
**Data: 27/09/2021**

## **CONTÊINER CRESCE A 2 DÍGITOS NO PORTO DE SANTOS E JÁ ATINGE 3,2 MILHÕES TEU NO ACUMULADO DO ANO ATÉ AGOSTO**

**Informação: Santos Port Authority (27 de setembro de 2021 )**

A movimentação de contêineres no Porto de Santos no mês de agosto, 408,0 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), superou em 26,2% o resultado do mesmo período do ano passado, contribuindo para o desempenho no acumulado do ano de 3,2 milhões TEU, crescimento de 20% sobre o mesmo período de 2020.

O movimento geral de cargas no acumulado no ano atingiu 101,0 milhões de toneladas, aumento de 3,1% sobre o volume operado no mesmo período de 2020. As descargas somaram 28,7 milhões de toneladas, apontando um crescimento de 12,5% sobre o acumulado de janeiro a agosto do ano passado. Já os embarques somaram 72,3 milhões de toneladas, ligeira queda de 0,2% sobre o resultado de 2020.

Segundo o presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, o bom desempenho retrata o crescimento constante do Porto de Santos. “As cargas containerizadas e os graneis líquidos alcançaram as melhores marcas no mês”, destacou.

Graneis líquidos – apresentaram resultado 0,3% superior ao do mesmo período do ano passado, acumulando 12,1 milhões de toneladas em 2021, melhor marca para o período. O resultado positivo foi garantido pelo bom desempenho dos embarques de óleo diesel (+45,8%) seguido por óleo combustível (+26,1) e sucos cítricos (+27,6%).

Graneis sólidos – apresentaram queda de 4,6% no acumulado nos 8 primeiros meses do ano, para 50,4 milhões de toneladas, em comparação com 2020. Apesar dessa redução, caracteriza-se como a segunda melhor marca para o período. As importações de adubo apresentaram forte crescimento tanto no acumulado do ano (22,6%) como no mês de agosto (39,3%).

“Importante destacar que o desempenho deste semestre foi impactado negativamente por questões climáticas nas safras de milho e cana-de-açúcar. Mesmo assim, neste ano registrou a segunda melhor movimentação da história”, destacou Biral.

Movimento de agosto – o movimento mensal atingiu 12,1 milhões de toneladas, registrando redução de 12,1% em relação a agosto de 2020, retratando a conjuntura do agronegócio, que vem sofrendo com as condições climáticas. Os desembarques apresentaram crescimento de 25,0%, em decorrência, principalmente, das importações de contêineres e adubos que tiveram forte alta

de 41,6% e 39,3%, respectivamente. Os embarques registraram redução de 23,2%. A queda se deveu, principalmente, à diminuição dos embarques de açúcar (-35,3%) e de milho (-46,5%). Os graneis líquidos registraram no movimento mensal a melhor marca para o período, com 0,3% de aumento, refletindo o crescimento nos embarques de óleo diesel (84,6%), óleos combustíveis (46,0%) e sucos cítricos (34,7%).

### Atracações

O número de atracções no ano diminuiu, evidenciando maior capacidade dos navios que passam pelo Porto de Santos. No mês de agosto, houve redução de 8,0% em relação a 2020, com 391 atracções (425 no mesmo mês do ano passado). Nos oito primeiros meses desse ano foi registrada queda de 1,9%, com 3.242 atracções (3.305 no mesmo período em 2020).

### Corrente Comercial

A participação acumulada de Santos na corrente comercial brasileira foi de 27,1% em agosto. Cerca de 27% dessas transações comerciais com o exterior que passaram pelo Porto de Santos tiveram a China como país parceiro. São Paulo permanece como o Estado com maior participação nas transações comerciais com o exterior pelo Porto de Santos (56,3%).

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

*Data: 27/09/2021*

## MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES CRESCE 26% NO PORTO DE SANTOS

*Informação: Canal Rural (27 de setembro de 2021)*

A movimentação de contêineres no porto de Santos no mês de agosto, 408,0 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), superou em 26,2% o resultado do mesmo período do ano passado, contribuindo para o desempenho no acumulado do ano de 3,2 milhões TEU, crescimento de 20% sobre o mesmo período de 2020.

O movimento geral de cargas no acumulado no ano atingiu 101,0 milhões de toneladas, aumento de 3,1% sobre o volume operado no mesmo período de 2020. As descargas somaram 28,7 milhões de toneladas, apontando um crescimento de 12,5% sobre o acumulado de janeiro a agosto do ano passado. Já os embarques somaram 72,3 milhões de toneladas, ligeira queda de 0,2% sobre o resultado de 2020.

Segundo o presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, o bom desempenho retrata o crescimento constante do Porto de Santos.

***“As cargas containerizadas e os graneis líquidos alcançaram as melhores marcas no mês”, destacou.***

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

*Data: 27/09/2021*

## ITAJAÍ LUTA PARA MANTER A AUTORIDADE PORTUÁRIA MUNICIPAL

*Informação: NSC Total (27 de setembro de 2021)*



***Porto de Itajaí é o segundo maior do Brasil em movimentação de contêineres (Foto: Marcos Porto)***

O Porto de Itajaí tem mobilizado a sociedade catarinense em prol da autoridade portuária pública e municipal. Nos últimos meses, o movimento ganhou força na luta pela manutenção do atual modelo de gestão, já usado nos principais portos do mundo com resultados positivos e crescimento. A iniciativa é encampada pelo município de Itajaí e recebe apoio de vários setores econômicos da cidade, estado e país.

O movimento se intensificou com a proximidade do fim da concessão da administração do porto ao município, em 31 de dezembro de 2022. Com isso, o terminal entrou no plano de privatizações do Governo Federal que anunciou a possibilidade de privatizar 100% do Porto de Itajaí. A mudança pode impactar negativamente e comprometer o desenvolvimento econômico, comercial e social em toda Santa Catarina, segundo a Prefeitura da cidade.

Para manter a gestão municipalizada, a administração do Porto de Itajaí elaborou o plano de ação intitulado “Juntos Por Nosso Porto”, que tem o objetivo de garantir um novo convênio de delegação por mais 25 anos, fazendo com que a municipalização vigore até 2048. A expectativa é que toda a área do porto e a operação sejam privadas, mas que a autoridade portuária permaneça pública e municipal.

### **Fórum permanente**

Para defender o modelo de gestão atual, o município também criou o Fórum permanente em Defesa da Autoridade Portuária Pública e Municipal. A iniciativa reúne vários setores da sociedade civil e política, que buscam a articulação e apresentação de propostas em defesa da manutenção da municipalização da administração do Porto de Itajaí.

Desde 2017, a administração municipal encaminha ao Governo Federal documentos solicitando a manutenção da autoridade portuária pública e municipal do Porto de Itajaí. O leilão está marcado para ocorrer em julho de 2022 e o município corre contra o tempo para que a proposta do Governo Federal seja adaptada. Um estudo está sendo elaborado pela Universidade do Vale do Itajaí (Univali) para contrapor o modelo defendido pela União.

Segundo a administração municipal, as soluções propostas pela Superintendência do Porto de Itajaí trarão maior segurança jurídica e melhor relação entre os entes federativos e parceiros privados. Além disso, irá melhorar ainda mais a eficiência do complexo, criando maior capacidade de competição no mercado, pois esse é um modelo que está dando certo e que está trazendo resultados extremamente positivos no mundo todo.

### **Modelo de gestão**

Inserido em seu complexo portuário, o Porto de Itajaí é o segundo maior do Brasil em movimentação de contêineres e o principal exportador de cargas congeladas, representado com 60,6% da balança comercial de Santa Catarina e 3,9% da balança comercial nacional. O atual modelo de gestão adotado, com autoridade portuária pública e municipal, é um dos fatores responsáveis pelo sucesso do terminal.

A administração pública municipal já realizou e participou de inúmeras obras e ações que ampliaram muito a capacidade de atuação do porto, como a recuperação dos berços 1, 3 e 4, que haviam sido danificados na enchente de 2008. Outra conquista foi a conclusão da primeira etapa da nova bacia de evolução, que permitiu a entrada de navios de até 350 metros e já alcançou a marca de 600 manobras, dando mais competitividade ao complexo portuário.

Além das obras, a administração do Porto conseguiu que, desde 2016, a movimentação de cargas crescesse 194% em toneladas, as atracações aumentassem 92,7% e a expansão das áreas operacionais subissem 110%. Com o aumento de 598% na movimentação de contêineres e de 391% na operação de cargas, Itajaí está hoje entre os 12 municípios no Brasil que mais arrecadam impostos federais. Por essa relação entre o Porto e a cidade, o município luta para manter a autoridade portuária municipal e garantir a tomada de decisões que impactam no desenvolvimento da cidade.

### **A continuidade da autoridade**

Portuária Pública e Municipal busca garantir o constante desenvolvimento do porto e da cidade. Isso inclui transferir ao setor privado as áreas e operações portuárias por meio de concessões, realizar as desapropriações e obras necessárias para ampliar a capacidade do porto, preservar os

empregos dos trabalhadores portuários avulsos e concursados, promover o crescimento da cadeia logística de negócios e gerar mais desenvolvimento econômico em Itajaí.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo  
Data: 27/09/2021

## ESG É ESTRATÉGIA DE NEGÓCIO, NÃO DE MARKETING, DIZ VICE-PRESIDENTE DA RAÍZEN

Informação: *Brasilagro (27 de setembro de 2021)*



*Cláudio Oliveira, 60, é vice-presidente de relações institucionais e sustentabilidade da Raízen. Graduado em Engenharia Civil pela PUC do Rio de Janeiro, tem pós-graduação em Marketing pela FGV e especialização pela Thunderbird School of Global Management, no Arizona, e pela Kenan-Flager Business School, na Carolina do Norte, ambas nos Estados Unidos – Foto: Karime Xavier / Folhapress*

Quem acha que o ESG (sigla em inglês para boas práticas ambientais, sociais e de governança) é uma estratégia marqueteira está enganado. A agenda faz todo sentido sob o ponto de vista econômico e existe mercado para que a sustentabilidade seja um modelo de negócio.

A avaliação é de Cláudio Oliveira, vice-presidente de relações institucionais e sustentabilidade da Raízen, joint venture entre Shell e Cosan.

Responsável pelo maior IPO do ano, a Raízen é a principal produtora de etanol do Brasil e se apresentou ao mercado com uma tese baseada no ESG.

Dos R\$ 6,9 bilhões movimentados em sua oferta inicial de ações, 80% serão dedicados à expansão dos produtos renováveis, em especial o E2G, etanol de segunda geração feito a partir do bagaço e da palha da cana-de-açúcar.

“A grande vantagem [do E2G] é que você consegue produzir 50% a mais de etanol no total com a mesma área plantada”, diz Oliveira em entrevista à Folha.

Apesar de apostar na transição para uma matriz energética mais limpa, a Raízen está vinculada aos derivados de petróleo. A empresa é uma das maiores distribuidoras de combustíveis do país e controla mais de 7.000 postos de abastecimento da marca Shell no Brasil e na Argentina.

Segundo o vice-presidente, sair definitivamente do mercado de fósseis é uma possibilidade, mas ainda não está no radar para os próximos anos.

“No longo prazo, essa jornada de transição levará para uma matriz mais limpa, que vai pressupor a utilização de combustíveis renováveis. Eu diria que, no longo prazo, é provável que essa jornada vá caminhar para isso sim”, diz.

A Raízen vê com entusiasmo ou com ceticismo essa febre do ESG?

A gente vê com muito otimismo. O mercado e a sociedade são sábios o suficiente para separar o que são propostas sérias de outras propostas. As nossas propostas são muito sérias, porque são embasadas em tecnologia e têm demonstrações claras do que já acontece.

Um exemplo é o biogás. A história do biogás é emblemática. Para produzir um litro de etanol, a gente produz, como subproduto, dez litros de vinhaça. A vinhaça tem uma parte orgânica e outra

inorgânica, e sempre foi devolvida, simplesmente, como um fertilizante para cultivo da cana-de-açúcar.

A nossa sacada foi pegar esse produto e botar em biodigestores. A parte orgânica vai se transformar em biogás e a parte inorgânica a gente continua retornando para o canavial sob forma de fertilizante. Ou seja, é uma economia completamente circular.

Qual o principal desafio que o agro brasileiro enfrenta em relação ao ESG?

Vou falar dos desafios da Raízen. A Raízen tem 1,3 milhão de hectares de cana plantada, dos quais metade vem de fornecedores parceiros e a outra metade de plantações próprias.

A gente tem o compromisso de rastrear essa cana, de ter um padrão de certificação internacional, de colher e transportar da forma mais segura e mais eficiente, ter processos industriais adequados, utilizar o máximo de circularidade nesses processos e, finalmente, posicionar os produtos. O grande desafio é olhar para esse processo extremamente complexo e ordená-lo.

Construímos um plano ESG com cerca de 1.200 ações, um controle bastante acurado da implementação desses pontos, e sintetizamos em oito compromissos públicos.

Primeiro a gente viu que era preciso ter compromissos relacionados às mudanças climáticas. Assumimos um compromisso público de, até 2030, fazer reduções importantes na pegada de carbono da fabricação do etanol e do açúcar.

Outro aspecto desafiador é a gestão hídrica, e nós fixamos uma meta para ter uma redução de 10% na captação total de água até 2030.

A gente também tinha que garantir que a nossa cana-de-açúcar fosse toda rastreada e, mais do que isso, fosse certificada por um padrão internacional. Escolhemos o padrão Bonsucro para certificar tanto nossos processos industriais quanto a nossa cana-de-açúcar. Hoje em dia, das 35 usinas que temos, 22 são certificadas.

A gente tinha também o compromisso de ser reconhecido internacionalmente por essas fontes de energia. Eu queria interessar os meus parceiros para que eles tivessem programas específicos de certificação, e a gente criou o Elo, que é um programa de melhoria contínua.

A Raízen faz rastreamento de questões sociais como trabalho escravo, trabalho infantil e invasão de terras protegidas?

Sem dúvida. Isso está no processo de certificação Bonsucro e Elo. A gente garante, através desses mecanismos, que não vai haver nenhuma violação aos direitos humanos. A Raízen tem zero violações e pretende continuar a ter zero, mas precisamos ter bastante atenção rastreando todo o nosso insumo, toda a cana-de-açúcar, todos os prestadores de serviço, todos os terceiros...

Hoje em dia esse monitoramento não é de 100%?

Ele é praticamente 100%. Toda a cana própria está rastreada e quase a totalidade da cana de terceiros também. O Elo é um programa de melhoria contínua, então ele começa com o nível 1 e vai até o nível 4, que equivale a um processo de certificação internacional. Temos uma parcela inferior a 5% de toda a cana fornecida que está em processo de implementação do rastreamento.

Tirando a pecuária, uma das principais fontes de emissão de gases de efeito estufa no agro é o uso de fertilizantes sintéticos, que está associado a culturas como a da cana-de-açúcar. A Raízen tem iniciativas para reduzir esse impacto?



Tem. Quando a gente fala em reduzir a pegada de carbono ao longo da cadeia de produção do etanol e do açúcar, isso passa exatamente por aí. São duas coisas fundamentais: o uso de fertilizantes sintéticos e o uso do diesel na lavoura. A gente tem planos específicos para os dois.

No caso do diesel, uma das rotas que estamos explorando é usar o biometano produzido na própria unidade. No caso dos fertilizantes é a reutilização, por exemplo, da vinhaça, que me permite diminuir o uso de fertilizantes sintéticos.

Uma das apostas da Raízen é em relação ao etanol de segunda geração. Quão avançada está a companhia em relação à produção desse biocombustível?

Há sete anos a gente começou a desenvolver o projeto do etanol celulósico, de segunda geração, que é um etanol produzido a partir de subprodutos da cana-de-açúcar (a palha, o bagaço ou ambos). A grande vantagem é que você consegue produzir 50% a mais de etanol com a mesma área plantada.

Hoje em dia, a gente tem a única unidade que produz, em escala industrial, o etanol celulósico. É uma tecnologia que a Raízen domina totalmente e que está apta a replicar através de outras unidades anexas aos parques de bioenergia já existentes.

Quanto a produção desse etanol de segunda geração representa no negócio da Raízen hoje?

Hoje representa um volume pequeno. A gente vai produzir nesta safra cerca de 25 mil metros cúbicos de etanol celulósico, mas ele tem uma possibilidade de escalagem da produção muito grande.

Os biocombustíveis competem com a eletrificação do setor de transportes?

Essa é uma pergunta interessante. Vamos pensar o contrário. Hoje em dia, a gente tem no Brasil uma solução que descarboniza os transportes, que descarboniza a economia como um todo, que são os biocombustíveis. Temos um parque sólido de produção, um programa, que é o RenovaBio, que garante a produção sustentável.

Pelo lado da distribuição, temos uma solução pronta também, porque existem cerca de 42 mil pontos de abastecimento já oferecendo esse biocombustível. Então, a estrutura e a solução da descarbonização através de biocombustíveis, no Brasil, estão prontas.

Obviamente, a eletrificação vai se inserir em algum momento, mas a gente não sabe qual rota vai ser usada e quando ela se insere, dado que temos uma solução excepcional hoje já rodando no nosso país.

A Raízen diz que pretende liderar a transição energética rumo a uma matriz cada vez mais limpa. Mas a empresa também está ligada aos derivados de petróleo, seja na distribuição de combustíveis ou nos postos de abastecimento. Isso não seria uma incoerência?

Eu diria que não. Hoje a gente tem um portfólio completo para abastecer o mercado brasileiro, mas nenhuma outra empresa, seja distribuidora ou produtora de biocombustíveis, tem uma solução tão completa e integrada quanto a Raízen. Não existe outra empresa que tenha as possibilidades, hoje, de liderar essa transição com mais competência.

É fato que, nos 7.000 postos entre Brasil e Argentina, a gente tem um portfólio que inclui derivados de petróleo, mas somos o maior produtor de biocombustíveis e o segundo maior distribuidor. É uma transição que a gente vive.

Está no radar da empresa sair definitivamente do mercado de fósseis?

É uma jornada. No longo prazo, essa jornada de transição levará para uma matriz mais limpa, que vai pressupor a utilização de combustíveis renováveis. Eu diria que, no longo prazo, é provável que essa jornada vá caminhar para isso sim.

O agro é um dos setores mais afetados pelos eventos extremos ligados à crise do clima. O quão exposta está a Raízen aos riscos climáticos?

Isso é algo que a gente trata desde o começo da Raízen, tanto é que risco climático sempre esteve na nossa matriz de risco. Obviamente a gente vem fazendo trabalhos de mitigação, à medida que os nossos planos apontam para os crescimentos desses riscos.

Existem algumas regiões em que a gente começou a fazer um processo de irrigação, já antevendo algumas dificuldades, sobretudo no oeste do estado de São Paulo.

Agora, a exposição a qual a Raízen está sujeita é a exposição a que todo o agro está sujeito. O truque é nos anteciparmos para mitigar essas mudanças climáticas e estarmos preparados para enfrentá-las.

Existe mercado para que o ESG seja um modelo de negócio, e não só uma estratégia marqueteira?

Sem dúvida. A melhor resposta é a própria Raízen. Desde o nosso nascimento, a gente aposta muito nisso, tanto é que fizemos um processo agressivo de crescimento na produção de combustíveis renováveis, porque a gente acredita que faz todo o sentido sob o ponto de vista econômico. Então não é só uma estratégia marqueteira, é uma estratégia de negócio de fato.

Isso inclui uma governança sólida, que só traz benefícios; uma responsabilidade social, que traz benefícios para a empresa e para o entorno; e uma responsabilidade ambiental que mitiga as mudanças climáticas, nos prepara para um processo sustentável e nos impulsiona a procurar inovações para abrir novos mercados, como foi o caso do biogás e do etanol de segunda geração. Sob a ótica da Raízen, [ESG] é de fato uma estratégia de negócio

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

*Data: 27/09/2021*



## AGÊNCIA CÂMARA DOS DEPUTADOS - DF

### AUDIÊNCIA INTERATIVA – MODELO FERROVIÁRIO DA MALHA INTERNA DO PORTO DE SANTOS

#### ASSISTA AO VIVO

<https://youtu.be/zvik1HPEUQc>

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados promove audiência pública para discutir sobre o modelo ferroviário da malha interna do Porto de Santos.

“O momento de debates sobre a malha ferroviária do porto e também do contrato que envolve a ferradura é mais que oportuno. Estamos discutindo o processo de desestatização do porto e precisamos ter alternativas para a ferrovia da área portuária”, afirma a deputada Rosana Valle (PSB-SP), que propôs a audiência.

#### Pauta

(REQ 47/2021 CVT, da deputada Rosana Valle )

### Convidados:

- FÁBIO LAVOR – , Diretor de Novas Outorgas de Políticas Regulatórias Portuárias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), representando do Ministério da Infraestrutura;
- EDUARDO NERY MACHADO FILHO – Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ;
- SÉRGIO AQUINO -Presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários – FENOP;
- JESUALDO CONCEIÇÃO DA SILVA – Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP);
- FERNANDO BIRAL – Diretor-Presidente da Santos Port Authority (SPA);
- RICARDO MOLITZAS – Diretor Executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (SOPESP)
- JOSÉ ROBERTO LOURENÇO – Gerente Geral de Relações Institucionais e Outras Ferrovias da MRS Logística;
- GUILHERME PENIN – Diretor de Regulatório e Institucional da Rumo;

### Organização

CVT – Comissão de Viação e Transportes

<https://edemocracia.camara.leg.br/audiencias/sala/2170>

Fonte: Agência Câmara dos Deputados

Data: 27/09/2021

# ISTOÉ Dinheiro

## ISTOÉ - DINHEIRO

### DÍVIDA PÚBLICA FEDERAL SOBE 1,57% E FECHA AGOSTO EM R\$ 5,480 TRILHÕES

O estoque da Dívida Pública Federal (DPF) subiu 1,57% em agosto e fechou em R\$ 5,480 trilhões. Os dados foram divulgados nesta segunda-feira, 27, pelo Tesouro Nacional. Em julho, o estoque estava em R\$ 5,395 trilhões.

Houve uma emissão líquida de R\$ 45,525 bilhões, o que significa que o Tesouro vendeu mais títulos para se financiar no mercado do que resgatou papéis já emitidos.

Ao todo, foram R\$ 72,031 bilhões emitidos e R\$ 26,505 bilhões resgatados.

O volume total das captações ficou abaixo da média dos últimos meses.

“Diante da volatilidade observada no mês de agosto, o Tesouro Nacional atuou com cautela, respeitando as condições de mercado, mantendo o caixa da dívida em posição confortável”, informou o órgão.

A correção de juros no estoque da DPF, por sua vez, foi de R\$ 37,37 bilhões no mês passado.

A DPF inclui a dívida interna e externa. A Dívida Pública Mobiliária Federal interna (DPMFi) subiu 1,59% em agosto e fechou o mês em R\$ 5,237 trilhões. Já a Dívida Pública Federal externa (DPFe) ficou 1,09% maior no mês, somando R\$ 243,51 bilhões ao fim do mês passado.

### 12 meses

A parcela da DPF a vencer em 12 meses subiu de 22,72% em julho para 25,18% em agosto, informou o Tesouro Nacional. Nesse período, vão vencer R\$ 1,380 trilhão em títulos da dívida.

Segundo o órgão, o perfil das emissões e a entrada da torre de maturação de agosto de 2022 no horizonte desse indicador influenciou o aumento.

O prazo médio da dívida pública federal, por sua vez, teve ligeira redução, de 3,77 anos para 3,73 anos.

O custo médio do estoque da DPF em 12 meses até agosto caiu e atingiu 7,55% ao ano, contra 7,64% em julho, influenciado pelo custo menor com a dívida externa.

O custo médio das novas emissões da dívida interna teve aumento na passagem do mês, de 6,09% ao ano para 6,44% ao ano no mês passado.

### Participações

A fatia dos investidores estrangeiros na dívida pública subiu em agosto, na esteira de um ingresso líquido de R\$ 12,18 bilhões de não-residentes em papéis da dívida interna. De acordo com dados divulgados pelo Tesouro Nacional, a participação dos não residentes no Brasil no estoque da DPMFi passou de 9,67% em julho para 9,76% no mês passado.

O estoque de papéis nas mãos dos estrangeiros somou R\$ 510,90 bilhões em agosto.

A maior participação no estoque da DPMFi, por sua vez, segue com instituições financeiras, que detêm 31,01% da DPMFi, segundo a posição de agosto. O estoque nas mãos dessas instituições está em R\$ 1,623 trilhão.

Os fundos de investimentos também compraram mais papéis, mas perderam participação (de 24,22% para 24,06%). O estoque é de R\$ 1,260 trilhão.

O grupo Previdência reduziu a participação de 22,33% para 21,96% de um mês para o outro, com um estoque de papéis R\$ 1 bilhão menor.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 27/09/2021*

## CÂMARA MANTÉM VETOS DE BOLSONARO EM LEI PARA MODERNIZAR AMBIENTE DE NEGÓCIOS

A Câmara dos Deputados decidiu nesta segunda-feira, 27, manter vetos parciais ou totais do presidente Jair Bolsonaro em sete propostas. Entre elas está a lei originada numa Medida Provisória editada com o objetivo de modernizar o ambiente de negócios no Brasil.

Bolsonaro vetou 37 dispositivos do projeto, entre eles o trecho que dispensava a emissão de Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) ou documento equivalente para obras. A justificativa para o veto foi a de que essa previsão poderia comprometer a segurança das pessoas e o interesse dos consumidores, em caso de danos e acidentes decorrentes de eventuais erros de projeto ou de execução.

A Câmara também manteve barrados dispositivos da lei que trata da isenção de IPI sobre veículos adquiridos por pessoa com deficiência e da compensação dos créditos presumidos da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins.

A nova legislação teve origem na Medida Provisória 1.040, de 2021, aprovada pelo Congresso e editada com o objetivo de modernizar o ambiente de negócios nacional.

Um dos objetivos da MP, destacado pelo governo, era contribuir para a melhoria da posição do Brasil no relatório Doing Business do Banco Mundial, que avalia o nível de facilidade de se fazer negócios em 190 economias do mundo, por meio de indicadores, e com isso atrair mais investimento estrangeiro direto. O Brasil ocupa a 124ª colocação entre 190 países avaliados segundo o último relatório, divulgado em 2019.

A produção do relatório do Banco Mundial, no entanto, foi encerrada pela instituição recentemente após uma investigação revelar pressão de autoridades para impulsionar os resultados da China.

### **Vetos em bloco na Câmara**

A votação dos vetos pela Câmara foi feita em bloco, em razão do acordo fechado previamente entre as lideranças do Congresso. Com a manutenção pela Câmara, as matérias não precisam ser analisadas pelos senadores.

Ainda foram mantidos vetos parciais do presidente em projeto que alterou norma de ratificação de registros imobiliários de imóveis rurais, em proposta para Desenvolvimento da Indústria Cinematográfica Nacional, na lei que instituiu o pedágio sem cancelas e no Programa Pró-Leitos.

A Câmara também manteve o veto integral do projeto que prorrogava até 31 de julho o prazo de entrega da declaração do Imposto de Renda Pessoa Física referente aos rendimentos de 2020.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 27/09/2021*

### **MERCOSUL VAI SE MODERNIZAR E QUEM ESTIVER INCOMODADO QUE SE RETIRE, AFIRMA GUEDES**

O ministro da Economia, Paulo Guedes, mandou nesta segunda-feira, 27, um recado direto para a Argentina, país-membro fundador do Mercosul, que segundo ele, tem impedido o bloco comercial de avançar. Guedes voltou a insistir em que o Brasil vai permanecer firme na sua posição de avançar com a modernização do Mercosul enquanto estiver na presidência provisória do bloco.

“O Mercosul vai se modernizar e quem estiver incomodado que se retire. Vamos ficar firmes em posição de avançar durante presidência brasileira do Mercosul”, disse durante participação no 4º Encontro “O Brasil Quer Mais”, promovido pela International Chamber of Commerce (ICC), no painel “Por que ainda não abrimos?”.

Segundo o ministro, já houve avanço suficiente para baixar 10% da TEC este ano.

Ele fez a afirmação após repetir reiteradamente que continua com o propósito de reduzir a alíquota do Imposto de Importação (II) dentro do Mercosul em 10% este ano e mais 10% no ano que vem. “Paraguai, Uruguai e Brasil querem modernizar o Mercosul, Argentina não concorda. Não vamos sair do Mercosul, mas não aceitaremos um bloco como instrumento ideológico”, disse.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 27/09/2021*

## **MONEY TIMES**

### **MONEYTIMES**

### **COMMODITIES AGRÍCOLAS SEGUEM EM TENDÊNCIA DE ALTA, PRESSIONANDO INDÚSTRIA DE ALIMENTOS**



***O impacto dos preços elevados das commodities é alto, uma vez que as matérias-primas agropecuárias e as embalagens respondem, em média, por mais de 60% do custo de produção industrial (Imagem: Reuters/Paulo Whitaker)***

O aumento das principais commodities agrícolas utilizadas na indústria de alimentos variou de 18% a 74%, de agosto de 2020 ao mês passado, o que para o consumidor final, pode representar em média

alta 20%, segundo estimativas.

Milho, óleo de soja e café robusta subiram 74%, 67% e 63%, respectivamente, no período, de acordo com levantamento da Associação Brasileira da Indústria de Alimentos (ABIA).

O açúcar e a soja tiveram alta de 58% e 37%, o trigo onerou em 35% e o leite encareceu 21%, ainda de acordo com o levantamento.

O impacto é alto, uma vez que as matérias-primas agropecuárias e as embalagens respondem, em média, por mais de 60% do custo de produção industrial.

O presidente executivo da ABIA, João Dornellas, explica que o milho, vendido a R\$ 1.644 a tonelada em agosto (R\$ 97,50 a saca de 60 kg), teve a maior variação (74%), entre outros motivos, pela oferta restrita no mercado interno e no mundo.

“A redução de 25% da produção da segunda safra, devido ao clima menos favorável, contribuiu para diminuir o ritmo de comercialização do grão no mercado interno”, afirma.

Os preços internacionais da commodity permanecem pressionados pelas projeções de uma produção inferior ao , com redução proporcional dos estoques para o ano e a demanda em crescimento da China.

“A indústria não tem capacidade de absorver 100% dos custos, que acabam se desdobrando no preço final dos alimentos”, esclarece Dornellas, que defende uma alíquota reduzida para alimentos.

O dirigente cita um levantamento da Fipe, segundo o qual a média da carga tributária sobre os alimentos no Brasil é de 23%, uma das mais altas do planeta, e para os produtos da cesta básica a carga média de tributos é de 9,8%.

O valor atual da cesta básica praticado em algumas capitais consome quase 60% do salário-mínimo, pior proporção em 15 anos.

**Fonte: MoneyTimes**

**Data: 27/09/2021**

## HOME OFFICE ABRE OPORTUNIDADE PARA MAIOR INCLUSÃO DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA



***A área administrativa é a que possui o maior número de oportunidades para pessoas com deficiência (Imagem: Marcelo Camargo/Agência Brasil)***

O trabalho na modalidade home-office pode ser fundamental para aumentar a inclusão de pessoas com deficiência no mercado de trabalho, informou a Catho em nota enviada à imprensa nesta última quinta-feira (23).

Segundo pesquisa realizada pela empresa, 44% dos profissionais com deficiência alegaram já terem deixado de ir a uma entrevista de emprego por dificuldades de deslocamento.

“Dentre os principais obstáculos citados, estavam: calçadas inapropriadas (63%); falta de infraestrutura acessível, como rampas e faróis inteligentes (26%) e transporte ineficiente ou não adaptado (22%)”, afirmou a companhia.

De acordo com o IBGE, o Brasil possui cerca de 24% da população com alguma deficiência, desses apenas 1% está empregado.

“Acreditamos que a falta de acessibilidade é um dos aspectos que dificultam a participação das pessoas com deficiência no mercado de trabalho. Com o aumento da oferta de empregos na modalidade home office e/ou híbrida, a barreira do deslocamento é minimizada, possibilitando maior acesso a essa população a oportunidades de emprego”, explica Patricia Suzuki, CHRO da Catho.

Ainda de acordo com o levantamento da Catho, a área administrativa é a que possui o maior número de oportunidades para pessoas com deficiência, com cerca de 51% das vagas.

A lista é seguida por suprimentos (9%), comercial e vendas (8%), telemarketing (7%), informática (6%) e setor financeiro (5%).

**Fonte: MoneyTimes**

**Data: 27/09/2021**

## PLANO PARA 10 ANOS INCLUI PRIVATIZAR PETROBRAS E BANCO DO BRASIL, DIZ GUEDES

*Por Reuters*



**Qual o plano para os próximos dez anos? Continuar com as privatizações. Petrobras, Banco do Brasil, todo mundo entrando na fila (Imagem: REUTERS/Paulo Whitaker)**

O ministro da Economia, Paulo Guedes, indicou nesta segunda-feira que o plano do governo para um horizonte de dez anos contempla privatizar as estatais de maneira irrestrita, incluindo a Petrobras (PETR4) e o Banco do Brasil (BBAS3).

Ao participar de evento promovido pela International Chamber of Commerce -ICC Brasil, ele afirmou que esse é um dos vetores “muito claros” para o futuro, assim como alterações no regime de Previdência.

“Se você pergunta: o que você gostaria de fazer nos próximos 10 anos? Mudar o regime previdenciário para capitalização. O Brasil vai crescer 5% ao ano, em vez de crescer 2%, 3%”, disse ele, pontuando que a reforma já feita pelo governo Jair Bolsonaro foi razoável, mas não transformadora.

“Qual o plano para os próximos dez anos? Continuar com as privatizações. Petrobras, Banco do Brasil, todo mundo entrando na fila, sendo vendido e isso sendo transformado em dividendos sociais”, acrescentou.

**Fonte: MoneyTimes**

**Data: 27/09/2021**

## ENEVA INAUGURA UNIDADE DE TRATAMENTO DE GÁS AZULÃO, NO AMAZONAS

*Por Reuters*



**A previsão é de que a usina Jaguatirica II entre em operação comercial ainda em 2021, disse à Reuters o diretor de Operações da Eneva, Lino Cançado (Imagem: Facebook/ Eneva)**

A Eneva (ENEV3) inaugurou nesta segunda-feira a Unidade de Tratamento de Gás (UTG) Azulão, no campo de mesmo nome em Silves (AM), que enviará o produto por carretas para a geração da usina



térmica Jaguatirica II, em Roraima, informou a companhia.

O projeto integrado Azulão-Jaguatirica, cujo investimento total soma 1,8 bilhão de reais, torna possível a comercialização do gás do campo de Azulão, na Bacia do Amazonas, comprado há três anos pela Eneva da Petrobras (PETR4), que o descobriu na década de 90 e o declarou comercial em 2004.

A previsão é de que a usina Jaguatirica II entre em operação comercial ainda em 2021, disse à Reuters o diretor de Operações da Eneva, Lino Cançado.

“Jaguatirica II já entrou fase de comissionamento... Tem uma sequência de testes a serem feitos”, afirmou o executivo, por telefone.

A usina, de 140 MW de capacidade, venceu leilão de energia da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) para suprimento a Boa Vista (RR) e localidades conectadas em 2019, negociando à época 127 MW de capacidade. O excedente, segundo o executivo, poderá ser comercializado no mercado livre.

### **Contribuição e menos emissões**

A contribuição da térmica será de extrema importância para Roraima, único Estado brasileiro ainda isolado do Sistema Interligado Nacional (SIN). Segundo a companhia, o projeto contribuirá com cerca de 70% do consumo de energia elétrica do Estado.

Cançado destacou ainda que, quando em operação, a termelétrica reduzirá em 35% as emissões de CO<sub>2</sub> (Dióxido de Carbono) e 99% de Óxido de Nitrogênio, com a substituição da matriz de geração local, atualmente baseada em diesel, por gás natural.

Além de tornar a matriz mais limpa, o executivo pontuou que o gás produzido pela Eneva ainda substituirá uma parcela de gás importado ao Brasil até então necessária para abastecer Roraima.

Para chegar a Jaguatirica II, o gás é liquefeito no local da extração na UTG Azulão e transportado em carretas com isotanques até Boa Vista, num percurso de 1.100 quilômetros.

Cada carreta tem capacidade para transportar 20 toneladas de gás natural liquefeito (o equivalente a 50 m<sup>3</sup> de GNL). Na capital de Roraima, o gás será regaseificado e utilizado para acionar as turbinas da termelétrica de Jaguatirica II. O transporte da carga é sempre feito durante o dia e o percurso tem dois dias de duração.

### **Novos poços**

Em busca de expandir a sua atuação na região, Cançado destacou que a Eneva iniciou neste mês uma nova perfuração de extensão ao campo de Azulão, primeira área produtora de gás na Bacia do Amazonas.

Em seus planos, prevê a perfuração de um total de 5 a 7 poços na Bacia do Amazonas, todos em áreas próximas à Azulão, até meados do próximo ano, com investimentos de 100 milhões de reais.

Azulão possui atualmente uma reserva certificada com recursos provados e prováveis (2P) de aproximadamente 6,3 bilhões de metros cúbicos de gás natural, dos quais 3,6 bilhões de metros cúbicos estão comprometidos com Jaguatirica

*Fonte: MoneyTimes*

*Data: 27/09/2021*

## **PARA FELIPE MIRANDA, CIO DA EMPIRICUS, EVERGRANDE PODE TRAZER PROBLEMAS, MAS NÃO COLAPSO**

*Por Vitor Azevedo*

Na última semana, o caso da Evergrande dominou a discussão entre os analistas de mercados, com alguns especialistas temendo algo parecido com o que foi visto em 2008 durante a crise do subprime e outros afirmando que o problema não deve ser tão grave assim. De qualquer forma, o caso foi sentido nas bolsas de valores mundo afora – inclusive no Brasil. Apesar da turbulência, o Ibovespa fechou no positivo na semana passada.

“A semana, contudo, foi boa no final, corroborando a nossa ideia de que a bolsa está barata. Há problemas, mas há mais descontos. É hora de ter estômago de avestruz e aguentar a volatilidade” afirmou Felipe Miranda, CIO e estrategista-chefe da Empiricus, maior casa de research do país, em sua live, que acontece todo domingo no seu Instagram (@ofelipe\_miranda).

Para Miranda, que já entregou 502% de lucro a quem segue as recomendações da sua carteira Oportunidades de Uma Vida, o mais provável é que a crise da Evergrande traga alguns problemas, mas sem surpresas exageradas. “Precisamos parar de olhar o mundo com essa visão de que ou não é risco nenhum ou é um super risco. O mais provável é que teremos algumas mazelas, mas dificilmente um grande colapso. É necessário olhar para o setor imobiliário da China. E haverá impactos no setor de metais e de mineração.”, comentou.

No final de semana, o Banco Central do Povo da China fez uma nova injeção de liquidez para tranquilizar o sistema bancário local em meio às incertezas. Na sexta, porém, boatos surgiram de que o governo chinês estava alertando autoridades locais para se prepararem para o pior, o que ligou alerta para a possibilidade de um não resgate.

Os sinais, então, são dúbios. “É difícil para um ocidental entender a China. Não só pela falta de transparência, mas pela matriz filosófica. É uma base confuciana que a gente não entende muito bem”, contextualiza o CIO da Empiricus. “Acho que é um risco importante. Pode dar errado. Mas acho baixa a probabilidade de vir a ser uma crise generalizada”.

Mesmo diante de todo o barulho, Felipe Miranda lembrou que, em novo relatório, a Jefferies, referência no setor de análise de siderurgia e mineração, recomendou a compra da Vale (VALE3), da Rio Tinto e da BHP.

A crença para os analistas da casa é que essas companhias estão precificadas levando em conta um minério a US\$ 80 e que, mesmo com a queda, a commodity ainda deve ficar por volta dos R\$ 100. “Eles falam que é um momento de compra. Entendem que não vem uma grande crise com Evergrande. Completo dizendo que a Vale ainda tem o dividendo a ser distribuído, com quase 10% de yield. Muito desse retorno deve ser reinvestido na própria companhia”, contextualiza Miranda.

### **Falas do Copom e do Fed são bem vistas**

Além do caso da Evergrande, Felipe Miranda comentou também sobre a ‘Super quarta’, que aconteceu na semana passada, com decisões e falas do Federal Reserve e do Banco Central brasileiro.

“As coisas estão indo no caminho certo. Parece que estamos, com muito cuidado, construindo uma economia capaz de tolerar um tapering”, disse, primeiramente, sobre a decisão do Federal Reserve.

Apesar de optar pela manutenção da taxa de juros nos Estados Unidos por enquanto, o presidente do Fed Jerome Powell afirmou, na coletiva após a decisão, que o país irá, em breve, reduzir a recompra de títulos públicos e também que, provavelmente, o ciclo de alta de juros deve começar no fim de 2022. Segundo o estrategista-chefe da Empiricus, o mercado esperava, majoritariamente, que isso acontecesse apenas em 2023.

“Os bodes estão sendo retirados da sala. O tapering já foi escrutinado. Acredito que não será um grande problema. Quando chegar acredito que será até um alívio”, comentou.

Para o cenário brasileiro, Felipe Miranda acredita que o Banco Central sinaliza que prefere arcar com os custos da inflação ao invés de elevar os juros de maneira mais abrupta, o que pesaria contra a performance do produto interno bruto (PIB). “O cenário de PIB a 0,4% e juro a 9%, desenhado pelo Itaú para 2022, não me parece tão provável neste momento. Acho que a Selic não vem acima de 8,5%”, comentou em relação a uma visão mais negativa do banco publicada em relatório.

### **Mercado começa a se “acalmar” com cenário político**

Além da questão do tapering, outro “bode” que estaria saindo da sala (ou ao menos ficando mais calmo) é o das eleições do próximo ano.

Após a elevação de tom, agora o mercado, segundo Miranda, começa a se distanciar dos “ânimos exaltados de Bolsonaro”, bem como do medo do governo Lula. “Eu acho que o Lula, mesmo que eleito, terá de escrever uma espécie de nova carta aos brasileiros e colocar um quadro muito técnico na economia, como já fez anteriormente. Joaquim Levy, Marcos Lisboa, essa turma da pesada, que são ‘nomes nossos’”, explicou.

Apesar disso, Miranda aponta que o cenário preferido pelo mercado financeiro seria de uma candidatura de centro que, apesar de distante, ganhou mais força na última semana, após a Eurásia divulgar que Eduardo Leite estaria na frente na disputa pelas primárias do PSDB. Leite tem menor rejeição do que João Dória, o outro presidenciável do partido, e é visto, por alguns, como um nome mais forte.

### **Bitcoin e cenário micro**

Além da Vale, impactada pela Evergrande e pela China, Felipe Miranda comentou, ainda sobre o país asiático, a decisão do Partido Comunista anunciada na sexta (24) de proibir totalmente as criptomoedas. “Tentar coibir não é o caminho. É uma dinâmica que tem caráter antifrágil. Quando você tenta banir um livro, ele fica mais popular. O bitcoin caiu na sexta, mas agora já está subindo”, afirmou.

O estrategista-chefe da Empiricus, por último, apontou para alguns cases de companhias brasileiras.

Falou sobre a Infracommerce (IFCM3), dizendo que esperava uma aquisição por parte da empresa especializada em serviços na internet – o que se consolidou nesta segunda -, sobre o cenário para as companhias de Real Estate brasileiras, que tiveram uma semana conturbada, com relatórios apontando caminhos diferentes e sobre as sinalizações de negócios entre a Stone (STOC31) com o Banco Inter (BIDI11).

*Fonte: MoneyTimes*

*Data: 27/09/2021*



## **JORNAL O GLOBO – RJ**

### **EDITAL DO 5G PREVÊ CONSTRUÇÃO DE SEIS INFOVIAS NA AMAZÔNIA**

As infovias ligarão 48 localidades nos estados da região Norte

*Por Gabriel Shinohara*

BRASÍLIA — A Agência Nacional das Telecomunicações (Anatel) tornou público nesta segunda-feira o edital do leilão do 5G com a previsão de construção de seis infovias na Amazônia, que serão instaladas em rios para levar conexão a municípios do interior dos estados.

Tire suas dúvidas: Anatel marca leilão do 5G para novembro

O edital prevê que essas infovias ligarão 48 localidades da região. A rede deverá ter capacidade de 10Gpbs até 100 Gbps e permitir o atendimento de 10 escolas urbanas com redes sem fio por localidade, hospitais com atividade de ensino, a sede do Fórum do município, organização das Forças Armadas localizadas em áreas urbanas e uma praça pública com Wi-Fi.

O documento não aponta quais serão as localidades, mas informa que os municípios na extremidade de cada infovia serão:

- Tefé/AM - Tabatinga/AM
- Macapá/AP - Belém/PA
- Novo Airão/AM - Boa Vista/RR
- Itacoatiara/AM - Porto Velho/RO
- Manacapuru/AM - Rio Branco/AC
- Tabatinga/AM - Cruzeiro/AM

Cada localidade deverá ter um ponto de presença (PoP) com uma estrutura de tecnologia básica que conte com isolamento térmico, sistema de energia, banco de bateria, data center e sistemas de segurança.

### **Rede privativa**

Outra exigência da Anatel será a construção de uma rede privativa para a Administração Federal no Distrito Federal.

Segundo o edital, ela deverá cobrir toda a área urbana do DF, as principais rodovias e o aeroporto e servirá para “atendimento a atividades de segurança pública, defesa, serviços de socorro e emergência, resposta a desastres e outras atribuições críticas de Estado, incluindo as realizadas por entes federados, bem como para atendimento aos órgãos públicos federais”.

Além disso, a estrutura deverá permitir a integração com sistemas de segurança pública, Forças Armadas e infraestrutura.

A construção dessa rede foi um meio termo que o governo brasileiro adotou para não vetar a empresa chinesa Huawei do leilão, mas ceder em parte à pressão dos Estados Unidos para retirá-la da concorrência. A Huawei é um dos maiores players do setor, junto da sueca Ericsson e da finlandesa Nokia.

### **O leilão**

O leilão está marcado para dia 4 de novembro e deve movimentar, segundo a Anatel, R\$ 49,7 bilhões, sendo R\$ 10,6 bilhões para o pagamento de outorgas. As propostas deverão ser enviadas para a agência até dia 27 de outubro.

As capitais dos estados deverão ser atendidas pelo 5G até julho de 2022 e o restante dos municípios receberão a rede de forma escalonada até 2029.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 27/09/2021*

## **TESOURO NACIONAL VAI MANTER R\$ 1 TRILHÃO EM CAIXA PARA LIDAR COM TURBULÊNCIAS EM ANO ELEITORAL, DIZ SECRETÁRIO**

Dívida pública chegou a R\$ 5,48 trilhões em agosto  
*Por Bloomberg*

BRASÍLIA - O Tesouro Nacional vai trabalhar para manter o colchão de liquidez em torno de R\$ 1 trilhão em 2022, patamar confortável para a gestão da dívida pública no ano eleitoral, disse o secretário do Tesouro, Jeferson Bittencourt, em entrevista.

O país enfrentou dificuldades em 2020, quando investidores preocupados com o volume de gastos do governo com a pandemia optaram por comprar quase nada além de papéis de curto prazo. Este ano, o Tesouro tem conseguido alongar a dívida e está trabalhando para ter liquidez suficiente para passar pelo ciclo eleitoral sem turbulências.

A dívida pública federal em títulos cresceu 1,57% em agosto e atingiu R\$ 5,48 trilhões, segundo o Tesouro. A dívida inclui débitos do governo no Brasil e no exterior. Em julho, o montante era de R\$ 5,39 trilhões.

O prazo médio das emissões da dívida caiu para 3,3 anos em 2020 -- chegando a 2,1 anos em outubro -- de um patamar de 4,8 anos em 2019. Em julho de 2021, no entanto, esse prazo já subiu para 4,88 anos, segundo dados do Tesouro. Em agosto, o colchão de liquidez ficou em R\$ 1,227 trilhão.

“Não foi fácil reconstituir o colchão quando havia uma pressão da pandemia”, afirmou o secretário. Uma ajuda importante veio da autorização para que o Tesouro usasse R\$ 165 bilhões do superávit financeiro de fundos setoriais. Outros R\$ 30 bilhões a R\$ 40 bilhões serão usados até o final de 2022.

Durante anos, o Tesouro manteve caixa suficiente para pagar o equivalente entre seis e nove meses de vencimentos de dívidas. Com o aumento dos gastos públicos e da volatilidade do mercado durante a pandemia, o Tesouro buscou aumentar esse colchão para cobrir 12 meses de vencimento. Atualmente, há caixa para cobrir quase 11 meses de vencimentos.

O Tesouro também passou a dar mais transparência à situação de liquidez. O colchão era de R\$ 805,6 bilhões em janeiro, quando os dados começaram a ser divulgados.

### **Teto de gastos**

Bittencourt está otimista com as perspectivas para a política fiscal apesar da preocupação recente com a forma como o governo vai financiar o novo programa social que o presidente Jair Bolsonaro quer criar até o final do ano sem furar o teto de gastos.

Para encontrar espaço dentro do orçamento, o governo ainda precisa aprovar uma emenda constitucional (PEC) que abre caminho para reduzir gastos com precatórios.

A proposta orçamentária de 2022 prevê o pagamento de R\$ 89 bilhões em precatórios. Segundo Bittencourt, a PEC, que autoriza o governo a fazer um encontro de contas com credores dessas dívidas, tem potencial de abrir um espaço de R\$ 47 bilhões no ano que vem. O novo programa social precisa de R\$ 27 bilhões desse total.

“O maior desafio de 2022 está em 2021, que é construir um orçamento sólido para o ano que vem”, disse. Segundo ele, furar o teto de gastos não é uma opção: “Isso abriria uma discussão sobre outras brechas na regra sendo que o Brasil deve retomar a consolidação fiscal”.

O ano eleitoral não será uma barreira para emissões externas, afirmou ele. O período eleitoral não condiciona as captações e sim a volatilidade no mercado internacional, sendo que o Tesouro está sempre em busca de uma janela de oportunidade.

O Brasil também continua trabalhando num plano para emitir títulos soberanos ligados a projetos sociais e ambientais. O Tesouro está avaliando programas públicos que poderiam ser financiados por títulos classificados como ESG (Environmental, Social and Governance, na sigla em inglês).

A ideia é construir um arcabouço até o segundo semestre de 2022 e, a partir daí, começar a buscar uma janela de oportunidade para emissões.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 27/09/2021**

### **PRESIDENTE DA PETROBRAS DESCARTA MUDANÇA NA POLÍTICA DE PREÇOS DE COMBUSTÍVEIS E AÇÃO DA ESTATAL PARA BARATEAR GÁS DE COZINHA**

Após crítica de Bolsonaro, companhia convoca coletiva de imprensa para explicar preço dos combustíveis e do GLP e sobre atuação da empresa na crise energética

*O Globo*

RIO - Executivos da Petrobras apresentaram nesta segunda-feira, em entrevista coletiva, explicações sobre a formação do preço dos combustíveis, cuja alta foi mencionada mais cedo pelo presidente Jair Bolsonaro em cerimônia em Brasília como um dos fatores que alimenta a inflação.

O presidente da estatal, Joaquim Silva e Luna, e sua diretoria afirmaram que, no caso do preço do litro da gasolina, a participação da estatal não passa de R\$ 2. Nos postos de gasolina, o litro do combustível já é vendido em torno de R\$ 7.

- Não há mudança nas políticas de preços da Petrobras. Reforço essa ideia - afirmou Luna.

Em solenidade alusiva aos mil dias do seu governo, Bolsonaro afirmou que os problemas econômicos enfrentados na sua gestão, sobretudo a inflação no preço dos combustíveis, são uma realidade mundial e não acontecem por 'maldade'.

O presidente citou que "nada está tão ruim que não possa piorar". E atribuiu a alta dos combustíveis à política de preços da Petrobras, embora também costume responsabilizar governadores por impostos estaduais que incidem sobre derivados de petróleo.

Segundo Bolsonaro, embora o grande acionista da empresa seja o governo federal, ele não possui o poder de decidir coisas dentro da empresa.

O presidente lembrou que, no momento da troca de presidentes que promoveu na Petrobras, a estatal perdeu "dezenas de bilhões de reais" em seu valor na Bolsa.

— Ninguém trabalha sob pressão. Trabalha com observações, como hoje estive com o ministro Bento (Albuquerque, de Minas e Energia), conversando sobre a nossa Petrobras, o que nós podemos fazer para diminuir o preço na ponta — afirmou.

#### **Sem ação da estatal para reduzir gás**

Logo depois, a Petrobras convocou a entrevista coletiva on-line se sua diretoria. Além de negar mudança na política de preços, ao ser perguntado se a Petrobras deveria colaborar com alguma política de redução do preço do botijão de gás de cozinha, Luna respondeu:

- A parte da Petrobras está sendo feita, que é recolher tributos e dividendos (à União). Já recolhemos cerca de R\$ 15 bilhões e temos perspectiva de aumentar isso. A forma de aplicação desses recursos cabe ao governo, não à Petrobras.

Bolsonaro já indicou que poderia usar dividendos pagos pela estatal à União para subsidiar o gás de cozinha, um dos itens que mais pesam no orçamento doméstico.

Na cerimônia em Brasília, Bolsonaro afirmou que os problemas econômicos do país são efeitos em decorrência da pandemia também enfrentados por outras nações e mencionou a alta do preço do gás de cozinha.

O presidente citou, por exemplo, o Reino Unido, onde, segundo ele, o preço do gás natural subiu 300%, e os Estados Unidos, onde o preço da gasolina aumentou 40%.

Em relação ao preço dos combustíveis, Bolsonaro ressaltou que não há muito o que se fazer em razão do arcabouço normativo que rege a atuação da Petrobras.

O presidente lembrou quando, no início do ano, pressionou a estatal pelo aumento do preço da gasolina, o que levou à troca da presidência da empresa.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 27/09/2021*

### **REFORMA ADMINISTRATIVA: GUEDES LISTA AVANÇOS DA PROPOSTA, APESAR DE DESIDRATAÇÃO E JABUTIS INCLUÍDOS NO TEXTO**

Ministro da Economia distribuiu dois textos a interlocutores neste domingo destacando aspectos positivos da proposta de reformulação do funcionalismo, aprovada na Câmara na última semana

*Por Fernanda Trisotto*



***O ministro da Economia, Paulo Guedes Foto: Edu Andrade / Ministério da Economia***

BRASÍLIA – O ministro da Economia, Paulo Guedes, distribuiu dois textos a interlocutores neste domingo destacando aspectos positivos da reforma administrativa, aprovada em Comissão Especial na Câmara dos Deputados na sexta-feira. A proposta visa a modernização das carreiras de estado, mas só valerá para os futuros servidores e deixou de fora a elite do funcionalismo.

O texto enviado pelo governo foi bastante modificado pelo relator, deputado Arthur Maia (DEM-BA), ao longo da tramitação.

Na versão aprovada ele incluiu alguns jabutis, como benesses para forças de segurança, como a transformação da Guarda Municipal em órgão policial e mudanças em regras previdenciárias, como a alteração a regra da pensão, tornando o benefício vitalício e integral em caso de morte no exercício da função para todos os policiais federais.

O material distribuído por Guedes não faz menção a esses pontos e é um tipo de defesa à proposta aprovada. Um dos textos é um tipo de perguntas e respostas, com informações sobre estabilidade, concursos públicos e contratações temporárias.

O outro destaca 21 pontos que são considerados avanços no texto da proposta de emenda à Constituição (PEC) 32, como eliminação de benefícios e privilégios, avaliação por desempenho e a definição dos critérios para demissão por baixo desempenho.

O texto foi aprovado em Comissão Especial por um placar apertado, e só após o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), promover mudanças no colegiado, com a inclusão de mais parlamentares. A matéria ainda precisa passar pelo plenário da Câmara. Se aprovada, segue para o Senado.

Especialistas ouvidos pelo GLOBO são bastantes críticos ao texto. A avaliação é de que ao deixar de fora a elite do funcionalismo, os chamados membros de poder (magistrados e integrantes do Ministério Público), já há um enfraquecimento da proposta. Além disso, a leitura é de que as forças de segurança estão sendo equiparadas a essas categorias tradicionais de servidores, que conseguem se blindar contra qualquer mudança.

O impacto fiscal da medida, que já não seria tão imediato por só tratar dos futuros servidores, pode diminuir ainda mais por causa dos jabutis previdenciários.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 27/09/2021*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### GOVERNO LANÇARÁ PLANO DE CRESCIMENTO VERDE, DIZ GUEDES

Por Lorena Rodrigues e Francisco Carlos de Assis

Brasília e São Paulo - O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse nesta segunda-feira que o governo brasileiro vai lançar um Plano de Crescimento Verde mostrando que Brasil vai gastar US\$ 2,5 bilhões em infraestrutura de economia ecológica. Em evento do International Chamber of Commerce (ICC), Guedes afirmou que a intenção é mudar a imagem internacional do Brasil nessa área.

“Queremos que o Brasil seja uma potência verde e digital”, comentou Guedes.

Segundo o ministro, o governo também lançará em breve um novo modelo de financiamento das exportações brasileiras, que terá a participação do Novo Banco de Desenvolvimento (NDB, na sigla em inglês, do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e de instituições internacionais de fomento. “Queremos um cinturão de financiamento externo para o Brasil ser um hub de investimentos”, completou.

#### Democracia

O ministro da Economia ainda pediu nesta segunda-feira um voto de confiança na democracia brasileira. “Vamos confiar na democracia brasileira, falta um ano só para eleições”, afirmou.

#### Mercosul e moeda única

No evento do ICC, Guedes disse também que a América Latina está “andando para trás” e que é necessária maior integração no Mercosul. “Daqui a 10, 15 anos, teremos moeda única na região”, completou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/09/2021

#### MPF VAI INVESTIGAR OBRA PAGA COM ORÇAMENTO SECRETO QUE BENEFICIA MINISTRO

Procuradoria abriu procedimento preliminar contra ministros do Desenvolvimento Regional e do Turismo por mirante turístico

Por Felipe Frazão, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA – O Ministério Público Federal abriu um procedimento de apuração preliminar contra dois ministros do governo Jair Bolsonaro, Rogério Marinho (Desenvolvimento Regional) e Gilson Machado (Turismo), por causa do direcionamento de verbas do orçamento secreto.

A Procuradoria da República no Distrito Federal vai investigar se eles cometeram irregularidades administrativas no envio de R\$ 1,4 milhão para construção de um mirante turístico ao lado de um empreendimento privado que pertence a Marinho, em Monte das Gameleiras (RN). O dinheiro foi alocado a pedido do ministro do Desenvolvimento Regional, como revelou o Estadão.



**Rogério Marinho está otimista com a votação da reforma da Previdência pelo "novo Congresso". Foto: Dida Sampaio/Estadão**

O procurador da República Paulo Roberto Galvão de Carvalho decidiu instaurar o procedimento preparatório para apurar possíveis atos de improbidade administrativa que podem ter sido cometidos pelos ministros após

representação da deputada Natália Bonavides (PT-RN). Ela também formalizou pedidos de investigação no Tribunal de Contas da União (TCU) e no Supremo Tribunal Federal (STF).

Rogério Marinho pode ter sido beneficiado com a valorização de seu empreendimento particular ao solicitar e obter recursos públicos intermediados junto a Gilson Machado para a construção do mirante. O local da futura obra fica a cerca de 300 metros de um terreno de propriedade do ministro do Desenvolvimento Regional, no agreste potiguar. Ao acatar a representação da parlamentar, o procurador cita possível “omissão” do ministro do Turismo.

Tecnicamente, essa apuração instaurada na Procuradoria da República do Distrito Federal é uma etapa anterior à abertura de um inquérito civil e serve para verificar suspeitas e indícios de autoria. Galvão já pode solicitar aos ministros que prestem esclarecimentos sobre o caso e depois determinar a abertura de uma ação judicial ou transformar o procedimento em inquérito.

Além deles, também será investigada a eventual participação de Francisco Soares de Lima Júnior, sócio de Rogério Marinho nesse empreendimento e homem de confiança dele no Ministério do Desenvolvimento Regional.

O sócio e assessor de Marinho é, ao mesmo tempo, diretor do Departamento de Desenvolvimento Regional e Urbano e conselheiro da Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba (Codevasf). Ele recebe um total de R\$ 17,2 mil mensais do governo federal, sendo R\$ 13,6 mil pela função comissionada e outros R\$ 3,5 mil em jetons.

O investimento bancado com dinheiro público tende a valorizar o mais novo negócio particular de Marinho, um condomínio de 100 casas num terreno de seis hectares em sociedade com Francisco Soares de Lima Júnior. O empreendimento imobiliário foi batizado de Condomínio Clube do Vinho.

Numa audiência na Comissão de Trabalho, Administração e Serviços Públicos da Câmara, dia 8 de junho, Marinho negou a autoria dos pedidos e o repasse de verbas. O Estadão, entretanto, obteve por meio da Lei de Acesso à Informação duas planilhas de execução orçamentária do Ministério do Turismo, pasta chefiada por Gilson Machado, que confirmam que ele é o “autor” e o “agente político” da indicação dos recursos.

O repasse foi concretizado em dez dias, com a liberação do dinheiro à prefeitura de Monte das Gameleiras ainda na madrugada de 31 de dezembro de 2020. O dinheiro só não pode ser aplicado ainda, apesar de reservado para custear a obra, por causa de impedimentos legais da prefeitura.

A fonte do R\$ 1,4 milhão é a emenda de relator-geral do Orçamento, modalidade chamada RP-9, base do orçamento secreto. O esquema revelado pelo Estadão foi montado pelo governo Bolsonaro para permitir a um grupo de políticos manejar bilhões do Orçamento sem que ninguém saiba de quem partiu a ordem. Segundo juristas, o mecanismo fere a Constituição.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 27/09/2021*

## **5G: ANATEL APROVA VERSÃO FINAL DO EDITAL E MARCA LEILÃO PARA 4 DE NOVEMBRO**

Licitação será a maior na área de telecomunicações do País e deve movimentar R\$ 49,7 bilhões; segundo o texto, o 5G deve ser ativado nas capitais até julho do ano que vem

*Por Circe Bonatelli, O Estado de S.Paulo*

A tecnologia de conexão à internet de quinta geração dá um passo para, enfim, chegar ao País. O conselho diretor da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) aprovou nesta sexta-feira, 24, a versão definitiva do edital para concessão das faixas pelas quais vai transitar o sinal do 5G e marcou o leilão dos ativos para 4 de novembro.

Será o maior leilão já realizado pela Anatel. O valor do certame, atualizado nesta sexta, considerando os ajustes determinados pelo Tribunal de Contas da União (TCU), ficou em R\$ 49,7 bilhões. Desse total, R\$ 10,6 bilhões são outorgas pelas faixas e R\$ 39,1 bilhões, compromissos de investimentos na implementação das redes. As faixas leiloadas - 700 MHz, 2,3 GHz, 3,5 GHz e 26 GHz - servirão tanto para ativar o 5G quanto para ampliar o 4G.

Ao contrário dos leilões anteriores, o próximo terá a maior parte dos valores destinados a investimentos, em vez de arrecadação de recursos para os cofres públicos. “Conseguimos fazer um leilão não arrecadatório”, afirmou o ministro das Comunicações, Fábio Faria.

O governo calcula que o 5G vai gerar US\$ 1,2 trilhão em investimentos nos próximos 20 anos. A nova tecnologia promete velocidades até 20 vezes superiores às atuais, além de um tempo de resposta (latência) baixíssimo entre os dispositivos conectados. Isso vai permitir o desenvolvimento de novas aplicações, desde carros sem motorista até inovações na indústria, mineração e agricultura, entre outros setores.



***A tecnologia 5G já é usada nos Estados Unidos, China e boa parte dos países da Europa. Foto: Sergio Peres/Reuters***

“Hoje é um dia muito especial para a Anatel”, disse o presidente da agência reguladora, Leonardo Euler de Moraes. “Damos um passo final para possibilitar o maior certame licitatório da história da Anatel, tanto em quantidade de faixas, quanto em variedade.”

### **Principais pontos do edital do 5G**

A proposta do relator, Emmanoel Campelo, foi aprovada pelos colegas com o acréscimo de algumas alterações pelo conselheiro Moisés Queiroz Moreira, que havia pedido vistas na reunião mais recente do colegiado. O documento com todos os termos do edital deve ser divulgado na segunda-feira.

A principal mudança aprovada no edital foi a criação de uma entidade específica para colocar em prática o programa de conectividade das escolas públicas. Estabelece que os proponentes que arrematarem a faixa de 26 GHz terão como contrapartida destinar parte dos recursos para levar internet de alta velocidade aos centros de ensino.

Após dois adiamentos, a reunião do conselho diretor da Anatel aconteceu de forma tranquila. No último encontro, Moreira pediu vistas com o argumento de que a agência ainda não havia resolvido questionamentos do TCU sobre como vão funcionar dois projetos do governo inseridos no edital: a criação de uma rede privativa para uso exclusivo da União e o programa para levar fibra à região amazônica. Esses dois pontos foram detalhados nos últimos dias, por meio de dois decretos pelo Ministério das Comunicações. A iniciativa da pasta deu a segurança jurídica necessária para o andamento do processo, segundo Moreira.

Nesta semana, o ministro do TCU Aroldo Cedraz, único a votar contra a aprovação do edital na Corte em agosto, voltou a criticar a Anatel. Em audiência na Câmara dos Deputados, disse que o edital tem erros grosseiros que vão gerar prejuízos de até R\$ 100 bilhões para o erário.

Mas os argumentos foram rebatidos pelo superintendente de competição da Anatel, Abraão Balbino e Silva. “Se o leilão custasse R\$ 100 bilhões seria o mais caro de todo o mundo, acima de qualquer país desenvolvido”, disse. “Isso resultaria em um completo deserto no leilão, sem proponentes. Não faz sentido”.

### **Quando o 5G vai chegar ao Brasil**

O 5G já é realidade em países como Estados Unidos, China, Coreia do Sul e boa parte da Europa. Por aqui, a preparação do edital completou três anos neste mês. As consultas públicas

foram abertas pela Anatel em setembro de 2018. A primeira versão do edital foi finalizada em fevereiro.

Os prazos de ativação do 5G foram mantidos, mesmo com o atraso na conclusão do edital. Nas capitais, o 5G deverá ser ativado até 31 de junho de 2022. Para municípios com mais de 500 mil habitantes, o prazo limite é a metade de 2025; para cidades com população acima de 200 mil, junho de 2026; e para os com mais de 100 mil, junho de 2027.

As teles poderão antecipar o cronograma, desde que com aval da entidade criada para realizar a limpeza das faixas e evitar a interferência do sinal de internet com o da TV aberta recebida por antenas parabólicas - que migrarão para outra faixa.

A chance de antecipar a ativação era um pleito das operadoras. “O ideal é que as empresas vencedoras do leilão possam fazer o investimento o mais rápido possível”, afirma Marcos Ferrari, presidente da Conexis Brasil, sindicato patronal das teles. “O dinheiro tem determinado valor ao longo do tempo. Com a possibilidade de antecipação, o 5G poderá chegar antes a algumas regiões.”

Nos cálculos da Federação Nacional de Call Center, Instalação e Manutenção de Infraestrutura de Redes de Telecomunicações e de Informática (Feninfra), o 5G deve gerar R\$ 165 bilhões em investimentos na infraestrutura de redes no longo prazo. “O texto é equilibrado, incentiva a participação dos diversos concorrentes, garante isonomia de direitos e viabiliza a rápida implantação do 5G”, diz a presidente da Feninfra, Vivien Suruagy. “Nossas empresas já se preparam, inclusive com qualificação de mão de obra, para este novo mundo digital.”

### **VANTAGENS DA TECNOLOGIA 5G**

**Quinta geração** - 5G é o nome dado à tecnologia de quinta geração de conexão móvel. Ele vai suceder o 4G, usado hoje por smartphones e máquinas conectadas, mas também poderá ser utilizado por dispositivos de casa, como computadores, e por aparelhos presentes em espaços públicos, como semáforos e até mesmo carros autônomos.

**Resposta mais rápida** - O 5G traz outra característica muito importante: a queda na latência - o tempo de resposta entre um dispositivo enviar um pedido à rede de internet e ele ser respondido. Estima-se que, em seu potencial máximo, a tecnologia 5G seja capaz de atingir velocidade de download de 10 gigabits por segundo (Gbps) – dez vezes mais do que o máximo possível de ser alcançado por uma rede 4G. Isso significa que uma tarefa que demora em torno de 20 segundos, no 4G, pode levar apenas dois, no 5G.

**Aparelhos** - Desde metade do ano passado, já são comercializados celulares com suporte ao 5G. Se você comprou nesse período, é preciso conferir no site do fabricante se ele está habilitado a operar com a tecnologia de quinta geração. Se o seu aparelho foi comprado antes disso, será necessário trocá-lo. Os chips de 3G e 4G não foram projetados para ter compatibilidade com as redes 5G.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 27/09/2021*

### **PARA GUEDES, QUEM CRITICA FALTA DE PLANEJAMENTO DO GOVERNO DESCONHECE A TEORIA ECONÔMICA**

Em palestra nesta segunda, ministro da Economia afirmou que críticos do governo têm 'treinamento com deficiências' na Teoria do Equilíbrio Geral; plano do governo, segundo ele, sempre foi reduzir os gastos

*Por Francisco Carlos de Assis e Lorena Rodrigues, O Estado de S.Paulo*

SÃO PAULO E BRASÍLIA - O ministro da Economia, Paulo Guedes, mostrou nesta segunda-feira, 27, sua insatisfação com as críticas que o governo Bolsonaro vem recebendo por meio de uma suposta falta de plano econômico de sua equipe.

“Tenho vontade, às vezes, de devolver tudo, mas tenho tentado melhorar como pessoa”, disse o ministro, acrescentando ter consciência de que alguém na sua posição precisa tomar muito cuidado com as palavras que solta.



***O ministro da Economia, Paulo Guedes Foto: Edu Andrade/ME - 21/9/2021***

Guedes participou do 4º Encontro “O Brasil Quer Mais”, promovido pela Câmara de Comércio Internacional (ICC, na sigla em inglês), no painel “Por que ainda não abrimos”.

O ministro disse que o primeiro grande plano econômico do atual governo era o de controle das despesas públicas. De acordo com Guedes, o plano de dez anos do governo é continuar com as privatizações e que Petrobras e Banco do Brasil, todos estão na fila.

O ministro frisou por várias vezes que quem critica a falta de um plano do seu ministério é porque tem um treinamento com deficiências na Teoria do Equilíbrio Geral, que explica o comportamento da oferta, da demanda e dos preços em uma economia.

“Quem tem treinamento com deficiências diz que o governo não tem um plano, mas nosso primeiro plano é interromper essa trajetória explosiva de gastos”, afirmou Guedes.

Segundo o ministro, o governo tinha como ideia derrubar os juros. E para isso, disse ele, era preciso privatizar, desinvestir, como a Petrobras fez para pagar os gastos. “A Petrobras fez isso e melhorou o seu balanço. Por isso a Petrobras melhorou os seus investimentos”, justificou o ministro.

Guedes voltou a dizer que o governo atual vai terminar o mandato gastando menos do que quando começou e lembrou que havia muitos ministérios na área econômica que gastavam R\$ 15 bilhões e que agora tem só o Ministério da Economia gastando R\$ 10 bilhões.

Por isso, diz ele, trazer investimentos estrangeiros nos próximos 10 anos é parte do plano econômico do atual governo. “É fazer o movimento de fora para dentro. Não existe mais a figura do planejador central, coisa que não tem nem mais nem na China”, disse.

“Quando vocês virem um economista criticando o governo é porque ele não tem um bom treinamento e não está conseguindo entender o programa”, provocou Guedes.

A reforma administrativa, segundo o ministro, não é a mais potente, mas é o que foi “politicamente possível”, disse reafirmando que entregou a reforma administrativa em 2019 e que só agora ela será analisada.

### **Abertura comercial**

Sobre o tema do evento, “Por que ainda não abrimos?”, o ministro Guedes disse que a abertura comercial do Brasil será gradual, mas de forma irreversível.

“Mas vamos abrir. A ideia inicial era baixar a tarifa de importação do Mercosul em 10% neste ano e mais 10% no ano que vem. Mas desviamos o foco de acordos comerciais para a Ásia e estamos conversando com Indonésia, Coreia do Sul e Índia”, disse.

Guedes voltou a responsabilizar a Argentina pelo não avanço da proposta para reduzir a alíquota do Imposto de Importação dentro do Mercosul. Disse entender o mau momento econômico por

que passa a Argentina, mas que não acha justo o país vizinho barrar o que ele chama de modernização do bloco comercial.

Guedes disse ainda, mais para o final da sua participação no evento, que a covid-19 tirou do governo um ano e meio de reformas estruturantes que poderiam estar gerando bons frutos para a economia brasileira.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 27/09/2021*



## VALOR ECONÔMICO (SP)

### GARGALOS DE PRODUÇÃO E LOGÍSTICA GLOBAIS DEVEM PIORAR MAIS

Expectativa é que o pico da escassez de alguns produtos, como semicondutores, esteja acontecendo no terceiro trimestre deste ano

*Por Assis Moreira — De Genebra*

As tensões nas cadeias globais de abastecimento aumentaram nas últimas semanas e tendem a piorar, antes de melhorarem, concordam analistas na Europa. A Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) constata que as encomendas de mercadorias estão aumentando, enquanto os estoques continuam caindo.

A expectativa é que o pico da escassez de alguns produtos, como semicondutores, ocorra neste terceiro trimestre. Em julho, o comércio mundial em volume caiu 0,9% comparado a junho, quando tinha registrado alta de 0,7%, segundo levantamento do CPB, centro de pesquisa econômica da Holanda.

Em nota a clientes, o banco suíço UBS diz esperar que os problemas das cadeias de abastecimento se prolonguem pelo próximo ano, pois levará algum tempo para expandir a infraestrutura logística, contratar e treinar mão-de-obra adicional. O banco nota que mais companhias, sobretudo nas áreas química, de bens de capital e transportes, apontam as cadeias de abastecimento como o risco número um para suas atuais projeções de ganhos neste ano.

A pandemia de covid-19 causou um queda abrupta e repentina da demanda. Os confinamentos impediram as pessoas de consumir, e as empresas reduziram bastante a produção. As políticas de estímulo adotadas por diferentes governos permitiram que a demanda fosse logo retomada, mas as empresas não relançaram a produção no mesmo ritmo, até porque vários países com campanhas de vacinação mais modestas ainda enfrentam restrições de mobilidade.

Mais recentemente, a variante delta desacelerou atividades de fábricas em países como Japão, Coreia do Sul e Chile. No Vietnã, as exportações de calçados desabaram 40% na metade de agosto, comparadas ao mesmo período do ano passado. Produtores de têxteis, móveis e alimentos também tem sido afetados. Produtores de carros, incluindo Nissan, Toyota, Ford e General Motors, tiveram que cortar produção por causa da falta de chips. Toyota previa redução de 40% na produção em setembro.

A retomada da demanda mundial, as perturbações no lado da oferta e a diminuição de estoques provocaram um aumento de preços de matérias-primas e de custos do transporte marítimo no mundo inteiro, em particular na América do Norte e na Europa, aponta a OCDE.

Os preços mundiais de matérias-primas superaram em 55% em julho e agosto as cotações de um ano atrás. Os custos de transporte de contêineres também triplicaram em um ano. Os navios são utilizados hoje quase a plena capacidade, e continua faltando contêineres. " Enviar um contêiner

da China para a Costa Leste dos EUA custava menos de US\$ 3 mil antes e agora sai por mais de US\$ 20 mil”, diz Laurence Boone, economista-chefe da OCDE.

Na semana passada, um número recorde de 61 navios estavam ancorados em portos da Califórnia, à espera de embarque ou desembarque de mercadorias. segundo a OCDE. As regras de distanciamento físico, os fechamentos temporários e reforços de normas de higiene estão atrasando os serviços nos portos.

Segundo o UBS, até recentemente as companhias eram capazes de compensar a alta de custos com mais produtividade e alta nos preços dos produtos. No entanto, à medida que faltam insumos suficientes para produzir as mercadorias e meios para levá-las para o consumidor, há limites para fazer essa compensação.

De toda maneira, a expectativa de vários analistas, incluindo na OCDE, é que as interrupções nas cadeias de abastecimento não constituem ainda uma ameaça grave à recuperação económica global. Haverá moderação do crescimento no ano que vem, mas dentro das expectativas.

Alguns governos na Ásia começaram a autorizar a operação de fábricas focadas em exportação, mesmo com capacidade reduzida. Mas muito continua dependente da evolução das campanhas de vacinação e do controle de novas variantes que podem aparecer.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 27/09/2021*

## MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES NO PORTO DE SANTOS CRESCER 26% EM AGOSTO

No ano, aumento é de 20%, de acordo com a Santos Port Authority

*Por Rikardy Tooge, Valor — São Paulo*

A movimentação de contêineres no Porto de Santos no mês passado somou 408,0 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), volume 26,2% maior que o de agosto de 2020, segundo a Santos Port Authority (SPA). Em 2021, a movimentação já soma 3,2 milhões de TEU, ou 20% a mais que no mesmo período do ano passado.

O movimento geral de cargas chegou a 101,0 milhões de toneladas no acumulado deste ano, aumento de 3,1% em relação ao volume do mesmo período de 2020. As descargas somaram 28,7 milhões de toneladas, um crescimento de 12,5% em comparação com o intervalo de janeiro a agosto de 2020, enquanto os embarques tiveram ligeira queda, de 0,2%, a 72,3 milhões de toneladas.

Os desembarques cresceram 25%, em decorrência, principalmente, das importações de contêineres e adubos, que aumentaram 41,6% e 39,3%, respectivamente, segundo a SPA. Os embarques, por sua vez, diminuíram 23,2%. O recuo deveu-se principalmente a quedas no açúcar (-35,3%) e milho (-46,5%).

A movimentação de grãos líquidos cresceu 0,3%, refletindo o crescimento nos embarques de óleo diesel (84,6%), óleos combustíveis (46,0%) e sucos cítricos (34,7%). Já os grãos sólidos recuaram 4,6% no acumulado nos oito primeiros meses do ano, para 50,4 milhões de toneladas, em comparação com 2020. Apesar da redução, essa foi a segunda melhor marca para o período. As importações de adubo tiveram forte crescimento tanto no acumulado do ano (22,6%) quanto no mês de agosto (39,3%).

“Importante destacar que o desempenho deste semestre foi impactado negativamente por questões climáticas nas safras de milho e cana-de-açúcar. Mesmo assim, neste ano, registrou-se a segunda melhor movimentação da história”, disse, em nota, o presidente da SPA, Fernando Biral

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 27/09/2021*

### CRISE ENERGÉTICA AMEAÇA RECUPERAÇÃO ECONÔMICA DA CHINA, ALERTAM ANALISTAS

Situação tem forçado indústrias cruciais para o mercado interno e externo a reduzir a produção  
*Por Valor, Valor — São Paulo*



**Foto : Pixabay**

A crise de energia que está afetando algumas províncias da China pode atrapalhar a recuperação econômica do país, já que indústrias cruciais para o mercado interno e externo estão sendo forçadas a reduzir a produção. O alerta está sendo feito por analistas, que temem que a nova crise ameace o crescimento chinês em meio às preocupações sobre o impacto econômico do possível calote da gigante imobiliária Evergrande.

Bruce Pang, do banco de investimentos China Renaissance, disse em entrevista ao “Financial Times” que a crise representa um desafio para a indústria manufatureira e pode resultar um corte de 0,1 a 0,15 ponto percentual na previsão de crescimento chinês no terceiro e no quarto trimestres.

A escassez está sendo impulsionada pela crescente demanda por eletricidade e pelo aumento dos preços do carvão e do gás natural. Importantes setores da indústria chinesa também estão tendo que lidar com rígidas metas de emissões de carbono impostas pelo governo como forma de combater as mudanças climáticas.

Já o banco japonês Nomura avaliou, em uma nota a clientes, que é “irrealista” pensar que a China manterá taxas de crescimento estáveis com as metas rígidas impostas pelo governo para conter as emissões de gases de efeito estufa.

Por causa dos problemas, o Nomura cortou a previsão de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) da China no terceiro trimestre de 4,7% para 3%, na comparação com o mesmo período do ano passado. Nos últimos três meses do ano, a expectativa agora é de expansão de 4,4%, ante 5,1% previstos anteriormente.

“As restrições de energia vão se espalhar e impactar os mercados globais”, disse Ting Lu, analista do Nomura. “Muito em breve, os mercados globais sentirão um aperto de uma escassez de oferta que vai de têxteis até peças para máquinas.”

O jornal “Nikkei Asia” afirmou que fornecedores da Apple e da Tesla interromperam a produção em algumas de suas fábricas no domingo. Pelo menos 15 empresas listadas na bolsa de valores já relataram que o problema está afetando a produção, segundo o “FT”. Uma delas é Yunnan Aluminium, responsável por 10% da produção de alumínio do país.

O presidente da China, Xi Jinping, prometeu no ano passado que o país atingirá o pico de emissões de gases estufa antes de 2030 e se tornará neutro em carbono até 2060. A crise energética pode representar um desafio para o governo, que tenta conciliar seus objetivos de crescimento econômico com os planos para combater as mudanças climáticas.

Para este ano, Pequim tem como expectativa crescer pelo menos 6%. Larry Hu, chefe de economia para a China no Macquarie Group, disse à agência Bloomberg que a meta para o PIB é “facilmente alcançável”, mas as de emissões “não são tão fáceis de atingir devido ao crescimento robusto no primeiro semestre”.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 27/09/2021**

## RODRIMAR TEM PLANO DE RECUPERAÇÃO ANULADO NO TJ-SP SÓ HAVERÁ NOVA CHANCE SE TRÊS EMPRESAS DO GRUPO FOREM INCLUÍDAS NO PROCESSO: MASTER, GRCMAC E LAC WORDWIDE DO BRASIL

*Por Joice Bacelo Jornalista formada pela Universidade Católica de Pelotas (RS), indicada três vezes ao Prêmio Esso. Está no Valor desde 2015. Atua na cobertura do Judiciário*

Rio - O Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP) anulou o plano de recuperação judicial do Grupo Rodrimar, que opera no porto de Santos. Geralmente, em decisões como essa, a empresa tem a falência decretada. Mas a Rodrimar conseguiu escapar.

Os desembargadores da 1ª Câmara Reservada de Direito Empresarial permitiram que um novo plano de pagamento seja apresentado aos credores. Para isso, no entanto, três empresas do grupo que não estão em recuperação terão de ser incluídas no processo: Master Operador Portuário, GRCMAC Locações de Equipamentos e LAC WordWide do Brasil Transportes Internacionais.

A justificativa, para determinar a inclusão, é de que os sócios e a relação de controle de todas as empresas são os mesmos, há confusão patrimonial e houve migração das atividades das companhias que estão em recuperação para as terceiras.

### Pedido de credores

A decisão do TJ-SP atende pedido de credores que respondem por 70% dos valores que estão sendo negociados no processo de recuperação judicial. Esses credores haviam rejeitado o plano de pagamento apresentado pelo Grupo Rodrimar em assembleia-geral realizada em dezembro de 2020, mas o juiz da recuperação considerou que houve abuso de voto e deu o plano por aprovado.

O tribunal, agora, portanto, está revertendo a decisão da primeira instância (processo nº 2059599-98.2021.8.26.0000). "Não é exagero dizer que suprimir o voto dos agravantes seria suprimir a própria recuperação judicial, pois 70% da crise das devedoras é causada apenas pelo débito para com eles. O que se concederá, em verdade, será outra recuperação judicial, dedicada a apenas 30% dos créditos existentes", disse, ao votar, o desembargador Cesar Ciampolini.



**Terminal ligado à Rodrimar vai ser licitado — Foto: Anna Carolina Negri/Valor**

### Defesa do grupo

O Grupo Rodrimar afirma que irá recorrer dessa decisão. Fernando Lobo, advogado que representa a empresa, diz que a Rodrimar está em plena operação e com bons

resultados financeiros. "Vinha cumprindo o plano. Há manifestação do administrador judicial no processo favorável à empresa", frisa. "Isso tudo se origina de uma briga de sócios minoritários que já ultrapassou os limites de uma simples briga judicial. É pessoal e agressiva."

O advogado afirma, ainda, não existir razão para a inclusão de novas empresas na recuperação judicial do grupo. "Uma delas, a LAC, é completamente independente e inclusive credora no processo", ele diz. "As outras duas têm relação, mas uma delas está só no papel, não tem nada, e a outra exerce atividade diferente."

### Acusação de propina

A Rodrimar, que é controlada pela família de Antônio Celso Grecco, figurou, em 2018, como peça central em uma investigação sobre suposta propina recebida pelo então presidente Michel Temer

para beneficiar empresas que atuam no porto de Santos. A acusação envolvia um decreto, baixado em 2017, para aumentar os prazos do contrato de concessão de áreas portuárias.

Em março deste ano, porém, tanto Temer como o dono e executivos da Rodrimar foram absolvidos no processo. Segundo o juiz Marcus Vinicius Reis Bastos, da 12ª Vara do Distrito Federal, as acusações feitas pelo Ministério Público Federal não foram "minimamente demonstradas"

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 27/09/2021*

### **MINÉRIO DE FERRO SALTA 7,2% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, PARA US\$ 119,31 POR TONELADA**

Com esse desempenho, as perdas acumuladas em setembro foram reduzidas a 22,4% e no ano, a commodity exhibe desvalorização de 25,7%

*Por Stella Fontes, Valor — São Paulo*



*Foto : Leo Pinheiro/Valor*

Os preços do minério de ferro continuam reagindo à recuperação da demanda no mercado à vista, com a crise energética na China impulsionando as cotações de produtos siderúrgicos. A recomposição de estoques da principal matéria-prima do aço, em preparação ao feriado prolongado do Dia Nacional da China, entre 1º e 7 de outubro, também contribui para a maior procura nos portos chineses.

Segundo a publicação especializada Fastmarkets MB, o minério com teor de 62% de ferro encerrou o dia com alta de 7,2% no porto de Qingdao, para US\$ 119,31 por tonelada.

Com esse desempenho, as perdas acumuladas em setembro foram reduzidas a 22,4%. No ano, a commodity exhibe desvalorização de 25,7%.

Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos mais negociados de minério com vencimento em janeiro tiveram alta de 3,5%, para 703 yuan por tonelada, depois de terem tocado o nível de 715 yuan por tonelada pela manhã.

Os preços do vergalhão de aço e de bobinas laminadas a quente também tiveram uma sessão de ganhos no mercado chinês, refletindo os receios quanto à oferta de produtos siderúrgicos diante da crise energética no país. Os futuros de bobinas laminadas fecharam o dia com ganho de 0,6%, a 5.592 yuan por tonelada.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 27/09/2021*

### **SANTOS BRASIL CONTA COM DEMANDA REPRESADA E OPORTUNIDADES EM LEILÕES, AFIRMA BTG**

O banco pontua que a companhia deve ampliar sua exposição à cadeia do agronegócio, com maiores volumes de alocação de capital

*Por Ana Luiza de Carvalho, Valor — São Paulo*

A Santos Brasil está em um momento positivo, de acordo com o BTG Pactual, impulsionada por fatores como os altos volumes de contêineres e as oportunidades em leilões. Os analistas realizaram uma teleconferência com a empresa na quinta-feira.

O BTG pontua que os volumes de contêineres estão em níveis recordes, beneficiados pela recuperação da demanda represada desde o ano passado. Os Estados Unidos estão sob um congestionamento de navios devido ao grande volume de carga chegando à região, enquanto o Brasil passa por restrições de capacidade de envio.



### **Santos Brasil — Foto: Reprodução**

A Santos Brasil está investindo R\$ 600 milhões na ampliação de sua capacidade em Santos, adicionando 400 mil TEUs anuais, o que deve suportar o crescimento de volume pelos próximos três anos. Além disso, os gargalos contribuem para uma dinâmica de preços favorável,

com espaço para novos aumentos.

Os analistas Lucas Marquiori, Fernanda Recchia e Aline Gil destacam ainda que o momento positivo para a indústria deve seguir nos próximos meses, com normalização da relação de oferta e demanda prevista para 2023.

Outro fator positivo para a companhia, segundo o BTG, são as oportunidades relacionadas a leilões do governo e fusões e aquisições. A companhia deve ampliar sua exposição à cadeia do agronegócio, com maiores volumes de alocação de capital.

O BTG Pactual reiterou a recomendação de compra para os papéis ordinários da Santos Brasil, com preço-alvo de R\$ 11, o que representa potencial de alta de 34,5%.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 27/09/2021**

## **ESPÍRITO SANTO SELECIONARÁ EM OUTUBRO GESTOR PARA OS R\$ 240 MILHÕES DE RECURSOS DO PETRÓLEO**

Valor faz parte dos R\$ 600 milhões do fundo soberano, do qual parte vai permanecer no Banestes e outra parte vai ser gerido por uma companhia independente

**Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio**



### **Foto : Arquivo Secom**

O Estado do Espírito Santo vai concluir em outubro a seleção da empresa responsável por gerir o fundo soberano de receitas recebidas de atividades de exploração e produção de petróleo e gás, afirmou o governador Renato Casagrande (PSB) na manhã desta sexta-feira (24).

Ao todo, seis companhias estão na fase final da disputa para assumir a gestão os recursos, estimados em R\$ 240 milhões. O valor faz parte

dos R\$ 600 milhões do fundo soberano, do qual parte vai permanecer no Banco do Estado do Espírito Santo (Banestes) e outra parte vai ser gerido por uma companhia independente.

De acordo com Casagrande, até o final do ano que vem o Espírito Santo vai somar R\$ 1 bilhão em receitas recebidas do petróleo.

“São receitas finitas, que estamos preservando agora para que a população capixaba possa usar no futuro. É uma visão de longo prazo na gestão pública”, afirmou Casagrande durante evento na

manhã desta sexta-feira (24) para assinatura do acordo de desestatização da empresa estatal de distribuição de gás capixaba, a ES Gás.

Hoje, a ES Gás é operada pelo Estado do Espírito Santo, com 51% do capital da companhia, em parceria com a Vibra Energia (antiga BR Distribuidora), com os 49% restantes. A privatização da estatal prevê a venda de pelo menos 51% das ações da empresa na B3.

Agora, a partir da assinatura do acordo entre a Vibra e o governo capixaba, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) vai trabalhar nos estudos para a operação.

**Fonte:** Valor Econômico - SP

**Data:** 27/09/2021

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### HAPAG-LLOYD ENCOMENDA MAIS 75 MIL CONTÊINERES PADRÃO

Da Redação NAVEGAÇÃO 26 Setembro 2021



Para diminuir ainda mais a escassez de contêineres vazios, a Hapag-Lloyd encomendou outros 75 mil contêineres padrão. Todos serão fabricados na China e entregues à Hapag-Lloyd no quarto trimestre de 2021. Somando todos os investimentos em contêineres desde o início de 2020, a Hapag-Lloyd já encomendou 625 mil TEUs.

“Embora o tempo de resposta normal para nossos contêineres seja de 50 dias, atualmente precisamos de até 60 dias ou mais devido ao grande congestionamento nos portos, terminais e operações internas em todo o mundo. Isso significa que hoje cerca de 20% a mais de contêineres são embarcados enquanto transportavam a mesma quantidade de carga antes da crise. Com nossos recentes pedidos de contêineres, a Hapag-Lloyd está contribuindo ainda mais para aliviar a situação desafiadora de nossos clientes em todo o mundo”, disse Rolf Habben Jansen, CEO da Hapag-Lloyd.

A Hapag-Lloyd agora tem uma frota de contêineres de mais de 2,8 milhões de TEU, entre eles 250 mil TEUs em contêineres reefer para carga refrigerada.

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

**Data:** 27/09/2021

#### MULTILOG RECEBE CERTIFICADO DE OPERADOR ECONÔMICO AUTORIZADO - OEA EM JOINVILLE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26 Setembro 2021



Com a certificação, a empresa passa a usufruir de benefícios exclusivos para parceiros da Receita Federal

A Multilog recebeu mais uma Certificação de Operador Econômico Autorizado - OEA da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil. Desta vez, no Centro Logístico e Industrial Aduaneiro - Joinville, em Santa Catarina, na modalidade OEA - Segurança. A empresa foi reconhecida pela integridade e segurança nas operações, além de atuar em conformidade com

os critérios exigidos pelo Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado - OEA.

“O programa OEA é uma parceria entre a empresa privada e a Receita Federal. No caso da Multilog, que é um recinto alfandegado, e, por este motivo, é certificado na categoria "Segurança", nossa certificação é realizada por unidade. Desta forma, quanto mais unidades certificadas, mais vantagens podemos oferecer aos nossos clientes”, explica Juliane Wolff, Gerente de Relações Institucionais e Regulatórias da Multilog.

A empresa já é reconhecida pela Secretaria Especial da Receita Federal em todas as unidades do sudeste do Brasil (Barueri, Santos, Campinas e São Paulo), além de Itajaí, em Santa Catarina, e São José dos Pinhais, no Paraná.

Com a certificação, a Multilog passa a usufruir de benefícios concedidos apenas para empresas OEA, como a autorização de Simplificação de Trânsito Aduaneiro (DTA-s), atrair clientes também certificados para garantia de gerenciamento de risco completo da cadeia, além de trabalhar os processos com gerenciamento de risco e compliance.

“Ser parceiro da Receita Federal do Brasil nos possibilita de usufruir de benefícios que são concedidos apenas para empresas OEA, pois a Receita Federal acompanha nosso processo anualmente, verifica as mudanças de procedimentos, melhorias implementadas, e obtém uma análise de como a empresa OEA trata seus processos e gerencia os riscos da cadeia logística”, destaca Wolff.

Na visão da gerente, ser reconhecido como Operador Econômico Autorizado torna-se um diferencial no mercado, já que a Receita Federal concede essa certificação apenas para empresas que conseguem cumprir os requisitos do programa e garantem a segurança e integridade das suas operações. “Por usufruir dessas vantagens, os processos ficam além de seguros, muito mais ágeis”, complementa a executiva.

O título de OEA é concedido a companhias que seguem padrões rigorosos de segurança e integridade nos processos logísticos, e engloba importadores, exportadores, transportadoras, dentre outras. A adesão ao Programa OEA tem caráter voluntário, mediante certificação que ateste o atendimento dos requisitos e critérios definidos na Instrução Normativa RFB nº 1985/2020.

Desta forma, o Programa OEA reconhece parceiros estratégicos da Receita Federal que, após ter comprovado o cumprimento dos requisitos e critérios do Programa OEA, será certificado como um operador de baixo risco e confiável. Com o certificado, o operador terá todos os benefícios oferecidos pela Aduana Brasileira, relacionados à maior agilidade e previsibilidade de suas cargas nos fluxos do comércio internacional.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 27/09/2021*

## **CSP RENOVA 3 CERTIFICAÇÕES: AMBIENTAL, GESTÃO E SETOR AUTOMOTIVO**

*Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 26 Setembro 2021*



### ***Pela primeira vez, as certificações foram integradas***

A Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP) conquistou novamente três certificações: ISO 14001, ISO 9001 e IATF, após auditoria em formato híbrido (online e presencial) realizada de 20 a 24 de setembro. Pela primeira vez, as checagens de cumprimento de padrões internacionais foram realizadas de forma integrada.

O auditor Marcelo Mendes, da ABS Group, citou diversos destaques na reunião final, dentre eles o fato de os sistemas de gestão terem melhorado, mesmo

após todo esse período de pandemia de Covid-19. “Os sistemas poderiam ter sofrido algo, mas isso não aconteceu e teve, na verdade, melhoria significativa. São créditos da alta direção, equipe de gestão e das muitas auditorias realizadas ao longo do ano”.

A ISO 14001 atesta o compromisso da empresa com a proteção ao meio ambiente. A siderúrgica investe continuamente na qualidade do seu sistema de gestão ambiental, implementando as melhores práticas econômicas e ambientais, aprimorando seus sistemas e controles operacionais, promovendo treinamentos de seus empregados e fornecedores e garantindo um rigoroso monitoramento ambiental.

A ISO 9001 atesta o sistema de gestão de qualidade da empresa, que estabelece diretrizes para a produção do aço, com o objetivo de tornar a siderúrgica do Pecém uma referência mundial em segurança, qualidade, custo, desenvolvimento tecnológico e sustentável.

A IATF dá à CSP o direito de continuar fornecendo aço para o setor automotivo, atestando uma série de requisitos internos, além de ter um produto premium. Muitos já sabem, mas é sempre bom lembrar que o termo IATF é uma especificação técnica para sistemas de gerenciamento de qualidade do setor automotivo, que enfatiza a prevenção de defeitos e a redução de variações e desperdícios na cadeia de suprimentos.

### **Indústria naval e vasos de pressão**

Em agosto, a CSP havia sido aprovada em auditoria para receber a recertificação Naval e PED AD2000 (Vasos de Pressão). Essas conquistas credenciam a siderúrgica para fornecer placas de aço para aplicação no mercado de construção naval italiano e para a fabricação de vasos de pressão do mercado europeu, respectivamente.

A CSP é a primeira e única siderúrgica do Brasil a produzir placas de aço de 300 milímetros, que são transformadas em chapas grossas para uso estrutural, principalmente na indústria naval. Em 2020, a CSP desenvolveu 30 aços de alta tecnologia (HTS), chegando a 117 no total. Atualmente, a CSP comercializa mais de 300 aços ao carbono e tem capacidade para incrementar o mix de produtos.

Em 2021, a usina recebeu a Certificação de Conteúdo Local ANP, que qualifica a indústria cearense a fornecer placas de aço para a indústria de Petróleo e Gás Natural no Brasil. O produto CSP conquistou ainda as certificações de Alta Tecnologia (Maxion Wheels, Siemens Gamesa, Caterpillar e Scania).

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 27/09/2021*

## **RESOLUÇÃO SOBRE GARANTIAS DE DESCOMISSIONAMENTO É APROVADA PELA DIRETORIA DA ANP**

*Da Redação OFFSHORE 26 Setembro 2021*

A ANP aprovou resolução que regulamenta procedimentos para apresentação de garantias e instrumentos que assegurem o descomissionamento de instalações de produção em campos de petróleo e gás natural.

A apresentação de garantias financeiras de descomissionamento de instalações já estava prevista nos contratos de exploração e produção de petróleo de gás natural, firmados entre a ANP e as empresas. A resolução traz previsibilidade quanto ao momento de apresentação da garantia e segurança jurídica quanto aos critérios exigidos para sua aceitação pela ANP, respeitada a baliza de discricionariedade da Agência.

A questão ganhou especial importância no contexto atual, com a proximidade do fim de contratos da Rodada Zero e a execução de projetos de desinvestimento da Petrobras, o que transfere os direitos e obrigações de um número expressivo de contratos para outras empresas.

O descomissionamento é o conjunto de atividades associadas à interrupção definitiva da operação das instalações, ao abandono permanente e arrasamento de poços, à remoção de instalações, à destinação adequada de materiais, resíduos e rejeitos, à recuperação ambiental da área e à preservação das condições de segurança de navegação local.

Esta atividade é uma obrigação contratual, e é realizada ao final de sua vida produtiva do Campo, quando a produção já não é suficiente para sustentar os custos de operação.

O descomissionamento requer que os contratados realizem gastos, exatamente em um momento em que o campo já não apresenta retorno financeiro. Por isso, os contratos para exploração e produção de petróleo e gás natural determinam, além da própria obrigação de conduzir o abandono e a desativação das instalações, a obrigação apresentar garantias financeiras para assegurar os recursos necessários para este fim.

A ANP começou a debater o tema em 2015 e, a partir de 2018, no âmbito da Tomada Pública de Contribuições nº 8/2018, foram intensificadas as discussões por meio de grupos de trabalho, junto às partes interessadas, possibilitando consolidar as modalidades de garantias, a metodologia de cálculo do custo do descomissionamento e o modelo de aporte progressivo, com o objetivo de assegurar financeiramente o descomissionamento à União.

A ANP submeteu a minuta à apreciação do mercado por meio da consulta prévia em março de 2020, e posteriormente à consulta e audiência públicas, resultando na nova resolução aprovada ontem.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 27/09/2021*

## LOGER LOGÍSTICA INICIA NOVA OPERAÇÃO NA CIDADE DE EXTREMA

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26 Setembro 2021*



Operador vai prestar serviços in house para cliente do setor alimentício

A Loger Logística está expandindo sua presença territorial com o início de uma operação na cidade mineira de Extrema. O operador logístico, especializado em atividades in house, estabeleceu um contrato com uma empresa do setor alimentício para prestar serviços de intralogística tanto na fábrica quanto no centro de distribuição do cliente.

De acordo com Fernando Villar, gerente Comercial e de Marketing da Loger Logística, serão realizadas atividades de recebimento, movimentação, copacking, engenharia logística, gestão online de processos, paletização e expedição, além da aplicação da filosofia Kaizen. O termo japonês, que significa “mudança para melhor”, se refere à utilização das melhores práticas possíveis no dia a dia da operação para garantir a melhoria contínua dos processos.

Villar conta que a Loger já possui planos de ampliar sua presença local. “Estamos em negociação com mais quatro clientes na região e devemos expandir nossas atividades, gerar empregos e implantar soluções diferenciadas”, revela. “Temos a oportunidade de apresentar para a região modelos alternativos e inovadores nos processos de intralogística, com custos competitivos e melhoria contínua com soluções que consolidam pessoas, processos, tecnologia e equipamentos”.

O executivo explica que essas conquistas são frutos dos investimentos que a Loger tem feito em novas soluções e alternativas para alavancar os resultados de seus clientes. “Nos últimos tempos todos os custos da cadeia de abastecimento foram afetados com altas significativas e sabemos que, como especialistas, precisamos apoiar nossos clientes com novos cenários, alternativas e

possibilidades que gerem ganhos e reduções de custos. Em razão desse reconhecimento pelo mercado, estamos conquistando novos clientes e aumentando nossa abrangência de atuação”, finaliza.

### Expansão

Recentemente, a Loger Logística triplicou a capacidade de armazenagem de seu centro de distribuição localizado na cidade de Embu (SP) para atender à expansão de operações já existentes e também às operações de novos clientes. O CD de 9.500 m<sup>2</sup> passou a contar com um total de 8.500 posições-paleta com a verticalização da área de armazenagem.

Na estrutura são armazenados itens como embalagens, partes e peças, matérias-primas, alimentos, sistemas hidráulicos, mecânicos e de climatização, fornos industriais e equipamentos para o agronegócio.

Atualmente, a Loger Logística conta com mais de 60 clientes e emprega mais de 900 colaboradores diretos. São 30 mil m<sup>2</sup> de área de armazenagem própria em três CDs, além de 500 mil m<sup>2</sup> gerenciados em áreas de clientes, com 120 mil SKUs ativos em 70 operações.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 27/09/2021*

## VINÍCOLAS CELEBRAM NÚMEROS EXPRESSIVOS DE EXPORTAÇÃO NO PRIMEIRO SEMESTRE DESTA ANO

*Por Viviane Castanheira PORTOS E LOGÍSTICA 26 Setembro 2021*



Os vinhos finos, espumantes e suco de uva nacional brindaram os resultados alcançados no primeiro semestre de 2021. Apesar do volume ser muito menor do que é comercializado no Brasil, percentualmente o crescimento em relação às exportações foi significativo. O suco de uva lidera a disparada com um aumento de 261,95%, passando de 312 mil litros nos primeiros seis meses de 2020 para 1,1 milhão de litros este ano. Na segunda posição, vem os vinhos finos com 161,17%, chegando a 3,6 milhões de litros. Mesmo na terceira posição, os espumantes também

ampliaram presença no exterior com um aumento de 38,08%, chegando a 340 mil litros. Os dados oficiais são do Comex Stat, que é o sistema de divulgação de estatística de comércio exterior do Brasil, produzido pelo Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC).

Com números tão expressivos, o Porto de Rio Grande, no Rio Grande do Sul, maior estado produtor de vinhos e derivados de uva do país, também comemora o aumento das exportações. “Este crescimento é muito importante para o Tecon Rio Grande e para o Rio Grande do Sul. O terminal defende a diversificação de mercados por meio da exportação e cabotagem. Ver esse segmento obtendo grandes resultados mostra que estamos no caminho certo e motiva a seguir com investimentos em infraestrutura e tecnologia”, afirma Paulo Bertinetti, diretor presidente do Tecon Rio Grande. Só no porto gaúcho, principal porta de saída destes produtos, a exportação de suco de uva cresceu 115% nos últimos oito meses, em comparação com o mesmo período de 2020 e de vinhos e espumantes o aumento foi de 86% no mesmo período.

De acordo com Deunir Argenta, presidente da União Brasileira de Vitivinicultura (Uvibra), a expectativa para o segundo semestre é que as vendas se mantenham em alta devido a valorização do vinho brasileiro. “A evolução na produção conquistou o mundo consumidor, que busca, cada vez mais, produtos descontraídos, fáceis de beber. E o Brasil atende muito bem este nicho diante de sua diversidade em razão dos múltiplos terroirs (características específicas referentes à geografia, à geologia e ao clima onde a vinícola está localizada). Hoje são 26 regiões produtoras em 10 estados brasileiros”, explica o presidente da Uvibra.

A maior remessa foi de vinhos finos para o Paraguai com 3,1 mi de litros, seguido por 304 mil litros de espumantes para os Estados Unidos e 300 mil litros de suco de uva para a China. Nesses seis meses, as vinícolas brasileiras registraram remessas de vinhos finos para 55 países, espumantes para 36 e suco de uva para 42.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 27/09/2021*

## PARANAGUÁ AMPLIA OLHAR PARA MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS LÍQUIDOS

*Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 26 Setembro 2021*



*Foto: José Fernando Ogura/ANPr*

Appa projeta que conclusão de obras de derrocagem em dezembro e licitação da área PAR-50 vão contribuir para melhorar condição para recepção de navios de maior porte, dando mais competitividade ao porto nos próximos anos.

A Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Appa) espera concluir, antes do final do ano, as obras de derrocagem no canal de acesso ao porto. O serviço, iniciado em setembro, segue dentro

do cronograma de quatro meses, quando a autoridade portuária buscará a homologação do novo patamar. Com a conclusão, Paranaguá vai aumentar o calado em um metro, conseguindo 13,5 metros operacionais sem maré, o que possibilita a atracação de navios de maior porte. A avaliação é que essa nova condição vai contribuir para dar mais competitividade ao porto para ampliar o volume de cargas, inclusive granéis líquidos, segmento em que Paranaguá vê espaço para expandir.

A Appa aposta que os portos paranaenses podem ser alternativa economicamente viável a Santos para escoamento e importação de granéis líquidos. “Entendemos que podemos ser opção para esse granel, como logística alternativa a Santos”, disse o diretor-presidente da Appa, Luiz Fernando Garcia da Silva. Ele reconhece que Santos tradicionalmente seja um porto especializado e competitivo nesse tipo de carga. No entanto, percebe que um eventual aumento de movimentação e gargalos em outros portos podem levar Paranaguá a ampliar as operações de granéis líquidos.

Silva destaca que os terminais especializados do Paraná vêm apresentando investimentos para ampliar a capacidade de tancagem. Um deles foi o terminal da Cattalini, com mais de 600.000 m<sup>3</sup> de capacidade estática e com aportes agressivos nos últimos cinco anos. A Appa também trabalha na junção de duas áreas para serem licitadas no final deste ano, com capacidade estática de 70.000 m<sup>3</sup> a 80.000 m<sup>3</sup>, em área com quase 100.000 m<sup>2</sup> e possibilidade de expansão. “Nesse arrendamento (PAR-50), prevemos a instalação de um segundo píer de granel líquido. Só temos um píer vinculado a esse arrendamento e colocamos a extensão para termos melhor condição operacional nesse segmento”, detalhou Silva.

A Appa tem intenção de receber navios com maiores dimensões a partir do novo arrendamento para granéis líquidos (PAR-50), que prevê a construção desse novo píer. Silva acrescentou que, nos últimos anos, o Paraguai também passou a olhar Paranaguá como operação possível para produtos como álcool. Tradicionalmente, o porto paraguaio utiliza hidrovias para a movimentação de cargas com Buenos Aires, na Argentina, e Montevideú, no Uruguai. Ele também avalia que os investimentos previstos para rodovias e ferrovias no estado são bons indicativos de melhores acessos nos próximos anos. “Sentimos um movimento de 'migração'. Isso fez com que o Paraná começasse a olhar mais para área de granéis líquidos”, revelou.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 27/09/2021*

### AUTORREGULAÇÃO PELO SETOR PRIVADO PODE BENEFICIAR TRANSPORTE DE COMBUSTÍVEIS POR TRILHOS, DEFENDE ANTF

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 26 Setembro 2021



#### Arquivo/Divulgação

Levantamento da associação aponta potencial para expansão da movimentação da carga por ferrovias, com aumento das distâncias percorridas principalmente por diesel, álcool e gasolina no último ano.

A Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) avalia que o instrumento de autorizações para o setor ferroviário favorece a atração de novos players e a incorporação de produtos perigosos, como combustíveis, ao portfólio das operadoras, a partir da entrada de novas ferrovias. A associação considera que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) tem avançado em uma série de aspectos, mas defende que o transporte de cargas perigosas deveria ser regulamentado pelo setor privado, deixando algumas regras de fiscalização e segurança a cargo da agência reguladora.

Para a ANTF, ter regras mais razoáveis reduz custos desnecessários e foca na prioridade, podendo ampliar os volumes transportados por trilhos. A associação sugere que essa regulação seja feita via Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). “Entendemos que deve ser uma regulamentação feita pelo setor privado, específica e dinâmica. A ANTT deve se ocupar mais de regulação econômica e aspectos de fiscalização e deixar com o setor privado os parâmetros e o dia-a-dia da operação”, analisa o diretor-executivo da ANTF, Fernando Simões Paes.

Ele observa que ANTT, governo e Congresso estão tentando permitir que esse tipo de transporte seja autorregulado, em vez de passar pela regulação estatal. Atualmente, a medida provisória (MP) 1065/2021 e o projeto de lei do Senado (PLS) 261/2018 abordam a criação do regime de autorização das ferrovias e falam de autorregulação, fazendo referência ao transporte de produtos perigosos. A ANTF avalia que as paralisações de caminhoneiros mostram a relevância de se aumentar a participação de ferrovias também no transporte de combustíveis para dar segurança ao abastecimento. Paes acrescenta que não há histórico de acidentes que envolvam transporte ferroviário de produtos perigosos.

A ANTF observa dois comportamentos em relação ao transporte de combustíveis por trilhos. Um levantamento da associação apontou que a movimentação de cargas como álcool, gasolina e óleo diesel por ferrovias estão entre os poucos produtos relevantes em que não houve crescimento grande, entre 2006 e 2020. Nesse mesmo período, cargas como minério, soja e açúcar, que cresceram exponencialmente por conta dos investimentos de concessionárias e novos trechos como os tramos norte (2008) e central da ferrovia Norte-sul (2021).

Em contrapartida, Paes pondera que, ainda que tenha sido transportado em menor quantidade, os combustíveis percorreram distâncias maiores, totalizando um aumento de 24% da produção de TKU (toneladas por quilômetro útil) nesses 14 anos. Ele acrescenta que no acumulado de janeiro de agosto de 2021, comparado a igual período do ano anterior, houve crescimento de 22,8% em TKU, principal unidade para se ter uma fotografia do que acontece nas ferrovias. O granel líquido mais transportado por trilhos é o diesel, com 50% a 60% de share ao longo de 2021, seguido pelo álcool, com cerca de 30% e pela gasolina (10% a 11%).

Paes explicou que um dos motivos para redução do transporte de combustíveis por ferrovia foram mudanças normativas, a partir da desestatização do setor, que acabaram com uma espécie de ‘reserva’ transportada pela rede ferroviária federal. Esse problema, segundo o diretor da ANTF, está sendo atacado pelo setor privado e pelo próprio governo. “A regulação da ANTT que regula o



transporte de combustíveis é obsoleta e aumenta custos de operação de forma não razoável, dificultando o transporte de combustíveis pelas concessionárias”, afirmou Paes.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 27/09/2021*



## 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