

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCOS SHIPPING

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

Edição 061/2021  
Data: 27/04/2021

### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
OPERAÇÃO SIGILOSA NO PORTO DE SANTOS FISCALIZA CRIMES NO MAR NESTA TERÇA .....	4
TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO VETA NOVO CONTRATO COM PORTOFER .....	4
CABOTAGEM TAMBÉM É CUIDADO COM O MEIO AMBIENTE .....	5
<b>ANBA – AGÊNCIA DE NOTÍCIAS BRASIL-ÁRABE</b> .....	<b>6</b>
MOVIMENTO EM TERMINAIS DA DP WORLD CRESCER 10% NO TRIMESTRE .....	6
<b>ABOL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS</b> .....	<b>7</b>
HIDROVIAS DO BRASIL PROJETA CRESCIMENTO EM CORREDORES NORTE E SUL .....	7
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>8</b>
SANTOS BRASIL SELECIONA ESTAÇÃO OPUS DA CYBERLOGITEC PARA ALINHAR SUAS OPERAÇÕES EM SEUS DOIS CARROS-CHEFE.....	8
GOVERNO FEDERAL ELABORA MEDIDA PROVISÓRIA PARA SIMPLIFICAR AVIAÇÃO NO BRASIL .....	9
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF</b> .....	<b>10</b>
RETOMADA DO CRESCIMENTO PASSA PELO INVESTIMENTO PRIVADO, DIZ TARCÍSIO DE FREITAS A INVESTIDORES .....	10
PORTO DE MACEIÓ REGISTRA AUMENTO DE 55% NO FATURAMENTO EM TRÊS MESES.....	11
COM DUPLICAÇÕES NA BR-101, GOVERNO FEDERAL SUPERA 180 QUILOMETROS DE NOVAS PISTAS NA BAHIA .....	11
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>12</b>
GOVERNO DO RJ DERRUBA LIMINAR DO TRT E LEILÃO DA CEADE ESTÁ MANTIDO PARA SEXTA .....	12
MINISTÉRIO APOSTA EM LEILÃO DA FERROGRÃO EM 2021 .....	13
EMPRESA DE CARNES PERDUE LEVA 31 MIL T DE SOJA DO BRASIL PARA OS EUA .....	13
<b>COMEX DO BRASIL</b> .....	<b>14</b>
SUPERÁVIT COMERCIAL CRESCER 102,5% ATÉ A QUARTA SEMANA DE ABRIL E TOTALIZA US\$ 16,81 BILHÕES .....	14
FRETE INTERNACIONAL ACUMULA ALTA DE 30% E FALTAM ESPAÇOS PARA CARGAS NOS AVIÕES, INDICA SINDASP.....	16
EMPRESÁRIOS BRASILEIROS E EUROPEUS DISCUTEM SUSTENTABILIDADE E CONCLUSÃO DO ACORDO MERCOSUL-UE .....	17
<b>MONEYTIMES</b> .....	<b>18</b>
MAIOR PARTE DAS TRANSPORTADORAS VÊ MELHORA NO 2º SEMESTRE APÓS NOVO BAQUE POR COVID.....	18
PROJETO QUE CRIA BR DO MAR PERDE A URGÊNCIA NO CONGRESSO NACIONAL .....	19
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>20</b>
EQUINOR CONTRATA SONDA DA SEADRILL PARA DESENVOLVER PRODUÇÃO EM BACALHAU .....	20
DEPUTADOS CONVIDAM GENERAL SILVA E LUNA PARA DEBATER DESINVESTIMENTOS DA PETROBRAS .....	21
VOTORANTIM QUER PRODUZIR CIMENTO NEUTRO EM CARBONO ATÉ 2050 .....	22
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>24</b>
BOLSONARO ASSINA MEDIDAS QUE PERMITEM VOLTA DE ACORDOS DE REDUÇÃO DE JORNADA E SALÁRIO NOS MOLDES DA MP 936.....	24
DE OLHO NOS CARROS ELÉTRICOS, VALE ESTUDA TRANSFORMAR UNIDADE DE METAIS BÁSICOS EM NOVA EMPRESA COM AÇÕES NA BOLSA .....	25
LUCRO DA VALE SALTA MAIS DE 2.200% NOS TRÊS PRIMEIROS MESES DE 2021, PARA US\$ 5,5 BI.....	26
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>28</b>
DOU TRAZ NOMEAÇÃO DE EDUARDO RIOS NETO PARA A PRESIDÊNCIA DO IBGE.....	28
CEAD: MAIOR LEILÃO DE SANEAMENTO DO PAÍS ATRAI INVESTIDORES E DEVE MUDAR PATAMAR DO SETOR.....	29
ESTADOS MIRAM ADESAO A PLANO DE SOCORRO FINANCEIRO DO GOVERNO FEDERAL .....	31
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>32</b>
COMMODITIES EM ALTA PUXAM LUCRO DA VALE NO 1º TRI .....	32
GOVERNO ARGENTINO AVANÇA NO CONTROLE DAS EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO .....	33
EQUINOR CONTRATA SONDA DA SEADRILL PARA PERFURAÇÃO NO PRÉ-SAL DA BACIA DE SANTOS.....	34
BP REVERTE PREJUÍZO E TEM LUCRO DE US\$ 4,67 BILHÕES NO 1º TRIMESTRE.....	34
<b>G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO</b> .....	<b>35</b>
URUGUAI PROPÕE MUDAR REGRAS DO MERCOSUL, E PAÍSES DO BLOCO SE DESENTENDEM .....	35



<b>FOLHA DE SÃO PAULO - SP .....</b>	<b>36</b>
DEBATE AMBIENTAL SOBRE FERROGRÃO É CORTINA DE FUMAÇA, DIZ MINISTRO DA INFRAESTRUTURA .....	36
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS .....</b>	<b>38</b>
PPSA REALIZA NESTA QUARTA-FEIRA LICITAÇÃO PARA AGENTE COMERCIALIZADOR .....	38
PPI QUALIFICA MAIS 12 NOVOS PROJETOS DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES .....	39
'WEST SATURN' VAI PERFURAR O CAMPO DE BACALHAU .....	39
CANAL DO PANAMÁ INICIA TRANSIÇÃO PARA SE TORNAR CARBONO NEUTRO ATÉ 2030 .....	40
MAERSK ASSINA ACORDO PARA TRANSPORTAR, NESTE ANO, 1 BILHÃO DE DOSES DE VACINA CONTRA A COVID-19 .....	41
PORTO DE SANTOS REGISTRA A MAIOR MARCA MENSAL DE SUA HISTÓRIA.....	42
GOVERNO RETIRA URGÊNCIA DO PL DA CABOTAGEM .....	43
CLUSTER TECNOLÓGICO NAVAL DO RIO ABRE INSCRIÇÕES PARA ENTIDADES PÚBLICAS E PRIVADAS .....	43
O BLOQUEIO DO CANAL DE SUEZ E A LOGÍSTICA INTERNACIONAL .....	44
OPERAÇÕES ESPECIAIS DE CABOTAGEM FUNCIONARÃO COMO 'CIRCULARIZAÇÃO DE LONGO PRAZO', COMPARA DINO BATISTA.....	45
EMBARCADORES ESPERAM PROPOSTAS CONSISTENTES PARA MAIOR OFERTA E ADEÇÃO À CABOTAGEM .....	46
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>49</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	49



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### OPERAÇÃO SIGILOSA NO PORTO DE SANTOS FISCALIZA CRIMES NO MAR NESTA TERÇA

Fiscalizações semelhantes foram realizadas nos três primeiros meses do ano e flagraram centenas de irregularidades

Por: **Fernanda Balbino**



[https://www.atribuna.com.br/storage/Cidades/Sem\\_Subeditoria/img4082813513731.png](https://www.atribuna.com.br/storage/Cidades/Sem_Subeditoria/img4082813513731.png)

*Fiscalização sigilosa com o objetivo de fiscalizar crimes no mar acontece nesta semana na região*  
Foto: **Alexsander Ferraz/AT**

Autoridades do Porto de Santos realizam, na manhã desta terça-feira (27), uma operação sigilosa com o objetivo de fiscalizar crimes no mar. Cinco embarcações e um avião foram destacados para os trabalhos. A operação

segue até a próxima quinta (29).

Clique e Assine A Tribuna por apenas R\$ 1,90 e ganhe acesso completo ao Portal e dezenas de descontos em lojas, restaurantes e serviços!

A investigação envolve a Marinha do Brasil, através do Grupamento de Patrulha Naval Sul Sudeste, o Instituto Brasileiro de Recursos Naturais Renováveis (Ibama), a Polícia Federal (PF) e a Receita Federal, além da Polícia Militar Ambiental e da Autoridade Portuária de Santos.

De acordo com a agente ambiental federal do Ibama, Ana Angélica Alabarce, esta é uma ação que faz parte da Operação Descarte, realizada no ano passado. Fiscalizações semelhantes foram realizadas nos três primeiros meses do ano e flagraram centenas de irregularidades.

O foco da ação é o combate a crimes transfronteiriços, que incluem o tráfico internacional de drogas, além de coibir infrações ambientais, como descarte de poluentes através da limpeza de porões de embarcações. Por fim, as equipes apuraram se há flagrantes de pesca ilegal ou de invasões do raio de plataformas de petróleo.

“A ideia é abordar as embarcações na areia de fundeio do Porto de Santos e também as que estão trafegando. Também temos uma lista de navios que serão inspecionados até a quinta-feira e depois quando retornarem ao Porto”, explicou Ana Angélica.

A agente ambiental federal também destaca a ação do avião Poseidon, que foi destacado para os trabalhos de fiscalização. Desta terça até a quinta-feira, a aeronave fará sobrevoos para identificar irregularidades no canal de navegação do Porto de Santos.

Fonte: **A Tribuna Digital - SP**

Data: **27/04/2021**

## TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO VETA NOVO CONTRATO COM PORTOFER

Empresa explora linhas ferroviárias do Porto de Santos. Autoridade Portuária prepara novo modelo de gestão da malha

Por: **Fernanda Balbino**



[https://www.tribuna.com.br/storage/Noticias/Porto\\_Mar/img1316764313583.png](https://www.tribuna.com.br/storage/Noticias/Porto_Mar/img1316764313583.png)

**O contrato da Portofer (Rumo Logística) foi firmado em 2000 Foto: Divulgação**

O contrato de gestão das linhas férreas do Porto de Santos, de responsabilidade da Portofer (Rumo Logística), não poderá ser renovado. A decisão é do Tribunal de Contas da União (TCU), que também determinou que o Ministério da Infraestrutura apresente, em 90 dias, definição da política pública do acesso ferroviário ao cais santista.

Clique e Assine A Tribuna por apenas R\$ 1,90 e ganhe acesso completo ao Portal e dezenas de descontos em lojas, restaurantes e serviços!

O contrato da Portofer foi firmado em 2000. Na ocasião, a Autoridade Portuária de Santos (atual nome da Codesp) não fez uma licitação. A solução foi repassar a gestão das linhas à sociedade de propósito específico (SPE) criada pelas concessionárias ferroviárias que acessam o Porto.

“Vislumbra-se, no caso concreto, uma sucessão de irregularidades, a começar da motivação, expressa pela Codesp, de não previsão de cobrança de tarifas aos usuários, para justificar a inexigibilidade de licitação, logo contrariada pela permissão contratual para que as concessionárias procedessem à cobrança, mesmo que a título de ressarcimento de custos, e na percepção de que não houve a constituição de uma SPE, com todas as concessionárias ferroviárias, como previsto, o que macula a condição que justificou a contratação sem realização do certame licitatório”, afirmou o ministro do TCU que relatou o caso, Walton Alencar Rodrigues.

O ministro ainda destaca que “haja vista que o contrato estará em vigor até junho de 2025, ou seja, mais quatro anos, já tendo sido executado em aproximadamente 80% do seu prazo, considero mais condizente que ele não seja, em nenhuma hipótese, renovado e se proceda ao acompanhamento das providências necessárias para que o futuro procedimento licitatório e a prestação dos serviços não repitam as impropriedades identificadas nos autos”.

Procurados, o Ministério da Infraestrutura e a APS informaram que receberam com tranquilidade a decisão do acórdão do TCU quanto à impossibilidade de prorrogação do contrato da Portofer. “Já estão em curso tratativas para um novo modelo de gestão da Fips (Ferrovia Interna do Porto de Santos)”.

A Portofer informou que o acórdão do TCU ainda não foi publicado e que, assim que tomar conhecimento do teor da decisão final do tribunal, a empresa definirá os seus próximos passos.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 27/04/2021**

## **CABOTAGEM TAMBÉM É CUIDADO COM O MEIO AMBIENTE**

*Por Paulo Henrique Cremonese*

Dou sequencia ao conjunto de textos sobre eventos promovidos há alguns meses pelo Grupo Tribuna, em parceria com a Maritime Law Academy, e apoiado por importantes escritórios de advocacia. Tratou esse evento da BR do Mar, como é conhecido o projeto de lei que regulamenta a navegação de cabotagem e incentiva grandes mudanças de paradigmas logísticos e de infraestrutura no País. Já aprovado pela Câmara dos Deputados, o projeto agora se encontra no Senado e assinala excelentes perspectivas de desenvolvimento econômico.

Com sinceridade, torço para que seja brevemente aprovado, sancionado e promulgado, pois acredito que transformará de verdade o cenário negocial brasileiro, muito prejudicado que é pelas escancaradas deficiências no setor de transportes de cargas. Nunca é demais lembrar que o custo-Brasil é elevadíssimo justamente por causa delas. E com isso, o empresariado perde competitividade no plano internacional.

Tenho absoluta convicção que a navegação de cabotagem melhorará substancialmente o transporte de cargas no Brasil e fomentará o desenvolvimento de muitos outros setores. Desejo, porém, tratar de um aspecto muito específico das grandes mudanças esperadas com o sucesso da BR do Mar: o chamado desenvolvimento sustentável.

Entende-se desenvolvimento sustentável da seguinte forma: aquele capaz de suprir as necessidades da geração atual, sem comprometer a capacidade de atender às das gerações futuras. Trata-se de algo intimamente ligado ao conceito de proteção ambiental. Em outras palavras é o desenvolvimento da atividade econômica com o menor impacto possível para o meio-ambiente.

Ninguém duvida que a natureza tenha que ser protegida, muito e urgente dizer, com auxílio bíblico, que a natureza “geme dores do parto”. Geme e de forma piorada, põe as dores de parto ao menos terminam com algo grandioso, o triunfo da vida. Já as que a natureza suporta terminam em si mesma, e sem deixar espaço para a vida, cedem-no para a morte. Deus nos confiou a proteção da natureza, não sua destruição. Já passou do tempo de sermos depositários infieis; temos que ser zeladores cuidadores, dignos, conscientes.

A natureza não é intocável, é verdade, e o crescimento econômico é necessário, imprescindível. Nosso desafio reside precisamente em crescer sem degradá-la, trocando a natureza o menos possível e de modo ordenado. Esse cuidado será tanto maior com o implemento da navegação de cabotagem.

Desde que bem executada, a navegação de cabotagem permite menores danos à natureza, porque bem menos poluente. Não ignoro que um navio tem potencialmente mais riscos de danos ambientais quanto um sinistro grave ocorre, mas é, cotidianamente, em situação normais, bem menos lesivo, bem menos protagonista de estragos.

Um navio carrega cargas de centenas e centenas de caminhões, o que, por si só, ajuda a despoluir e diminuir o número de acidentes e incidentes, muitos dos quais com danos ambientais, não poucos com danos pessoais e, menos vítimas fatais.

Apostar na navegação de cabotagem é apostar no desenvolvimento sustentável, na proteção, ainda que indireta, do meio-ambiente, por meio de práticas saudáveis e recomendáveis, bem ao sabor do que hoje se exige dos atores do empreendedorismo e do econômico.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 27/04/2021*



## **ANBA – AGÊNCIA DE NOTÍCIAS BRASIL-ÁRABE**

### **MOVIMENTO EM TERMINAIS DA DP WORLD CRESCERAM 10% NO TRIMESTRE**

A empresa de logística DP World, com sede em Dubai, movimentou 18,9 milhões de TEUs em toda sua rede de terminais portuários nos primeiros três meses deste ano.

*Da Redação - [anba@anba.com.br](mailto:anba@anba.com.br)*

São Paulo – A empresa de logística multinacional dos Emirados DP World, com sede em Dubai, movimentou 18,9 milhões de TEUs (unidade equivalente a 20 pés) em toda sua rede de terminais portuários no primeiro trimestre deste ano. O volume bruto de contêineres cresceu 10,2% em relação ao ano passado.

Os três primeiros meses de 2021 registraram um forte início de ano e todas as três regiões em que a DP World atua apresentaram crescimento, principalmente nos terminais na Índia e na Austrália. A empresa não divulgou informações sobre a movimentação no Porto de Santos.



<https://anba.com.br/wp-content/uploads/2021/04/dp-world-eveningviewofcranesatjebelaliterminal-3.jpg>

*Divulgação/DP World*

O principal porto do grupo, o terminal de Jebel Ali, nos Emirados, demonstra retomada com a movimentação de 3,5 milhões de TEU no período, uma alta de 2,6% em relação ao primeiro trimestre de 2020.

O presidente e CEO do grupo, Sultan Ahmed Bin Sulayem, disse em nota que está muito satisfeito com os resultados do primeiro trimestre, que teve um crescimento maior que o previsto pela indústria, estimado em 8,9%. “Esse desempenho está à frente das expectativas e ilustra a resiliência da indústria global de contêineres, e a capacidade contínua da DP World de superar o mercado”, disse Sulayem.

O empresário ponderou que, embora o ambiente comercial a curto prazo seja positivo, está ciente de que a recuperação econômica pode ser novamente interrompida “pela pandemia de covid-19, pela incerteza geopolítica em algumas partes do mundo e pela guerra comercial em curso”.

No geral, o início de ano deixa a empresa melhor posicionada para apresentar um resultado positivo em 2021. “Apesar do ambiente comercial mais favorável, continuamos concentrados em conter os custos para aumentar a rentabilidade, administrar o Capex de crescimento e a execução contínua de nossa estratégia de entregar soluções de cadeia de fornecimento a proprietários de cargas”, disse o CEO.

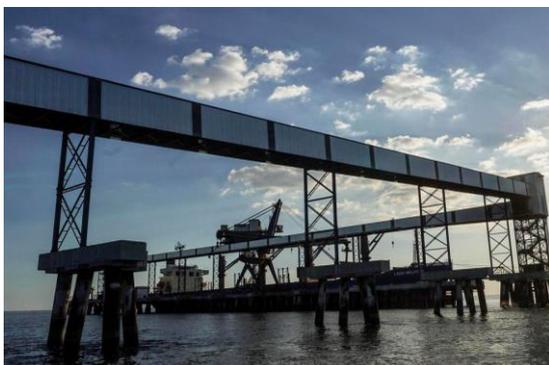
*Fonte: ANBA – AGÊNCIA DE NOTÍCIAS BRASIL-ÁRABE*

*Data: 27/04/2021*



## ABOL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS

### HIDROVIAS DO BRASIL PROJETA CRESCIMENTO EM CORREDORES NORTE E SUL



<https://abolbrasil.org.br/new-uploads/hidrovias-do-brasil-projeta-crescimento-em-corredores-norte-e-sul.jpg>

A Hidrovias do Brasil acredita em oportunidades de crescimento dos corredores hidroviários nas regiões Sul e Norte, com a consolidação de mercado da primeira e o forte desenvolvimento da área de influência da companhia na segunda. A diversificação de rotas e cargas, com a exposição a produtos estruturalmente fortes no Brasil e com grandes perspectivas de crescimento estão entre as apostas da companhia para

os próximos anos, com contratos de longo prazo com clientes de grande porte. Entre outras frentes no radar da companhia estão a cabotagem, com potencial incremento na movimentação de produtos e desenvolvimento de novos projetos. Com a movimentação de sal em Santos, a Hidrovias aposta no volume adicional e diversificação de rotas com presença no maior porto da América Latina.

Os objetivos foram anunciados, na última quinta-feira (22), durante evento com investidores para a apresentação guidance para os anos de 2021 e 2025. Na ocasião, o CEO da Hidrovias do Brasil, Fabio Schettino, identificou o corredor de exportação de grãos produzidos no Mato Grosso como

principal via de crescimento e potencial para grandes mercados, como Ásia e Oriente Médio. A expectativa é que a produção do estado alcance 94 milhões de toneladas em 2025, ante os 70 milhões/t na safra 2019/2020. Quanto mais ao norte do estado, aumenta a tendência de escoamento das cargas pelo Arco Norte.

Como o consumo interno é baixo, o crescimento da produção tende a ser voltado para exportação. A empresa observa que a fronteira agrícola cresce do meio para o norte do estado, o que favorece os negócios da empresa neste trade. Além do potencial exportador, o Arco Norte é considerado um polo importante para importação e entrada de fertilizantes. Atualmente, quase 50% do exportado por Barcarena e mais de 40% do que é movimentado por Miritituba são operados pela Hidrovias.

As projeções e cenários feitos pela companhia indicaram que, mesmo com a futura cobrança de pedágio na BR-163, a partir do final de 2022 ou do início de 2023, o corredor norte deve ficar mais econômico do que a operação por via férrea para Santos. A análise leva em consideração custo logístico ponderado. Schettino também destacou que o plano de negócios se concretiza em qualquer um dos cenários projetados pela companhia de implementação da Ferrogrão.

O diretor financeiro e de relações com investidores, André Kubota, acrescentou que a aquisição de terrenos em Porto Velho (RO) contribuirá para diversificar as atividades no Arco Norte, gerando alternativas de escoamento para os clientes. A operação, prevista para iniciar em 2023, prevê 1,3 milhão a 1,5 milhão de toneladas em 2025. O objetivo é aumentar a competitividade em Barcarena (PA). Segundo Kubota, mesmo a empresa tendo adotado uma posição conservadora no plano de negócios, a expectativa é que o corredor norte tem potencial de crescimento.

*Fonte: ABOL - Associação Brasileira de Operadores Logísticos*

*Data: 27/04/2021*



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

### SANTOS BRASIL SELECIONA ESTAÇÃO OPUS DA CYBERLOGITEC PARA ALINHAR SUAS OPERAÇÕES EM SEUS DOIS CARROS-CHEFE



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/04/santos-brasil-768x437.png>

Com várias localidades operando em todo o país, a Santos Brasil enfrentou o desafio de alinhar as operações entre essas localidades para atender às necessidades de uma força de trabalho de mais de 3.000 funcionários. O Terminal OPUS foi escolhido devido à sua ampla gama de operações de pátio, cais e portões integrados à solução TOS de base. O TOS totalmente integrado, juntamente com integrações externas críticas, dá ao operador da planta a capacidade de fornecer uma experiência consistente para operadores, parceiros de transporte, agências governamentais e proprietários de carga, independentemente da localização.

“O terminal OPUS da CyberLogitec nos oferece a oportunidade de harmonizar os processos de negócios em nossos dois hubs que até agora eram atendidos por dois sistemas distintos”, afirma Ricardo Abruzzini Filho, Diretor de Tecnologia da Informação e Inovação da Santos Brasil. “A principal vantagem que a CyberLogitec traz é sua abordagem integrada para operações de cais e pátio em um único sistema, sem a necessidade de muitos acréscimos.”

Os recursos avançados do Terminal OPUS variam de planejamento e limpeza de pátios a operações de guindastes em calçadas e calçadas, e podem atender ao crescimento do terminal nos próximos

anos. Com a experiência comprovada da CyberLogitec em ajudar locais com espaço limitado para aumentar a produtividade e eficiência por meio dos recursos avançados do terminal OPUS, a Santos Brasil identificou uma oportunidade de reduzir as necessidades de aquisição de novos terrenos para cumprir suas metas de crescimento.

Nosso acordo com a Santos Brasil é mais um passo importante em nosso crescimento interno América latina“, Ele disse Young Ky Sung, CEO da CyberLogitec. Embora seja baseado em ÁsiaFlexibilidade, funcionalidade integrada e nossa estratégia de execução remota robusta significam que os terminais de rápido crescimento na região podem se beneficiar de nossa solução para ajudá-los a fornecer melhores serviços aos seus clientes e parceiros.”

Para mais informações visite [www.cyberlogitec.com](http://www.cyberlogitec.com)

### Sobre CyberLogitec

A CyberLogitec capacita a cadeia de suprimentos global com tecnologias inovadoras que tratam dos desafios operacionais, melhoram a visibilidade e atendem aos requisitos da indústria. Como líder mundial na indústria de transporte marítimo, portuária e logística, nossos serviços e soluções de consultoria flexíveis e abrangentes ajudam a indústria a se adaptar rapidamente às necessidades em evolução do mercado.

### Sobre a Santos Brasil

Reconhecida como referência na operação do porto para contêineres em Brasil, A Santos Brasil é uma sociedade anônima de capital aberto, listada no B3's Novo Mercado, Que oferece aos seus clientes soluções logísticas completas para os portos. A empresa opera seis terminais marítimos localizados em locais estratégicos Brasil, Com três terminais de contêineres – Tecon Santos (Porto de Santos – SP), Tecon Vila do Conde (Porto de Barcarena – PA) e Tecon Imbituba (Porto de Imbituba – SC) -, terminal público de cargas, TCG Imbituba (Imbituba – SC) Terminal exclusivo de manuseio de veículos, TEV (Porto de Santos – SP) e do terminal público de cargas de Saboo, também em Santos (SP).

#### Fonte: CyberLogitec

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

Data: 27/04/2021

## GOVERNO FEDERAL ELABORA MEDIDA PROVISÓRIA PARA SIMPLIFICAR AVIAÇÃO NO BRASIL

Informação: IBL (27 de abril de 2021 )

Texto pretende fazer “faxina regulatória” no setor. Entre as mudanças, Governo quer reduzir quantidade de taxas de fiscalização de 342 para apenas 25.

O Governo Federal pretende enviar ao Congresso Nacional, nas próximas semanas, uma medida provisória com alterações no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) e na lei de criação da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). A iniciativa é tratada como uma “faxina regulatória”, com o objetivo de reduzir burocracias e simplificar normas para atuação no setor.

A quantidade de taxas de fiscalização cobradas na aviação civil, definidas pela Lei da Anac (Lei 11.182, de 2005), deverá cair das atuais 342 para apenas 25. Já as companhias aéreas não serão mais consideradas concessionárias de um serviço público, conforme estabelece hoje o CBA (Lei 7.565, de 1986), e não será necessário um contrato de concessão como pré-requisito das operações.

A medida provisória foi assinada na sexta-feira (23) pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, e foi incluída no sistema eletrônico do governo. O texto precisa ser revisto pela subchefia de assuntos jurídicos da Casa Civil antes de ser encaminhado ao presidente Jair Bolsonaro. Quando encaminhada ao Congresso Nacional, a MP terá 60 dias (prorrogáveis por igual período uma única vez) para ser votada. Caso contrário, o texto perderá seus efeitos.

De acordo com Juliano Noman, diretor-presidente da Anac, autoridades do setor pediram que o texto fosse enviado como MP – e não como projeto de lei – justamente para melhorar o ambiente de negócios na aviação civil e acelerar a recuperação econômica pós-pandemia. “A retomada será crucial para a sustentabilidade do setor aéreo. Ela pode ser mais rápida ou mais devagar. Considerando os danos da pandemia, ficou muito urgente”, explica Noman.

Para ele, é inviável lidar com 342 taxas concomitantes. “Imagine a confusão que isso significa no ambiente regulatório. Não é nem uma questão de valor. Muitas vezes ninguém sequer sabe qual taxa deve pagar”, afirma.

Um anexo à minuta da MP cria seis faixas de complexidade para os serviços da Anac, reagrupados agora em 25 taxas, com o intuito de diferenciar pequenas e grandes empresas, além de corrigir regras ineficazes. “Hoje quem quer certificar um balão no Brasil paga quase R\$ 900 mil. Quantos balões nós certificamos até hoje no Brasil? Zero. Por quê? Porque isso expulsa quem pretende se certificar”, relata o diretor-presidente da Anac.

Outra ação que promete diminuir burocracias e reduzir custos administrativos será a extinção da necessidade de um contrato de concessão para voar. De acordo com a proposta, a Anac vai exigir apenas o certificado de operador aéreo para atuar no setor. Isso trará mais rapidez e dinamismo para as empresas de aviação do setor – sem a Anac abrir mão das questões de segurança.

Outro alvo da simplificação é o Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) – que controla marcas de matrícula e nacionalidades das aeronaves, emite certificados de matrícula e de aeronavegabilidade, processa o cancelamento de registros e inscrições.

Em 2020, a Anac e o Ministério da Infraestrutura já haviam lançado um programa de simplificação de regras e desburocratização de procedimentos voltados para a aviação geral (executiva, agrícola, recreativa), o Voo Simples. No entanto, eram todas medidas infralegais, de menor abrangência e sem impacto direto na aviação comercial.

A Frenlogi apoia a redução de normas e burocracias que regem a aviação brasileira. Essa alteração já era urgente muito antes do começo da pandemia – momento em que empresas do setor foram muito prejudicadas com a redução drástica na quantidade de voos e restrição no número de passageiros por avião.

O caminho para a retomada do crescimento da economia brasileira passa, necessariamente, por maiores investimentos na infraestrutura de transportes e logística, redução da carga tributária e estímulo ao empreendedorismo. Todas as ações que promovam a melhoria no ambiente de negócios, gerem empregos, estimulem a concorrência e diminuam custos para empresários e consumidores são apoiadas pela Frente.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data: 27/04/2021*

ativos, ocorrido há duas semanas, onde serão investidos R\$ 10 bilhões em obras, ficou evidente o interesse dos investidores nos projetos e dispostos a grandes parcerias.

Para atrair novos investidores, principalmente estrangeiros, onde há uma grande demanda por liquidez, o ministro da Infraestrutura aposta nas ações que vêm sendo feitas pelo Governo Federal, como marcos regulatórios de modais de transportes, que irão reduzir a burocracia e modernizar os segmentos, criando uma base jurídica para a execução de contratos.

“O capital privado é um dos pilares para que possamos retomar nossa economia e crescimento. São com esses recursos, que poderemos fazer os investimentos necessários em infraestrutura. E temos todos os mecanismos de segurança para a execução de contratos, como as regras das debêntures e mitigação de riscos socioeconômicos”, declarou Tarcísio.

Assessoria Especial de Comunicação  
Ministério da Infraestrutura  
*Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF*  
*Data: 27/04/2021*

## **PORTO DE MACEIÓ REGISTRA AUMENTO DE 55% NO FATURAMENTO EM TRÊS MESES**

Movimentação de carga também apresentou resultados positivos no período

O Porto de Maceió registrou um faturamento de R\$ 11,3 milhões no primeiro trimestre de 2021, o que corresponde a um aumento de 55% em relação aos R\$ 7,3 milhões faturados em igual período de 2020. Esse resultado representa o maior faturamento trimestral dos últimos 20 anos.

Além disso, a movimentação de carga registrou um aumento de 29,5% no primeiro trimestre de 2021 (719.246 toneladas x 555.311 toneladas, em 2020). A meta é que até 2023 o porto alcance uma movimentação anual de 4 milhões de toneladas, o que representa o dobro da média atual de 2 milhões de toneladas, entre embarque e desembarques de produtos.

Destaca-se, ainda, que o Programa de Parceria Pública de Investimento do Governo Federal contempla cinco áreas do Porto de Maceió em processo de arrendamento, gerando novas oportunidades de emprego e renda para o estado de Alagoas, nos próximos dois anos.

Assessoria Especial de Comunicação  
Ministério da Infraestrutura  
*Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF*  
*Data: 26/04/2021*

## **COM DUPLICAÇÕES NA BR-101, GOVERNO FEDERAL SUPERA 180 QUILOMETROS DE NOVAS PISTAS NA BAHIA**

*Mais 22 km da rodovia foram abertos ao tráfego, nesta segunda-feira (26), a partir da BR-324 sentido Alagoinhas*

A logística de uma região com fábricas de grande porte ganha um reforço do Governo Federal a partir desta segunda-feira (26). O Ministério da Infraestrutura, através do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), entregou mais 22 quilômetros de pistas duplicadas da BR-101, na Bahia, a partir do entroncamento com a BR-324 em direção à divisa com Sergipe, referentes aos lotes 1, 2 e 4. O evento contou com a presença do presidente da República, Jair Bolsonaro.

Com a liberação, o motorista passa a contar agora com 58 quilômetros de pistas com capacidade ampliada no estado. No total, o Governo Federal entregou mais de 180 quilômetros de novas pistas na Bahia, em 2021. “Essa é mais uma duplicação que vai potencializar a logística não só deste estado mas do Brasil inteiro. Uma duplicação que vai se integrar também ao que vem sendo

realizado no restante da Bahia e contribuir com o crescimento do Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia)”, destacou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, lembrando ainda da recente concessão da FIOL, que injetará mais de R\$ 3 bilhões em infraestrutura no estado.



<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/imagens/BR101.jpeg>

Foto: Ricardo Botelho/Aescom MInfra

Nos quatro primeiros meses de 2021, além dos 22 quilômetros duplicados, o MInfra e o DNIT entregaram 77 quilômetros de pistas pavimentadas da BR-235/BA, 67 quilômetros de adequação da BR-135/BA e 16 quilômetros de duplicação da BR-116/BA.

**OBRAS REALIZADAS** - Entre os lotes entregues, o 4 é de grande importância pela ligação rodoviária aos grandes polos comerciais e industriais do estado, como Alagoinhas, Pedrão, Teodoro Sampaio e Conceição do Jacuípe. Nele, as equipes do DNIT atuaram na duplicação de mais seis quilômetros, entre os km 158,5 e km 164,5. Uma região conhecida pela quantidade de fábricas de grande porte, como cervejarias. Um ponto estratégico de logística por se conectar à BR-324/BA, que liga a cidade de Feira de Santana até a capital Salvador.

O lote 1 da BR-101/BA ganhou mais cinco novos quilômetros duplicados, entre o km 36,6 e km 41,6. Com isso, o segmento passa a contar agora com mais de 27 quilômetros de pistas amplas e mais seguras. No lote 2, outros 11 quilômetros foram abertos ao trânsito, do km 67,8 ao km 78,8, totalizando mais de 24 quilômetros de melhorias. Os trechos servem aos municípios de Rio Real, Aporá, Timbó, Esplanada e Entre Rios.

A BR-101 é um dos principais corredores rodoviários do Brasil, atravessando 12 estados, cortando o país de Norte a Sul, e com um fluxo diário de mais de 12 mil veículos – 60% relacionados ao transporte de cargas. Durante a atual gestão do Governo Federal, também já ocorreram duplicações na BR-101 ao longo dos estados do Espírito Santo, Alagoas e Sergipe.

Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação Social – DNIT

Assessoria Especial de Comunicação  
Ministério da Infraestrutura

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF  
Data: 26/04/2021

## ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

### GOVERNO DO RJ DERRUBA LIMINAR DO TRT E LEILÃO DA CEADÉ ESTÁ MANTIDO PARA SEXTA

O governo do Rio de Janeiro conseguiu derrubar nesta quarta-feira, 27, a liminar concedida no domingo pelo Tribunal Regional do Trabalho (TRT-TJ) que suspendia o leilão da Cedae, marcado para a próxima sexta-feira, 30. Hoje, 27, é o último dia para a entrega das propostas financeiras. A decisão da suspensão da liminar foi do ministro Luiz Fux, presidente do Supremo Tribunal Federal (STF).

O TRT-RJ havia acolhido o pedido dos sindicatos que representam os empregados da Cedae, empresa de abastecimento de água e de saneamento do Rio de Janeiro, que denunciaram o fato do

programa de privatização da empresa não conter informações sobre o destino dos quatro mil empregados da estatal.

Em sua decisão, Fux determinou a suspensão de “toda e qualquer decisão da Justiça, de primeiro e segundo graus, que obste, parcial ou gradualmente, o andamento do certame licitatório destinado à concessão dos serviços de saneamento básico da Região Metropolitana do Rio de Janeiro”.

*Fonte: IstoÉ- Dinheiro*

*Data: 27/04/2021*

## MINISTÉRIO APOSTA EM LEILÃO DA FERROGRÃO EM 2021

*(Por Alberto Alerigi Jr.)*



[https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/Reuters\\_Direct\\_Media/Brazil\\_OnlineReportAgribusinessNews/tagreuters.com2021binary\\_LYNXMPEH3Q14H-BASEIMAGE.jpg](https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/Reuters_Direct_Media/Brazil_OnlineReportAgribusinessNews/tagreuters.com2021binary_LYNXMPEH3Q14H-BASEIMAGE.jpg)

*Tarcísio de Freitas, ministro da Infraestrutura*

SÃO PAULO (Reuters) – O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, afirmou nesta terça-feira que o leilão da ferrovia Ferrogrão deve ocorrer no segundo semestre e que os entraves legais que estão impedindo o projeto serão superados.

A ferrovia, um projeto bilionário de construção entre o Mato Grosso e o Pará, teve projeto enviado ao Tribunal de Contas da União (TCU) em meados do ano passado e, segundo Freitas, agora o empreendimento está em fase de certificação de critérios ambientais por parte de consultoria internacional.

“O Brasil precisa da Ferrogrão. Vai ser divisor de águas e regulador de tarifas (de frete)”, afirmou Freitas durante evento online do banco Santander Brasil. “Estamos caminhando a passos largos para a obtenção de selo verde que vai tirar o risco de imagem que alguns interessados às vezes observam”, disse Freitas sem citar o nome da consultoria.

Com 933 km de extensão, a Ferrogrão terá, segundo o governo, papel estruturante para o escoamento de produção de grãos do Centro-Oeste e de outros produtos como fertilizantes, açúcar e etanol. A expectativa de investimento no projeto, que tem sido alvo de uma série de questionamentos judiciais, é de 8,4 bilhões de reais.

Em março, o ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), concedeu medida cautelar para suspender a eficácia de uma lei de 2017 que altera os limites do Parque Nacional do Jamanxim, no Pará, para permitir a passagem da Ferrogrão.

Freitas afirmou também durante o evento que o marco regulatório das ferrovias está na “reta final” de avaliação pelo Senado e estimou que uma tramitação do texto pela Câmara dos Deputados será “muito rápida”. Segundo o ministro, o marco deve gerar mais de 20 bilhões de reais em investimentos para o setor.

O ministro também afirmou que o edital de concessão da rodovia Nova Dutra, entre Rio de Janeiro e São Paulo, está em fase final para um parecer no TCU.

*Fonte: IstoÉ- Dinheiro*

*Data: 27/04/2021*

## EMPRESA DE CARNES PERDUE LEVA 31 MIL T DE SOJA DO BRASIL PARA OS EUA

*Por Ana Mano em São Paulo e Karl Plume em Chicago*



[https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/Reuters\\_Direct\\_Media/BrazilOnlineReportAgribusinessNews/tagreuters.com2021binary\\_LYNXMPEH3Q14K-BASEIMAGE.jpg](https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/Reuters_Direct_Media/BrazilOnlineReportAgribusinessNews/tagreuters.com2021binary_LYNXMPEH3Q14K-BASEIMAGE.jpg)

*Navio carregado com soja no porto de Santos (SP)*

SÃO PAULO (Reuters) – A processadora de carnes norte-americana Perdue vai embarcar cerca de 31,45 mil toneladas de soja do Brasil para os Estados Unidos, segundo dados da agência de marítima Cargonave, à medida que os estoques diminuem no mercado norte-americano.

O navio Four Turandot deve chegar na quarta-feira ao porto de Barcarena, no Norte do Brasil, e partir no dia 9 de maio, mostram os dados da programação de navios da Cargonave.

Procurada, a Perdue não respondeu de imediato a um pedido de comentário.

O Brasil, maior produtor e exportador global de soja, raramente vende a oleaginosa para os EUA – a China é o principal comprador dos grãos do país.

Os Estados Unidos, segundo exportador e produtor, geralmente importam pequenos volumes de soja todos os anos. O país possui infraestruturas de manuseio de grãos que permitem exportações em grande escala.

Quando a oferta doméstica nos EUA está excepcionalmente apertada, instalações de processamento na Costa Leste dos EUA normalmente são as primeiras a importar, uma vez que os custos de embarque de grãos do Meio-Oeste por ferrovia podem ser maiores do que os custos de importação, disseram traders.

As margens de importação para essas instalações são atualmente favoráveis para embarques do final da primavera até os meses de verão no Hemisfério Norte, segundo os traders.

Os estoques de soja dos EUA devem cair para o equivalente a apenas nove dias e meio de consumo em setembro, antes da próxima safra, o nível mais apertado já registrado, de acordo com dados do Departamento de Agricultura dos EUA analisados pela Reuters.

Os Estados Unidos importaram quase 2 milhões de toneladas da oleaginosa na temporada 2013/14 e pouco mais de 1 milhão de toneladas na safra 2012/13, segundo dados do USDA. O USDA projeta 953.000 toneladas de importação de soja na atual temporada, embora alguns traders digam que os volumes podem ser maiores.

*Fonte: IstoÉ- Dinheiro*

*Data: 27/04/2021*



**COMEX DO BRASIL**

**SUPERÁVIT COMERCIAL CRESCE 102,5% ATÉ A QUARTA SEMANA DE ABRIL E TOTALIZA US\$ 16,81 BILHÕES**



[https://www.comexdobrasil.com/wp-content/uploads/2021/01/Navio\\_21\\_navio-carga\\_-\\_comercio-exterior.jpg](https://www.comexdobrasil.com/wp-content/uploads/2021/01/Navio_21_navio-carga_-_comercio-exterior.jpg)

Foto: Pexels

Brasília – A balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 16,81 bilhões neste ano, até a quarta semana de abril, com crescimento de 102,5%, pela média diária, em relação ao período de janeiro a abril de 2020. A corrente de comércio, na mesma comparação, subiu 20% e atingiu US\$ 136,12 bilhões. Os dados foram divulgados nesta segunda-feira (26/4)

pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia. As exportações somam US\$ 76,46 bilhões, com alta de 25,6%, e as importações sobem 13,4% e atingem US\$ 59,66 bilhões.

No acumulado do mês, as exportações cresceram 57,7% e somaram US\$ 20,81 bilhões, enquanto as importações subiram 39% e totalizaram US\$ 11,92 bilhões. Dessa forma, a balança comercial registrou superávit de US\$ 8,9 bilhões, em alta de 92,5%, e a corrente de comércio alcançou US\$ 32,73 bilhões, subindo 50,4%.

Se apenas for considerada a quarta semana de abril, a corrente de comércio alcançou US\$ 8,411 bilhões, com US\$ 5,565 bilhões de exportações e US\$ 2,846 bilhões de importações, o que gerou um superávit de US\$ 2,719 bilhões.

### Exportações no mês

Nas exportações, comparada a média diária até a quarta semana deste mês (US\$ 1,387 bilhão) com a de abril de 2020 (US\$ 879,69 milhões), houve crescimento de 57,7%, em razão do aumento nas vendas da indústria extrativista (61,8%), da agropecuária (61%) e dos produtos da indústria de transformação (52,9%).

O aumento das exportações foi puxado, principalmente, pelo crescimento nas vendas dos seguintes produtos da indústria extrativista: minério de ferro e seus concentrados (102,6%); óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (32,7%); minérios de níquel e seus concentrados (13.831.277,3%); outros minérios e concentrados dos metais de base (242%) e outros minerais em bruto (66,8%).

Já em relação à indústria de transformação, destaque para o crescimento nas vendas de óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (86%); produtos semiacabados, lingotes e outras formas primárias de ferro ou aço (85,2%); açúcares e melaços (56,2%); veículos automotivos de passageiros (265,2%) e ouro, não monetário, excluindo minérios de ouro e seus concentrados (77,6%).

Por fim, a alta das exportações também contou com o crescimento nas vendas dos seguintes produtos agropecuários: soja (60,1%); algodão em bruto (131,9%); café não torrado (35,6%); frutas e nozes não oleaginosas, frescas ou secas (99%) e milho não moído, exceto milho doce (862,4%).

### Importações no mês

Nas importações, a média diária até a quarta semana de abril de 2021 (US\$ 794,52 milhões) ficou 39% acima da média de abril do ano passado (US\$ 571,55 milhões).

Nesse comparativo, aumentaram principalmente as compras de produtos da indústria de transformação (41,8%) e da indústria extrativista (8,5%). Por outro lado, diminuíram as compras da agropecuária (-1,1%).

Na indústria de transformação, o aumento das importações foi puxado pelo crescimento nas compras de óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (87%); válvulas e tubos termiônicos, de cátodo frio ou foto-cátodo, diodos, transistores (86,2%); partes e acessórios dos veículos automotivos (82,8%); cobre (190,6%) e veículos automóveis para transporte de mercadorias e usos especiais (160,7%).

Já na indústria extrativista, os destaques de alta nas importações foram gás natural, liquefeito ou não (63,3%); outros minérios e concentrados dos metais de base (100,9%); minérios de cobre e seus concentrados (168,1%); carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado (15,1%) e minério de ferro e seus concentrados (1.218.273,2%).

(\*) Com informações da Secex/Ministério da Economia

Fonte: *Comex do Brasil*

Data: 27/04/2021

### **FRETE INTERNACIONAL ACUMULA ALTA DE 30% E FALTAM ESPAÇOS PARA CARGAS NOS AVIÕES, INDICA SINDASP**

São Paulo – Relatório da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA, na sigla em inglês) divulgado no início de abril informa que a demanda de carga aérea mundial aumentou 9% em fevereiro em relação aos níveis pré-pandemia, para se ter uma referência sem os efeitos do Covid19 nessa comparação.

No Brasil, os dois principais aeroportos cargueiros (Guarulhos e Viracopos) convivem com movimentos atípicos de alta neste início de 2021. Guarulhos sentiu reflexos em suas operações na exportação, após atingir 12.300 toneladas em fevereiro, em seu último anúncio. Já Viracopos, em Campinas (SP), registrou seu segundo maior mês de março da história na exportação, com mais de 9 mil toneladas movimentadas, mantendo a tendência de alta neste início de ano, com crescimentos de 63,9%, 37,7% e 50,6%, respectivamente, em janeiro, fevereiro e março.

#### **Outros fatores**

As fronteiras com o Brasil estão fechadas, comércios bilaterais interrompidos – a exemplo da França e da Espanha – e o número de voos reduzidos. Com isso, exclui-se a possibilidade de utilização do porão de voos de passageiros para carga.

“Nesse momento é que ocorre uma migração para os aviões cargueiros. Tudo isso somado, esgotam-se os espaços nas aeronaves e, naturalmente, os preços para os embarques dispararam, e já atingem 30%, afirma Marcos Farneze, presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros de São Paulo (Sindasp), categoria responsável por cerca de 95% do comércio exterior brasileiro.

O comércio exterior da China disparou em março. São números percentuais elevados sobre um gigante movimento. As importações cresceram 38,1% em 12 meses, enquanto que as vendas de produtos chineses no exterior aumentaram 30,6%. Segundo operadores, as tarifas de frete aéreo da China tem aumentado regular e frequentemente.

#### **Marítimo**

Já no setor marítimo não é diferente: faltam contêineres. O encalhe do meganavio Ever Given, que causou um engarrafamento de uma semana no Canal de Suez, no Egito, por onde passam 12% do comércio global, causou enormes transtornos em uma das principais rotas do transporte marítimo mundial e provocou um verdadeiro efeito dominó na logística internacional. Portos nos EUA e na Europa ficaram cheios e os containers não estão rodando como deveriam.

Todos esses impactos, somados ao aumento de movimento mundial, serão sentidos de uma forma ou de outra na economia, Além disso, podem elevar custos na exportação de alimentos. Os produtores de carnes e frutas estão no topo desse problema, pois suas operações se concentram na

movimentação de cargas em contêineres, principalmente os refrigerados, exemplifica Farneze. São fatores que ainda estão longe de uma solução imediata ou definitiva.

(\*) Com informações do Sindasp

Fonte: *Comex do Brasil*

Data: 27/04/2021

## **EMPRESÁRIOS BRASILEIROS E EUROPEUS DISCUTEM SUSTENTABILIDADE E CONCLUSÃO DO ACORDO MERCOSUL-UE**

Brasília – A Confederação Nacional da Indústria (CNI), a BusinessEurope e a Confederação Empresarial de Portugal (CIP) realizarão na sexta-feira (30) o webinar Acordo Mercosul-UE e o compromisso empresarial com a sustentabilidade.

O evento será transmitido pelo YouTube da CNI, das 9h45 às 12h. As inscrições podem ser feitas na página da CIP. O encontro conta com o apoio da Presidência Portuguesa do Conselho da União Europeia. Veja a programação completa.

A abertura será realizada pelo presidente da CIP, António Saraiva, pela diretora de Relações Institucionais da CNI, Mônica Messemberg, e pelo diretor-geral da BusinessEurope, Markus Beyrer. Em seguida, o vice-presidente executivo da Comissão Europeia e Comissário do Comércio, Valdis Dombrovskis, falará sobre a implementação do acordo.

Às 10h35, haverá um painel sobre sustentabilidade com representantes de empresas como Bayer AG, Basf, BRF, Scania, Klabin e Salzburger Aluminium AG. O encerramento será realizado pelo ministro das Relações Exteriores do Brasil, embaixador Carlos Alberto Franco França, e pelo ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal, Augusto Santos Silva.

**Brasil reúne condições para cumprir compromissos ambientais do acordo**

A conclusão do acordo entre o Mercosul e a União Europeia, em 2019, foi a principal conquista recente do Brasil, do bloco e do setor empresarial na agenda de acordos comerciais. O acordo permitirá uma abertura gradual da economia e impulsionará o fluxo de comércio e de investimentos entre os dois blocos. Essas são medidas fundamentais para a retomada da economia brasileira, sobretudo neste momento de enfrentamento da pandemia de Covid-19.

O acordo tem ainda um aspecto estratégico. Brasil e União Europeia têm assistido a uma queda importante dos fluxos de comércio na última década, de 36%, saindo de US\$ 90 bilhões em 2011 para US\$ 58 bilhões em 2020. Ao mesmo tempo, China e Ásia em geral têm crescido como fornecedoras tanto do Brasil quanto da União Europeia em setores de maior valor agregado.

A CNI trabalhou ativamente para a retomada das negociações desse tratado ainda em 2012 e desde então se mantém na linha de frente para garantir a coesão do setor empresarial em prol do seu andamento. O próximo passo é a conclusão dos trâmites necessários e o início da internalização do acordo pelos membros dos dois blocos.

No entanto, a maior discussão hoje tem girado em torno do tema sustentabilidade. Na avaliação da diretora de Relações Institucionais da CNI, Monica Messemberg, o Brasil reúne todas as condições necessárias para cumprir os compromissos na área ambiental firmados no acordo.

“A implementação desse acordo pode impulsionar mundialmente a agenda ambiental bem como demonstrar a liderança e os ativos que o Brasil já possui nessa área e também no que tange às mudanças climáticas. Os padrões do Brasil, ambientalmente falando, já são mais avançados do que o de países com os quais a União Europeia já fechou acordo, como Coreia do Sul, Vietnã e Indonésia”, afirma a diretora.

Na indústria brasileira, 40% do consumo de energia provém de fontes renováveis

Dados da CNI mostram que a indústria brasileira já pode ser considerada uma das mais sustentáveis do mundo. Segundo dados do Balanço Energético Nacional 2020, 40% do consumo de energia do setor industrial em 2019 era proveniente de fontes renováveis. Um desempenho muito positivo se comparado com o dos demais países.

Em linha com o propósito de tornar a indústria cada vez mais sustentável, a CNI desenvolve ações claras no que diz respeito ao tema sustentabilidade tanto na negociação de acordos comerciais quanto na área ambiental.

A CNI trabalhou, por exemplo, arduamente para a concretização das ações de eficiência energética como uma política do Estado brasileiro. Desde 2016, o setor empresarial tem participado das decisões estratégicas do Procel (Programa Nacional de Conservação de Energia Elétrica). O Programa é conhecido e respeitado em todo o mundo e, a partir de 2018, organismos internacionais como a International Energy Agency (IEA) começaram a apontar a eficiência energética como o primeiro combustível viável rumo a uma economia de baixo carbono.

Além disso, a CNI também vem trabalhando na construção de importantes marcos legais que permitam a expansão da produção econômica com o necessário cuidado ao meio ambiente, entre eles, o licenciamento ambiental e a economia circular.

(\*) Com informações da CNI

Fonte: *Comex do Brasil*

Data: 27/04/2021



## MONEYTIMES

### MAIOR PARTE DAS TRANSPORTADORAS VÊ MELHORA NO 2º SEMESTRE APÓS NOVO BAQUE POR COVID



<https://media.moneytimes.com.br/uploads/2020/07/transportes-56.jpg>

*Conforme os dados da associação de companhias do setor, 43% destas acreditam que o mercado deve melhorar no segundo semestre (Imagem: REUTERS/Paulo Whitaker)*

A maior parte das empresas de transporte rodoviário de cargas no Brasil espera que o mercado volte a melhorar ainda neste ano, após o baque causado pelo recrudescimento da pandemia de Covid-19 e pela reimposição de medidas restritivas

ao redor do país nos últimos dois meses, indicou pesquisa publicada nesta segunda-feira pela NTC&Logística.

Conforme os dados da associação de companhias do setor, 43% destas acreditam que o mercado deve melhorar no segundo semestre deste ano, enquanto 14% disseram esperar uma retomada ainda no primeiro semestre de 2021.

Para 21% das companhias ouvidas, por outro lado, o cenário só deve melhorar no ano que vem. Outros 21% ainda enxergam um panorama mais pessimista, no qual o mercado se recuperaria apenas em alguns anos.

Segundo Lauro Valdivia, assessor técnico da NTC&Logística, a opinião otimista da maioria reflete expectativas de um recuo da pandemia diante da vacinação no país e de que o cenário que foi registrado a partir de meados do ano passado, quando o setor engatou recuperação após a primeira onda da doença, possa se repetir.

Essa retomada vinha se mantendo nos dois primeiros meses deste ano, com algumas companhias registrando números melhores do que os vistos em igual período do ano passado, quando o impacto da pandemia ainda não havia sido sentido.

No entanto, a imposição de restrições de circulação que acompanhou a segunda onda da Covid-19 no Brasil –que, por sua vez, levou os números de casos e óbitos a dispararem a partir de março– freou parte da recuperação do setor, afetando especialmente as empresas de pequeno porte.

De acordo com o levantamento da NTC&Logística, 63% das companhias reportaram queda no volume de carga transportado no mês passado, enquanto apenas 24% registraram aumento e 13% não observaram variação significativa.

Entre os que apuraram perdas, a queda média foi calculada em 24,2%. Já para os que tiveram ganhos no período, o aumento médio foi de 9,9%, informou a associação.

“Essa paralisação frustrou um pouco, mas as empresas ainda estão animadas com relação ao ano... Os empresários acreditam que com a vacinação, e mais o que aconteceu no ano passado, algo que ficou na memória, a gente deva ter um segundo semestre bom”, disse Valdivia.

Ele destacou ainda que, assim como na primeira onda da Covid-19, os segmentos menos afetados durante o recrudescimento da doença foram os de químicos e alimentícios, que se enquadram em serviços essenciais.

A área de cargas fracionadas também registrou impactos mais brandos, mas ainda sofre com algumas incertezas no front da demanda em meio à turbulência econômica.

“A fracionada, que é uma carga mais geral que atende a todos os segmentos e e-commerce, também não foi muito afetada... Mas tem dias em que explode a quantidade de pedidos, mas chega no dia seguinte e não tem nada. Está oscilando demais o volume de carga”, afirmou.

**Fonte: Moneytimes**

**Data: 27/04/2021**

## PROJETO QUE CRIA BR DO MAR PERDE A URGÊNCIA NO CONGRESSO NACIONAL

Por Evelin Mendes



<https://media.moneytimes.com.br/uploads/2020/09/senado-6.jpg>

*Os senadores chegaram a discutir a votação do PL no mês passado, mas, na ocasião, a proposta enfrentou resistência (Imagem: Marcos Oliveira/Agência Senado)*

O Presidente Jair Bolsonaro tornou sem efeito, e, portanto, cancelada, a urgência pedida para o Projeto de Lei 4199/20, de incentivo à navegação de cabotagem (entre portos nacionais), conhecido como BR do Mar.

Devido ao pedido de urgência, a matéria obstruía a pauta deliberativa.

A decisão, foi publicada em edição extra do Diário Oficial desta terça-feira (27).

Os senadores chegaram a discutir a votação do PL no mês passado, mas, na ocasião, a proposta enfrentou resistência dos senadores Davi Alcolumbre (DEM-AP), Marcos Rogério (DEM-RO) e também da bancada do PT.

→ Corona Day: Após 1 ano, quais as lições aprendidas sobre o Bitcoin?

A oposição defende, por exemplo, que a matéria tramite pelas comissões permanentes, em vez de ser levada diretamente para o plenário da Casa.

O texto foi aprovado na Câmara dos Deputados no fim do ano passado e é considerado prioritário pela equipe econômica.

A proposta pretende dar mais competitividade ao setor de cabotagem e estimular a migração do transporte rodoviário para o marítimo.

Na prática, a matéria busca flexibilizar as regras para a navegação entre portos e ampliar a frota de embarcações no país, estimulando a concorrência no setor através das mudanças nas regras de aluguel de embarcações estrangeiras.

Com a aprovação da proposta, o governo espera que a capacidade da frota marítima dedicada a esse tipo de navegação seja ampliada em 40% nos próximos três anos, excluindo as embarcações dedicadas ao transporte de petróleo e derivados.

Além disso, o governo também avalia que, com o projeto, seja possível aumentar em 65% o volume de contêineres transportados por ano até 2022 e obter crescimento estimado da cabotagem em 30% ao ano.

**Fonte:** *Moneytimes*

**Data:** 27/04/2021



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### EQUINOR CONTRATA SONDA DA SEADRILL PARA DESENVOLVER PRODUÇÃO EM BACALHAU

*Por epbr - 27 de abril de 2021 - Em Mercado, Mercado offshore, Projetos*

A Equinor anunciou nesta terça (27) que contratou por quatro anos a sonda de perfuração West Saturn, da Seadrill, para campanha de perfuração de seis poços de desenvolvimento da produção do campo de Bacalhau, no pré-sal da Bacia de Santos.

O contrato, avaliado em US\$ 380 milhões, deve começar no primeiro trimestre do próximo ano e se estender até o início da produção do campo, prevista para o começo de 2024.

#### Veja os contratos já anunciados para Bacalhau

- Modec fará o FPSO que vai produzir no campo
- Subsea Integration Alliance vai fornecer SURF
- Baker Hughes, Halliburton e Schlumberger serviços de poços
- Seadrill vai fornecer a sonda de perfuração

“Neste contrato, garantimos uma taxa fixa para o período inicial determinado, que inclui um elemento de desempenho que permite ao fornecedor aumentar seu lucro ao concluir operações seguras e



eficientes. Também concordamos com os termos gerais das opções e acreditamos que este contrato dá ao projeto de Bacalhau bons incentivos para uma longa campanha de perfuração”, afirma Mette Halvorsen Ottøy, chief procurement officer.

*Mais mercado offshore: Suspensa pela Petrobras, MODEC foi líder isolada do mercado de FPSOs*

Em novembro do ano passado, a Equinor contratou Baker Hughes, Halliburton e Schlumberger para serviços de poços do campo de Bacalhau. Segundo a operadora, o conteúdo local médio é estimado em 74%. O valor total dos serviços é da ordem de US\$ 455 milhões, com prazo firme de 4 anos e duas opções de extensão por mais 2 anos. Primeiro óleo do campo está previsto para 2024.

O contrato da Baker Hughes cobre perfuração e completação de poços; Halliburton fará serviços de intervenção e revestimento; Schlumberger fornecerá serviços de perfilagem.

A Modec vai fornecer o FPSO que será utilizado para a produção de petróleo e gás em Bacalhau. A empresa será responsável pelo projeto e construção do FPSO, incluindo contratação dos módulos do topside, bem como sistemas marítimos e de casco.

A Equinor anunciou também que contratou com o consórcio Subsea Integration Alliance, formado por Subsea7 e OneSubsea, o pacote de SURF (Subsea, Umbilical, Risers and Flowlines), equipamentos que são instalados no leito marinho.

- Equinor contrata serviços de perfuração para Bacalhau com estimativa de conteúdo local médio de 74%

Bacalhau é o maior projeto da Equinor fora da Noruega e é considerado por alguns executivos da empresa o Johan Sverdrup fora da Noruega, um grande campo no Mar do Norte que a Equinor está atualmente desenvolvendo.

A empresa norueguesa comprou em 2016 a participação de 66% da Petrobras no projeto de Carcará, na área do blocos exploratório BM-S-8, por US\$ 2,5 bilhões. Em outubro de 2017, após arrematar o bloco Norte de Carcará, no 2º leilão de partilha do pré-sal, o consórcio formado entre Equinor, ExxonMobil e Galp informou a reorganização societária no projeto.

A Equinor vendeu metade da sua participação no BM-S-8 para a ExxonMobil por US\$ 1,3 bilhão. Além disso, houve um acordo com a Enauta e Barra Energia, que em diferentes operações, deixaram o consórcio do BM-S-8, ficando o projeto distribuído entre Equinor (40%), ExxonMobil (40%) e Galp (20%).

Fonte: Agência EPBR de Notícias  
Data: 27/04/2021

## **DEPUTADOS CONVIDAM GENERAL SILVA E LUNA PARA DEBATER DESINVESTIMENTOS DA PETROBRAS**

*Por Larissa Fafá - 27 de abril de 2021 - Em Combustíveis, Congresso*

BRASÍLIA – Os deputados da Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público (CTASP) aprovaram nesta terça (27) o convite ao novo presidente da Petrobras, general Joaquim Silva e Luna, para debater a política de desinvestimentos da estatal, bem como o planejamento do refino no Brasil.

Segundo deputados presentes na reunião, o próprio Silva e Luna já teria se colocado à disposição para comparecer à Comissão no dia 26 de maio.

O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, também foi convidado para uma audiência após a sessão com o presidente da estatal.

Embora não fizesse parte da proposta inicial, a alta dos preços dos combustíveis promete ser pauta da audiência tanto de Bento, quanto de Silva e Luna, que será questionado pela oposição sobre a adoção da política de paridade internacional para os preços dos combustíveis.

“Não é uma convocação para criar narrativa política. A população está sendo penalizada pelo aumento do preço do gás, da gasolina, dos insumos. O presidente [Jair Bolsonaro] mudou o presidente da Petrobras, perdeu dinheiro em ação, e na outra semana a gasolina aumentou. Isso tem preocupado a todos nós”, discursou o deputado Silvio Costa Filho (Republicanos/PE).

O parlamentar é relator na Comissão de Constituição e Justiça da Câmara do projeto de decreto legislativo que permite a venda direta de etanol sem a necessidade de passar pela etapa de distribuição.

Já Daniel Almeida (PCdoB) argumentou que a principal explicação para a variação dos preços dos combustíveis é o deslocamento da petroleira de uma política de desenvolvimento nacional.

“No modelo de estatal vinculado ao desenvolvimento do nosso País, esses preços nunca foram tão orbitantes”, disse. O deputado deve protocolar outro requerimento para que o ex-presidente da Petrobras, Sergio Gabrielli, possa participar da audiência com Silva e Luna.

### **Venda de refinarias**

O requerimento original, protocolado por Rogério Correia (PT/MG) e outros correligionários, elenca a privatização das refinarias da Petrobras e o impacto para o parque de refino brasileiro como principais preocupações.

Eles vão pedir explicações também sobre o valor da venda da Refinaria Landulpho Alves (RLAM), alvo de vários questionamentos entre parlamentares na Câmara e no Senado. “Essa refinaria tem que servir de exemplo para que outras não tenham o mesmo destino”, disse o autor do requerimento.

No documento, os deputados mencionam os questionamentos do Tribunal de Contas da União (TCU) sobre a venda para o fundo Mubadala por US\$ 1,65 bilhão, quando o preço mínimo estimado é de US\$ 3,12 bilhões.

### **Convocação**

Os autores dos requerimentos pretendiam convocar o ministro Bento Albuquerque para dar explicações sobre os desinvestimentos da Petrobras.

Com presença obrigatória, a convocação é considerada uma ação mais dura no Legislativo.

O deputado Sanderson (PSL/RS), com apoio de Christino Áureo (PP/RJ) e Augusto Coutinho (Solidariedade/PE), conseguiu converter a ação em um convite ao ministro para audiência após a sessão com Silva e Luna.

Mesmo sendo da base aliada do governo, o parlamentar também criticou o preço dos combustíveis no Brasil.

“Nós não podemos aceitar pagar seis reais no litro da gasolina. Falaram que estava intervindo na Petrobras, mas quando o presidente Bolsonaro fez a troca ou atuou para que trocassem o presidente da Petrobras, nós já percebemos melhoras”, comentou.

**Fonte: Agência EPBR de Notícias**

**Data: 27/04/2021**

## **VOTORANTIM QUER PRODUZIR CIMENTO NEUTRO EM CARBONO ATÉ 2050**

**Por Gabriel Chiappini - 27 de abril de 2021 - Em Estratégia ESG**



A Votorantim Cimentos, maior cimenteira do Brasil, quer produzir cimento com neutralidade de carbono até 2050, substituindo combustível fóssil e ampliando o uso de energia renovável em suas operações.

Com um dos maiores índices de emissões de CO<sub>2</sub> na atmosfera, a indústria do cimento é responsável por 7% das emissões globais de gases do efeito estufa, segundo estimativas.

De acordo com a Votorantim, entre 1990 e 2020, a empresa conseguiu reduzir em 25% suas emissões de dióxido de carbono por tonelada de cimento, volume que passou de 763 kg de CO<sub>2</sub>/ton de cimento para 576 kg de CO<sub>2</sub>.

“Até 2030, reduziremos outros 12% (para 520kg de CO<sub>2</sub> por tonelada), como uma meta intermediária para chegarmos em 2050 com uma produção de concreto neutro em carbono”, explicou à epbr o diretor global de Sustentabilidade da Votorantim Cimentos, Álvaro Lorenz.

- Braskem promete operações neutras em emissão de carbono até 2050

A empresa aposta na substituição do consumo de combustível fóssil, nos fornos de produção do cimento, por biomassas (como caroço de açaí e coco babaçu) e resíduos sólidos urbanos.

“O coprocessamento é a principal forma de substituição de energia térmica, utilizando em especial pneus inservíveis, resíduos industriais e urbanos e biomassas. Só os investimentos em coprocessamento para uso de combustíveis alternativos ficarão na casa dos R\$ 556,3 milhões nos próximos cinco anos em todas as regiões onde atuamos”, anuncia Lorenz.

Além disso, a empresa, em parceria com a joint venture da Votorantim Energia e o fundo de pensão canadense CPP Investments, está investindo em energia eólica adicionada à autogeração hidrelétrica — amplamente usada pela companhia.

“Dois novos complexos eólicos devem ser inaugurados até 2023, adicionando 220 megawatts (MW) em capacidade instalada de geração de energia, cuja maior parte se destinará às nossas operações, aumentando a participação de renováveis no Brasil para 56%”, diz Lorenz.

- ArcelorMittal produzirá aço carbono neutro para suprir boom das renováveis

Outras medidas programadas são a redução do percentual de clínquer, principal ingrediente do cimento, com a aplicação de outros materiais com propriedades hidráulicas; a busca por tecnologias que permitam capturar o carbono emitido no processo produtivo; e a utilização eficiente e reciclagem de concreto, maximizando a absorção de CO<sub>2</sub> por meio da recarbonatação.

### **Emissão de debêntures sustentáveis**

Recentemente, a Votorantim Cimentos captou R\$ 450 milhões em emissão de títulos sustentáveis, ou sustainability-linked bond (SLB) no mercado nacional. Foi a primeira empresa brasileira de construção civil a emitir esse tipo de título ESG (sigla em inglês para Ambiental, Social e Governança).

“Esta foi primeira emissão de debêntures ESG que a Votorantim Cimentos realizou no mercado de capitais brasileiro. A companhia possui também cerca de US\$ 350 milhões em dívidas no exterior atreladas a indicadores de sustentabilidade e buscamos sempre crescer, inovar e aumentar a eficiência operacional do nosso negócio utilizando a sustentabilidade como um de nossos direcionadores estratégicos”, explica o diretor.

A captação nacional foi coordenada pelos bancos Itaú BBA, Santander e UBS BB, e a verificação dos indicadores de sustentabilidade foi feita pela Bureau Veritas, baseada nas metas de descarbonização assumidas pela empresa.

“Com o cumprimento das metas estabelecidas a cada dois anos, a Votorantim Cimentos terá benefícios nas condições de pré-pagamento da dívida”, diz Lorenz.

“Nossos Compromissos de Sustentabilidade para 2030 estão alinhados com as melhores práticas ambientais, sociais e de governança, conhecidas como ESG e convergem com nosso comprometimento com a agenda de Mudanças Climáticas”, conclui.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 27/04/2021*



### JORNAL O GLOBO – RJ

#### **BOLSONARO ASSINA MEDIDAS QUE PERMITEM VOLTA DE ACORDOS DE REDUÇÃO DE JORNADA E SALÁRIO NOS MOLDES DA MP 936**

Texto dá aval ainda para suspensão de contratos. Flexibilização de home office e adiamento de FGTS também são autorizados

*Por Geralda Doca e Manoel Ventura*

BRASÍLIA - O presidente Jair Bolsonaro assinou nesta terça-feira duas medidas provisórias (MP) que renovam programas de manutenção de emprego editados no ano passado para combater os efeitos da pandemia de Covid-19, inclusive o que autoriza acordos de redução de jornada e salários para evitar demissões.

Os textos devem ser publicados nesta quarta-feira no Diário Oficial da União (DOU), após forte pressão do setor produtivo, que aguarda desde o início do ano a renovação das iniciativas, diante do agravamento de casos do novo coronavírus no país. As medidas de restrição de atividades econômicas prejudicaram principalmente o setor de serviços.

A iniciativa mais aguardada é a nova versão do Programa Emergencial de Manutenção do Emprego, uma espécie de reedição da MP 936, que vigorou no ano passado. A minuta com os detalhes da medida foi antecipada pelo GLOBO na segunda-feira.

A medida permite que empregadores e empregados firmem acordos de redução de jornada e salários nos percentuais de 25%, 50% ou 70%. Trabalhadores afetados pelos cortes terão uma compensação parcial do governo, o chamado Benefício Emergencial (BEm).

O custo do BEm será de R\$ 9,98 bilhões, suficientes para 4,5 milhões de acordos. O recurso será financiado por meio de créditos extraordinários, que ficam fora do teto de gastos, regra fiscal que limita o crescimento das despesas à inflação do ano anterior. Uma MP para liberar esse valor também foi assinada nesta terça.

O acordo que permitiu a sanção do Orçamento também mudou as regras para permitir que os gastos com a medida não sejam contabilizados para a meta de resultado das contas públicas, que neste ano é de déficit de até R\$ 247 bilhões.

#### **Pausa no pagamento do FGTS**

A outra medida editada por Bolsonaro é a reedição da MP 927, que flexibilizou regras trabalhistas em 2020. O texto permite antecipação de férias e flexibiliza a mudança do regime de trabalho para o home office.

Em outra frente, a legislação permite que empregadores suspendam por até quatro meses os pagamentos do FGTS, que são de 8% sobre os salários dos funcionários. A iniciativa vinha sendo muito aguardada pelo setor produtivo.

Segundo minuta antecipada pelo GLOBO, poderão ser pausadas as contribuições referentes a abril, maio, junho e agosto (pagas sempre no início dos meses seguintes). Ou seja, a parcela que deveria ser paga no início de maio já poderá deixar de ser paga.

Os pagamentos poderão ser retomados no início de outubro. O saldo acumulado nos quatro meses de suspensão poderá ser parcelado em até quatro vezes, segundo o texto que será publicado no Diário Oficial.

A expectativa é que o secretário especial de Previdência e Trabalho, Bruno Bianco, detalhe as ações na coletiva de imprensa em que também anunciará os dados de geração de empregos em março. Não está prevista cerimônia no Palácio do Planalto para anunciar as propostas, que entram em vigor imediatamente e têm duração de quatro meses.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 27/04/2021*

## DE OLHO NOS CARROS ELÉTRICOS, VALE ESTUDA TRANSFORMAR UNIDADE DE METAIS BÁSICOS EM NOVA EMPRESA COM AÇÕES NA BOLSA

Presidente da companhia afirma que o processo está sendo analisado em meio à transição energética que eleva a demanda por minerais para baterias

*Por Glauce Cavalcanti*



<https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24868852-153-280/FT1086A/xValemineracao.jpg.pagespeed.ic.0Pt80iXJgr.jpg>

*Após resultado de cerca de R\$ 30 bilhões no primeiro trimestre, Vale afirma avaliar fazer uma cisão da operação de metais básicos, como cobre e níquel Foto: Dado Galdieri/Bloomberg*

RIO - A Vale estuda fazer uma cisão de sua unidade de metais básicos, o que poderia resultar em uma oferta pública inicial de ações (IPO) na Bolsa dessa nova empresa, afirmou o presidente da companhia, Eduardo

Bartolomeo, na manhã desta terça-feira.

O spin-off da operação está sendo avaliado em meio ao processo de transição energética de mercado, ancorado sobretudo na demanda por insumos para a fabricação de baterias para carros elétricos. A decisão, porém, não está tomada.

— Sempre olhamos as opções ao nosso alcance. Já havia uma discrepância de valor desde o ano passado, de não percepção de valor de metais básicos dentro da Vale. A gente começou a analisar — afirmou Eduardo Bartolomeo, presidente da Vale, em teleconferência sobre o lucro de cerca de US\$ 5,5 bilhões (quase R\$ 30 bilhões) da mineradora no primeiro trimestre, um salto de mais de 2.600% na comparação anual.

Ele explicou que a empresa poderia fazer uma reorganização de ativos como forma de alavancar os negócios, o que já vem sendo realizado.

Nesse sentido, destacou a venda da Vale Nova Caledônia, de níquel, concluída no fim de março, o que vai deixar de abocanhar parte da geração de caixa (Ebitda) da companhia já a partir deste segundo trimestre.

Também mencionou o acordo para a aquisição da fatia da Mitsui na mina de carvão de Moatize em Moçambique. A mineradora planeja se desfazer da operação de carvão.



Bartolomeo acredita que a mineradora encerra 2021 cumprindo a meta de produção de minério de ferro, que é de 315 milhões a 335 milhões de toneladas. Atualmente, o volume já indica chegar a 327 milhões de toneladas, segundo Marcelo Spinelli, vice-presidente de ferrosos.

— Começamos bem 2021, como esperado. Tivemos o maior Ebitda (indicador de caixa) para o primeiro trimestre da história da companhia. Temos segurança de atingir nosso guide de produção do ano. Estamos progredindo na estabilização da produção — comentou Bartolomeo em teleconferência com analistas realizada na manhã desta terça-feira.

No primeiro trimestre deste ano, o lucro da mineradora alcançou US\$ 5,5 bilhões, ou perto de R\$ 30 bilhões. Um salto na comparação com o resultado positivo em US\$ 239 milhões de janeiro a março de 2020 ainda sob impacto da tragédia na mina de Córrego do Feijão ocorrida um ano antes.

O cumprimento da meta vem com a reativação e a ampliação da produção em unidades da companhia. A produção de minério de ferro avançou 14,2% nos três primeiros meses do ano, para 68 mil de toneladas, na comparação com igual período de 2020.

Na receita, porém, o resultado dobrou, para US\$ 12,6 bilhões impulsionado também pela alta no preço da commodity no mercado internacional.

### **Reparação dos danos em Brumadinho**

Bartolomeo afirmou que a Vale está determinada a reparar integralmente os danos causados pela tragédia de Brumadinho, ressaltando a assinatura do acordo de reparação assinado em fevereiro.

Uma das frentes de trabalho avançando com consistência, destacou ele, é a de segurança hídrica, que inclui a construção de uma adutora na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Além de acordos de indenizações fechados com mais de dez mil pessoas.

Desde o início do ano, quatro barragens da Vale saíram do nível de emergência. A estimativa é que outras quatro saiam dessa classificação de risco até o fim de 2021.

Entre as operações financeiras e com ativos, ele destacou a recompra de ações como “o melhor investimento para a companhia”.

No início de abril, a Vale anunciou que vai recomprar o equivalente a 5,3% do total de ações da mineradora em circulação, num programa a ser executado em até 12 meses.

— Acreditamos ser o melhor investimento para nossa companhia. Não compromete o pagamento de dividendos, vai ajudar a reduzir riscos e a maximizar o retorno para nossos acionistas — pontuou o executivo.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 27/04/2021*

## **LUCRO DA VALE SALTA MAIS DE 2.200% NOS TRÊS PRIMEIROS MESES DE 2021, PARA US\$ 5,5 BI**

Resultado foi influenciado pelo aumento na produção e no preço do minério de ferro

*Por Bruno Rosa*

Rio - A mineradora Vale registrou no primeiro trimestre deste ano lucro líquido de US\$ 5,5 bilhões, o equivalente a quase R\$ 30 bilhões.

O ganho é muito superior aos US\$ 239 milhões obtidos pela companhia no mesmo período do ano passado, quando o balanço da empresa ainda estava impactado pelos efeitos do rompimento da barragem de Brumadinho, em 2019.

Com uma base de comparação baixa, a empresa registrou uma alta de 2.200% no lucro nos três primeiros meses do ano. Mas o resultado veio dentro do esperado pelo mercado, cujos analistas projetavam ganhos de US\$ 5,4 bilhões.



<https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/21236032-aa4-8d9/FT1086A/Projeto-Ferro-Carajas-S11D-da-Vale-em-Canaa-dos-Carajas-PA.jpg>

*Projeto Ferro Carajás S11D, da Vale, em Canaã dos Carajás (PA) Foto: Divulgação*

167 por tonelada.

O resultado foi influenciado principalmente pelo aumento na produção do minério de ferro e pelo avanço no preço da commodity no mercado internacional. Entre o primeiro trimestre de 2020 e o início deste ano, houve aumento de 87%, para US\$

O lucro da Vale em três meses chegou perto dos R\$ 37,7 bilhões em indenizações previstos no acordo fechado em fevereiro deste ano com o governo de Minas Gerais para compensar danos sociais, ambientais e econômicos causados pelo desmoronamento da barragem da Mina Córrego do Feijão, em Brumadinho.

Do total, são descontados R\$ 6,3 bilhões já desembolsados pela mineradora em obras e ações emergenciais.

### **Alta na produção em 2021**

Na semana passada, a Vale informou que a produção de minério de ferro somou 68 mil toneladas no primeiro trimestre deste ano, uma alta de 14,2% em relação ao mesmo período do ano passado.

O avanço foi motivado pela retomada das operações nas operações do Sudeste e Sul, menor volume de chuvas no Sistema Norte e aumento no volume de compras.

Por outro lado, houve queda na produção de pelotas (-9,2%), minério de manganês (-74,9%), carvão (-44,5%), níquel (-8,8%), cobre (-19%), cobalto e ouro (-31,1%). A mineradora citou paradas programadas.

Segundo a Vale, a elevação de preços do minério de ferro ganhou força no fim do quarto trimestre do ano passado com o forte retorno da atividade econômica na China e a recuperação da atividade no exterior.

"O cenário de oferta insuficiente que levou a um aumento nos preços do minério de ferro ao longo do primeiro trimestre permanece ao longo do segundo trimestre", informou a empresa.

### **Compensações por tragédia**

Em comunicado enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), a Vale destacou o acordo de indenização após a tragédia de Brumadinho, em Minas Gerais. A companhia disse que espera desembolsar US\$ 1,5 bilhão com ações ambientais e socioeconômicas.

O MP-MG denunciou, em janeiro de 2020, 16 pessoas físicas por homicídios dolosos duplamente qualificados e crimes ambientais, entre engenheiros e dirigentes da Vale e da consultoria alemã TÜV Süd. Ninguém foi preso ou julgado.

A empresa disse ainda que concluiu as obras de melhorias de estabilidade no primeiro trimestre nas barragens de Itabiruçu, Capim Branco, Menezes II e Taquaras, todas em Minas Gerais.

### **Carro elétrico em alta**

A empresa destacou ainda o aumento no preço do níquel, usado para produzir as baterias para os carros elétricos. O preço por tonelada subiu 10% no primeiro trimestre de 2021 ante o último trimestre de 2020.

A vale prevê que as vendas globais de veículos elétricos devem aumentar em mais de 80% em relação ao início de 2020, lideradas por um crescimento robusto na China e aumentos moderados na Europa e América do Norte.

"As vendas de veículos elétricos continuam a ganhar market share com a taxa de penetração crescendo 2% em relação ao 1T20. Olhando para o mercado automotivo como um todo, a produção do 1T21 cresceu 13% ano contra ano, impulsionada pelos fortes números na China", informou a mineradora.

A vale também cita recuperação na indústria aeroespacial, "com as entregas de aeronaves da Boeing e da Airbus crescendo 17% em relação ao primeiro trimestre de 2020".

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/04/2021

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### DOU TRAZ NOMEAÇÃO DE EDUARDO RIOS NETO PARA A PRESIDÊNCIA DO IBGE

Por Daniela Amorim



[https://conteudo.imguol.com.br/c/noticias/17/2021/04/14/28-mai-2019---eduardo-rios-neto-presidente-do-ibge-1618423252731\\_v2\\_450x450.jpg.webp](https://conteudo.imguol.com.br/c/noticias/17/2021/04/14/28-mai-2019---eduardo-rios-neto-presidente-do-ibge-1618423252731_v2_450x450.jpg.webp)

**Eduardo Rios Neto, novo presidente do IBGE**  
Imagem: Fernando Frazão/Agência Brasil

Rio - O Diário Oficial da União publicou nesta terça-feira, 27, a nomeação de Eduardo Rios Neto para a presidência do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), quase duas semanas após o anúncio de sua indicação.

Rios Neto era o diretor de Pesquisas do órgão, quando o instituto anunciou ter sido indicado pelo Ministério da Economia para assumir a presidência, no último dia 14.

Formado em Economia, o novo presidente possui doutorado em Demografia e é professor titular aposentado da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), além de ser integrante da Academia Brasileira de Ciências, informou o IBGE à época do anúncio.

Ele sucede Susana Cordeiro Guerra, que pediu exoneração do cargo há um mês. Em 26 de março, dia seguinte à aprovação pelo congresso da redução no orçamento do Censo Demográfico de 2021, Susana informou que entregaria a presidência do IBGE, permanecendo por apenas mais duas semanas à frente do instituto.

Ela cumpriu seu último dia de expediente em 9 de abril, sendo substituída interinamente desde então pela diretora executiva do órgão, Marise Ferreira, servidora de carreira do IBGE há 37 anos.

Rios Neto assume o instituto em meio à crise gerada pelo corte no orçamento que inviabilizou a realização do Censo Demográfico este ano. Na sexta-feira passada, 23, o secretário especial de Fazenda do Ministério da Economia, Waldery Rodrigues, confirmou que o Orçamento de 2021 não traz recursos para a realização do levantamento censitário.

Dos R\$ 2 bilhões previstos, apenas R\$ 71 milhões foram aprovados pelo Congresso Nacional no mês passado. No entanto, o Orçamento sancionado e publicado no Diário Oficial da União de sexta-feira, 23, trouxe um veto do presidente Jair Bolsonaro que reduziu esse valor para apenas R\$ 53 milhões, o que inviabiliza até os preparativos para o levantamento ir a campo em 2022, afirmou o sindicato nacional dos servidores do IBGE, o Assibge.

A verba extra é necessária para a manutenção dos contratos de trabalhadores temporários que já preparam o levantamento censitário e de serviços e licitações em curso. O texto aprovado no Congresso para 2021 previa R\$ 53 milhões de custeio e outros R\$ 17,750 milhões de investimento, que acabaram vetados pelo presidente, ressalta o sindicato.

Em nota, o IBGE reconheceu que a publicação da Lei Orçamentária de 2021 sem a recomposição do orçamento original de R\$ 2 bilhões para o Censo Demográfico inviabilizou a operação censitária. Segundo o instituto, a direção do IBGE retomará as tratativas com o Ministério da Economia, a quem é subordinado, para planejar e promover a realização do censo em 2022.

As informações recolhidas pelo Censo servem de base, por exemplo, para o rateio do Fundo de Participação de estados e municípios, sendo essenciais também para políticas de saúde, como a necessidade de alocação de profissionais e equipamentos para atendimento pelo Sistema Único de Saúde (SUS) e planejamento de políticas educacionais.

Os dados são usados ainda como base para pesquisas amostrais, como a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua, do próprio IBGE, que levanta informações sobre o mercado de trabalho, como a taxa de desemprego, e até para pesquisas eleitorais.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 27/04/2021*

## **CEDAE: MAIOR LEILÃO DE SANEAMENTO DO PAÍS ATRAI INVESTIDORES E DEVE MUDAR PATAMAR DO SETOR**

Previsto para ser realizado na sexta-feira, 30, leilão deverá enfrentar uma série de liminares até o dia da disputa

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

O leilão de concessão da Companhia Estadual de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro (Cedae), previsto para ocorrer nesta sexta-feira, 30, na B3, vai colocar o setor de saneamento e as empresas vencedoras da disputa num novo patamar. Considerado o maior projeto de infraestrutura do País, a licitação em blocos tem capacidade para dobrar o tamanho de alguns operadores que atuam no mercado, afirmam especialistas.



<https://img.estado.com.br/resources/jpg/9/5/1615433328159.jpg>

*Companhia Estadual de Águas e Esgotos do Rio Foto: Cedae*

O potencial do ativo tem atraído empresas tradicionais do setor e também fundos de investimentos, nacionais e estrangeiros, que têm até o fim desta terça-feira, 27, para entregar suas propostas financeiras.

Dividida em quatro blocos, a concessão exigirá investimentos de R\$ 30 bilhões durante os 35 anos de contrato. Boa parte desse volume, cerca de R\$ 25 bilhões, terá de ser aplicado na universalização dos serviços nos primeiros 12 anos de concessão e R\$ 12 bilhões, nos primeiros cinco anos.

“A média anual de investimento nos próximos dez anos é 12 vezes maior que o volume anual investido pela Cedae nos últimos dez anos”, diz o chefe do Departamento de Desestatização e Estruturação de Projetos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Guilherme Albuquerque.

Na avaliação dele, por se tratar do maior projeto da atualidade no País, os participantes precisam ter capacidade financeira para participar do certame. Além do elevado volume de investimentos, a outorga a ser paga a Estados e municípios também é alta: o preço mínimo será de R\$ 10,6 bilhões - sendo que 65% do montante precisa ser pago até a assinatura do contrato. A expectativa é que a disputa dos quatro lotes ocorra por consórcios formados entre operadores e fundos de investimentos.

No total, 12 empresas realizaram visita técnica nas instalações da Cedae. Na lista estão os principais operadores do setor, como Águas do Brasil, BRK Ambiental (Brookfield), Aegea (Equipav e Gic, fundo soberano de Cingapura), Iguá (do fundo canadense CPPIB) e GS Inima. Novatos, como o grupo de energia elétrica Equatorial e alguns families offices, também se mostraram interessados em participar do leilão. Alguns deles devem se unir a outros investidores como Vinci Partners e Pátria Investimentos.

“Estudamos todos os blocos para avaliar o que mais interessava para a empresa”, afirmou o vice-presidente da Aegea, Rogério Tavares. Segundo ele, seguramente, hoje a Cedae é o maior ativo à venda no País e, por isso, chama mais atenção. No total, os investimentos vão universalizar os serviços de água e esgoto para 12,8 milhões de pessoas - esse número representa mais de um terço do total de clientes atendidos atualmente pela iniciativa privada, que detém apenas 6% de participação no setor.

"Esse leilão é simbólico não só porque é o maior do País, mas pelos desafios ambientais gigantescos", afirma o presidente do Instituto Trata Brasil, Edison Carlos. Ele lembra que a população do Rio está há mais dois anos bebendo água com geosmina (que provoca cheiro na água), causado, segundo o executivo, pela contaminação dos rios e das lagoas pelo esgoto. "A estação de tratamento do Guandu não consegue mais tratar as águas dos rios. É uma situação dramática, com a população pobre tendo de comprar água para beber."

Além disso, diz Edison Carlos, muitos governadores estão de olho no certame para decidir como fazer suas licitações. O leilão da Cedae será como um modelo a ser seguido. Seu sucesso pode incentivar outros administradores a adotar a mesma fórmula para universalizar os serviços de água e esgoto.

No mercado, a expectativa é que o leilão seja bem-sucedido e com disputa. “Mas não podemos esperar a mesma competição que ocorreu na Casal (Companhia de Saneamento de Alagoas), em que a BRK ofereceu mais de 13.000% de ágio”, diz o sócio da área de Infraestrutura e Saneamento do Felsberg Advogados, Rodrigo de Pinho Bertocelli. Segundo ele, isso é natural, considerando o tamanho da concessão e também por se tratar de um ativo que envolve mais risco.

### **Guerra de liminares tenta suspender leilão**

Mas há alguns obstáculos que precisam ser derrubados até a sexta-feira. Como ocorre tradicionalmente numa grande privatização ou concessão de serviço público, a guerra de liminares deverá persistir até o dia da disputa. Na semana passada, a primeira delas foi derrubada. Na segunda-feira, 26, o Tribunal Regional do Trabalho (TRT) suspendeu novamente o leilão - a decisão foi derrubada na tarde de hoje, 27. O argumento é que não há qualquer informação no processo de privatização sobre o destino dos trabalhadores e postos de trabalho após a venda da empresa.

“Esta liminar é contra o fim dos privilégios, que sempre movimentou todas as discussões”, disse o diretor da Associação Brasileira das Concessionárias Privadas de Serviços Públicos de Água e Esgoto (Abcon), Percy Soares Neto. Ele destaca que a produção de água continuará com a Cedae, além de outros municípios que não aderiram ao programa do BNDES, o que tende a preservar postos de trabalho. Outro ponto é que a iniciativa privada também precisará de mão de obra para tocar a operação. O governo do Rio, a procuradoria e a Casa Civil recorreram da decisão.

Tanto o governo do Rio quanto BNDES afirmam que estão preparados para derrubar todas as ações que forem movidas. "Nenhum processo de concessão passa imune a esse movimento. Mas acreditamos no modelo", diz Guilherme Albuquerque, do BNDES. Ele lembra que no leilão de Alagoas, teve liminar cassada na própria madrugada antes da disputa.

Outro embate está na Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro que tenta revogação do decreto que autorizou a abertura do processo de licitação dos serviços de distribuição de água no estado. A privatização da Cedae engloba a distribuição de água e o serviço de saneamento. A produção de água continuará com o estado. "É uma pena essa quantidade de problemas colocados para atrapalhar o leilão que é a única possibilidade concreta para resolver o saneamento no Rio de Janeiro. A Cedae está aí há mais de 40 anos e não conseguiu fazer o que tinha de fazer."

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 27/04/2021*

## ESTADOS MIRAM ADESÃO A PLANO DE SOCORRO FINANCEIRO DO GOVERNO FEDERAL

Goiás e Rio podem ser os primeiros a entrar no novo Regime de Recuperação Fiscal; programa dá prazo de nove anos para saldar dívidas

*Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - Goiás e Rio de Janeiro são os mais avançados para aderir ao novo acordo de socorro do governo federal para o reequilíbrio das finanças dos Estados, segundo informou o Tesouro Nacional. O Rio Grande do Sul está logo atrás, na frente do governo de Minas Gerais, na negociação para o ingresso no chamado Regime de Recuperação Fiscal (RRF), programa com regras mais duras para os Estados com dívida elevada e pior situação financeira.

O Amapá e o Rio Grande do Norte tinham interesse, mas as tratativas não avançaram, informou o Tesouro. Já o governo mineiro ainda precisa de aprovação da Assembleia Legislativa do Estado.

Reformulado pelo Congresso e regulamentado na semana passada pelo governo, o novo regime tem agora duas fases para a efetiva adesão dos Estados. A primeira é iniciada com a aprovação do pedido de adesão ao programa. A segunda fase começa após a homologação pelo Ministério da Economia de um plano de recuperação, que contém metas e medidas que serão adotadas para o equilíbrio das contas públicas estaduais.



[https://img.estadao.com.br/resources/jpg/0/8/16194934\\_08080.jpg](https://img.estadao.com.br/resources/jpg/0/8/16194934_08080.jpg)

*Caiado tem reunião hoje no Ministério da Economia para discutir detalhes do programa. Foto: Isac Nóbrega/PR*

O novo programa tem prazo de nove anos, sem direito a prorrogação. O anterior permitia três anos, prorrogáveis pelo mesmo período. O Rio de Janeiro foi o único Estado que entrou no antigo regime, mas não conseguiu cumprir as metas assumidas e, agora, pede a prorrogação por mais nove anos.

Após a apresentação do pedido de adesão ao Tesouro, a Economia tem 30 dias para avaliar o cumprimento dos requisitos para entrada no plano.

Para permanecer no regime, os Estados devem se comprometer com medidas de ajuste como privatização ou desestatização de empresas ou concessão de serviços e ativos; adoção de regras previdenciárias para servidores idênticas às vigentes na União; e instituição de teto de gastos corrigido pela inflação, entre outras.

O governador de Goiás, Ronaldo Caiado, informou ao Estadão que tem prevista reunião hoje, no Ministério da Economia, para discutir os próximos passos. Desde que assumiu o governo estadual, Caiado foi um dos mais interessados nas mudanças nas regras para permitir que Goiás pudesse aderir ao regime.

O Rio de Janeiro espera a publicação, nesta semana, de portaria do governo federal autorizando a entrada do Estado no programa. As negociações ficaram mais tranquilas com a saída do ex-governador Wilson Witzel, adversário político do presidente Jair Bolsonaro. O Rio calcula um alívio no caixa do Estado superior a R\$ 4,5 bilhões só em 2021. O governo estadual terá até o final de maio para apresentar o plano, que precisará incluir a reforma da Previdência estadual.

Na semana passada, o Rio conseguiu no STF a suspensão do pagamento da dívida com a União. O ministro Dias Toffoli acolheu pedido da Procuradoria-Geral do Estado (PGE) para suspender o serviço da dívida até a efetiva entrada no novo regime.

Outros Estados em situação fiscal considerada difícil, como Goiás, Minas Gerais e Rio Grande do Sul, não estão pagando as parcelas da dívida com base em decisões judiciais, após o fim do socorro a Estados e municípios concedido no ano passado para o enfrentamento da covid.

O secretário de Fazenda de Minas, Gustavo Barbosa, disse que o Estado tem intenção de entrar no novo regime. Segundo ele, já está pronta a modelagem do plano de recuperação, mas é preciso aprovar substitutivo pela Assembleia autorizando o pedido de adesão. “A expectativa é que seja ainda neste primeiro semestre a entrada no regime”, afirmou ele.

Para o consultor da Câmara Ricardo Volpe, que trabalhou no grupo que por quase dois anos discutiu a proposta, a reformulação do programa traz uma oportunidade única para a recuperação das finanças estaduais. “Não adianta o governo central fazer o ajuste e os Estados ficarem desequilibrados porque, daqui a pouco tempo, os que não fizerem ajuste pedem ajuda”, afirmou.

Já a pesquisadora da FGV Vilma Pinto disse ter dúvidas sobre a capacidade de as medidas garantirem a promoção do equilíbrio das finanças, sem repetir o caso do Rio, que não conseguiu cumprir as metas. Na avaliação da especialista, faltou na legislação punições mais efetivas em casos de descumprimento. “Se não cumprir, ele sai do regime e volta a pagar a dívida.”

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 27/04/2021*



## VALOR ECONÔMICO (SP)

### COMMODITIES EM ALTA PUXAM LUCRO DA VALE NO 1º TRI

Preços do minério de ferro, níquel e cobre impulsionam resultado da Vale e mineradora lucra R\$ 30,5 bilhões no primeiro trimestre

*Por Francisco Góes e Rafael Rosas — Do Rio*

A Vale confirmou as expectativas do mercado e anunciou ontem um lucro líquido de US\$ 5,5 bilhões (R\$ 30,5 bilhões) no primeiro trimestre do ano. Em dólares, na comparação com igual período de 2020, a alta foi de 2.220%. A receita de vendas foi de US\$ 12,6 bilhões (R\$ 69,3 bilhões), aumento de 81,4% em base anual. E o lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda) alcançou US\$ 8,35 bilhões (R\$ 45,74 bilhões), elevação de 189,7% em relação ao período janeiro-março de 2020.

A Vale informou ainda que no primeiro trimestre do ano a companhia reportou um Ebitda ajustado “proforma”, que exclui fatores não recorrentes como o efeito do câmbio, de US\$ 8,46 bilhões, um



recorde para um primeiro trimestre. Os volumes sazonalmente menores foram parcialmente compensados por preços mais altos de commodities, informou a Vale em comunicado.

Assim, os resultados do primeiro trimestre foram impulsionados pelos preços dos produtos vendidos, sobretudo do minério de ferro, o principal negócio da companhia.

O Ebitda do negócio de minerais ferrosos foi de US\$ 7,8 bilhões, abaixo do quarto trimestre do ano passado, época em que tradicionalmente a companhia produz os maiores volumes do produto. Já no primeiro trimestre os volumes tendem a ser menores, por questões sazonais, embora de janeiro a março de 2021 tenha havido uma “compensação” em razão de preços mais elevados.

O preço médio realizado pela Vale para o minério de ferro, no primeiro trimestre de 2021, foi de US\$ 155,5 por tonelada, o que representou aumento de US\$ 24,8 por tonelada na comparação com o quarto trimestre do ano passado, sobretudo como resultado do maior preço do minério de referência no mercado, com 62% de teor de ferro, além de maiores prêmios recebidos pela companhia por produto de maior qualidade.

A Vale informou que com os preços de referência em abril “substancialmente” acima do preço provisório (um dos sistemas de precificação usados pela empresa), espera-se que o Ebitda do segundo trimestre deste ano seja impactado positivamente.

Em mensagem aos acionistas, o presidente da Vale, Eduardo Bartolomeo, disse estar confiante que os resultados financeiros positivos da companhia refletem a “consistência” da empresa no cumprimento das promessas de reduzir os riscos que envolvem a mineradora. “Nos primeiros três meses do ano, o Acordo Global de Brumadinho entrou em vigor em um processo conduzido com transparência, legitimidade e segurança jurídica. No mesmo período, concluímos a venda de nossas operações da Vale Nova Caledônia [na Oceania], um marco importante no desinvestimento de ativos ‘non-core’ e, logo em seguida, nosso Conselho de Administração aprovou um programa de recompra de ações demonstrando a confiança da administração no potencial da Vale de criar e compartilhar de forma consistente valor”, disse Bartolomeo na mensagem.

Nos metais básicos, o Ebitda foi de US\$ 1 bilhão, US\$ 160 milhões abaixo do que o quarto trimestre do ano passado em função de menores volumes de vendas no níquel e cobre, parcialmente compensados por maiores preços realizados de cobre.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 27/04/2021*

## GOVERNO ARGENTINO AVANÇA NO CONTROLE DAS EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO

Novas medidas incluem grãos como soja, milho e trigo

*Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo*

A alfândega argentina vai avançar no processo de criação de um mecanismo capaz de tornar viável um maior controle sobre as exportações de produtos agrícolas que tenham Declaração Juramentada de Venda ao Exterior (DJVE), como soja, milho e trigo. A informação é do jornal argentino “La Nación”.

Na semana passada, com a resolução 60, o Ministério da Agricultura do país estabeleceu novos requisitos para os exportadores de carnes, grãos e laticínios que queiram se inscrever ou permanecer no Cadastro Único de Operadores da Cadeia Agroindustrial (RUCA), chave para o trabalho de vendas externas do país.

Entre outros requisitos, está a apresentação de um plano de trabalho de um ano e de detalhes financeiros de plantas exportadoras. Em outra resolução, neste caso em conjunto com o Ministério do Desenvolvimento Produtivo, a Agricultura, o governo passou a prever agora que todas as vendas externas de carne tenham Declaração Juramentada de Exportação de Carnes (DJEC). O governo

visa controlar o subfaturamento nas vendas externas e verificar o cumprimento dos contratos de preço e fornecimento.

O setor agropecuário manifestou-se contrário a essa e a outras medidas, afirmando que elas já foram tentadas no passado e só serviram para frear as exportações.

Conforme apurou o “La Nacion”, outras formas de controle de exportação estão sendo criadas pelo governo de Alberto Fernández.

Até o momento, o exportador argentino selecionava os códigos de produto, as taxas e as formas de pagamento. O sistema passará a ser automático.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 27/04/2021*

## **EQUINOR CONTRATA SONDA DA SEADRILL PARA PERFURAÇÃO NO PRÉ-SAL DA BACIA DE SANTOS**

A petroleira norueguesa fechou um contrato de US\$ 380 milhões para a perfuração de seis poços até 2024

*Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio*

A petroleira norueguesa Equinor fechou um contrato de US\$ 380 milhões com a Seadrill Management para a perfuração de seis poços até 2024 no campo de Bacalhau, no pré-sal da Bacia de Santos.

As perfurações serão realizadas pela sonda West Saturn e estão sujeitas à decisão final de investimento da companhia. A duração do contrato é de quatro anos, com início de operação previsto para o primeiro trimestre de 2022. O acordo também inclui quatro opções de extensão de um ano cada.

O campo de Bacalhau foi declarado comercial a partir da descoberta de Carcará, no bloco BM-S-8. A área é operada pela Equinor, com 40% da concessão, em parceria com a norte-americana ExxonMobil (40%), e Petrogal Brasil (20%) e Pré-sal Petróleo (PPSA, que representa os interesses da União no contrato de partilha).

A previsão é que a primeira fase do projeto, que prevê uma plataforma com capacidade para produzir 220 mil barris por dia de petróleo em 2024, demande investimentos de US\$ 8,5 bilhões.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 27/04/2021*

## **BP REVERTE PREJUÍZO E TEM LUCRO DE US\$ 4,67 BILHÕES NO 1º TRIMESTRE**

O resultado foi beneficiado sobretudo pelo aumento dos preços do petróleo e do gás

*Por Dow Jones Newswires — Londres*

A petrolífera britânica BP encerrou o primeiro trimestre com lucro de US\$ 4,67 bilhões, revertendo o prejuízo de US\$ 4,36 bilhões registrado um ano antes. O resultado foi beneficiado sobretudo pelo aumento dos preços do petróleo e do gás.

O lucro ajustado a custos de substituição — número que costuma ser acompanhado pelo setor — foi de US\$ 2,63 bilhões, acima da projeção de analistas, de US\$ 1,64 bilhão.

O preço médio do Brent ficou em US\$ 61 o barril no primeiro trimestre de 2021. Um ano antes, era US\$ 50.

Além dos resultados, a BP divulgou que pretende avançar com um programa de recompra de ações de US\$ 500 milhões, após alcançar a meta de redução da dívida para menos de US\$ 35 bilhões.

A petrolífera também anunciou o pagamento de dividendos no valor de US\$ 0,525 por ação, referente ao primeiro trimestre.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/04/2021



## G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

### URUGUAI PROPÕE MUDAR REGRAS DO MERCOSUL, E PAÍSES DO BLOCO SE DESENTENDEM

Uruguai quer que os membros do bloco possam negociar, sozinhos, com países que não são do Mercosul. O país também pede uma redução das tarifas externas comuns. A Argentina quer mais discussões.

Por France Presse



[https://s2.glbimg.com/DZcwyMop\\_xW3eQRiRBwVacFW73o=/0x0:1004x518/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/interanal\\_photos/bs/2021/1/J/SUbhBzR9G1sa6ttBFs1w/mercossul.png](https://s2.glbimg.com/DZcwyMop_xW3eQRiRBwVacFW73o=/0x0:1004x518/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/interanal_photos/bs/2021/1/J/SUbhBzR9G1sa6ttBFs1w/mercossul.png)

Presidente Alberto Fernández (de costas) interage com os presidentes do Paraguai, Mario Abdo (ao centro) e do Uruguai, Lacalle Pou (à direita) em uma reunião do Mercosul — Foto: Reprodução

Os países-membros do Mercosul vão discutir formalmente a flexibilização de suas negociações com países que não pertencem ao bloco e uma redução da tarifa externa comum em uma reunião em Buenos Aires na segunda quinzena de maio.

O anúncio foi feito pelos ministérios de Relações Exteriores da Argentina e do Uruguai.

**A reunião presencial de ministros em Buenos Aires foi acertada na segunda-feira (26), no fim de um encontro virtual extraordinário no qual foram abordados os dois temas, ambos propostos pelo Uruguai.**

A Argentina, que exerce a presidência temporária do Mercosul, destacou em um comunicado que propõe-se a "alcançar uma convergência com as propostas dos Estados Partes durante este semestre" com relação à revisão da tarifa externa comum.

"Devemos pensar quais capacidades têm os diferentes setores da economia para suportar uma redução de diferentes posições da tarifa externa comum e que implicância tem uma redução unilateral frente a negociações externas", declarou o chanceler argentino, Felipe Solá.

**O Uruguai também quer permitir que cada país possa negociar com terceiros sem o bloco. A Argentina sugere que no fim deste semestre haja uma proposta de plano de negociações externas que identifique prioridades da agenda externa do Mercosul.**

Bloco partido ao meio

Tanto a redução da tarifa externa comum quanto uma flexibilização que permita alcançar acordos comerciais sem o consenso dos quatro integrantes do Mercosul são assuntos polêmicos, que dividem o bloco.

***Na reunião de segunda-feira, o Uruguai assegurou contar com o apoio do Brasil, enquanto o Paraguai coincidiu com a posição da Argentina.***

"Com o apoio total do Brasil, a proposta do Uruguai sobre a flexibilização e a tarifa externa comum entra formalmente no Mercosul", comemorou a chancelaria uruguaia em uma rede social.

O vice-ministro de Relações Econômicas e Integração da chancelaria paraguaia, Raúl Cauno, expressou que seu país concorda com a Argentina: para os dois, a flexibilização para negociar com outros países e tarifa alfandegária "são duas instâncias diferentes que não podem estar em um mesmo instrumento porque têm particularidades e impactos diferentes.

"Brasil e Uruguai dizem: 'Senhores, não estamos cumprindo essa obrigação de nos integrarmos ao mundo e queremos que nos deem a oportunidade de negociar a 4, a 3, a 2 ou individualmente...'", disse Cauno. A proposta uruguaia "não é a forma adequada, porque ataca os fundamentos de uma união alfandegária, que é o estágio prévio para a composição do que queremos alcançar: um mercado comum", afirmou ele.

***Os presidentes de Argentina, Alberto Fernández, e do Uruguai, Luis Lacalle Pou, se enfrentaram na última cúpula do Mercosul, em 26 de março, devido a suas posições contraditórias sobre a flexibilização do bloco comercial.***

Na ocasião, o presidente uruguaio afirmou que o Mercosul "não pode ser um obstáculo" que impeça o avanço comercial do seu país, ao que Fernández respondeu que se a Argentina for considerada um obstáculo, "que peguem outro barco".

Criado há 30 anos, o Mercosul requer o consenso para suas decisões, o que o Uruguai questiona agora com veemência.

***"Se todos não estiverem de acordo, o Mercosul não avança. Justamente o que nós estamos propondo vai atacar diretamente este ponto: os que não querem avançar por determinada razão que deem lugar a algum dos parceiros para que avance", disse nesta segunda-feira o presidente uruguaio, Lacalle Pou.***

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP  
Data: 27/04/2021

## FOLHA DE S. PAULO

### FOLHA DE SÃO PAULO - SP

#### DEBATE AMBIENTAL SOBRE FERROGRÃO É CORTINA DE FUMAÇA, DIZ MINISTRO DA INFRAESTRUTURA

Segundo ele, oposição ao projeto usa 'inocentes úteis' para defender interesses dos que sairão perdendo com a obra

Por Nicola Pamplona

Rio de Janeiro - O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, defende que o debate sobre impactos ambientais da Ferrogrão é cortina de fumaça e que entidades ambientalistas e especialistas que se opõem ao projeto são bancados por concorrentes que temem perder receita após o início das operações da ferrovia.

"A questão da Ferrogrão não tem nada a ver com meio ambiente, o meio ambiente é uma cortina de fumaça", afirmou o ministro, em evento virtual na noite de sexta (23). "A Ferrogrão vai ser o maior

regulador de tarifas do Brasil, então aqueles que vão competir com a Ferrogrão não querem a Ferrogrão."

Uma das prioridades do ministério, a ferrovia liga o Mato Grosso ao Pará, com o objetivo de escoar a safra de grãos do Centro-Oeste por portos da região Norte. Tem 933 quilômetros de expansão e, pelas contas do governo, vai custar R\$ 21,5 bilhões — R\$ 8,4 bilhões apenas para colocar a linha férrea em operação em 2030.

O governo pretende leiloar o projeto ainda em 2021, mas antes precisa do aval do TCU (Tribunal de Contas da União) e de derrubar liminar no STF (Superior Tribunal Federal) que suspendeu mudanças nos limites da Floresta Nacional do Jamanxim para a passagem da ferrovia.

A Ferrogrão enfrenta resistência ainda do Ministério Público Federal, que questiona em ação judicial a oferta do projeto ao mercado antes de consulta a povos indígenas afetados.

No evento desta sexta, que foi promovido pelo Sinduscon-PA (Sindicato da Indústria da Construção do Estado do Pará), o ministro da Infraestrutura disse que os poderes econômicos por trás da oposição ao projeto usam "inocentes úteis" em seu esforço para barrar o leilão.



[https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/02/ferrovia\\_interna.jpg](https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/02/ferrovia_interna.jpg)

Sem citar nomes, ele afirmou que entre os opositores estão concorrentes dos produtores de grãos do Centro-Oeste e operadores de ferrovias que hoje cobriam frete equivalente ao rodoviário para transportar a produção aos portos. "O jogo é muito claro", afirmou.

Há hoje dois outros projetos ferroviários com interesse na produção agrícola do Centro-Oeste. A Fico (Ferrovia de Integração do Centro-Oeste), da Vale, que vai ligar o Mato Grosso à Ferrovia Norte-Sul; e a Malha Norte, da Rumo, que liga o estado ao porto de Santos.

"Eu vou lá, patrocino uma ONG, pego um indígena, boto debaixo do braço, vou lá na Redação do jornal para dar o pau, dizer que a ferrovia é ruim. Ou contrato lá um consultor para dizer que a ferrovia não faz sentido, pago o cara para escrever um artigo no [jornal] Valor Econômico", disse.

Na última quarta (21), a Folha antecipou estudo do consultor Cláudio Frischtak, da Inter.B, que aponta falhas no projeto de engenharia da ferrovia e vê riscos de aportes bilionários pelo Tesouro para concluir as obras.

Frischtak, que já publicou artigo no Valor Econômico sobre o tema, calcula que o custo da ferrovia ficaria cerca de R\$ 20 bilhões acima do estimado. O contrato prevê aportes em caso de entraves socioambientais e garante a demanda ao concessionário, mas o governo diz que não aportará dinheiro por custos adicionais durante a construção.

O ministro disse ainda ver como um contrassenso o discurso ambiental contra o projeto, que, segundo o governo, reduziria as emissões de gases do efeito estufa e o tráfego de caminhões associado ao escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste.

"Como uma ferrovia não é sustentável? Só no Brasil", disse ele. O ministério afirma ainda que o projeto funciona como um corredor verde na Amazônia, reduzindo os possíveis impactos da ampliação do tráfego de caminhões sobre a área de influência da BR-163, hoje a principal rota dessa produção.

Tarcísio defende que a Ferrogrão é um projeto transformador para a logística brasileira e que já existe um grupo de empreendedores interessados na concessão, que incluiria grandes operadores de ferrovia e fundos de investimento internacionais.

"Se não fizesse sentido, a gente já tinha abandonado [o projeto]", disse o ministro. "Sob todos os aspectos, sob todos os pontos de vista, a Ferrogrão é um grande negócio. E ela vai acontecer", concluiu.

*Fonte: Folha de São Paulo - SP*

*Data: 27/04/2021*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### PPSA REALIZA NESTA QUARTA-FEIRA LICITAÇÃO PARA AGENTE COMERCIALIZADOR

*Da Redação OFFSHORE 27 Abril 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210427-plataforma.jpg>

Contrato terá duração de cinco anos e é estimado em US\$ 218 milhões

A Pré-Sal Petróleo (PPSA) realiza nesta quarta-feira (28), às 10h, licitação internacional para a contratação de um agente comercializador para o petróleo destinado à União proveniente da Área Individualizada de Tupi. O contrato terá duração de cinco anos, devendo comercializar quatro

milhões de barris de petróleo a um valor estimado de US\$ 218 milhões.

A sessão pública da licitação será virtual, transmitida pelo canal do YouTube da PPSA com participação aberta às licitantes e ao público em geral. Situado na Bacia de Santos, Tupi é o principal campo produtor de petróleo e de gás natural dos reservatórios do pré-sal, sendo operado pela Petrobras (65%), com os sócios Shell (25%) e Petrogal (10%).

Como as reservas do campo se estendem para área não contratada, em abril de 2019 foi celebrado um Acordo de Individualização da Produção (AIP), que concedeu à União uma participação de 0,551% na jazida compartilhada.

O agente comercializador de Tupi será responsável por todo o processo de comercialização, incluindo a identificação do comprador, o carregamento no FPSO (unidade flutuante de produção, armazenamento e transferência), o transporte até o ponto de transbordo ou entrega por cabotagem, o eventual transporte de longo curso e a contratação de seguros, inspeção independente e operação de proteção de preço de petróleo (hedge).

A licitação está aberta a empresas nacionais e estrangeiras, individualmente ou em consórcio, desde que este seja liderado por uma empresa nacional produtora e exportadora de petróleo, e atuante no pré-sal. O consórcio é limitado a três participantes, podendo fazer parte uma empresa de trading do mesmo grupo econômico da empresa líder e uma empresa de logística.

#### Serviço:

Data: 28 de abril

Hora: 10h

Transmissão: Canal do YouTube da PPSA - [www.youtube.com/PreSalPetroleoPPSA](http://www.youtube.com/PreSalPetroleoPPSA)

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 27/04/2021*

## PPI QUALIFICA MAIS 12 NOVOS PROJETOS DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 27 Abril 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210113-porto-de-salvador-msc-porta-conteiner.jpg>

Além do arrendamento de oito terminais, foram aprovadas as concessões de duas rodovias, dos lotes 2 e 3 da FIOLE e de canal de acesso aquaviário no PR

Doze novos projetos de infraestrutura de transportes foram qualificados na tarde desta terça-feira (27), durante a 20ª reunião do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI). A qualificação indica prioridade para esses projetos dentro do

programa de concessões do Governo Federal.

No setor portuário, foram qualificados para arrendamento os terminais para movimentação e armazenagem de grãos líquidos nos portos do Mucuri/CE (MUC59); de Itaguaí/RJ (ITG03); de Imbituba/SC (IMB05); Organizado de Salvador/BA (SSD09); de Santos/SP (STS10); e Paranaguá/PR (PAR09), (PAR14) e (PAR15). O PPI qualificou, também no setor portuário, o projeto para concessão de canal de acesso aquaviário do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina (PR).

No setor rodoviário, foram aprovados os requisitos formais e a modalidade operacional, em atendimento à Resolução 135/2020 da Secretaria Especial do Programa de Parceria de Investimentos (SPPI) do Ministério da Economia, para a realização dos leilões para concessão das BR-101/116/RJ/SP (Nova Dutra) e BR-262/381/ES/MG.

Já o novo projeto para a concessão do trecho que ligará São Paulo ao Rio de Janeiro foi aumentado para 625,8 quilômetros. A antiga concessão contemplava 402 quilômetros de extensão. Agora serão 124,9 quilômetros na BR-116/RJ (entre o entroncamento com a BR-465 no município de Seropédica, km 214,7, e a divisa RJ/SP, no km 339,6); 230,6 quilômetros na BR-116/SP (entre a divisa RJ/SP, km 0, e o entroncamento com a BR-381/SP-015, Marginal Tietê, no km 230,6); 218,2 quilômetros na BR 101/RJ (entre o entroncamento com a BR-465, no município do Rio de Janeiro (Campo Grande), km 380,8, e a divisa RJ/SP, km 599; e 52,1 quilômetros na BR/101/SP (entre a divisa RJ/SP, km 0, e Praia Grande, Ubatuba, km 52,1).

A rodovia também é a principal ligação entre o Nordeste e o Sul do país, cortando 34 cidades. São estimados R\$ 15 bilhões em investimentos.

**RODOVIAS** - Outro empreendimento importante no setor rodoviário é a concessão da BR-381/262/MG/ES, corredor logístico para escoamento de produtos industriais, cortando o Vale do Aço. A concessão tem prazo de 30 anos, com investimentos estimados em R\$ 7,7 bilhões. Há previsão de geração de mais de 12 mil empregos diretos e indiretos.

**FERROVIAS** - Já no setor ferroviário, o PPI aprovou a concessão dos lotes 2 e 3 da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOLE). Importante corredor de escoamento de minério do sul do estado da Bahia (Caetité e Tanhaçu) e de grãos do oeste baiano, a FIOLE vai possibilitar a integração futura com a Ferrovia Norte-Sul, indo ao encontro do objetivo de integração das malhas ferroviárias e melhora das condições logísticas do país.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/04/2021

## 'WEST SATURN' VAI PERFURAR O CAMPO DE BACALHAU

Da Redação OFFSHORE 27 Abril 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210427-navio-sonda-west-saturn.jpg>

A Equinor Brasil Energia e sócios adjudicou a Seadrill Management S PTE um contrato de perfuração no campo Bacalhau. A duração do contrato é de quatro anos, com início previsto para o primeiro trimestre de 2022. O objetivo é perfurar seis poços até o início da produção em 2024. O contrato também inclui quatro opções de um ano cada. O valor total do contrato inclui mobilização, atualizações e serviços integrados.

“Sob este contrato, temos um navio-sonda de alta especificação, equipado com recursos como uma torre dupla e controle de perfuração automatizado e esperamos continuar esta colaboração com a Seadrill no Brasil, onde estamos familiarizados com o navio-sonda em operações anteriores, ”diz Erik Kirkemo, vice-presidente sênior de perfuração e poço da Equinor.

O "West Saturn" é um navio-sonda de sétima geração, adaptado para profundidades de água de até 3.600 metros.

O valor total do contrato, US\$ 380 milhões, está condicionado a uma decisão final de investimento em Bacalhau pelos sócios.

Bacalhau é um projeto na área do pré-sal localizado na bacia de Santos. O campo foi descoberto em 2012 e adquirido à Petrobras em 2016. É composto por duas licenças, BM-S-8 e Norte de Carcará.

O campo de Bacalhau tem lâmina d'água de cerca de 2.000 metros e é o campo de alta pressão mais profundo da Equinor.

Os sócios de Bacalhau são Equinor (40%, operadora), ExxonMobil (40%) e Petrogal Brasil (20%).

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 27/04/2021*

## CANAL DO PANAMÁ INICIA TRANSIÇÃO PARA SE TORNAR CARBONO NEUTRO ATÉ 2030

*Da Redação NAVEGAÇÃO 27 Abril 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210427-meio-ambiente.jpg>

O Canal do Panamá lançou seu programa de descarbonização das operações, com o objetivo de se tornar neutro em carbono até 2030.

“Nós do Canal do Panamá estamos comprometidos com a sustentabilidade e, portanto, estamos lançando os alicerces, criando ferramentas e identificando as mudanças necessárias para alcançar eficiências que nos permitirão, como uma organização, alcançar a neutralidade de carbono.

Esta é uma estratégia fundamental para a operação e sustentabilidade da hidrovia a longo prazo”, disse o administrador do Canal do Panamá, Ricaurte Vásquez Morales. “Este processo terá como base nossos esforços de longa data para minimizar nosso impacto ambiental, incluindo encorajar os clientes a usar combustíveis limpos e reduzir sua pegada de carbono.”

### Ações Operacionais

Embora o Canal do Panamá tenha contribuído para uma redução de mais de 13 milhões de toneladas de emissões de CO2 equivalente em 2020, oferecendo uma rota mais curta para os navios em comparação com as rotas alternativas mais prováveis, a hidrovia reconhece a importância de tornar sua própria operação neutra em carbono no final da década.

Para iniciar a transição para um canal mais verde, a hidrovia comprou quatro veículos elétricos como parte de um programa piloto que coletará dados para migrar toda a frota do canal que hoje é dependente de combustíveis fósseis. Fazem parte do plano estratégico de descarbonização a utilização de rebocadores e lançamentos que utilizam combustíveis alternativos, a substituição dos processos de produção de eletricidade em favor de usinas fotovoltaicas, o uso de energia hidráulica e a garantia de que todas as instalações e projetos de infraestrutura sejam ambientalmente responsáveis e sustentáveis.

O Canal do Panamá começou a rastrear sua pegada de carbono em 2013 para alinhar suas operações com os objetivos globais de redução de emissões. Seus planos para se tornar neutro em carbono foram reforçados em 2017 com o lançamento da sua Calculadora de Emissões, uma ferramenta que não só permite às companhias marítimas medir suas emissões de gases de efeito estufa (GEE) por rota mas também fortalece a análise das emissões produzidas por suas próprias operações do dia-a-dia.

Para reduzir seu próprio impacto, o Canal do Panamá também tomou medidas para encontrar maneiras de maximizar sua eficiência operacional e, portanto, ambiental, seja implementando medidas de conservação de água ou otimizando os trânsitos. A Janela Única Marítima do Panamá (Vumpa) melhorou a eficiência e a pegada de carbono dos procedimentos de transbordo, agilizando a papelada logística para clientes internacionais que passam pelo país, economizando até 3.260 horas e mais de 300 mil formulários em papel por ano.

O Canal do Panamá também aderiu em 22 de abril à Declaração das “50 Primeiras Organizações Neutras em Carbono”, uma iniciativa liderada pelo Ministério do Meio Ambiente do Panamá para integrar os esforços nacionais para acelerar ações climáticas mensuráveis.

Como parte da nova iniciativa nacional, o Canal desenvolverá um inventário anual de gases de efeito estufa, bem como um plano de ação com metas mensuráveis de redução de emissões.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 27/04/2021*

## **MAERSK ASSINA ACORDO PARA TRANSPORTAR, NESTE ANO, 1 BILHÃO DE DOSES DE VACINA CONTRA A COVID-19**

*Da Redação NAVEGAÇÃO 27 Abril 2021*

A Maersk distribuirá massivamente vacinas contra a COVID-19 até o final de 2021. O projeto está em fase de testes em alguns países e, em breve, será expandido. Em 2020, a Maersk anunciou um acordo com a empresa farmacêutica Covaxx para também distribuir um bilhão de doses assim que a vacina for aprovada.

A companhia já tem o setor farmacêutico como um de seus principais contratantes, e transporta corriqueiramente medicamentos e outras drogas que necessitam de refrigeração. E esse desafio de manter os produtos sensíveis refrigerados na temperatura ideal ao longo de todo o trajeto, cuidado necessário às vacinas contra o coronavírus, é o cotidiano da companhia.

No entanto, para esse projeto, a Maersk dedicou uma equipe de especialistas que entendem os altos níveis de complexidade das cadeias de suprimentos farmacêuticos. Além do conhecimento técnico, o time da Maersk e o ecossistema da companhia precisam garantir resiliência e confiança no transporte. Por meio de plataformas digitais e dados em nuvem com informações em tempo real, a empresa proporciona aos clientes atualizações constantes, como a localização do container, e status de energia e temperatura, por exemplo.

A Maersk possui a maior frota de contêineres refrigerados do mundo. Para se ter uma ideia, é possível colocar dois milhões de doses da vacina em apenas um container - o que significa transportar cerca de quatro bilhões de doses em um navio de tamanho médio.

No primeiro trimestre de 2021, a maioria das vacinas foi transportada mundialmente por via aérea e terrestre, uma vez que as fábricas estão localizadas principalmente na Europa, Estados Unidos e Índia, perto dos primeiros destinatários. Mas, a partir do terceiro trimestre de 2021, os navios serão cada vez mais usados para acessar os mercados da África, Ásia e América do Sul, desde que as vacinas sejam aprovadas e as produções estejam progredindo conforme planejado. Na estimativa da companhia, é possível que toda a distribuição global dessa vacina seja concluída em quatro anos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/04/2021

## PORTO DE SANTOS REGISTRA A MAIOR MARCA MENSAL DE SUA HISTÓRIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 27 Abril 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210427-porto-de-santos-canal-de-acesso-navio-porta-container.jpg>

O Porto de Santos registrou em março a inédita marca de 15,2 milhões de toneladas, melhor desempenho mensal da história. O volume superou em 10,4% o recorde mensal anterior, registrado em agosto de 2020 (13,7 milhões de toneladas). Além disso, ficou 18,5% acima do recorde para o mês de março, obtido no ano passado (12,8 milhões de toneladas).

Os embarques de soja em grão foram o grande destaque mensal. A commodity atingiu 5,4 milhões de toneladas, 28,3% acima das 4,3 milhões de toneladas embarcadas em março de 2020, seguida pela movimentação de cargas containerizadas (439,5 mil de TEUs), nos dois fluxos, que atingiu o considerável crescimento de 30,3% sobre o efetivado em março do ano anterior (337,2 mil de TEUs). Já a carga geral solta atingiu 1,5 milhão de toneladas, alta de 5,7% sobre o recorde anterior, de 2019, e 6,7% em comparação ao mesmo período do ano passado.

Para o diretor de Operações da SPA, Marcelo Ribeiro, os recordes são motivados pelo bom momento do agronegócio no país, que encontra em Santos as condições adequadas para escoar a produção: “A autoridade portuária tem mantido a infraestrutura de acesso do canal e dos berços e estabeleceu novas regras de atracação, o que melhorou a produtividade nos berços e, conseqüentemente, a eficiência operacional do porto”, explica o diretor.

Na movimentação geral de cargas, os embarques responderam por 11,6 milhões de toneladas, 18,9% acima de março de 2020, efetivando uma participação de 76,7% no total mensal.

Já as descargas atingiram 3,5 milhões de toneladas, um acréscimo de 17,4% sobre as realizadas no mesmo período do ano passado, estabelecendo uma participação de 23,2% no total mensal.

Tiveram relevância, também, as movimentações de açúcar (1,7 milhão de toneladas), com crescimento de 12,5% em relação ao mesmo período do ano anterior; adubo (312,0 mil de toneladas), aumento de 59,2%; e óleo combustível (306,1 mil de toneladas), 56,2% acima de março de 2020.

### Primeiro Trimestre

O acumulado no primeiro trimestre do ano também é recorde, fechando com 35,3 milhões de toneladas, 11,1% acima do verificado no mesmo período de 2020. Os embarques responderam por



24,9 milhões de toneladas, 11,1% a mais sobre o mesmo período anterior e as descargas somaram 10,4 milhões de toneladas, superando em 11,0% o volume apurado nos três primeiros meses de 2020.

Os destaques ficaram com as cargas containerizadas que atingiram um crescimento de 17,9% em TEU (1,2 milhão de TEUs) sobre o mesmo período do ano passado (1 milhão de TEUs), caracterizando-se como novo recorde histórico para o período.

Outro destaque é o açúcar, com 4,2 milhões de toneladas, um aumento de 23,4% sobre o primeiro trimestre anterior, cerca de 809,1 mil toneladas a mais. Sobressaíram-se também os embarques de soja em grão (7,9 milhões de toneladas), 5,5% acima do registrado no primeiro trimestre do ano passado; e as descargas de adubo (1,8 milhão de toneladas), 76,1% acima do efetivado no mesmo período do ano anterior.

Os volumes de granéis sólidos (16,7 milhões de toneladas) e granéis líquidos (4,3 milhões de toneladas) superaram em, respectivamente, 10,7% e 4,0%, aqueles efetivados no primeiro trimestre de 2020.

O número de navios atracados (1.168) recuou 3,0% sobre o primeiro trimestre de 2020, denotando os bons índices de produtividade atingidos pelo Porto de Santos e a presença de navios de maior porte que viabilizam o transporte de um volume maior de cargas.

### **Corrente de Comércio**

A participação acumulada de Santos na corrente de comércio brasileira vem se mantendo em 28,6%. Cerca de 26,6% das trocas comerciais que passaram pelo Porto de Santos tiveram a China como destino ou origem. O Estado de São Paulo teve a maior participação nessas transações comerciais, respondendo por 57,1%.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 27/04/2021*

### **GOVERNO RETIRA URGÊNCIA DO PL DA CABOTAGEM**

*Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 27 Abril 2021*

Projeto de lei 4.199/2020 (BR do Mar) estava trancando a pauta do Senado desde a última sexta-feira (23).

O governo federal solicitou ao Congresso, nesta terça-feira (27), a retirada da urgência constitucional do projeto de lei 4.199/2020 (BR do Mar). Devido ao caráter de urgência, o PL estava trancando a pauta do Senado desde a última sexta-feira (23). O pedido de cancelamento do regime de urgência ocorreu por meio de despacho do presidente Jair Bolsonaro, publicado em edição extra do Diário Oficial da União.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 27/04/2021*

### **CLUSTER TECNOLÓGICO NAVAL DO RIO ABRE INSCRIÇÕES PARA ENTIDADES PÚBLICAS E PRIVADAS**

*Por Leticia Helena INDÚSTRIA NAVAL 27 Abril 2021*

Em seminário promovido pela Firjan, o Cluster Tecnológico Naval do Rio anunciou nesta terça-feira (27) a abertura de inscrições para órgãos públicos, empresas privadas, organizações não-governamentais, universidades e sindicatos interessados em aderir ao projeto. A ideia é fortalecer o cluster como um hub de desenvolvimento da chamada Economia do Mar no estado.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210427-webinar.jpg>

Hoje apenas quatro empresas — as estatais Amazul, Emgepron e Nuclep, mais a Condor Tecnologias Não Letais — integram o grupo que, juntamente com a Marinha do Brasil, trabalha pela retomada da indústria naval, militar e mercante. Os interessados podem se registrar no site [clusternaval.org.br](http://clusternaval.org.br)

Instituído em novembro de 2019, o Cluster Naval foi planejado em três etapas (estruturação, alavancagem e consolidação), com a perspectiva de, em cinco anos, ou seja, até 2025, estar em pleno funcionamento. A adesão de novas empresas permitirá, entre outras ações, a criação de dois conselhos consultivos. Um empresarial e outro científico-estratégico.

— Os parceiros de primeira hora poderão se beneficiar de todas as atividades que o cluster já oferece como a divulgação de oportunidades de negócios e a participação em nossos fóruns e seminários — explicou o diretor-presidente na Associação do Cluster Tecnológico Naval, Walter Lucas da Silva.

Na avaliação dos dirigentes do Cluster, a Economia do Mar favorece a criação de empregos, a geração de tecnologia e o aumento na arrecadação de impostos. No caso específico do Rio de Janeiro, duas áreas são tratadas como prioridade: o turismo marítimo e costeiro e o setor de defesa, segurança e vigilância do mar. O diretor-presidente da Emgepron, Edésio Teixeira, destaca que, em termos de segurança, não se fala apenas de soberania nacional, mas também de proteção ambiental. Já o turismo pode solucionar diversos problemas.

— O turismo marítimo e costeiro emprega muita gente e não exige grande capacitação. O treinamento necessário pode ser feito pelas próprias empresas. Abre vagas para a massa de trabalhadores de baixa renda que, hoje, não encontra emprego — disse ele.

O seminário contou ainda com a participação do deputado estadual Luiz Paulo e do sócio fundador da consultoria Skipper & WoolBlue, Miguel Marques.

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

**Data: 27/04/2021**

## O BLOQUEIO DO CANAL DE SUEZ E A LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Por Alessandra de Paula **OPINIÃO 27 Abril 2021**



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210223-loger-logistica.jpg>

Em março passou o 'tsunami' "Ever Given" e, aliado a outros eventos igualmente devastadores, como a pandemia do novo coronavírus, deixou em sua esteira alguns questionamentos sobre os rumos da logística internacional.

Canal de Suez liberado, tráfego marítimo retomado. Mas centenas de navios ficaram à espera dessa liberação, nos dois lados dessa via, principal ponto de

ligação entre Europa e Ásia, tanto para o transporte de petróleo como para outros itens produzidos nos países asiáticos, principalmente os insumos necessários para a produção e aplicação de vacinas, inclusive contra o novo Coronavírus.

A pergunta que se faz, neste momento, é: como a Europa está conseguindo lidar com o impacto da chegada dos quase 20.000 contêineres (carga do "Even Given") e, simultaneamente, com as cargas de centenas de embarcações que tiveram o acesso liberado, após a passagem do "Even Given"? Os portos europeus estão adaptados logisticamente para a descarga de uma quantidade imensa de contêineres, enquanto seus pátios e galpões estão abarrotados com mercadorias que aguardam embarque? E mais: muitos navios que optaram por uma rota alternativa também devem estar chegando à Europa por estes dias.

O transporte marítimo é o modal mais utilizado para a ligação entre a Ásia e a Europa, pela sua versatilidade – os contêineres são facilmente transferidos, nos portos, para caminhões de transporte, que finalizam as conexões entre vendedor e comprador por via terrestre, fortalecendo a globalização da produção de bens.

Supõe-se que o acidente com o "Ever Given" tenha provocado turbulências nas relações de produção, circulação e consumo de mercadorias, além de colocar em xeque sistemas como o just in time, trazendo desconforto a empresários do ramo de importações, que tiveram de explicar a seus parceiros por que os produtos adquiridos não estariam disponíveis no tempo previsto.

Para a logística internacional, as grandes filas geram atrasos para o descarregamento das mercadorias e comprometem a utilização dos espaços para armazenamento, que já estão ocupados com produtos que aguardam embarque.

Isso traz reflexos para o mercado, interfere no preço de cotação das mercadorias, inclusive do petróleo, e influencia o transporte de commodities, o que trará grandes prejuízos para o Brasil, grande exportador de grãos.

Para evitar problemas logísticos em situações semelhantes, sugere-se a otimização do "lead time", conceito fundamental para que sejam organizados os processos da cadeia de suprimentos, desde o recebimento do pedido até a chegada da mercadoria às mãos do cliente.

Como o "lead time" é calculado observando-se a data de entrega em relação à data do pedido, pode-se afirmar que, em termos logísticos, esse resultado não será satisfatório no caso dos atrasos originados com o bloqueio do Canal de Suez.

É verdade que esse acontecimento não pôde ser controlado, nem há garantias que algo semelhante não venha a ocorrer em um futuro próximo ou distante. No entanto, um bom planejamento logístico pode contribuir para que os imprevistos possam ser minimizados ou evitados. Assim, deve-se pensar: a adequada seleção do número de atores envolvidos no processo; escolha do local de armazenamento do contêiner; verificação do free time para que não haja cobranças adicionais com uma permanência maior do que a planejada (demurrage) e, também, da documentação necessária, incluindo a efetivação de um seguro compatível com o valor da carga.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210427-alessandra-de-paula.jpg>

**Alessandra de Paula** é coordenadora de CST Logística e de CST E-commerce e Sistemas Logísticos da Escola de Gestão, Comunicação e Negócios do Centro Universitário Internacional Uninter

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/04/2021

## OPERAÇÕES ESPECIAIS DE CABOTAGEM FUNCIONARÃO COMO 'CIRCULARIZAÇÃO DE LONGO PRAZO', COMPARA DINO BATISTA

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 26 Abril 2021

Diretor do Ministério da Infraestrutura afirma que decreto que regulamentar futura lei da cabotagem vai detalhar as características dessa operação, que permitirá autorizações para oportunidades específicas no modal.

O diretor do departamento de navegação e hidrovias do Ministério da Infraestrutura, Dino Batista, comparou as operações especiais previstas no BR do Mar a 'circularizações de longo prazo'. Batista ressaltou que o futuro decreto regulamentador vai detalhar as características dessa operação. A modalidade de afretamento consta no texto do projeto de lei 4.199/2020 (BR do Mar), em tramitação no Senado. Batista explicou que, em linhas gerais, são operações não executadas atualmente e que podem vir a ser exploradas, em caráter de teste, por até quatro anos.

"A operação especial de cabotagem tem que ser entendida como 'circularização de longo prazo', comparou em entrevista à Portos e Navios. O objetivo é tentar materializar a lógica de como se fosse uma circularização de longo prazo, processo que já é realizado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Atualmente, a empresa que precisa afretar determinado navio pede autorização à agência com base na Lei 9432/1997, que já permite o afretamento de embarcações estrangeiras, por tempo ou viagem, quando não há embarcação similar de bandeira brasileira. Esse processo é feito a cada negócio, o que pode atrapalhar as condições de se criar um projeto.

Em vez de pedir autorização a cada vez, a empresa poderá obter uma autorização por quatro anos a partir da mudança na lei. Batista observa que, atualmente, o modelo de negócios da cabotagem de contêineres reúne embarcações relativamente grandes, com necessidade de economia de escala significativa e movimentação portuária que precisa ser eficiente, além de com mais de 3.000 TEUs de capacidade. Ele citou que existem modelos de negócios na Europa com embarcações menores fazendo centenas de contêineres, em vez de fazer milhares, por viagem.

Segundo o diretor, esse tipo de operação que dá capilaridade e flexibilidade maior na operação. "Existem empresas começando a fazer isso, só que para fazer essa operação em um mercado onde quer trazer atendimento mais personalizado, é preciso tempo de resposta mais rápido. É um mercado novo, que poderá ser qualificado como operação especial. Vai ser na regulamentação que esses conceitos ficarão mais claros", adiantou.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 27/04/2021*

## EMBARCADORES ESPERAM PROPOSTAS CONSISTENTES PARA MAIOR OFERTA E ADEÇÃO À CABOTAGEM

*Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 26 Abril 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/191025-ponta-madeira-agencia-vale.png>

*Arquivo/Divulgação*

Governo acredita que BR do Mar tem potencial de atrair novos players, não somente para o transporte de contêineres. Abac aponta necessidade de analisar fatores como regularidade da carga no transporte de granéis e modelo de negócios dos donos de carga.

Grandes embarcadores de cargas apontam baixa competitividade e preços de fretes que inviabilizam suas logísticas com a utilização de cabotagem. Empresas que transportam altos volumes, principalmente commodities, esperam que governo e parlamentares aprovelem propostas consistentes que atinjam o objetivo de aumentar a oferta de serviços e baratear o frete. Para as maiores empresas de navegação que operam no modal, a discussão é mais ampla, pois é preciso analisar fatores como a regularidade da carga no transporte de granéis e o modelo de negócios dos donos de carga. O governo acredita que o BR do Mar tem potencial de atrair investimentos e novos players, não somente para o transporte de contêineres.

A Alcoa observa que, devido às barreiras de acesso, o mercado doméstico é restrito e com uma quantidade pequena de fornecedores. “Existem poucas empresas que ofertam o transporte de cabotagem à granel no Brasil, o que deixa os demandantes pelo serviço de mãos atadas na busca por custos menores, pois, não havendo competição, os fretes são altos, encarecendo o custo de nossos produtos. É a teoria elementar da oferta e demanda”, analisou o gerente de afretamento e de operações da Alcoa na América do Sul, Eduardo Saraiva.

Na avaliação da empresa, um dos maiores usuários da cabotagem de carga granel do país, o ideal é que o mercado de cabotagem se abra para a competição, já que existem poucos operadores no Brasil. “Não temos acesso a esses operadores que podiam tornar o mercado mais competitivo e acessível”, sugeriu Saraiva. Para a Alcoa, a cabotagem é um modal de transporte fundamental uma vez que não existe alternativa no transporte de bauxita de Juruti, no oeste do Pará, para São Luís, no Maranhão.

A Alcoa entende que o texto atual do BR do Mar, em tramitação no Senado, apresenta alguns desafios no que tange a abertura de mercado. Saraiva acredita que, em alguns casos, pode ser entendido que o projeto impõe mais barreiras de acesso. “Sem novos entrantes, o custo do frete não se tornará competitivo, muito pelo contrário. O texto demanda mais clareza em alguns pontos, principalmente no que diz respeito a contratos de longo prazo – uma oportunidade de trazer novos investidores e operadores”, apontou.

O gerente de afretamento da Alcoa reforçou que a falta de competitividade no mercado de fretes na cabotagem acaba trazendo custos exorbitantes aos usuários. Ele deu como exemplo a própria empresa, que faz uso da cabotagem para o transporte de bauxita, um minério que dá início à fabricação de alumínio, que é uma commodity. “O alumínio brasileiro acaba custando muito mais do que a alumina de outros lugares do mundo porque, em grande parte, nossos custos logísticos são muito maiores do que de outros lugares no mundo”, comparou Saraiva.

Na visão da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), o ponto crítico no granel não está na oferta porque não faltam navios, considerando a possibilidade de afretamentos temporários para atender aumento de demanda, sempre de acordo com a legislação. “O granel tem características muito distintas do contêiner. O tamanho das cargas é sempre muito superior, pois são muitas toneladas que viabilizam um transporte e, muitas vezes, como a quantidade não é suficiente para completar a capacidade do navio, gera um elevado frete morto”, ressaltou o diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano.

Muitas vezes, a carga de granel não tem regularidade e nem gera frete de retorno. “A possibilidade de existir mais empresas sempre houve, mesmo antes de ter o PL 4199 e fica a questão: por que não temos mais empresas? A resposta óbvia é que não há carga ou interessados em usar a cabotagem”, frisou Resano. A associação acredita que a busca por custos menores talvez ocorra quando não há volume adequado para o transporte marítimo, e/ou quando não existe regularidade. “Tal situação faz com que a cabotagem de granéis esteja muito ligada a projetos de média e longa duração, onde se tem volume e regularidade na movimentação”, ponderou.

A avaliação da Abac é que o PL 4199/2020 está focado nas cargas de contêiner, e não deve impactar significativamente o transporte de granéis, a não ser na possibilidade de mais navios afretados dentro do programa BR do Mar para atender contratos de transporte de longo prazo e operações especiais. Tais opções, segundo a Abac, ainda carecem de detalhamento. A associação considera que existe competição, mas que aumentá-la não depende necessariamente de um número maior de empresas. “Reduzir custos é necessário, assim como reconhecer que o custo tributário e trabalhista da EBN é muito superior a uma empresa operando com registro aberto. Se nada for feito para aproximar os custos, nada será alterado”, analisou Resano.

No caso da Vale, a cabotagem permite alguns atendimentos a clientes internos no Brasil, que são suportados por embarques de minério de ferro em navios graneleiros, tanto na modalidade spot, quanto em contratos de afretamento. Na visão da empresa, particularmente no transporte de minério

de ferro e pelotas, as regras que encarecem o preço e não incentivam um ambiente competitivo são os gargalos que mais impactam a decisão em usar ou não o modal marítimo para atendimento ao mercado interno. A mineradora considera que há poucos players nesse mercado e regras que restringem a competição.

Em alguns cenários, a Vale vê o preço como um impeditivo para avaliar estrategicamente um maior atendimento aos clientes no Brasil por esse modal. “A regra atual permite que navios estrangeiros sejam ofertados através de uma EBN na falta de navios com bandeira nacional. Não há para a Vale uma falta de oferta. Há, entretanto, regras que encarecem o preço do frete e que inviabilizam o uso da cabotagem”, informou em nota à reportagem. A Vale apoia a proposta em análise pelo Congresso, a qual enxerga tendência de ser positiva para situações específicas, tais como vendas atendidas por contratos de afretamento de longo prazo com a possibilidade de utilização de navios de bandeira estrangeira, sem necessidade de circularização prévia.

O diretor do departamento de navegação e hidrovias do Ministério da Infraestrutura, Dino Batista, disse que o principal conceito trabalhado no BR do Mar é a ‘contestabilidade’ do mercado, não necessariamente uma maior quantidade de concorrentes. “Quando o mercado é mais contestável, ele tem condições de caso uma empresa que já esteja estabelecida comece a pisar na bola, um novo concorrente entre”, explicou à Portos e Navios. Ele destacou que o programa cria um ambiente em que as empresas já estabelecidas saberão que será mais fácil entrar no mercado brasileiro, ao passo que as empresas de fora poderão voltar os olhos para essa maior abertura. “A contestabilidade não só vai trazer novas empresas, como fazer com que empresas que aqui já estão continuem a atuar de maneira concorrencial, sabendo que, se não atenderem adequadamente seus clientes, outro virá e fará seu atendimento”, observou.

O ministério admite que o programa não vai atrair um grande número de players no curto prazo, na medida em que a atividade depende de escala e de capital intensivo. No entanto, a pasta acredita que podem entrar alguns novos concorrentes, não somente para contêineres, mas para segmentos como granéis sólidos, granéis líquidos e cargas de projeto. Batista contou que o ministério recebeu uma carta de empresas de longo curso estrangeiras demonstrando apoio ao BR do Mar por entenderem que, quanto mais possibilidade de concorrência na cabotagem, melhor para elas também. O diretor explicou que, como um navio com milhares de contêineres não escala muitos portos, é importante que o país tenha cabotagem forte para distribuição pela costa.

A expectativa do governo a partir do BR do Mar é, em alguns segmentos, atrair novos players por meio de seis modalidades de afretamento. Entre elas, Batista destacou as operações especiais, as quais ele classifica como ‘berçário’ de novos players da cabotagem. Ele estima que, para ter uma frota com rota de contêineres é preciso, pelo menos, quatro embarcações. O diretor avalia que, por conta disso, pode ser inviável para uma empresa de pequeno porte concorrer com empresas que operem embarcações com 4 mil TEUs a 5 mil TEUs. Batista ressaltou que, apesar de cerca de 40 empresas estarem registradas na Antaq, muitas fazem transportes de cabotagem esporádicos de pequeno porte que não são objeto direto do BR do Mar. A avaliação é que a atividade reúne 10 empresas que efetivamente transportam na cabotagem, sendo sete de maior porte e outras três de porte mais reduzido e que buscam fazer seus modelos de negócios.

Antes da apresentação do PL 4.199 pelo governo federal, o Congresso recebeu outras propostas que foram apensadas quando o projeto chegou para tramitação no Senado. Uma delas é o PL da senadora Kátia Abreu (PP-TO), que acredita que o problema não está na Lei 9432/1997, mas na regulação restringindo efeitos legais e permitindo que o setor se desenvolvesse na ‘tangente da lei’. A senadora acredita que o marco da navegação foi amplamente discutido e equilibra bem os interesses de embarcadores, armadores e indústria naval. “Propomos o PL 3129/2020 que, a nosso ver, é cirúrgico em corrigir essas questões, permitindo maior concorrência em prol dos embarcadores que, a nosso ver, é o caminho correto para baratear frete”, disse à reportagem.

A parlamentar afirmou que o PL 4199/2020 parece ter foco nas empresas de navegação, fortalecendo as grandes empresas em detrimento da concorrência. Ela citou que o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) referendou essa análise em resposta a um

questionamento de sua equipe. Kátia Abreu acrescentou que a nota técnica que embasou o PL do governo não traz análises dos diversos mercados que compõem a cabotagem. “Não acreditamos que uma ‘solução’ genérica possa ser benéfica a um mercado tão cheio de particularidades”, avaliou. A senadora observa que o PL do governo tem semelhanças com a resolução normativa 01/2015 da Antaq, ao restringir o afretamento por tempo do navio estrangeiro a condições que somente as grandes empresas atendem. Essa modalidade é vista como mais atraente do que os demais tipos de afretamento propostos no BR do Mar. “Não é preciso ser cientista para saber que, diante de uma menor concorrência, haverá prejuízo de oferta ao mercado. O próprio Cade, que analisou tanto a RN-01/2015, como o PL 4199/2020 (BR do Mar), afirmou isso”, salientou.

O diretor do Ministério da Infraestrutura considera legítimo que empresas eventualmente busquem seus interesses, mas acredita que o PL do governo, quando sancionado, aumentará a segurança jurídica da atividade, somado à atuação da agência reguladora e dos órgãos de controle. Batista disse que não há temor que aconteçam questionamentos em órgãos de defesa, como os que foram apresentados em relação à resolução 01/2015 da Antaq, que versa sobre afretamento. “Não temos dúvida que o mais importante é buscar interesse do país, não de empresas específicas, muito menos uma ou duas empresas. Não temos muita preocupação em relação a isso”, comentou.

A Abac entende que no mercado brasileiro de cabotagem há espaço para empresas de todos os tamanhos e é importante que elas existam. A associação considera que expulsar as grandes empresas não parece adequado, pois dificilmente haveria empresas que atendessem os serviços que elas fazem hoje. A leitura é que faz parte do mundo empresarial que empresas maiores tenham mais facilidade para ampliar seus mercados, assim como a atuação das agências reguladoras para que isto ocorra em igualdade de competição das demais empresas. A associação afirma não ser de seu conhecimento regras que encarecem os preços ou que prejudiquem a competitividade, além das necessárias e adequadas ao modal.

A entidade afirmou que atribuir encarecimento de preço e falta de incentivo sem identificar os pontos de divergência não parece oportuno. A Abac ressaltou que, quando se fala de uma relação comercial entre privados, as regras são discutidas abertamente. Para a associação, o PL deve incentivar e promover investimento na cabotagem, razão pela qual o afretamento a tempo deve ser baseado na frota de propriedade da EBN. “Não concordamos com a criação de EBN sem a propriedade de navios, pois isto enfraquece a marinha mercante brasileira e deixa o Brasil mais vulnerável aos fretes internacionais e à disponibilidade de embarcações estrangeiras, ainda que venham depois a arvorar a bandeira brasileira provisoriamente”, disse Resano.

Batista, do Minfra, destacou que, entre as diferentes modalidades do programa, há inclusive possibilidade de afretamento a tempo com base em lastro e embarcações próprias. “Da mesma forma que estamos incentivando empresas a terem frota própria, criamos ‘n’ outras maneiras das empresas entrarem no mercado sem ter frota própria. Achamos que conseguimos equilíbrio interessante: trazer incentivos à criação de frota e, ao mesmo tempo, trazer incentivos à entrada de empresas sem necessidade de frota própria”, concluiu.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 27/04/2021*



## MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

### MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 061/2021  
Página 50 de 50  
Data: 27/04/2021  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

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