

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCOSHIPING

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

Edição 117/2021  
Data: 02/08/2021

## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
SIMULAÇÃO CRIADA POR ESTUDANTE INDICA GARGALOS E SOLUÇÕES NO PORTO DE SANTOS .....	4
CETESB VAI MAPEAR RISCOS A MORADIAS PERTO DO PORTO DE SANTOS .....	5
ASSOCIAÇÃO DE TERMINAIS PORTUÁRIOS APRESENTA PREOCUPAÇÕES À ANTAQ .....	6
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>7</b>
SOCIEDADE JÁ PODE AVALIAR PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DA ANTAQ .....	7
GABRIELA COSTA DESTACA TRABALHO DA ANTAQ AO ENCERRAR MANDATO NA DIRETORIA INTERINA DA AGÊNCIA .....	8
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>10</b>
ENTREVISTA - PORTOS E HIDROVIAS MERECEM ATENÇÃO SISTÊMICA, DIZ DIRETOR DA FIEAM .....	10
ASSOCIADOS DA ATP DEBATEM AGENDA PORTUÁRIA COM NOVA DIRETORA DA ANTAQ .....	12
SANTOS2050: UM PROJETO PARA MAIS DE US\$ 25 BILHÕES .....	13
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>13</b>
SP RECEBE PROJETOS PARA CONSTRUÇÃO DE NOVA RODOVIA COM DESTINO AO PORTO DE SANTOS .....	13
COMEÇA A CONSTRUÇÃO DE UM NOVO TERMINAL DE CELULOSE NO PORTO DE PARANAGUÁ .....	14
A LOGÍSTICA INTEGRADA DA MERCOSUL LINE NA CABOTAGEM .....	15
COFCO AO REDOR DO MUNDO: AUMENTANDO A COOPERAÇÃO DO CONE SUL .....	16
EXCLUSIVO: CFO DA HIDROVIAS DO BRASIL CONTA PLANOS DA EMPRESA .....	17
BRASIL APRESENTA NA ONU AS CARACTERÍSTICAS SUSTENTÁVEIS DA AGRICULTURA NACIONAL .....	18
SANÇÕES RELATIVAS A LGPD JÁ PODEM SER APLICADAS .....	19
MINISTRO TARCÍSIO DE FREITAS EXPLICA COMO OS INVESTIMENTOS VÃO IMPACTAR NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NAS FERROVIAS DA MALHA PAULISTA E NO PORTO DE SANTOS/SP .....	20
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>21</b>
PRECATÓRIOS E BOLSA FAMÍLIA: ENTENDA A PROPOSTA DO GOVERNO .....	21
BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 7,395 BILHÕES EM JULHO .....	22
<b>MONEYTIMES</b> .....	<b>22</b>
MINISTRO DO MEIO AMBIENTE SE REUNIRÁ COM PRESIDENTE DA CÚPULA DO CLIMA .....	22
LINE-UP DOS PORTOS PARA O MILHO NESTA 2ª MOSTRA 2,8 MILHÕES/T EM EXPORTAÇÕES E 87 MIL EM IMPORTAÇÕES.....	23
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>24</b>
POTIGUAR E&P VENCE CHAMADA PÚBLICA DA POTIGÁS .....	24
SERGIPE LANÇA PLANO TRIBUTÁRIO PARA ÓLEO E GÁS NATURAL .....	25
DISTRIBUIDORAS PROMOVEM NOVA CAMPANHA PELA VOLTA DO DIESEL B10 .....	27
EXXONMOBIL INDICA PETRÓLEO E GÁS EM PERFURAÇÃO NA BACIA DE CAMPOS .....	30
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>31</b>
REFORMA TRIBUTÁRIA: PARA ATRAIR GOVERNADORES, RELATOR ATRELA QUEDA DO IR À ALTA DA ARRECADAÇÃO.....	31
NA CONTRAMÃO DE BOLSONARO, BANCO CENTRAL PRESSIONA POR BANCOS MAIS VERDES.....	33
AZUL ANUNCIA INVESTIMENTO DE ATÉ R\$ 1 BILHÃO EM 'CARRO VOADOR' EM PARCERIA COM EMPRESA ALEMÃ .....	35
LGPD: EMPRESAS JÁ PODEM SER MULTADAS COM ENTRADA EM VIGOR DE NOVA FASE DA LEI.....	37
NÍVEL DOS RESERVATÓRIOS DE HIDRELÉTRICAS DO SUDESTE E CENTRO-OESTE É O MAIS BAIXO DA HISTÓRIA .....	38
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>40</b>
'PROMETER CARBONO ZERO EM 2050 NÃO É RELEVANTE', DIZ PRESIDENTE DA SUZANO .....	40
ENTENDA O QUE É CARBONO NEUTRO E POR QUE VIROU UMA PREOCUPAÇÃO PARA EMPRESAS .....	42
O QUE SÃO AS METAS DE CARBONO NEUTRO? .....	42
PARA MACAÉ, O FUTURO ESTÁ NAS TÉRMICAS .....	44
NOMEAÇÃO PARA VAGA NA ANTT VAI PARAR NO SUPREMO .....	45
GÁS NATURAL ATRAI INTERESSE DE GIGANTES .....	47
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>48</b>
SEM DÍVIDAS, USIMINAS REATIVA PLANO DE EXPANSÃO .....	48
ECORODOVIAS ESTUDA LEILÕES DA DUTRA, DO PARANÁ, DE SÃO PAULO E DE MINAS GERAIS.....	49
PROJETO DE COMPLEXO PORTUÁRIO EM MARICÁ, NO RJ, VOLTA A AVANÇAR .....	50
EM 2020, LUCROS DE COOPERATIVAS DO AGRO SOMARAM QUASE R\$ 10 BILHÕES .....	51
PETRORECÔNCAVO VENCE CONCORRÊNCIA PARA FORNECER GÁS NATURAL À POTIGÁS .....	52



SEM DÍVIDAS, USIMINAS TIRA PROJETO DA GAVETA E FAZ PLANEJAMENTO PARA ATÉ 2030 .....	53
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS .....</b>	<b>54</b>
CANADENSE AMMPower DESENVOLVERÁ PLANTA DE AMÔNIA VERDE NO PORTO CENTRAL .....	54
PRIMEIRO NAVIO MOVIDO A HIDROGÊNIO LÍQUIDO ESTÁ PRONTO .....	54
STARTUP VISA TRANSFORMAR RESÍDUOS PLÁSTICOS DE BASE AQUOSA EM COMBUSTÍVEL.....	55
PORTO DE ROTTERDAM PARTICIPA DE PROJETO PARA IMPORTAÇÃO DE HIDROGÊNIO EM GRANDE QUANTIDADE .....	55
TRÊS NAVIOS SEGUEM EM QUARENTENA POR COVID NO PORTO DE PARANAGUÁ.....	56
PETROBRAS INVESTE NO PORTO DE ÍMBETIBA COM EXPECTATIVA DE ALCANÇAR 150 ATRACAÇÕES/MÊS PÓS-PANDEMIA.....	56
MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES CRESCE NA CHINA NO PRIMEIRO SEMESTRE .....	58
EAS NEGOCIA PARA AMPLIAR FRENTES DE SERVIÇOS CONTRATADOS.....	58
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>59</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	59



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### SIMULAÇÃO CRIADA POR ESTUDANTE INDICA GARGALOS E SOLUÇÕES NO PORTO DE SANTOS

Aluno da Fatec em Santos simulou os processos logístico e operacional do terminal em que trabalha; confira o resultado

Por: *Matheus Müller*



*Ricardo (à esq.) supervisionou trabalho realizado por Alessandro Alves, aluno de Gestão Portuária Foto: Matheus Tagé/AT*

Os gargalos em operações portuárias, embora muitas vezes conhecidos pelas empresas, são deixados de lado pela falsa sensação de normalidade. A situação, porém, ganha outros contornos quando a atividade colapsa ou números evidenciam o problema. Um aluno de Gestão Portuária da Faculdade de Tecnologia

(Fatec) em Santos simulou, na instituição, os processos logístico e operacional do terminal em que trabalha. O resultado? Um gargalo no desembarque da carga: 95% da capacidade máxima.

O trabalho — um artigo científico — foi realizado por Alessandro Alves, técnico de manutenção de um terminal em Santos. Segundo ele, que concluiu o curso neste ano, os demais companheiros de trabalho, que o ajudaram na captação de dados, se surpreenderam com o índice revelado pela simulação.

“Quando as pessoas têm um número concreto, um percentual na mão, acredito que o impacto é diferente. Levei para o pessoal, que ficou surpreso”, disse Alves.

#### Estudo

Alves trabalha para uma empresa que atua com NFC — suco de laranja integral, com leve pasteurização. Ele conta que já notava gargalos na operação e, diante da necessidade de apresentar o artigo, resolveu pôr sua teoria à prova.

O trabalho de Alves foi desenvolvido sob supervisão do professor titular da disciplina de Simulação, o engenheiro de produção Ricardo Reiff Guedes Pinto, do curso de Gestão Portuária da Fatec. Para chegar a resultados, o software (Arena) requer informações operacionais da empresa — o processo mais demorado.

O profissional coletou os dados da cadeia logística e operacional do suco NFC, da saída da carga da usina ao desembarque no terminal onde atua.

O principal gargalo foi encontrado na ponta final, no desembarque de suco, onde 95% das áreas ficam ocupadas — o levantamento ocorreu no período de maior movimento da carga, de novembro a março.

Segundo o técnico de manutenção, há riscos em trabalhar no limite, como a empresa atua durante a temporada. Ele explica que, se um caminhão tiver problema, toda a fila em espera é prejudicada, o que resulta em perdas financeira, de carga, de prazos.

#### Simulação

De acordo com o professor, o processo que leva mais tempo é justamente o de captação das informações. Depois que elas são inseridas no simulador, a resposta é quase imediata.

“O resultado é imediato, praticamente. O que demora: a estruturação, o levantamento dos tempos dos processos. É o antes que demora”, explica Reiff.

Alexsandro Alves comenta que o software de simulação usado para chegar ao índice é uma versão simples. Segundo ele, há uma versão profissional, com mais detalhamento. “É bom você trabalhar com um simulador porque pode saber onde pode mexer (para melhorar). Imagine ter mais informações (com a versão profissional).”

Além de apresentar os resultados, com os pontos com gargalos, o sistema mostra qual seria o limite ideal para operar. “O simulador mostrou um limite de 85%. Quando se está dez pontos a mais (como é o caso), a margem é considerada perigosa. Neste caso, a solução seria aumentar pontos de descarga (do produto).”

### **Trabalho reduz riscos e melhora processos**

O professor Ricardo Reiff ressalta que as empresas conhecem essas simulações, mas muitas não se preocupam em captar os dados para ter acesso a resultados mais precisos e, dessa forma, reduzir riscos e otimizar processos.

“A maior parte delas (empresas) trabalha com conhecimento empírico, o conhecimento do processo. Cada um conhece o seu e acha que está funcionando bem. Não tem nem tempo de parar e pensar se pode ser um pouco melhor, já que está atendendo a demanda”, analisa.

### **Margem maior**

Essas simulações, de acordo com ele, podem ter outra aplicação. Como base nos dados gerados, é possível aumentar valores e obter a informação do que precisaria ser feito para, nessas condições, operar de forma tranquila.

“Esse software mostra, através de relatórios, onde estão os gargalos do sistema. E, através dele, é possível entender: será possível ser mais produtivo? Será que pode haver um tempo menor de processo? E, daí, são estudados todos os cenários e possibilidades”, aponta Reiff. O professor ressalta que o sistema pode ser aplicado nas operações de quaisquer produtos.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 02/08/2021*

## **CETESB VAI MAPEAR RISCOS A MORADIAS PERTO DO PORTO DE SANTOS**

Comunidades no entorno serão treinadas a lidar e minimizar os impactos de sinistros

*Por: Fernanda Balbino*



*Entre os fatores que motivaram a elaboração do estudo, estão os dois grandes acidentes que aconteceram no Porto nos últimos anos Foto: Vanessa Rodrigues/AT*

Identificar riscos de acidentes e treinar as comunidades no entorno do Porto de Santos para minimizar os impactos de sinistros. Este é um dos objetivos de um mapeamento feito pela Companhia Ambiental do Estado (Cetesb). O material está quase pronto e deverá ser aprovado,

em breve, pela diretoria do órgão.

O tema foi debatido nesta sexta-feira (30), em uma live de comemoração aos 53 anos da Cetesb. Para realizar o Mapeamento de Risco Tecnológico de Populações Presentes da Região do Porto de Santos, a companhia elencou 12 terminais do cais santista.

Entre eles, estão instalações que movimentam granéis líquidos nas duas margens do Porto. Terminais que manuseiam amônia em função do sistema de refrigeração também estão na lista de locais avaliados por técnicos da Cetesb.

Entre os fatores que motivaram a elaboração do estudo, estão os dois grandes acidentes que aconteceram no Porto nos últimos anos. O primeiro e mais grave ocorreu em abril de 2015, quando seis tanques da Ultracargo, na Alemoa, queimaram por dez dias.

Meses depois, em janeiro de 2016, contêineres armazenados na Localfrio, na Margem Esquerda (Guarujá) pegaram fogo. Como consequência, fumaça tóxica pôs a população do entorno em risco.

“Esses dois acidentes nos levaram a perceber essa questão de forma diferenciada, porque populações estão sujeitas a risco e tínhamos que desenvolver uma estratégia para saber, exatamente, qual o grau de vulnerabilidade dessas populações eventualmente presentes no entorno de plantas sujeitas a acidentes e como poderíamos implantar políticas locais para proteção dessas populações”, afirmou o biólogo Carlos Ferreira Lopes, que atua no setor de Atendimento a Emergências da Cetesb.

Segundo Lopes, com base nas informações coletadas, usou-se um modelo matemático para determinar a zona de perigo e estimar a população afetada, a partir de dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Assim, pôde-se estabelecer a concentração de toxidade em três níveis, do passageiro ao severo.

Em um dos exemplos apresentados por Lopes, um acidente na Ilha Barnabé poderia causar impactos leves na zona central de Santos. Tudo depende, porém, do período do dia, por conta da dispersão das substâncias

### **Políticas de proteção**

“Os resultados da metodologia podem subsidiar o desenvolvimento de políticas públicas locais visando à proteção de populações assentadas em áreas de risco, como comunicação de risco, treinamento das comunidades, fomento à prática de comportamento seguro ante um acidente, implementação de ações protetivas”, afirmou o biólogo Carlos Ferreira Lopes.

O coordenador da Defesa Civil de Santos, Daniel Onias, apontou as vantagens do trabalho. “Esse mapeamento trabalhado no grupo técnico vem completar uma lacuna, que é a falta de informações de riscos objetivos. Na Baixada, há uma sensação de insegurança pelos acidentes pretéritos. Aqui já teve explosão do gasômetro em 1967, a Vila Socó, em Cubatão (1984), acidentes na área portuária com grandes incêndios em navios e armazéns. A população fica um pouco assustada e imagina que está exposta a grandes riscos.”

A presidente da Cetesb, Patricia Iglecias, indicou a necessidade de planejamento para minimizar impactos em caso de sinistros. “Nós sabemos que o desastre não é o evento em si, mas sim, os potenciais efeitos desse evento às pessoas e ao meio ambiente. Por isso, a necessidade de um sistema de gestão, que integre as instituições e as iniciativas locais para uma melhor preparação e resposta a acidentes tecnológicos.”

*Fonte: A Tribuna Digital - SP  
Data: 31/08/2021*

## **ASSOCIAÇÃO DE TERMINAIS PORTUÁRIOS APRESENTA PREOCUPAÇÕES À ANTAQ**

Diretora da agência, Flávia Takafashi recebeu grupo para falar sobre assuntos do porto  
*Por: Redação - 31/07/21 - 10:43*

Inspeção não invasiva de contêineres, tabelamento de preços e metodologia para avaliar o quão esses preços são abusivos. Esses temas estiveram em debate, nesta sexta-feira (30), em Brasília,

em uma reunião entre dirigentes e associados da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) e a nova diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Flávia Takafashi.

O diretor presidente da ATP, Murilo Barbosa, levantou as questões no encontro. “Somos favoráveis ao controle da abusividade, mas não a um mecanismo que regule a atividade”.



**Flávia Takafashi: Foto: Divulgação**

Conforme nota enviada pela ATP, a diretora da Antaq disse que, “para regular, temos que ter objetivos e entender o alcance e o poder da regulação. Temos um mercado que quer e precisa atrair mais investimentos. Temos que dar condições regulatórias ao mercado para crescer”.

A presidente do Conselho da ATP, Patrícia Lascosque, elogiou a abertura com a Antaq para o “diálogo aberto e franco” no sentido de contribuir e discutir políticas públicas.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**  
**Data: 02/08/2021**



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## **ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS**

### **SOCIEDADE JÁ PODE AVALIAR PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DA ANTAQ**

Agência disponibilizou enquetes sobre obtenção de autorização de transporte e de construção de instalação portuária privada

A ANTAQ disponibilizou à sociedade enquetes acerca do serviço prestado pela Agência na obtenção de autorização para transporte de passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia; para transporte misto e de passageiros na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional; para transporte de cargas na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional; e na obtenção de autorização para construção e exploração de instalação portuária privada localizada fora da área do porto organizado. (Veja abaixo os links das enquetes). “As pesquisas estarão disponíveis o tempo necessário para subsidiar o processo de fortalecimento das avaliações dos serviços para a Agência”, explica a ouvidora substituta da ANTAQ, Joelma Barbosa.

As enquetes foram liberadas em 30 de julho e constituem parte do processo de avaliação por meio do Conselho de Usuários de Serviços Públicos, instituído pela Lei nº 13.460, de 2017, e regulamentado, no âmbito do Poder Executivo Federal, pelo Decreto nº 9.492, de 2018. A plataforma do Conselho de Usuários de Serviços Públicos disponibilizará os resultados através de dados estruturados. Para acessar a plataforma, clique aqui.

Por enquanto, as consultas estão disponíveis para visualização do público em geral, contudo somente os conselheiros poderão respondê-las e dar suas contribuições. “Um conselho de usuários de um serviço público consiste em um conjunto de voluntários que se inscreveram na plataforma virtual do Conselho de Usuários de Serviços Públicos. Uma pessoa pode voluntariar-se para auxiliar na melhoria de quantos serviços julgar conveniente, em um ou mais órgãos”, explica Joelma.

Esses conselhos de usuários de serviços públicos são compostos por cidadãos selecionados entre os que se candidataram mediante chamamento público conduzido pela unidade setorial do Sistema

de Ouvidoria do Poder Executivo Federal responsável pela supervisão da execução do serviço público a ser avaliado.

### Outras enquetes

No total, a ANTAQ conta com 27 serviços digitais e todos terão de ter consultas publicadas até dezembro de 2021. E, em seguida, a cada pelo menos 12 meses, haverá novas enquetes publicadas na plataforma virtual do Conselho de Usuários de Serviços Públicos. “Esses conselhos são uma nova forma de participação direta da sociedade na avaliação e melhoria dos serviços públicos, conectando os usuários aos gestores responsáveis pelo serviço.”

Joelma explica que os dados coletados pelas enquetes ficam arquivados na plataforma e poderão ser acessados quando necessário pelo órgão gestor dos serviços, sendo esses dados utilizados tanto pela Controladoria-Geral da União como pela ANTAQ.

### Ranking

A Secretaria de Governo Digital da Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia publicará no portal único gov.br o ranking das entidades com melhor avaliação de serviços por parte dos usuários até o final de 2021.

### Enquetes

**Serviço:** *Obter Autorização da ANTAQ para Transporte de Passageiros, Veículos e Cargas na Navegação Interior de Travessia*

**Para participar, clique aqui.**

<https://conselhodeusuarios.cgu.gov.br/public/enquetes/50374646-6a46-431d-9066-fb92a84fe42b>

**Serviço:** *Obter autorização da ANTAQ para transporte misto e de passageiros na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional*

**Para participar, clique aqui.**

<https://conselhodeusuarios.cgu.gov.br/public/enquetes/a27c42f9-3562-4034-b510-3577c8ecddec>

**Serviço:** *Obter autorização da ANTAQ para transporte de cargas na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional*

**Para participar, clique aqui.**

<https://conselhodeusuarios.cgu.gov.br/public/enquetes/c52613a7-3569-4a76-9b7f-3e72acaed03b>

**Serviço:** *Obter autorização da ANTAQ para construção e exploração de instalação portuária privada localizada fora da área do Porto Organizado*

**Para participar, clique aqui.**

<https://conselhodeusuarios.cgu.gov.br/public/enquetes/a92de55f-b696-4b03-be55-cdd82259c4db>

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

**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

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

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

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

**Data:** 02/08/2021

## GABRIELA COSTA DESTACA TRABALHO DA ANTAQ AO ENCERRAR MANDATO NA DIRETORIA INTERINA DA AGÊNCIA

Gabriela ingressou na ANTAQ por meio de concurso público em dezembro de 2011 e desde o início de 2019 é superintendente de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais (SFC) da Autarquia.



Recentemente, a servidora Gabriela Costa encerrou o seu segundo período de interinidade na Diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ. Da primeira vez, foram seis meses ocupando a vaga deixada por Mário Povia, por ocasião do encerramento do mandato do servidor. Agora, na segunda vez, mais cinco meses, na vaga deixada por Francisval Mendes.

Formada em Relações Internacionais e também pós-graduada na mesma área pela Universidade de Brasília (UnB) e em Gestão de Operações Portuárias pela Associação Brasileira de

Consultoria e Assessoria em Comércio Exterior (Abracomex), Gabriela foi a primeira mulher a assumir um cargo de direção na Agência. Desta segunda vez, ela deixa o cargo para ser ocupado por outra mulher, a primeira Diretora indicada, a também servidora Flávia Takafashi.

Gabriela Costa assumiu o desafio de atuar como diretora interina da ANTAQ pela segunda vez, contando com experiência, conhecimento técnico e responsabilidade, construídos ao longo de dez anos de caminho trilhado junto à Agência e ao setor aquaviário, o que sempre fez pautando-se pelo interesse público em um campo tão complexo e cujas decisões geram reflexos importantes para o país.

Neste segundo período, de aproximadamente cinco meses (de 19/02/2021 a 21/07/2021), Gabriela deliberou 99 processos à frente da Diretoria Técnica da Agência, dos quais 88 como relatora e 11 votos-vista, entre processos de licitação de arrendamentos portuários, medidas cautelares, normativos, processos sancionadores e denúncias de infração à ordem econômica, entre outros.

Entre esses processos, estão os procedimentos licitatórios na modalidade simplificada de áreas dos portos de Imbituba/SC, Cabedelo/PB e Fortaleza/CE; o procedimento licitatório de área no Porto Organizado de Salvador/BA; a regulação dos Órgãos de Gestão de Mão de Obra (OGMOs) do trabalho portuário avulso; e as alterações normativas com vistas a regulamentar o transporte de cargas perigosas na navegação interior e os procedimentos de análise e apuração de possíveis abusividades relacionadas à cobrança de THC, entre diversos outros. Desde a primeira gestão da ex-diretora interina, a ANTAQ já licitou dez terminais portuários e, agora, em agosto, licitará mais quatro áreas.

Em observância ao disposto no art. 8º, inciso III, da Resolução nº 7.701-ANTAQ, de 01 de julho de 2020, o tempo médio por processo deliberado durante sua interinidade no cargo foi de 15 dias, agilidade que não deixou em segundo plano a análise detalhada das matérias.

Durante o período de interinidade, Gabriela participou de dez Reuniões Ordinárias de Diretoria Colegiada (da 496ª à 505ª ROD). Também representou a Agência em eventos oficiais do setor aquaviário, bem como em eventos realizados diretamente pela ANTAQ, como audiências e consultas públicas, e demais eventos para debate de estudos entregues à sociedade, além de diversas reuniões junto ao setor regulado, de forma transparente e aberta, pautada nas melhores práticas regulatórias.

“Todos esses processos são de fundamental importância para o desenvolvimento do setor aquaviário e para o país, pois trazem segurança jurídica para o setor privado, viabilizando investimentos, com ganhos para toda a sociedade”, apontou.

Gabriela ingressou na ANTAQ por meio de concurso público em dezembro de 2011, como especialista em Regulação de Transportes Aquaviários, tendo ocupado os cargos de assessora Internacional e de assessora técnica nas Superintendências de Outorgas, Regulação e Fiscalização. Desde o início de 2019, é superintendente de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais (SFC) da Autarquia.

### Duas perguntas para Gabriela

**1) Que importância a senhora atribui ao diálogo da Agência com o setor regulado e os usuários?**

R. Entendo que quanto mais aberta ao diálogo, em suas diversas possibilidades, mais chances uma Agência Reguladora tem de ser eficiente. Ou seja, entender bem o mercado faz com que a Agência tome decisões mais aderentes a suas realidades e necessidades. Reafirmo a minha convicção de que a ANTAQ é uma Agência aberta ao setor, sempre pronta para receber, ouvir e avaliar as propostas e as manifestações trazidas. Um exemplo disso é a quantidade e a qualidade das consultas e audiências públicas realizadas sobre os mais diversos assuntos, bem como o resultado que as propostas apresentadas nessas, e em outras, ocasiões geram na produção de normativos ou na tomada de decisões. Essa é, a meu ver, uma das grandes qualidades que a ANTAQ tem e da qual eu me orgulho muito de poder contribuir e reforçar.

**2) A senhora é uma das principais incentivadoras da fiscalização responsiva. O que é e como está esse processo dentro da Agência?**

R. O setor aquaviário brasileiro adquiriu mais experiência nos últimos anos, o que propiciou menores encargos decorrentes da atividade fiscalizatória. Os servidores também ficaram mais experientes e passaram a reavaliar e a criticar os objetivos e procedimentos do trabalho de fiscalização. Além disso, o consumidor passou a exigir padrões cada vez mais elevados na qualidade dos serviços prestados. Em razão disso, ganhou força a necessidade de conferir maior efetividade às fiscalizações e de racionalizar a utilização dos recursos. A fiscalização responsiva surgiu nesse contexto e, de forma bastante resumida, significa que as ações fiscais são respostas diretamente proporcionais ao histórico comportamental apresentado pelo próprio agente fiscalizado. Ou seja, a fiscalização responsiva é preventiva, na medida em que o comportamento pregresso do prestador de serviço é que determina a frequência e a intensidade da ação fiscal. O objetivo principal é buscar outras ferramentas, quando possível, que possam evitar a autuação e trazer o regulado ao principal objetivo, que é a conformidade regulatória. Na ANTAQ, adotamos o modelo desde o início de 2020 e podemos afirmar que a sua prática pela Agência tem sido bastante exitosa, alcançando excelentes resultados.

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

**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

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

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

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

**Data: 30/07/2021**



Fazendo o mundo mais ágil.

## PORTAL PORTO GENTE

### ENTREVISTA - PORTOS E HIDROVIAS MERECEM ATENÇÃO SISTÊMICA, DIZ DIRETOR DA FIEAM

*Por Vera Gasparetto*

Portogente traz essa semana a opinião de Augusto César Barreto Rocha, coordenador do comitê de logística do Centro das Indústrias do Estado do Amazonas (Ciem-AM) e diretor adjunto da mesma área na Federação da Indústria do Estado do Amazonas (FIEAM). Nesta entrevista, ele avalia que os portos precisam ter grande acessibilidade aos demais modais, ser um concentrador de vias tanto na água, quanto em terra.

Doutor em Engenharia de Transportes pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Mestre em Engenharia de Produção pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e especialista em Gestão da Inovação pela Universidade de Santiago de Compostela-Espanha, Rocha é professor Associado da Universidade Federal do Amazonas é docente na graduação, Mestrado e Doutorado. Ele entende que “a hidrovia da região é o seu maior desafio – por incrível que pareça.

Temos aqui muitos rios e poucas hidrovias. Ainda há regiões (como o Tabocal) que possuem importantes limitações de calado, o que restringe bastante o tráfego”.



**Augusto Rocha**

Com sua formação em Estratégia e Inovação e Gestão & Liderança pelo Massachusetts Institute of Technology (MIT), nos Estados Unidos e experiência na área de Gestão de Negócios, atuando na área de gestão, inovação, sistemas de informação, indústria 4.0 e logística avalia que “o Brasil padece do problema de escala: onde o volume é baixo, existe pouca tecnologia e competitividade”.

**Confira a entrevista completa a seguir.**

**Em 1993 foi criada a lei da modernização dos portos brasileiros. Quais foram os avanços e ganhos econômicos que essa lei proporcionou para o comércio internacional?**

Augusto Rocha - Em meu entendimento, a lei original de 1993 sofreu muitas alterações até ganhar um formato que trouxesse mais competitividade para o Brasil. Houve várias medidas, mas, na minha opinião, o marco principal de 1993 foi a questão das concessões, o que trouxe a uma maior competitividade dos portos nacionais, mas ainda dependia muito da iniciativa dos governos, o que deixava o processo lento e centrado nas regiões já competitivas. Todavia, o marco mais relevante me parece que foi a lei de 2013, quando houve uma simplificação e trouxe mais chance para as empresas privadas tomarem a iniciativa nas operações portuárias. Entretanto, ainda me parece faltar bastante para modernizarmos, pois não são só os portos, mas também as hidrovias que merecem a atenção e a percepção torna-se sistêmica. Assim, os portos precisam ser percebidos como sistemas: hidrovias, interação das hidrovias, transbordo de cargas para o solo, ferrovias e rodovias. Ainda falta bastante para o Brasil perceber a sua infraestrutura de transporte como um estoque que potencializa o desenvolvimento e isso só se dará quando estiverem intimamente e eficientemente integrados em seus modais.

**Tendo em vista a competitividade cada vez maior do comércio mundial, qual é o caminho que o Brasil precisa seguir para ter seu espaço nesse mercado?**

Augusto Rocha – O espaço do Brasil existe, desde que os preços dos produtos sejam competitivos. Já temos esta competitividade no “agro”, mas precisamos adicionar valor e trazer a indústria para este jogo, com adição de valor ao extrativismo agrícola e agropecuário. A competitividade que também existe nos minérios precisa também enfrentar o mesmo desafio do adicionar de valor. Precisamos ir além das commodities. Se enfrentarmos estes passos seguintes, teremos um lugar importante nos comércios globais. Sem isso, será pouco provável.

**Como tornar os portos brasileiros mais modernos e eficientes para atender a demanda da reprimarização da exportação e aos rumos do desenvolvimento do país?**

Augusto Rocha – Os portos precisam ganhar grande acessibilidade para os demais modais. Precisamos pensar no porto como um concentrador de vias tanto na água, quanto em terra. Quanto mais rodovias e ferrovias acessarem os portos, mais importantes eles se tornarão. Precisamos evoluir o pensamento de um porto para um sistema de transportes. Entendo que ainda falta isso no país. O projeto da BR do Mar demonstra este interesse, mas parece ainda ter um longo caminho para que o transporte no Brasil não seja só rodoviário, mas um misto de todos os modais. O nome – por um lado feliz, que demonstra o que se quer, por outro ainda demonstra uma falta de clareza sistêmica.

**Como os portos estão se adequando para receber os supertanques e para atender as demandas de modernização frente às commodities? No caso do Amazonas, como fica a questão intermodal e a navegação de cabotagem?**

Augusto Rocha – O Amazonas possui muitas oportunidades e desafios. Para os supertanques, há o problema de calado. Entendo que a hidrovia da região é o seu maior desafio – por incrível que

pareça. Temos aqui muitos rios e poucas hidrovias. Ainda há regiões (como o Tabocal) que possuem importantes limitações de calado, o que restringe bastante o tráfego. Por outro lado, as oportunidades são enormes, porque o arco norte pode facilitar muito mais a exportação de soja por graneleiros (isso já vem ocorrendo). Há ainda uma oportunidade crescente para a exportação de soja não geneticamente modificada por meio de contêineres (os TUPs de Manaus recebem navios de longo curso que voltam "batendo lata" e poderiam sair com estes contêineres de soja). Já orientei dois trabalhos de mestrado de alunos da UFAM [Universidade Federal do Amazonas], onde este arco norte é apontado como uma grande oportunidade. Os textos e estudo foram bem recebidos em evento de logística do MIT/EUA (Veja AGENDA20210211f.pdf (mit.edu)).

### **Como avaliam os portos brasileiros em relação a gestão pelo estado nacional, a eficácia e eficiência? Quais são os mais modernos, confiáveis e competitivos? Quais são os critérios de ranqueamento?**

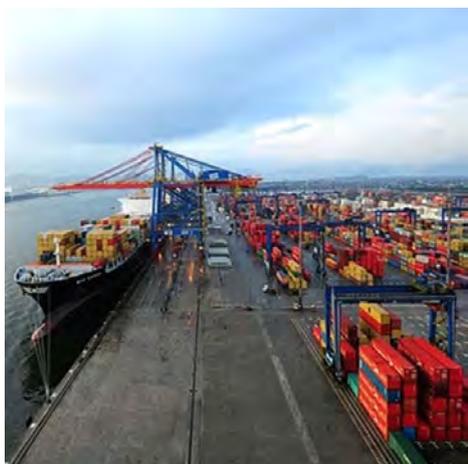
Augusto Rocha – Tive certa vez um aluno que criou um índice de competitividade para portos. Fiquei triste com os resultados, pois ainda somos pouco competitivos. Entretanto, o Brasil padece do problema de escala: onde o volume é baixo, existe pouca tecnologia e competitividade. Quando os volumes aumentam, os portos tornam-se modelos internacionais. Entendo que o nosso problema está na transição de maturidade para um crescimento de volume – e sem integrar com os demais modais de maneira ágil, simples e rápida não será possível chegar em volumes expressivos. Acredito que a expressão que deve nortear os próximos anos é a interoperabilidade portuária. Se formos ágeis nos portos nos tornaremos muito competitivos. Os custos que os armadores enfrentam também são pouco transparentes, o que dificulta um bom entendimento: são custos elevados ou preços e margens altas? Difícil compreender as fórmulas e sem isso, fica impossível uma avaliação clara e uma intervenção construtiva.

*Fonte: Portal Porto Gente*

*Data: 02/08/2021*

### **ASSOCIADOS DA ATP DEBATEM AGENDA PORTUÁRIA COM NOVA DIRETORA DA ANTAQ**

*Assessoria de Comunicação*



Os dirigentes e associados da ATP (Associação de Terminais Portuários Privados) se reuniram nesta sexta-feira (30/7) com a nova Diretora da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), Flávia Takafashi, para apresentar as frentes de trabalho da associação e preocupações do setor portuário privado.

A Presidente do Conselho da ATP, Patrícia Lascosque, elogiou a abertura com a agência reguladora para o "diálogo aberto e franco" no sentido de contribuir e discutir políticas públicas. "Precisamos fazer as coisas avançarem em um ambiente com segurança jurídica que garanta investimentos das empresas", reforçou.

Durante a reunião, o Diretor-Presidente da ATP, Murillo Barbosa, levantou temas da agenda regulatória que merecem atenção e debate. Entre eles, a inspeção não invasiva de contêineres, o tabelamento de preços e a metodologia para avaliar abusividade de preços. "Somos favoráveis ao controle da abusividade, mas não a um mecanismo que regule à atividade".

A Diretora da Antaq disse reconhecer o "apetite" do setor portuário para investir e informou que irá se debruçar em temas sensíveis da agenda regulatória a serem discutidos. "Para regular temos que ter objetivos e entender o alcance e poder da regulação. Temos um mercado que quer e precisa atrair mais investimentos. Temos que dar condições regulatórias ao mercado para crescer. Por isso, o debate constante é necessário", avaliou Flávia.

*Fonte: Portal Porto Gente*

*Data: 02/08/2021*

### SANTOS2050: UM PROJETO PARA MAIS DE US\$ 25 BILHÕES

Editorial Portogente

*A economia do Brasil é associada à eficiência dos seus portos.*



Bate à porta a modernização da rica história do Porto de Santos, que foi escrita durante 92 anos, uma obra prima de Gaffrée e Guinle e que vem superando seus próprios recordes, desde a atracação do navio inglês Nasmyth, em 1892, inaugurando o 1º trecho de 260 m de cais. Fruto da atual comunidade portuária, o projeto Santos2050 irá debater o programa governamental de desestatização. Duas visões dessemelhantes sobre a reforma do principal porto do País.

*Santos Aérea cropped*

De forma ampla e aberta, o debate desse projeto está sendo realizado na série de webinars Santos2050 em 360°. O segundo, com o tema “A voz da carga no Porto de Santos”, será no próximo dia 17 às 15 horas. Todos os interessados em participar poderão fazê-lo através do YouTube, com link disponível no banner do evento, na Home do Portogente. Uma mesa-redonda através das redes da Internet para entender onde está o interesse nacional.

Mediado pelo engenheiro Carlos Eduardo Bueno Magano, de profundo conhecimento e larga experiência profissional no Porto de Santos, a proposta do Santos2050 resultará uma poderosa transição para o Porto do Futuro. Ganham o porto, a região, o estado e o Brasil. Haverá mais investimentos, trabalho e desenvolvimento sustentável. Um sólido crescimento econômico impulsionado pela pujante logística do comércio internacional.

Considerando os investimentos diretos na estrutura portuária e os alavancados por sua logística, Santos2050 vai mover mais de US\$ 25 bilhões, em 10 anos. Como fomento de progresso, vai viabilizar projetos em áreas disponíveis da sua região e hinterlândia, aumentando a sua movimentação de carga, com conceitos verdes. Bem como, receber navios para 24.000 contêineres, com 400 metros de comprimento, 61 metros de largura e 16 metros de calado. Isto se chama inovação.

Quando se compara as propostas do Santos2050 – com foco no desenvolvimento - e a da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA - com foco na venda de ativos para suprir o cofre do governo - é inconteste a diferença de visões. Entretanto, o porto precisa buscar o futuro, em vez de atender situações calculistas imediatas.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 02/08/2021



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

#### SP RECEBE PROJETOS PARA CONSTRUÇÃO DE NOVA RODOVIA COM DESTINO AO PORTO DE SANTOS

Informação: Jovem Pan (2 de agosto de 2021)

Uma nova rodovia pode ligar São Paulo a Santos. O governo paulista recebeu, por meio da Manifestação de Interesse Público, dois projetos para a construção da Linha Verde, que seria um acesso via rodoanel à Baixada Santista. O secretário de Logística e Transportes, João Octaviano, explica que a nova estrada pretende desafogar o tráfego dos caminhões, que atualmente descem a serra unicamente pela Rodovia Anchieta.



**Porto de Santos é o maior da América Latina e responsável por 15% do volume de carga comercializada no Brasil – Foto: Porto de Santos – Divulgação**

“Ela vai fazer um projeto da rodovia e depois nós vamos fazer a modelagem da concessão. Quero o projeto, saber como eles ligam o rododanel ao porto, quais são as alternativas, as perspectivas, volumes de tudo. Em função disso, vamos depois fazer um modelo de concessão e vamos a leilão com esse modelo muito provavelmente no ano que vem

ainda”, pontua.

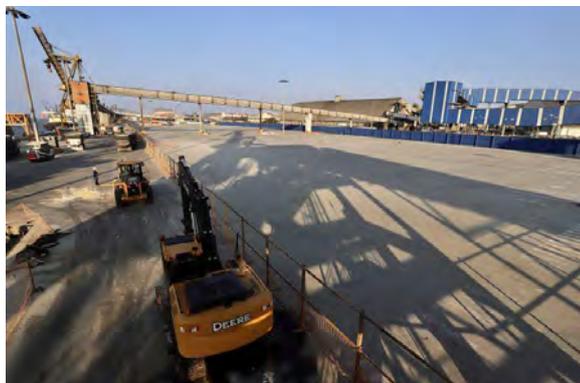
João Octaviano ressalta que o novo corredor logístico permitirá a conexão do Rodoanel à Margem Esquerda do Porto de Santos e à Rodovia Cônego Domênico Rangoni, com a possibilidade de acesso ao litoral paulista para melhorar o fluxo do sistema Anchieta/Imigrantes. Agora, as duas empresas terão 120 dias para apresentação dos projetos e haverá a análise de viabilidade e custos pelo Estado de São Paulo. O Porto de Santos é o maior da América Latina e responsável por 15% do volume de carga comercializada no Brasil, 43% dos contêineres e dos seus terminais são exportados os principais produtos brasileiros, como soja e carne.

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

**Data: 02/08/2021**

## COMEÇA A CONSTRUÇÃO DE UM NOVO TERMINAL DE CELULOSE NO PORTO DE PARANAGUÁ

**Informação: Portos do Paraná (2 de agosto de 2021)**



**Foto: Claudio Neves – Portos do Paraná**

Maior produtora e exportadora de papéis para embalagens e embalagens de papel do Brasil, a Klabin iniciou as obras para a construção do seu novo terminal no cais do Porto de Paranaguá. A expectativa é que o empreendimento gere 180 postos de trabalho, nessa etapa. Quando estiver em operação, serão cerca de 170 colaboradores, diretos e indiretos, na operação do terminal.

A ordem para liberação dos serviços foi assinada no início do mês de julho pela empresa pública Portos do Paraná. “A localização em área primária vai dar ainda mais agilidade à operação de celulose e derivados. É um investimento importante na infraestrutura portuária do Estado, que vai gerar emprego e renda para o Litoral”, destaca o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Além da aquisição dos equipamentos e sistemas operacionais, devem ser construídos dois quilômetros de ramais ferroviários e um armazém de 21.860 metros quadrados. O investimento estimado é de cerca de R\$ 130 milhões, previsto para 2022.

ÁREA – A área PAR01, de 27.530 metros quadrados, foi arrematada pela Klabin em leilão realizado em agosto de 2019. O contrato de concessão foi assinado no início de 2020, encerrando duas décadas sem novos arrendamentos no Porto de Paranaguá. O contrato de exploração da área é de 25 anos, prorrogáveis por mais 45 anos.

“Estamos felizes de iniciar as obras do novo terminal, atentos a todos os protocolos de segurança e saúde”, comenta Sandro Ávila, diretor de Planejamento Operacional, Logística e Suprimentos da Klabin. “Este é um projeto muito importante para a empresa e que trará grande contribuição social e econômica para Paranaguá”, complementa.

A expectativa é que no primeiro ano de operações a empresa movimente 1,4 milhão de toneladas pelo porto paranaense. Com a conclusão da segunda fase de expansão da Unidade da Klabin em Ortigueira (Projeto Puma II) – prevista para 2023 – a empresa espera movimentar 2,2 milhões de toneladas por ano via Paranaguá.

SOCIAIS – A Klabin também realiza investimentos sociais importantes no município. Entre eles, está o Programa de Apoio à Gestão Pública, que oferece aos gestores (prefeitos, secretários e equipes) técnicas de gestão pública e ferramentas de planejamento e monitoramento de ações. Também implementa todas as condicionantes do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), incluindo a construção de uma passarela exclusiva no principal ponto de cruzamento ferroviário, que beneficiará cerca de 2.800 trabalhadores por dia, e programas de educação ambiental nas escolas.

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

**Data: 02/08/2021**

## A LOGÍSTICA INTEGRADA DA MERCOSUL LINE NA CABOTAGEM

**Informação: Guia Marítimo (2 de agosto de 2021)**

Num mercado em expansão, a cabotagem cresce em média dois dígitos ao ano. Integrando um grande número de rios e extenso litoral e mais 14 opções de portos com rodovias, ferrovias e navios de longo curso, a cabotagem desponta com preços mais competitivos, sobretudo em distâncias a partir de 1.200 Km. Se mostra uma opção logística vantajosa para empresas de todos os portes.

“Além de possibilitar redução de custos logísticos graças à menor ocorrência de acidentes e segurança da carga, o transporte também apresenta baixo impacto ambiental. Quando comparado a outros modais, chega a emitir até cinco vezes menos CO<sub>2</sub>, principal responsável pelo efeito estufa”, destaca José Roberto Duque, CCO da Mercosul Line, subsidiária do Grupo CMA CGM, líder mundial em navegação e logística, e que oferta cabotagem e serviços logísticos integrados.

“Estamos aqui para mostrar aos clientes os benefícios e facilidades da cabotagem e como utilizá-la para poder potencializar os resultados logísticos de suas empresas. Todos são muito bem-vindos”, completa.

Com três linhas de atuação – BRACO, PLATA e NEXCO, a Mercosul Line atende mais de 1000 cidades, conectando regiões de norte a sul do Brasil e também à Argentina e ao Uruguai. “Como um exemplo de sucesso, é importante destacar o mercado de Manaus e sua importância para o continente. Esse é o lugar onde a cabotagem se solidificou rapidamente e onde nós somos os principais fornecedores locais também”, afirma Duque.

### Logística integrada

Segundo Duque, a forma como a Mercosul Line possibilita a diversificação da cadeia logística das empresas gera ganhos ao diminuir riscos para a carga e custos associados a isso. “Hoje, a maior parte dos nossos clientes compra o serviço com uma porta envolvida (origem/destino). O cliente busca por serviços logísticos integrados (terrestre + marítimo), da planta/fábrica do vendedor até a localidade do comprador.

O fato de termos outras empresas no Grupo CMA CGM com grande experiência de anos no ramo, nos habilita a oferecer uma ampla gama de opções customizadas de porta a aos nossos clientes, e oferecer novas soluções logísticas e de transportes, mais eficientes, e que respeitam cada vez mais as necessidades tanto das pessoas quanto do planeta, estando no centro ambição do Grupo CMA CGM, representada por BETTER WAYS, nossa nova assinatura”, afirma Duque.

**\*Extraído da Revista digital Guia Marítimo – Julho 2021. Leia mais aqui.**

<https://www.flipsnack.com/E59FFE5569B/revista-digital-guia-mar-timo-julho-2021/full-view.html>

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

**Data: 02/08/2021**

### COFCO AO REDOR DO MUNDO: AUMENTANDO A COOPERAÇÃO DO CONE SUL

Informação: COFCO International (2 de agosto de 2021)



*Terminal portuário da COFCO em Timbúes, no rio Paraná, próximo a Rosário, Argentina – Foto: COFCO International*

Localizada a 30 km da cidade de Rosário, Timbúes também é a maior unidade da COFCO International no país. Conectando a estrada ao rio e em breve a ferrovia, o complexo pode descarregar 1.200 caminhões por dia, processar grãos e biodiesel e armazenar 800.000 toneladas métricas de commodities secas.

A região do Cone Sul que engloba Argentina, Uruguai e Paraguai representa 20% da produção mundial de soja, 4,5% do milho e 2,5% do trigo. As commodities da região são exportadas para locais próximos, como o Brasil, bem como para destinos distantes, incluindo África, Sudeste Asiático, China e Estados Unidos.

Com a demanda projetada para aumentar significativamente nas próximas décadas, Timbúes e outros ativos da COFCO International nesta região, terão um papel cada vez mais importante.

Para a equipe local, Timbúes é tanto um ativo estratégico quanto um motivo de orgulho.

A COFCO International veio para a Argentina quando adquiriu a Noble e a Nidera, duas empresas que competiam no mercado antes de se fundirem sob o guarda-chuva da COFCO International.

De estar no 5º e 6º lugar no ranking de exportadores a empresa, em seguida, mudou-se para estar no 1º e 2º lugar ao longo dos últimos anos.

Por trás do sucesso “está a mistura única de uma sensação de start-up combinada com uma presença de longa data estabelecida pelas empresas fundidas.”

“Não foi fácil construir uma equipe que costumava competir entre si, mas conseguimos transformá-la em força e agora estamos todos trabalhando juntos para permanecer no topo”, afirma Alfonso Romero, Diretor Executivo da COFCO International para a região do Cone Sul.

### O CONE SUL

Hoje, as operações da empresa na Argentina, Paraguai e Uruguai empregam 1.600 pessoas, que administram e operam uma variedade de ativos, incluindo elevadores, instalações de britagem e portos.

As instalações estão localizadas estrategicamente para maximizar as exportações das regiões. Elevadores e usinas de britagem ficam nas profundezas das regiões de cultivo de grãos da Argentina, com portos de exportação espalhados ao longo do rio Paraná. Barcaças carregam soja do Paraguai. E os portos uruguaios também ajudam na exportação das mercadorias.

Em 2020, os volumes de exportação consolidados da COFCO International dos três países atingiram 15 milhões de toneladas, acima dos 13 milhões de toneladas em 2018.

Fortalecer os fluxos entre os três países do Cone Sul e melhorar sua logística faz parte da visão estratégica para cimentar a forte posição da COFCO International na região.

“Argentina, Uruguai e Paraguai são produtores e exportadores bem estabelecidos”, diz Alfonso. “A cooperação estreita apenas fortalecerá sua posição no mercado agrícola global.”

### INVESTIR EM TECNOLOGIA

A ambição da COFCO International é estar à frente, investindo ainda mais em tecnologia e inovação. E, nesse sentido, a crise do COVID-19 foi um acelerador massivo.

A principal prioridade da empresa durante a pandemia era proteger a saúde e a segurança das pessoas e manter as cadeias de abastecimento funcionando sem problemas.

Graças a muitas melhorias digitais implementadas antes e durante a pandemia, a empresa conseguiu administrar suas operações com eficiência durante esse período desafiador.

Foi uma das primeiras empresas da região a lançar um aplicativo que digitaliza as transações dos fornecedores e permite que os agricultores vendam em seus smartphones. A equipe também lançou recentemente um aplicativo que facilita a venda de fertilizantes.

A digitalização também foi fundamental para gerenciar a saúde e a segurança quando as regras de distanciamento social tornaram mais difícil manter as operações com pessoal completo. Graças aos melhores sistemas de monitoramento, automação e outras soluções tecnológicas, a empresa conseguiu reduzir o número de pessoas no local e evitar a potencial transmissão do vírus.

“Todos nós nos reunimos para tirar o melhor proveito dessa situação”, diz Alfonso. “Usamos as ferramentas digitais existentes e desenvolvemos novas soluções que nos permitiram manter nosso pessoal seguro, atender melhor nossos clientes e entregar sem interrupções.”

No futuro, a tecnologia também pode desempenhar um papel importante para facilitar os avanços na sustentabilidade. Segundo Alfonso, o país está pronto para aumentar a oferta de soja sustentável totalmente rastreável sempre que a demanda do mercado aumentar.

A empresa permanecerá competitiva consolidando e melhorando a experiência do cliente e otimizando as operações em toda a região.

“Hoje, temos uma configuração muito forte que nos permite construir em fundamentos muito sólidos”, diz ele. “A tecnologia e a inovação nos ajudarão a atender melhor nossos clientes, aumentar os volumes sem aumentar os custos.”

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

**Data: 02/08/2021**

### EXCLUSIVO: CFO DA HIDROVIAS DO BRASIL CONTA PLANOS DA EMPRESA

**Informação: BM&C News (30 de julho de 2021)**



A Hidrovias do Brasil é uma empresa de soluções logísticas integradas, nascida a partir de uma startup financiada pelo Fundo de Investimentos Pátria.

O CFO da Hidrovias do Brasil (HBSA3), André Kubota, veio ao BM&C Business e nos contou quais são os planos e estratégias da empresa.

A Hidrovias do Brasil é uma empresa de soluções logísticas integradas, nascida a partir de uma startup financiada pelo Fundo de

Investimentos Pátria.

A empresa é líder em capacidade para o carregamento e transporte de grãos no Norte do Brasil. Além disso, é a única operadora integrada de fertilizantes no Norte.

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

**Data: 02/08/2021**

## BRASIL APRESENTA NA ONU AS CARACTERÍSTICAS SUSTENTÁVEIS DA AGRICULTURA NACIONAL

Informação: Grupo Cultivar (2 de agosto de 2021)



*Ministra Tereza Cristina defendeu a posição de que cada país deve traçar seu próprio caminho rumo à sustentabilidade a partir de suas próprias características naturais e culturais. – Foto: Divulgação Mapa*

O Brasil concluiu no dia 28 de julho a sua participação na Pré-Cúpula dos Sistemas Alimentares, em Roma, na Itália. No evento, foram discutidos caminhos para o aprimoramento dos sistemas alimentares no que diz respeito à sustentabilidade social, econômica e ambiental, como forma de aceleração do progresso na implementação dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas.

À frente da delegação brasileira, a ministra da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Tereza Cristina, defendeu a posição de que cada país deve traçar seu próprio caminho rumo à sustentabilidade a partir de suas próprias características naturais e culturais. A ministra alertou que a imposição de modelos produtivos alheios às realidades locais poderá resultar em custos adicionais a produtores e consumidores, queda de produtividade, aumento de preços e perda de biodiversidade.

Nos eventos de que participou, a ministra Tereza Cristina apresentou as características sustentáveis da agricultura tropical brasileira e as políticas nacionais de segurança alimentar e nutricional. Ela ressaltou a necessidade de ações coletivas a nível global para erradicação da fome, a importância de políticas sociais para proteção dos mais vulneráveis e a promoção da educação para a alimentação adequada e saudável.

Em reuniões com ministros de países latino-americanos e caribenhos, a ministra reforçou a posição comum das Américas em prol da ciência e inovação, do comércio internacional e da pecuária sustentável como expressão cultural dos povos do hemisfério. Esses pontos foram reiterados também a interlocutores como União Europeia, Itália, Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO) e Organização das Nações Unidas (ONU).

A participação da ministra de forma presencial na reunião em Roma teve o objetivo de demonstrar a importância atribuída pelo Brasil aos sistemas alimentares e sublinhar que as perspectivas dos países da América Latina, maior região exportadora líquida de alimentos e provedora de serviços ambientais, não podem ser desconsideradas.

“Foi muito importante a nossa vinda de maneira presencial, a gente pode discutir e ver o que está sendo discutido, as medidas que afetarão a vida dos produtores rurais do Brasil. Ainda temos um tempo para nos preparar para a Cúpula, em setembro, nas Nações Unidas em Nova York. Também foi muito importante a participação dos países das Américas. Conversamos muito e aprofundamos as nossas relações para esses encaminhamentos que afetarão a todos”, disse a ministra, ao encerrar a viagem.

### Próximos passos

Nas próximas semanas, terá seguimento o trabalho preparatório para a Cúpula dos Sistemas Alimentares, que será realizada em setembro, na sede das Nações Unidas em Nova York. Na ocasião, o Brasil enviará à Cúpula documento contendo visão sintética de uma trajetória para o aprimoramento do sistema alimentar brasileiro até 2030. Estuda-se ainda a participação em iniciativas coletivas para avançar em temas como perdas de desperdícios de alimentos, alimentação escolar, inovação e pecuária sustentável.

O resultado final da Cúpula, que não é vinculante, será um documento elaborado pelo Secretário-Geral das Nações Unidas, Antônio Guterres, contendo sua sugestão de um receituário de medidas para aprimoramento dos sistemas alimentares globais.

Através da coordenação interministerial liderada pelo Ministério das Relações Exteriores, o governo brasileiro continuará engajado no processo preparatório em prol de um resultado equilibrado que contemple seus interesses. Seguirá também reforçando seu alinhamento com os demais países das Américas no âmbito do Instituto Interamericano de Cooperação em Agricultura (IICA), no sentido de promover e divulgar o posicionamento comum da região.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data: 02/08/2021*

### **SANÇÕES RELATIVAS A LGPD JÁ PODEM SER APLICADAS**

*Informação: Agência CNT - Confederação Nacional do Transporte (2 de agosto de 2021)*

Em vigor desde setembro do ano passado, a LGPD, Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (lei nº 13.709/2018) passa a produzir todos os seus efeitos neste mês de agosto. Até então, haviam sido adiados os efeitos do capítulo VIII da lei, no qual se prescrevem atos de fiscalização e a aplicação de sanções administrativas, incluindo multas pecuniárias, diante de infrações à norma.

Antecedendo essa nova etapa da proteção de dados em nosso país, a realização, por parte da ANPD (Autoridade Nacional de Proteção de Dados), de audiência pública, nos dias 15 e 16 de julho, para tratar dos mecanismos de fiscalização a serem adotados. As propostas encaminhadas por membros da sociedade civil serão, agora, consolidadas. O teor da regulamentação, porém, já pode ser conhecido no site da autoridade (<https://www.gov.br/anpd/pt-br>).

“Em linhas gerais, a autoridade não tem intenção de aplicar multas em um primeiro momento. Será um trabalho de conscientização, em que a autoridade entrará em contato com as empresas e solicitará a alteração de processos. Em caso de reincidência, preverá a sanção devida”, esclarece Fred Maranhão, chefe de Segurança da Informação do SEST SENAT e encarregado de Proteção de Dados Pessoais (DPO) do Sistema CNT.

Maranhão explica que essa orientação da ANPD não exclui a aplicação de multas resultante de denúncias. “Outro ponto divulgado é a intenção de fazer a fiscalização com base em temas definidos a cada dois anos, a partir de janeiro de 2022”, acrescenta. Segundo ele, adentraremos, agora, um período de consolidação da figura do encarregado de dados, que as empresas devem constituir para prestar assistência aos titulares de dados que se sintam lesados em seus direitos.

“A principal orientação para empresários do transporte, neste momento, é a de se pautar pela transparência. Quando solicitar o preenchimento de um cadastro, sempre explique o que vai ser feito com os dados, qual será o tratamento. A lei não proíbe a comunicação de dados – ela apenas exige a transparência com o usuário”, reforça Maranhão.

### **Sistema CNT disponibiliza material e treinamento para o setor**

O Sistema CNT está desenvolvendo um conjunto de iniciativas para apoiar os transportadores no desenvolvimento de medidas para a proteção de dados pessoais, esclarecer os principais aspectos teóricos e práticos da Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais e suas aplicações nos diferentes modos de transporte. O trabalho que o Sistema CNT está desenvolvendo possui três vertentes: sensibilização, capacitação profissional e aplicação. Isso inclui a realização de eventos, o desenvolvimento de material informativo e a oferta de cursos de capacitação.

- Veja aqui o site especial que o Sistema CNT preparou sobre a LGPD para orientar as empresas do setor de transporte.

<https://lgpd.cnt.org.br/>

- Conheça o curso executivo LGPD para o Setor de Transporte para gestores de empresas transportadoras ofertado pelo ITL.

<https://itl.org.br/lgpd-setor-de-transporte>

- Conheça o curso LGPD Descomplicada para trabalhadores do setor, ministrado pelo SEST SENAT.

<https://www.sestsenat.org.br/curso-lgpd-descomplicada>

### **Pesquisa identificou ponto de atenção**

O Sistema CNT está confeccionando um manual de boas práticas em tratamento e proteção de dados pessoais, com foco setor de transporte. Nesse processo, contou com a participação de entidades afiliadas, representando os vários modais. O Setcesp (Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo e Região) e a Fetcesp (Federação das empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo), juntamente com o IPTC (Instituto Paulista de Transporte de Cargas), deram uma importante contribuição ao realizar uma pesquisa sobre o tema com empresários do setor.

Os dados foram coletados por meio de questionários aplicados entre 1º e 9 de abril. Foram colhidas 128 respostas (121 delas foram validadas), que ajudam a traçar um panorama do atual estágio de adequação do setor aos preceitos da LGPD. Chama a atenção o fato de que 39% das empresas afirmaram ter iniciado o processo, sendo que a maior parcela ainda está nos estágios preliminares e intermediários da adequação. Uma minoria afirmou ter concluído os estágios necessários à conformidade.

“Como mostra a pesquisa, o setor de transporte rodoviário de cargas precisa se atentar à implantação de processos e adquirir clareza quanto à aplicabilidade da LGPD dentro das atividades diárias do segmento”, ressalta Ana Carolina Jarrouge, presidente-executiva do Setcesp. “Preocupa o fato de que, das 61% empresas que declararam não terem iniciado qualquer processo de adequação em abril de 2021, 5% sequer entenderam que precisariam se adequar.”

“Sabemos o quão complexa é a adequação à LGPD e podemos afirmar que sim, todas as empresas de transporte, por menor que sejam, manipulam de alguma forma, ou em algum momento, dados pessoais”, continua. A presidente conclama todos os empresários do TRC a procurar especialistas na área de proteção de dados pessoais a fim de obterem um diagnóstico de suas atividades. “O ‘projeto’ de adequação é complexo, moroso e interdisciplinar. Ele envolve muitos atores e, inclusive, a alta administração. As penalidades são altas e a demora para iniciar esse processo pode trazer grandes prejuízos, não só financeiros, mas principalmente, à imagem das empresas”, adverte.

“Nossa pesquisa mostrou que as empresas ainda não estão em um nível de conhecimento e entendimento da lei como a gente deveria estar”, reforça Fernando Zingler, diretor-executivo do IPTC. “É bem necessário que todos os empresários estejam atentos aos novos conceitos que a lei traz e como eles podem fazer a proteção de dados pessoais dentro das empresas deles, porque esse é uma tendência não apenas nacional, mas internacional nos últimos anos”, salienta. “É muito importante que o transporte, tanto o de cargas quanto o de passageiros, esteja preparado para verificar seus processos e ver se estão em conformidade com a lei”, conclui.

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

*Data: 02/08/2021*

### **MINISTRO TARCÍSIO DE FREITAS EXPLICA COMO OS INVESTIMENTOS VÃO IMPACTAR NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NAS FERROVIAS DA MALHA PAULISTA E NO PORTO DE SANTOS/SP**

*Informação: Ministério da Infraestrutura (30 de julho de 2021)*

Em entrevista ao Jornal da Manhã, da Jovem Pan News, o ministro Tarcísio de Freitas explicou como os investimentos vão impactar na movimentação de cargas nas ferrovias da Malha Paulista e no Porto de Santos/SP.



“As intervenções vão fazer com que a capacidade da ferrovia dobre”, afirmou.

<https://www.linkedin.com/feed/update/urn:li:activity:6826677939036409856>

Além desses projetos, o ministro destacou a concessão do Aeroporto de Congonhas, que faz parte da 7ª rodada de leilões aeroportuários, prevista para o primeiro semestre de 2022.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo  
Data: 02/08/2021

# ISTOÉ Dinheiro

## ISTOÉ - DINHEIRO

### PRECATÓRIOS E BOLSA FAMÍLIA: ENTENDA A PROPOSTA DO GOVERNO

Vista como "calote", Proposta de Guedes é renegociar os precatórios  
Da redação

O ministro da Economia, Paulo Guedes, deve apresentar nesta semana aos presidentes da Câmara, Senado e do Supremo Tribunal Federal (STF) uma proposta de emenda à constituição (PEC) autorizando o governo a parcelar dívidas judiciais da União com pessoas físicas e jurídicas, os chamados precatórios. Chamado de “meteoro” pelo ministro, o valor dos precatórios chega a quase R\$ 90 bilhões, valor muito superior ao que o Orçamento deste ano previa, que era de R\$ 54,75 bilhões.

Com a proposta de renegociação, o governo pode pagar aos poucos pequenas frações dos débitos e abrir um espaço de quase R\$ 40 bilhões já em 2022. A ideia da equipe econômica é, entre outras medidas, turbinar o valor das parcelas do Bolsa Família e cumprir com uma promessa do presidente Jair Bolsonaro, de elevar os repasses para R\$ 300.

Além disso, com o dinheiro que será economizado no cumprimento das dívidas, o governo quer promover reajustes de servidores e engatilhar um programa de refinanciamento de dívidas, como um Refis.

A Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) comentou, na semana passada, que a proposta do governo é um calote contra as pessoas que devem, por direito, receber o que o Estado lhes deve. Guedes, por outro lado, nega que exista calote e mira nos chamados “superprecatórios”, que são dívidas superiores a R\$ 60 milhões. Esses, sim, seriam os grandes afetados pela PEC e não os precatórios de pequenos valores, formado pela maioria dos casos na Justiça brasileira.

Segundo o Globo, o governo vai propor a quitação imediata dos precatórios de até R\$ 60 mil e os superprecatórios devem obedecer a critérios estabelecidos pela Justiça nos estados e municípios.

E para levantar dinheiro sem comprometer o orçamento, a equipe governista quer abrir espaço para que empresas, estados e municípios possam quitar dívidas com a União pagando precatórios. Além disso, imóveis do governo também podem ser incluídos em um cadastro e usados como forma de pagamento dos precatórios.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro  
Data: 02/08/2021

### BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 7,395 BILHÕES EM JULHO

A balança comercial brasileira registrou superávit US\$ 7,395 bilhões em julho, com crescimento nas exportações e importações sobre julho de 2020. Os dados foram divulgados nesta segunda-feira, 2, pela Secretaria de Comércio Exterior, do Ministério da Economia.

O superávit em julho é o segundo maior para o mês a série histórica, que tem início em 1989, atrás apenas do registrado no período em 2020, de US\$ 7,601 bilhões.

No mês passado, a corrente de comércio (soma das exportações e importações) avançou 46,2%. As exportações somaram US\$ 25,529 bilhões, uma alta de 37,5 % ante julho de 2020. Já as importações chegaram a US\$ 18,133 bilhões, um avanço de 60,5% na mesma comparação.

Na quinta semana de julho (26 a 31), o saldo comercial foi de superávit de US\$ 524 milhões.

De janeiro a julho, a balança comercial acumula superávit de US\$ 44,127 bilhões. O valor é 47,6% maior do que o mesmo período do ano passado. Houve um aumento de 35,3 % nas exportações e de 30,9% nas importações do período.

Em julho, o setor agropecuário teve alta de 11,2% nas exportações em julho. Houve aumento ainda nas vendas de produtos dos outros setores: 62,7% em indústria extrativa e 37,7%% em bens da indústria de transformação.

Já nas importações, houve aumento de 48,2% na agropecuária, de 163,2% em indústria extrativa e de 57% em produtos da indústria de transformação.

**Fonte: IstoÉ - Dinheiro**  
**Data: 02/08/2021**



### MONEYTIMES

### MINISTRO DO MEIO AMBIENTE SE REUNIRÁ COM PRESIDENTE DA CÚPULA DO CLIMA



*Joaquim Leite participou de encontro bilateral com o Enviado Especial da Presidência dos Estados Unidos para o clima (Imagem: Divulgação/ MMA)*

O Ministro do Meio Ambiente, Joaquim Leite, se reunirá nesta quarta-feira (4) com o presidente da Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas de 2021 (COP26), Alok Sharma, para discutir detalhes da participação do Brasil no evento, em novembro, a ser realizado em Glasgow, Escócia.

Na última semana, Joaquim Leite afirmou, em reunião com ministros de cerca de 50 países, que a redução de emissões deve ser acompanhada de pagamento por resultado previsto no Artigo 5ª do Acordo de Paris.

Joaquim Leite participou de encontro bilateral com o Enviado Especial da Presidência dos Estados Unidos para o clima, John Kerry, no dia 25 de julho e reafirmou a posição brasileira, além de citar dificuldades no combate ao desmatamento ilegal na Amazônia brasileira.

Segundo do ministro, a “despeito de seu potencial”, já reconhecido pela Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre a Mudança do Clima, o instrumento “permanece subutilizado por doadores e países desenvolvidos”.

Segundo nota informativa divulgada pelo Ministério do Meio Ambiente, o Ministro Joaquim Leite fez foi crítico em relação à proposta de contribuição financeira dos Estados Unidos por meio de fundo de investimentos privado.

Joaquim Leite teria afirmado que o engajamento do setor privado é importante e deve ser estimulado, mas a cooperação deve ser via doações governamentais públicas, “a serem canalizadas para pagamento por serviços ambientais, a exemplo do Programa Floresta+ Amazônia, que, por exemplo, recebeu recursos via doação do Fundo Verde para o Clima”.

Durante o encontro, o Brasil apoiou a proposta da África do Sul para aumentar a meta quantitativa de financiamento de clima e defendeu que quaisquer aumento de ambição deve ser orientado pelo “princípio fundamental das responsabilidades comuns”, ou seja, no caso de países em desenvolvimento.

Nesse caso, o Brasil e outros países subdesenvolvidos, que possuem responsabilidade histórica menor em relação à mudança de clima, podem ser recompensados pelos países desenvolvidos com recursos financeiros e tecnológicos.

*Fonte: MoneyTimes*

*Data: 02/08/2021*

## LINE-UP DOS PORTOS PARA O MILHO NESTA 2ª MOSTRA 2,8 MILHÕES/T EM EXPORTAÇÕES E 87 MIL EM IMPORTAÇÕES

*Por Giovanni Lorenzon*



*Porto de Paranaguá - Movimento do milho em Paranaguá tem destaque para importações neste mês (Imagem: REUTERS/Rodolfo Buhner)*

Na posição desta segunda (2) nos portos brasileiros, a movimentação com o milho está marcada em 2.967 milhões de toneladas. Destas, 87 mil toneladas são de navios registrados para descarregamento ou que estão ao largo ou nomeados para os terminais de Paranaguá (PR) e

Imbituba (SC).

Tirando esse volume que vai entrar do cereal do Brasil, pelos dados levantados pela Germinar Corretora de Mercadorias – e que segue um movimento de importação direta pelos players de aves e suínos para equilibrar com a escassez do mercado interno -, o restante do line-up é o que será exportado.

O Porto de Santos está com o maior volume de navios em descarregamento, ao largo à espera ou que devem chegar (nomeados) para o mês. São 1.312 milhão/t.

Depois, pela ordem, Barcarena (PA), Itaqui (RS), Itacoatiara (AM), Santarém (PA) e São Francisco do Sul (SC).

*Fonte: MoneyTimes*

*Data: 02/08/2021*



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### POTIGUAR E&P VENCE CHAMADA PÚBLICA DA POTIGÁS

*Por epbr - 31 de julho de 2021 - Em Mercado de gás, Petróleo e gás*

A Potiguar E&P, subsidiária da Petrorecôncavo, venceu a chamada pública para fornecimento de gás natural realizada pela Potigás, distribuidora de gás que atende ao Rio Grande do Norte. A empresa vai arrematar contrato de dois anos para entrega de 236 mil m<sup>3</sup>/dia de gás natural a partir de janeiro de 2022.

A empresa disputava a concorrência com a Compass, subsidiária de comercialização de gás e geração de energia do grupo Cosan, que controla a Comgás (SP), maior distribuidora do país, e que assinou com a Petrobras contrato de compra de 51% de participação na Gaspetro, por R\$ 2,03 bilhões.

Foi a primeira chamada pública realizada por uma distribuidora sem a participação da Petrobras.

A Potigás aponta uma redução de 35% no preço do gás natural com a contratação, em relação ao preço praticado no contrato atual com a Petrobras. E estima que, se o contrato já estivesse em vigor, o preço do GNV para o consumidor teria redução de R\$ 0,65/por m<sup>3</sup> na bomba.

“A partir de janeiro de 2022 veremos o Novo Mercado de Gás operacional no Rio Grande do Norte”, comenta a presidente da Potigás, Larissa Dantas.

O acesso à UPGN da Petrobras em Guamaré, também previsto para janeiro de 2022, é fundamental para o serviço. A partir da UPGN, o gás precisa ser transportado pela malha da TAG, comprada em 2019 pela Engie e pelo fundo CDPQ.

Em junho de 2020, o presidente da Potiguar E&P, Marcelo Magalhães, afirmou em entrevista transmitida ao vivo pela epbr, que os campos da empresa no Rio Grande do Norte têm potencial para entregar cerca de 300 mil m<sup>3</sup>/dia de gás natural.

O mercado de distribuição do Rio Grande do Norte está em cerca de 200 mil m<sup>3</sup>/dia este ano e atingiu 318 mil m<sup>3</sup>/dia em 2018, maior demanda em anos recentes.

A Potigás tem 450 km de rede, atende a mais de 29 mil clientes na Grande Natal e Mossoró.

#### Primeiro desinvestimento onshore

A Potiguar E&P concluiu, em dezembro de 2019, a compra de 34 campos em terra reunidos no Polo Riacho Forquilha, que produziam em média 4,8 mil barris de óleo equivalente por dia (boed) em 2019. De lá para cá, a empresa já aumentou em 56%, dados de junho, a produção dos ativos.

A produção de gás cresceu 92% nos últimos doze meses, passando de 1.019 boed para 1.956 boed.

- Somos um caminho para ser trilhado pelos outros, diz CEO da PetroRecôncavo

#### Novo supridor também em Santa Catarina

Em Santa Catarina, o governo do estado anunciou contrato de cinco anos com a New Fortress Energy para o suprimento de 150 mil m<sup>3</sup>/dia para a SCGás, a partir de março de 2022. O gás será transportado via GNL rodoviário.

“A conclusão deste processo de chamada pública irá nos ajudar a ampliar e diversificar o fornecimento e o número de clientes atendidos pelo gás natural no Sul de Santa Catarina, região que tem uma grande quantidade de indústrias, principalmente do segmento cerâmico. Além disso, desde que superada a limitação do gasoduto neste trecho, poderemos remanejar a planta de regaseificação para qualquer outra região do estado, para implantação de rede isolada”, explica Willian Anderson Lehmkuhl, diretor-presidente da SCGÁS.

Em maio, a NFE obteve licença de instalação do órgão ambiental de Santa Catarina para seu projeto de um terminal de GNL que promete ser um ponto crítico de suprimento de energia alternativa para a região Sul do Brasil, informou a companhia.

O terminal será construído a 300 metros da costa, no município de São Francisco do Sul, e escoará o gás por um gasoduto submarino que corre sob a Baía da Babitonga até sua margem norte, na cidade de Itapoá.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 02/08/2021*

## **SERGIPE LANÇA PLANO TRIBUTÁRIO PARA ÓLEO E GÁS NATURAL**

*Por epbr - 2 de agosto de 2021 - Em Comece seu Dia*

### **Contato da redação**

**[epbr@epbr.com.br](mailto:epbr@epbr.com.br)**

### **em jogo**

O governo de Sergipe e a Agência Reguladora de Serviços Públicos do estado (Agrese) promovem nesta segunda (2/8) uma nova etapa de adequação das regras estaduais ao Novo Mercado de Gás. Além de assinar decretos para adequar a regulação estadual, o governador Belivaldo Chagas (PSD) lança um plano tributário para o setor.

— Ainda haverá a cerimônia de inauguração da Unigel Agro de Laranjeiras (SE), a fábrica de fertilizantes arrendada da Petrobras ano passado e que iniciou produção neste ano.

— A produção de fertilizantes nitrogenados foi possível após acesso à rede de transporte de gás natural da TAG. O gás será fornecido pela Petrobras, e a movimentação no estado ficará a cargo da distribuidora Sergás, controlada pelo governo estadual.

— A produção começa por Sergipe, mas a Unigel também arrendou a fábrica da Bahia, em Camaçari, que passa por reformas. Cada unidade deve demandar mais de 1 milhão de m<sup>3</sup>/dia de gás natural.

Aliás, as três transportadoras de gás do país – TBG, NTS e TAG – fecharam este mês a parceria para compartilhamento dos portais de oferta de capacidade, o marketplace para contratação de capacidade de transporte.

— Na revisão da Lei do Gás, o governo decidiu que não cabia apoiar a criação de um operador nacional para o setor, que chegou a ser discutido até 2019. Essa gestão, portanto, caberá ao mercado. As empresas vão alternar a gestão do marketplace.

No Rio Grande do Norte, a Potiguar E&P, subsidiária da Petroreconcavo, venceu a chamada pública para fornecimento de gás natural realizada pela Potigás, distribuidora do estado. Serão 236 mil m<sup>3</sup>/dia a partir de janeiro de 2022. Veja os detalhes

— Em Santa Catarina, o governo anunciou contrato de cinco anos com a New Fortress Energy para o suprimento de 150 mil m<sup>3</sup>/dia para a SCGás, a partir de março de 2022. O gás será transportado via GNL rodoviário.

— Os contratos estão sendo fechados por meio de chamadas públicas para concorrência no suprimento. As distribuidoras do Centro-Sul e do Nordeste lançaram concorrências de forma coordenada e estão conseguindo fechar os primeiros contratos de suprimento sem a participação da Petrobras.

A agenda regulatória do setor de gás natural é extensa, e para ajudar nossos leitores a entender o que está em jogo, vamos receber Symone Araújo, diretora da ANP, para uma entrevista ao vivo. Salve na agenda.

Privatização da Compagas. O governo do Paraná deve renovar o contrato de concessão da distribuidora de gás natural do estado até o fim de setembro e, a partir daí, a Copel pretende liquidar sua participação na companhia no primeiro semestre de 2022 (Valor).

R\$ 3 bilhões para vale-gás na Petrobras? Após promessa de Jair Bolsonaro, em entrevista ao “Programa do Ratinho”, no SBT, a Petrobras afirmou que não há nada definido sobre a participação da estatal em um programa social para oferta de GLP a famílias carentes.

— “O novo presidente da Petrobras, o Silva e Luna, está com uma reserva de R\$ 3 bilhões para atender realmente esses mais necessitados. Seria o equivalente – o que está sendo estudado até agora – a um botijão de gás a cada dois meses”, disse Bolsonaro.

— A Petrobras precisou responder que “não há definição” e qualquer decisão está “sujeita à governança de aprovação e em conformidade com as políticas internas da companhia”.

Nenhum plano concreto do governo foi apresentado até o momento. Mas o tema está no radar do Planalto e de seus aliados, olhando para 2022.

— A ampliação do Bolsa Família (ou criação do Renda Brasil) é um trunfo eleitoral na gaveta dos planos do Planalto e de lideranças que sustentam o governo Bolsonaro.

Em outra promessa, até o momento vazia e feita às vésperas da mais recente tentativa de greve dos caminhoneiros, Bolsonaro também havia prometido dar um novo desconto de quatro centavos nos impostos federais do diesel. Até agora, nada foi anunciado.

Fundo é político. Bolsonaro decidiu acabar com a cobrança de impostos federais sobre o GLP vendido em botijões de 13 kg para consumidores domésticos. Diz sempre que pode que “zerou os impostos”, que continuam sendo cobrados pelos governadores, que, por sua vez, estão lançando programas próprios. O mais recente é de Ibaneis Rocha (MDB), no DF.

— O presidente não diz, contudo, que o desconto no botijão é de pouco mais de dois reais com a desoneração do GLP (ao custo projetado de quase R\$ 1 bilhão por ano).

— Nem sequer que o ICMS representa cerca de 15% dos preços nas principais capitais, e a alta este ano é resultado da paridade internacional de preços da Petrobras, feita a partir de 2019, sem um programa de transferência direta, recomendado internamente.

— O preço do GLP disparou este ano e tem pesado na popularidade de Bolsonaro – semana passada mostramos como os bilhões de reais gastos pelo presidente para amenizar o impacto na inflação dos combustíveis não têm efeito e como o governo ignorou os planos para criação de um vale-gás.

O dólar encerrou a semana passada acima dos R\$ 5,20, novamente, com aumento da aversão ao risco fiscal, diante da retomada de discussões sobre revisão do teto de gastos (Valor), justamente para o Bolsa Família em 2022.

— Os preços do petróleo também avançam. Os contratos futuros do Brent avançaram 1,6% em julho, o quarto aumento mensal seguido. São negociados em baixa hoje, próximo de US\$ 74,60, com queda de 1%.

— O temor de uma onda global de covid-19 causada por novas variantes persiste, mas o avanço da vacinação dá confiança a investidores de que o inverno no hemisfério Norte não representará um recrudescimento da pandemia (Reuters).

— Segundo cálculos da Abicom (importadores) fechados na sexta (30/7), há defasagem de 10 centavos no litro do diesel vendido pela Petrobras, em relação ao mercado internacional (varia de sete a 13 centavos); para a gasolina, a conta chega a 30 centavos por litro (28 a 32 centavos).

Entidades do mercado de combustível lançaram uma nova campanha pela redução da mistura de biodiesel, mantendo a obrigação em 10% (B10). A discussão é sobre a especificação do diesel e problemas técnicos envolvendo a ampliação do percentual.

— No fundo, é uma disputa de mercado pela inserção dos novos biocombustíveis na matriz de transporte. O setor de biodiesel reagiu e classificou a manifestação de “fake news”. Veja mais

Luciano Buligon, secretário estadual de Desenvolvimento Econômico Sustentável, detalha em entrevista à epbr, a visão do governo de Santa Catarina para o plano de transição do carvão, enviado à assembleia do estado.

— “Para fazer a transição justa, tem que ter outras fontes de energia que sejam limpas e elas terão que financiar a transição do carvão (...) Com o nosso plano, queremos incentivar as novas energias renováveis, e que essas novas usinas possam usar parte dos seus recursos para financiar a transição”, afirma. Leia na íntegra

**Fonte: Agência EPBR de Notícias**

**Data: 02/08/2021**

## **DISTRIBUIDORAS PROMOVEM NOVA CAMPANHA PELA VOLTA DO DIESEL B10**

O pano de fundo são revisões regulatórias e na política do mercado de combustíveis, que vão além da especificação técnica do biodiesel

**Por Gustavo Gaudarde - 30 de julho de 2021 - Em Biocombustíveis, Combustíveis, Transição energética**

Em meio à disputa pela inserção dos novos biocombustíveis na matriz de transporte, entidades do mercado de combustível lançaram uma nova campanha pela redução da mistura de biodiesel, mantendo a obrigação em 10% (B10).

Nota assinada IBP e Brasilcom (distribuidoras), Abicom (importadores), Fecombustíveis (varejo), Anfavea (indústria automobilística), além da Conferência Nacional dos Transportes (CNT) atribui o pedido pela manutenção do B10 às incertezas técnicas em relação ao aumento da parcela de biodiesel nos motores a diesel.

“(..) Os testes realizados não confirmaram a viabilidade da utilização de teores até B15. A maioria dos relatórios apresentados pelas montadoras evidenciou preocupações quanto ao aumento do teor de biodiesel no diesel”, diz a nota. Veja na íntegra (.pdf)

A Aprobio, de produtores de biodiesel, classificou a posição emitida nesta sexta (30) de “fake news” (veja a íntegra); a Abiove, da indústria de óleo de soja, circulou um documento sobre “mitos” no setor de biodiesel (na íntegra).

O pano de fundo da disputa são revisões regulatórias e na política do mercado de combustíveis, que vão além da especificação técnica do biodiesel.

O B10 vigorou por quatro meses este ano, nos leilões L79 e L80, em razão dos altos preços do biodiesel. Para o L81, o percentual foi elevado pelo governo federal para 12%, 1 pp abaixo da previsão original para o ano, de 13%.

### **ANP concluiu estudos técnicos internos**

O debate sobre a especificação está em curso na Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), que já fechou um esboço da minuta de resolução que será apresentada ao mercado.

A nova resolução deve ser publicada até 31 de dezembro deste ano, segundo previsão da agenda regulatória vigente.

A agência concluiu os estudos técnicos internos e realiza reuniões com os diferentes setores do mercado para colher contribuições e preparar a consulta e audiência públicas.

As conversas incluem empresas de engenharia, para colher opiniões sobre o impacto em custos para elevação da mistura. E as montadoras, representadas pela Anfavea, além do mercado de combustíveis.

“A ANP vai dar o primeiro passo com a especificação. Os trabalhos estão a pleno vapor”, afirmou Carlos Orlando da Silva, superintendente de Biocombustíveis e Qualidade de Produtos da agência.

O resultado de estudos feitos pelo mercado foi publicado em 2019 (.pdf), mas chegou-se a conclusão na época que novas análises eram necessárias.

Essas questões foram debatidas por três anos, em conjunto com o Ministério de Minas e Energia (MME) e a ANP.

Em 2019, a agência antecipou exigências relacionadas à oxidação do biodiesel, com adição de aditivos. E no mercado, produtores antecipam a redução de metais pesados no biocombustível, que será cobrada no Proconve.

“Empresas, mesmo com resultados favoráveis e satisfatórios para a mistura B15 (em alguns casos, favoráveis à mistura B20), fizeram ressalvas específicas quanto à importância da manutenção da qualidade do combustível durante sua vida útil”, registrou o MME.

### **A disputa é por mercado**

O debate vai além da especificação em si e dependerá da decisão política do governo federal, por meio do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE).

A campanha, de ambos os lados, se estende ao Congresso Nacional, onde tramitam projetos para fixar em lei tanto a mistura de biodiesel como HVO e bioQAV.

E gira em torno de qual será a inserção dos combustíveis que podem substituir tanto o diesel de origem fóssil — mais poluente — quanto o biodiesel, além da própria progressão da mistura do biocombustível no diesel B, vendido nas bombas.

Além do biocombustível em si, há custos na cadeia relacionados à manipulação e transporte para impedir a deterioração do biodiesel, por exemplo.

### **Lado a lado**

- “As decisões de elevação do teor compulsório têm ocorrido sem levar em conta os citados problemas. Além disso, outras importantes utilizações do biodiesel não foram testadas, como o uso em usinas termelétricas e em motores Proconve P8/L7 [padrão Euro 6], previstos para o Brasil a partir de 2022. Para que essa nova tecnologia reduza as emissões, é necessário que os

combustíveis tenham especificações mais rigorosas que as atuais”, dizem as distribuidoras, importadores, varejistas e CNT.

- “É falso afirmar que as decisões de elevação do teor compulsório têm ocorrido sem levar em conta quaisquer problemas. A APROBIO esclarece, que a partir desses estudos [consolidados pelo MME em 2019], o setor de biodiesel fez os investimentos necessários que permitiram aprimorar as especificações do biodiesel e atender à solicitação dos representantes do setor automotivo, o que garantiu o caminho à ampliação prevista da mistura até B15”, diz a Aprobio.

A discussão econômica, que envolve o preço e a fatia que será disputada por cada segmento, terá efeito no mercado futuro de aviação.

O Brasil é signatário do Corsia, Esquema de Compensação e Redução de Carbono para a Aviação Internacional, cuja fase obrigatória começa em 2027 — e o bioQAV é uma aposta do setor para reduzir suas emissões.

Empresas aéreas que não atingirem as metas, precisarão compensar emissões, incorrendo em custos da mesma forma.

Os produtores, portanto, afirmam que a ausência de uma política clara para os novos combustíveis prejudica a aprovação de investimentos locais para suprir essa demanda cativa localmente, levando a mais importação.

O grupo de distribuidoras e revendedores que assina a nota desta sexta (30) defende a concorrência aberta entre o biodiesel e o diesel verde (HVO), por exemplo, que também é produzido em usinas e biorrefinarias a partir de biomassa, pelo processo de hidrotreatamento.

Essa posição tem apoio da Petrobras, que tem no seu plano de negócio a entrada no mercado de biorrefino, seja pela oferta de combustível de origem renovável por coprocessamento ou no futuro pelo investimento em unidades de biorrefino para disputar o mercado de HVO e bioQAV (SAF) — programa BioRefino 2030.

Um argumento é o preço: com a possibilidade de concorrência pela oferta da parcela renovável no diesel, seria possível amenizar impactos no consumidor — o diesel é o combustível mais utilizado no país e impacta diretamente o custo do frete.

Outro é a consequente velocidade da descarbonização. Se o custo for inadequado à realidade brasileira, vai atrapalhar o deslocamento de diesel na frota.

Se a posição da Petrobras for atendida, ela e outros eventuais refinadores ganham a possibilidade de ofertar diesel pronto para o consumo final direto das refinarias, com parcelas renováveis na composição.

Os produtores de biodiesel, por sua vez, defendem a inserção complementar do HVO, preservando a mistura obrigatória do biodiesel e destinação de uma parcela adicional de diesel verde — por exemplo um B15H5, com 15% de biodiesel, 5% de HVO e 80% de diesel fóssil.

Cada ponto percentual representa milhões de litros comercializados nos leilões regulados pela ANP. No L79, o primeiro deste ano em que houve a redução do B13 para o B10, em função do preço do óleo de soja, foram negociados 1,05 bilhão de litros; com 13%, seriam 315 milhões a mais.

Além dos impactos na saúde. “Estima-se que este programa [do biodiesel] evitou 244 mortes ao ano, e que a população deixou de perder 9 dias de vida, desde o nascimento. Caso o percentual de biodiesel no diesel B atingisse 15%, haveria 104 mortes por ano a menos e a expectativa de vida aumentaria em mais 4 dias, quando comparadas à trajetória B10”, diz análise da Empresa de Pesquisa Energética (EPE).

No início de julho, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) fixou em 12% o percentual do biocombustível comercializado no 81º leilão (L81) para abastecer o mercado entre setembro e outubro.

### **Produtores pedem consulta pública para rever especificações**

Associações do setor de biodiesel (Abiove, Aprobio e Ubrabio) solicitaram à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) a abertura de uma consulta pública para revisão das especificações técnicas do biocombustível.

O objetivo é adequar a especificação do biodiesel puro e em mistura com o diesel às novas regulamentações, entre elas a fase P8 do Programa de Controle de Emissões Veiculares (Proconve).

Previsto para iniciar em 1º de janeiro de 2022, o Proconve P8 traz metas mais restritivas para a emissão de poluentes vindos da combustão do diesel, com exigência da adoção de tecnologias e motores menos poluentes.

É equivalente às normas já adotadas nos Estados Unidos e na Europa com o Euro 6.

A carta assinada pelas três associações pedindo a consulta pública foi encaminhada à diretora da ANP Symone Araújo, e aos superintendentes Carlos Orlando da Silva e Danielle Conde.

O documento também foi enviado ao secretário de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia, José Mauro, e ao diretor do Departamento de Biocombustíveis do MME, Pietro Mendes.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias  
Data: 02/08/2021*

### **EXXONMOBIL INDICA PETRÓLEO E GÁS EM PERFURAÇÃO NA BACIA DE CAMPOS**

*Por epbr - 30 de julho de 2021 - Em Mercado, Mercado offshore, Projetos*

A ExxonMobil informou à ANP a existência de indícios de petróleo e gás natural na área do bloco CM-789, onde a empresa está perfurando o poço 1-EMEB-1A-RJS, batizado como Opal-1A. O indício, divulgado pela ANP nesta sexta-feira (30/7), foi encontrado em lâmina d'água de 2.681 m.

A ExxonMobil contratou a sonda West Saturn, da Seadrill, para campanhas no Brasil. Em janeiro, recebeu licença para perfuração de dois poços firmes e quatro contingentes aos resultados da campanha. Ao todo, a empresa mapeou 15 possíveis locações nos blocos BM-C-753, BM-C-789 (ambos em Campos), BM-S-536, BM-S-647 e Titã (os três em Santos).

A área total dos blocos é de aproximadamente 3,2 mil km<sup>2</sup>, com lâmina d'água entre 2,6 mil e 3,1 mil metros. O ponto mais próximo fica a cerca de 200 km da costa.

As áreas foram contratadas em 2018. Em Campos, o consórcio liderado pela ExxonMobil (40%), em parceria com Petrobras (30%) e QPI (30%), pagou R\$ 3,2 bilhões de bônus de assinatura pelos C-M-753 e C-M-789.

Em Santos, a ExxonMobil detém 64% dos blocos S-M-536, S-M-647 e Titã, em parceria com a QPI (36%) – as concessões foram arrematadas por R\$ 214 milhões e Titã, sob regime de partilha de produção, rendeu R\$ 3,1 bilhões em bônus, com excedente em óleo para a União de 23,5%.

### **Campanha também em Sergipe**

A ExxonMobil planeja começar a perfurar em águas profundas da Bacia de Sergipe-Alagoas no segundo semestre de 2021, afirmou Alberto Ferrin, vice-presidente da petroleira no Brasil, durante a epbr offshore week.

A empresa está licenciando 11 poços exploratórios na bacia, em áreas das 13a, 14a e 15a rodadas de licitação da ANP, quando adquiriu a operação dos blocos SEAL-M-351, SEAL-M-428, SEAL-M-430, SEAL-M-501, SEAL-M-503, SEAL-M-573.

O poço mais perto da costa está a 67 km da cidade de Brejo Grande, em Sergipe.

A ExxonMobil (50%) é operadora de novo blocos exploratórios em um consórcio com Enauta (30%) e Murphy Oil (20%) na Bacia de Sergipe-Alagoas.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 02/08/2021*



## JORNAL O GLOBO – RJ

### REFORMA TRIBUTÁRIA: PARA ATRAIR GOVERNADORES, RELATOR ATRELA QUEDA DO IR À ALTA DA ARRECADAÇÃO

Mudança foi formalizada em texto enviado aos estados

*Por Geralda Doca e Manoel Ventura*



*Deputado Celso Sabino, do PSDB do Pará, envia nova proposta de Reforma Tributária aos governadores Foto: Divulgação*

BRASÍLIA — Em um aceno aos governadores e prefeitos, o relator da reforma do Imposto de Renda, deputado Celso Sabino (PSDB-PA), enviou aos governos locais nesta segunda-feira uma nova versão da proposta, considerada a segunda etapa da reforma tributária.

O objetivo das mudanças é reduzir as resistências dos governadores, que começaram a se mobilizar contra a proposta no Congresso. O novo relatório, ao qual o GLOBO teve acesso, condiciona a queda do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) ao aumento da arrecadação desse tributo.

Em reunião na quinta-feira passada com secretários estaduais de Fazenda, Sabino disse que estava avaliando a criação de gatilhos para reduzir o IR da Pessoa Jurídica.

Pelo novo texto, o IRPJ cairá de 25% para 17,5% em 2022, independente do cenário das receitas federais. O relatório prevê ainda uma nova queda no próximo ano, de 2,5 pontos percentuais, caso a arrecadação do Imposto de Renda (de pessoas e empresas) suba mais que a inflação. Ou seja, caso haja aumento real da arrecadação.

Sabino estabelece em seu texto que a arrecadação do IR entre novembro de 2020 e outubro de 2021 precisará ser maior do que o período entre novembro de 2018 e outubro de 2019 para que a alíquota seja reduzida.

A fixação dessa data é importante porque tira da base de comparação os efeitos da crise econômica decorrentes da pandemia de Covid-19. Portanto, o IRPJ só cairá 10 p.p. se a arrecadação de fato tiver melhorado.

Reforma do IR: Vale-alimentação, transporte, gás: o que muda no dia a dia com cortes de subsídios

Além disso, o IRPJ cairá mais 2,5 pontos percentuais em 2023 caso a arrecadação do Imposto de Renda entre novembro de 2021 e outubro de 2022 seja maior que as receitas auferidas entre novembro de 2018 e outubro de 2019, já descontada a inflação.

Com isso, caso a arrecadação suba mais que a inflação, o IRPJ sairá de 25% para 12,5% em 2023.

## ENTENDA O NÓ DA TRIBUTAÇÃO NO BRASIL - 1 de 6

### Sistema complexo

O governo apresentou o projeto de lei que mexe com a tabela do Imposto de Renda, considerado a segunda parte da reforma tributária. A parte principal da reforma é a unificação dos impostos. Mas entrar em um acordo sobre como ela será feita é tão complexo quanto o próprio sistema tributário brasileiro. Estados e municípios temem perder uma fatia de suas arrecadações e são muitos os impostos.

### Emaranhado de impostos

O Brasil tem, pelo menos, cinco tributos embutidos nos preços de bens e serviços: três cobrados pela União (IPI, PIS e Cofins), um dos estados (ICMS) e um dos municípios (ISS). Só o ICMS tem 27 formatos diferentes, um para cada estado e o DF. Ou seja, para vender em outros estados, o empresário tem que pagar e conhecer os diferentes tributos.

### Custo alto

Além da quantidade de tributos, o custo é alto. Um exemplo é a tributação geral de medicamentos, uma das maiores do mundo, em torno de 33%. Em países desenvolvidos é de cerca de 6%. Outro item essencial com carga tributária elevada, por exemplo, é o absorvente íntimo: 27% só de imposto.

### Classificação

A classificação é outro problema recorrente. É perfume ou água de colônia? A alíquota da fórmula concentrada é 42%. Já a da fragrância mais leve, de 12%. “Uma grande diferença”, segundo o especialista em direito tributário e da FGV, Gabriel Quintanilha.

### Burocracia sem fim

O Brasil é o país em que as empresas gastam o maior número de horas com a burocracia dos impostos, segundo um relatório do Banco Mundial que avalia 190 países. Uma empresa brasileira gasta, em média, 1.501 horas por ano cuidando de obrigações relacionadas a tributos. É cinco vezes a média gasta pelos países de América Latina e Caribe.

### Efeito cascata

Esse nó de tantas informações e cobranças dificulta a vida e o caixa das empresas, além de facilitar erros. Segundo a Endeavor, 86% das empresas brasileiras apresentam algum tipo de irregularidade no pagamento de seus tributos. Estas lacunas muitas vezes são por desconhecimento das muitas regras. Mesmo assim, podem gerar multas e despesas altas.

O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), pretende votar o texto ainda neste mês.

Os governadores calculam uma perda de R\$ 27 bilhões para estados e municípios com o texto apresentado ao Congresso pelo relator para a reforma do IR.

As perdas ocorreriam em duas frentes. Primeiro porque a arrecadação com o IRPJ é compartilhada com estados e municípios por meio dos fundos de participação (FPE e FPM). E depois porque a reforma também prevê o reajuste na tabela do Imposto de Renda da Pessoa Física (IRPF). Parte do IRPF de servidores retido na fonte fica com estados e municípios.

Os estados chegaram a propor reduzir a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (que tem alíquota de 9%), no lugar do IRPJ, mas isso o governo e o relator não concordam.

A CSLL é parte das receitas da Seguridade Social e a sua redução ampliaria o rombo da Previdência. As mudanças fixadas pelo relator ontem são mais uma alteração na proposta de reforma do IR.

A proposta inicial do governo era que o projeto teria impacto neutro, sem aumentar nem reduzir a arrecadação. Haveria uma queda de 2,5 pontos em 2022 e 2023. Após críticas dos empresários, o relator cortou o imposto sobre o lucro das pessoas jurídicas (o IRPJ) de 25% para 12,5% até 2023.

A maior parte desse valor será compensado pela criação de imposto sobre dividendos e fim de algumas desonerações.

Os cortes de incentivos tributários propostos pelo relator para determinados setores, como o de aeronaves e farmacêutico, trarão receita extra só para o governo federal, pois são contribuições que não são compartilhadas com governos locais.

Manifesto: Entidades pedem rejeição da reforma do Imposto de Renda e dizem que tributar dividendos é retrocesso

Sabino tem defendido que a arrecadação crescerá junto com a atividade econômica causada pela redução da carga tributária e que, por isso, estados e municípios não terão perdas. Porém, prometeu criar mecanismos para evitar as perdas.

O relator também confirmou que empresas do Simples Nacional continuarão isentas na distribuição de dividendos (que terá alíquota de 20% nas demais empresas).

O trecho da reforma que trata do IR da pessoa física não foi alterado. Com isso, permanece a atualização na tabela conforme foi proposto pelo governo (com a baixa de isenção subindo para R\$ 2,5 mil) e um limite de renda anual de R\$ 40 mil para uso da declaração simplificada.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 02/08/2021*

## NA CONTRAMÃO DE BOLSONARO, BANCO CENTRAL PRESSIONA POR BANCOS MAIS VERDES

Ele prepara regras para exigir que instituições financeiras contabilizem potenciais perdas vindas de fenômenos ligados a mudanças climáticas

*Por Reuters*



*O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, lidera proposição de novas regras com base em ESG Foto: Adriano Machado / REUTERS*

SÃO PAULO E BRASÍLIA — O Banco Central está se preparando para exigir que os bancos contabilizem potenciais perdas advindas de fenômenos relacionados a mudanças climáticas, como secas, inundações e incêndios florestais, posicionando-se como líder global na regulamentação do setor financeiro com base em

ESG.

A proposição de novas regras ocorre sob a liderança de Roberto Campos Neto, ex-executivo do Banco Santander Brasil. Ele foi indicado pelo presidente Jair Bolsonaro, que governa sob uma onda de desmatamento na Floresta Amazônica e é criticado por ambientalistas.

O Banco Central, no entanto, é totalmente independente, o que reduz a influência de Bolsonaro sobre a política do banco.

As ações do Banco Central, que preveem a inclusão de riscos climáticos nos testes de estresse dos bancos, refletem a pressão crescente sobre os reguladores em todo o mundo para que levem a sério suas credenciais verdes, mesmo sob o risco de alterar o fluxo de crédito para certos tomadores.

O aquecimento global é cada vez mais visto como um risco para a estabilidade financeira. Desastres naturais decorrentes de temperaturas mais altas podem prejudicar os negócios das empresas ou as garantias dadas por elas a empréstimos, colocando em risco uma carteira de crédito de R\$ 4,2 trilhões.

Embora atualmente não haja exigência de capital específica para os bancos cobrirem riscos ambientais nas regras propostas pelo regulador, o Banco Central pode impor a constituição de colchões extras no futuro se acreditar que os bancos estão correndo riscos mais elevados, disse Kathleen Krause, chefe-adjunta do departamento de regulação prudencial do Banco Central.

"Nosso objetivo não é proibir os bancos de conceder empréstimos, mas conscientizá-los sobre os riscos que correm relacionados a mudanças climáticas", disse Krause em uma entrevista.

O aumento do nível do mar pode inundar terras dadas como garantia para um empréstimo, resultando em perdas para os bancos, ela exemplificou.

Para cobrir riscos como esse, os bancos podem ser forçados a reservar mais capital, o que provavelmente se traduziria em empréstimos mais caros e escassos para determinados tomadores.

Entre os riscos relacionados às mudanças climáticas listados pelo Banco Central nas regras que foram levadas a audiência pública estão as potenciais perdas decorrentes de uma transição para uma economia de baixo carbono, bem como secas e inundações.

Caso o BC incorpore os riscos relacionados às mudanças climáticas nos testes de estresse, o que está sendo considerado, isso o colocaria na vanguarda dos reguladores em todo o mundo.

Alguns poucos países - como França e Holanda - já lançaram esses testes, embora muitos outros estejam em preparação, de acordo com o Financial Stability Institute.

### **Previsões climáticas**

O Banco Central disse que planeja lançar as novas medidas para incorporação do risco climático aos testes de estresse ainda este ano, com implementação a partir de 2022. Mas os bancos estão pedindo até 18 meses para conseguirem se preparar.

Os bancos demandam que o regulador emita previsões climáticas para que todos os credores as utilizem em testes de estresse.

"Se cada banco fizer sua própria previsão, os resultados finais podem acabar sendo muito diferentes dentro do setor bancário", disse Amaury Oliva, diretor de sustentabilidade da Febraban, entidade que representa os bancos.

O regulador disse que está considerando o pedido e pode fornecer algumas orientações, como os cenários climáticos divulgados pela Network of Central Bank and Supervisors for Greening the Financial System em julho.

Ainda assim, Oliva diz que esses cenários globais são muito genéricos e que o ideal seria um cenário mais tropicalizado.

Além de incorporar os riscos do aquecimento global aos testes de estresse, o Banco Central, que regulamenta empréstimos para projetos no bioma amazônico desde 2008, também propôs duas novas regras neste ano envolvendo riscos ambientais, sociais e o crédito rural.

Uma dessas regras, que também passou por audiência pública e agora está em fase de análise final pelo regulador, veta o desembolso de crédito rural a projetos em terras indígenas ou desmatadas, ao mesmo tempo em que cria uma espécie de selo de "empréstimo sustentável" para projetos que seguem as melhores práticas para o crédito verde.

O regulador também está exigindo uma divulgação mais detalhada e profunda sobre como os bancos lidam com riscos sociais e ambientais, o que inclui problemas como assédio, preconceito e desmatamento.

Um caso de discriminação racial, por exemplo, pode ferir a imagem de um banco, assustar clientes e levar a penalidades legais.

### No caminho certo

A postura do Banco Central está em nítido contraste com o histórico do governo de Bolsonaro em relação à proteção ambiental.

Muitos grandes investidores têm demandado ao governo brasileiro que adote uma postura mais firme em relação à proteção ambiental. Eles acolhem as iniciativas verdes do Banco Central, mas alertam que este é apenas o primeiro passo.

"A iniciativa do Banco Central é um ponto de partida positivo. O Brasil está indo do nada para alguma coisa", disse Daniela da Costa-Bulthuis, gestora de portfólio da Robeco, com sede na Holanda, que administra 168 bilhões de euros em ativos ESG. "Mas o governo está um pouco atrasado em relação ao regulador."

De acordo com o Positive Money, um grupo de defesa a uma economia sustentável sediado em Londres, o Brasil tem o segundo Banco Central "mais verde" do mundo depois da China, mas as perspectivas de progresso social e política ambiental mais amplas no Brasil permanecem fracas sob Bolsonaro.

Em última análise, o impacto das políticas do Banco Central será limitado até que o governo brasileiro implemente políticas fiscais e industriais necessárias para enfrentar os problemas ambientais.

"Ao redirecionar as finanças, as alavancas do Banco Central podem ajudar enormemente ou dificultar a transição", disse o economista da Positive Money David Barmes. "Mas ainda precisamos que os governos liderem o caminho."

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 02/08/2021*

## AZUL ANUNCIA INVESTIMENTO DE ATÉ R\$ 1 BILHÃO EM 'CARRO VOADOR' EM PARCERIA COM EMPRESA ALEMÃ

Aeronave totalmente elétrica e para distâncias curtas deve chegar ao país até 2025

*Por João Sorima Neto*



*A aeronave da Lilium tem 36 motores, com autonomia de 250 km e velocidade máxima de 300 km/h Foto: HANDOUT / REUTERS*

SÃO PAULO — A empresa aérea Azul firmou parceria com a companhia alemã Lilium, de "carros voadores" para trazer ao país 220 aeronaves desse tipo a partir de 2025. Conhecidos como eVTOL, esses aviões elétricos serão utilizados para operar rotas curtas. O investimento previsto é de até US\$ 1 bilhão.

O plano da Azul, segundo o comunicado divulgado ao mercado, é construir, uma malha exclusiva com as aeronaves elétricas para aumentar a conectividade entre as cidades, em trajetos mais curtos.

A Azul afirma que a parceria reforça seus esforços também em avançar com a chamada agenda ESG, com maior preocupação com as questões ambientais, sociais e de governança corporativa. As aeronaves 100% elétricas reduzem as emissões de carbono.

“A Azul tem o mais exclusivo e sustentável modelo de negócios do Brasil. Nossa presença de marca, nossa malha com exclusiva conectividade e nosso robusto programa de fidelidade nos fornecem as ferramentas para criar os mercados e a demanda para a operação com jatos Lilium no Brasil. Assim como fizemos no mercado doméstico brasileiro nos últimos 13 anos, esperamos novamente, agora com os jatos da Lilium, criar um mercado totalmente inovador nos próximos anos”, afirmou John Rodgerson, CEO da Azul, no comunicado.

Para o advogado especialista em Direito Aeronáutico, Felipe Bonsenso, a chegada desses 'carros voadores' deve provocar modificações nas leis e na infraestrutura.

- Estamos assistindo bastante evolução. E isso vai requerer muita reforma legislativa e de infraestrutura para suportar tais avanços. Financiamentos e seguros vão requerer inovações - acredita Bonsenso.

### **Decolagem na vertical**

Com sede e fábrica em Munique, na Alemanha, a Lilium também tem equipes nos Estados Unidos e em outros países da Europa. A companhia planeja lançar o "Lilium Jet" até 2024.

A aeronave tem capacidade para seis passageiros, além do piloto que fica numa cabine separada. Também há um compartimento para guardar as bagagens. Empresas concorrentes têm projetos de 'carros elétricos' com apenas quatro lugares.

A empresa pretende ser a pioneira na oferta de 'carros voadores' para melhorar a mobilidade nas grandes cidades. Foi fundada em 2015 pelos engenheiros Daniel Wiegand, Sebastian Born, Matthias Meiner e Patrick Nathene. Tem como objetivo criar um modo sustentável de transporte regional de alta velocidade.

Já foram testadas pela Lilium quatro gerações desses 'carros voadores', que podem pousar e decolar na vertical, como se fossem um helicóptero.

### **Tecnologia exclusiva**

No ano passado, a start-up obteve mais de US\$ 375 milhões em aportes de capital de investidores, incluindo a Tencent, empresa de tecnologia chinesa. A empresa emprega mais de 600 pessoas.

A Lilium utiliza uma tecnologia exclusiva conhecida como Ducted Electric Vectored Thrust (DEVT). São 36 motores a jato elétricos integrados aos flaps, que oferecem eficiência aerodinâmica e um perfil de ruído mais baixo. Essa tecnologia também permite manobrar o jato em todas as fases do voo.

“Os motores a jato tradicionais impulsionam 95% das aeronaves comerciais e baseamos nosso projeto nos mesmos princípios, porém muito mais simples. Nossos motores a jato elétricos contam com apenas um sistema de rotor / estator de “estágio” acionado por um motor elétrico com emissões zero”, disse a empresa em nota para explicar como funciona o modelo, que tem autonomia para voar 250 quilômetros, enquanto os concorrentes percorrem distâncias mais curtas. O veículo atinge uma velocidade de 300 km/h e voa a 3 mil metros de altitude.

Com uma frota de mais de 2 mil helicópteros no país, o modelo da Lilium pode ser um concorrente forte para esse tipo de aeronave, que é barulhenta e tem preço elevado para passageiros.

A Lillium já deu andamento ao processo de certificação desse modelo na Europa, saindo na frente dos concorrentes. Em 2020, a European Union Aviation Safety Agency (a EASA, órgão equivalente à Anac brasileira) aprovou o primeiro documento necessário para a aeronave voar comercialmente.

Em junho, a Lillium divulgou que o ex-diretor executivo da Airbus, Thomas Enders, passará a ser presidente do conselho da empresa em breve.

No Brasil, a Embraer negocia uma fusão de US\$ 2 bilhões de sua subsidiária Eve, que desenvolve projetos de mobilidade aérea urbana (conhecida como carros voadores), com a Zanite Acquisition, uma companhia de capital aberto dos Estados Unidos.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 02/08/2021*

## **LGPD: EMPRESAS JÁ PODEM SER MULTADAS COM ENTRADA EM VIGOR DE NOVA FASE DA LEI**

Autoridade que vai controlar o cumprimento da legislação de proteção de dados diz que as primeiras ações são educativas, mas não descarta sanções nesta fase

*Por Ivan Martínez-Vargas*

SÃO PAULO — Com a entrada em vigor da Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD) em agosto, as empresas já podem sofrer sanções, mas quase 40% delas ainda não têm condições de cumprir integralmente o dispositivo.

É o que mostra pesquisa da Fundação Dom Cabral (FDC) com 207 companhias, sendo 95% de médio e grande porte, de áreas como finanças, seguros, varejo, agronegócio, saúde, química e construção.

Waldemar Ortunho Júnior, presidente da Autoridade Nacional de Proteção de Dados (ANPD), órgão criado há nove meses para regulamentar e fiscalizar a legislação, afirma que, inicialmente, a atuação da instituição será didática, mas não descarta a aplicação de sanções já nesta fase.

— Já recebemos denúncias e vamos passar a atuar a partir delas, verificando a adequação das empresas às normas e dando advertências e tempo para que os problemas sejam solucionados — diz Ortunho Júnior, acrescentando que a ANPD deverá publicar este mês uma norma que flexibiliza algumas exigências para micro e pequenas empresas.

A legislação entrou em vigor em setembro de 2020. A partir de agora, penalidades passam a ser aplicadas no caso de empresas que não cumprirem as novas regras.

### **LGPD entra em vigor neste domingo**

Fundação Dom Cabral fez levantamento com 207 companhias de médio e grande porte de diversos setores

### **Estão preparadas para cumprir a lei?**

#### **Valores em %**

*(Sim 61) – (Parcialmente 62) – (Não 20) – (Não sabe 3)*

### **Punições previstas para empresas que não cumprem a lei**

- Advertência, com prazo para adequação à norma
- Multa de até **2%** do faturamento, limitada a **R\$ 50 milhões** por infração; penalidade pode ser diária
- Bloqueio ou eliminação de dados pessoais coletados fora do previsto na norma

### **Fontes: Fundação Dom Cabral e Lei Geral de Proteção de Dados**

A lei determina a figura do encarregado, indicado pela companhia para atuar como canal de comunicação com os titulares dos dados e com a própria ANPD. É o profissional responsável pelos contatos de consumidores que pedem, por exemplo, para não serem contatados para propagandas.

A função pode ser terceirizada, mas grandes empresas têm criado setores próprios, nomeando um executivo no cargo.

**Ajuste demorado e caro** Segundo o levantamento da FDC, o índice de adequação à LGPD é de 78% entre empresas que alocaram orçamento específico para se adaptar à lei. Entre as que não definiram verba para isso, só 40% dizem que vão conseguir cumprir a norma a partir deste mês.

Renato Opice Blum, advogado especializado no assunto, afirma que um processo de adequação à LGPD demanda ao menos oito meses e, em grandes empresas, custa a partir de R\$ 2 milhões:

— O processo de conformidade identifica todas as fontes de coleta de dados, os canais em que a empresa recebe informações pessoais. Tem que entender se há base legal que justifique a coleta e ajustar todos os contratos de pessoas com acesso a dados.

#### **Blum acrescenta:**

— Além disso, prevê seguros (para caso de vazamentos) e treinamento de funcionários. Demora cerca de oito meses para ser implementado e é contínuo.

No Grupo Flytour, de turismo, o processo de adequação começou no fim de 2020 e ainda não terminou, segundo a encarregada de tratamento de dados pessoais da companhia, Cristiane Tanque:

— Cada unidade de negócios do grupo nomeou um executivo, mas não é questão de alteração de sistema, e sim mudança de mentalidade e processos. Agora, só posso pedir ao cliente dados que vou usar. Se só preciso de nome, e-mail e telefone para emitir uma passagem, é só isso que vou pedir, não mais gênero ou estado civil.

Daniel Guariento, sócio do escritório Machado Meyer, ressalta que a ANPD precisa definir como será a dosimetria das punições, como as multas — que podem chegar a R\$ 50 milhões — e a suspensão do direito de tratar dados pessoais, o que prejudica empresas de uso intensivo de informações.

O presidente da ANPD frisa que vai priorizar o diálogo com as empresas e deve publicar este ano cartilhas sobre que tipo de dados podem ser exigidos.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 02/08/2021*

## **NÍVEL DOS RESERVATÓRIOS DE HIDRELÉTRICAS DO SUDESTE E CENTRO-OESTE É O MAIS BAIXO DA HISTÓRIA**



Operador Nacional do Sistema Elétrico já prevê que cenário se repita em agosto; dados são piores aos de 2001, quando país passou por racionamento

*Por Manoel Ventura*

**ONS já espera que agosto se encerre com um nível de armazenamento para o Sudeste/Centro-Oeste piores que 2001. Foto: Ferdinando Ramos / Agência O Globo**

BRASÍLIA — Os reservatórios de hidrelétricas do Sudeste e do Centro-Oeste chegaram ao fim de julho com o armazenamento médio mais baixo de

toda a série histórica disponibilizada pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) e que teve início em 2000. Os números para o mês são piores, inclusive, que julho de 2001, ano em que o país enfrentou um racionamento de energia.

O armazenamento médio nas duas regiões ao fim de julho deste ano era de 25,97%. Em 2001, na mesma época, o nível médio dos reservatórios era de 26,85%. Até junho, os níveis dos reservatórios vinham acima de 2001, tendência que se inverte a partir de agora.

Além disso, o ONS já espera que agosto se encerre com um nível de armazenamento para o Sudeste/Centro-Oeste também piores que 2001. O órgão calcula que as barragens dessas regiões devem terminar este mês com 21,4% da capacidade de armazenamento. Em 2001, o mês de agosto terminou com 23,45% de volume de água dos reservatórios.

As regiões Sudeste e Centro-Oeste concentram mais da metade da capacidade de armazenamento do setor elétrico nacional e são represas que costumam ficar com níveis mais altos ao longo do ano.

Elas são usadas para "regularizar" o sistema, ou seja, garantir o fornecimento de energia mesmo nos momentos de seca.

Esses reservatórios também estão próximos dos principais centros de consumo e há limites de transmissão de energia entre o Norte e Nordeste para o Centro-Sul. Por isso, o nível da água do Sudeste/Centro-Oeste é o que mais preocupa o governo.

Mesmo que as hidrelétricas do Norte e do Nordeste tenham níveis melhores de armazenamento, nem tudo que é gerado pode ser transmitido para o restante do país.

O cenário com que o ONS trabalha também prevê chuvas abaixo da média histórica nas regiões. O órgão prevê que a quantidade de chuvas nas hidrelétricas de Sudeste e Centro-Oeste fiquem cerca de 40% abaixo da média histórica.

O governo nega risco de um novo racionamento. Entretanto, admite a gravidade da situação, já emitiu alerta de risco hídrico e anunciou medidas para evitar escassez de energia.

Uma medida provisória (MP) publicada no mês passado permite centralizar a gestão da crise no Ministério de Minas e Energia (MME) e também criar um comitê de crise.

O ONS prevê para agosto elevação de 4,6% no consumo do sistema nacional de energia, na comparação com o mesmo período de 2020. A alta é influenciada pela recuperação da economia mais forte do que a prevista no início do ano em função do avanço da vacinação no país.

Os dados do ONS também refletem a expectativa de que o consumo de energia do setor industrial se mantenha em patamares elevados e de que o de segmento de serviços se normalize nos próximos meses.

A queda no nível dos reservatórios também provoca o encarecimento das tarifas de energia no país porque, para garantir o suprimento de eletricidade, o governo aciona usinas termelétricas, que são mais caras — além de poluentes.

Deve operar pelo menos até novembro a bandeira vermelha 2 (a mais alta do sistema), que cobra um valor de R\$ 9,49 a cada 100 quilowatts-hora consumidos.

Depois do racionamento de 2001, o Brasil promoveu a diversificação do sistema elétrico, ou seja, investiu em diferentes fontes de geração de energia, como a térmica, a eólica e a solar.

É essa diversificação, especialmente o parque de usinas termelétricas, que dá hoje mais segurança ao sistema e permite que o país atenda à demanda por energia. A interligação do sistema também deu segurança ao processo.

O governo vem tomando uma série de medidas, como privilegiar o uso dos reservatórios para a geração de energia (e reduzir a vazão da água para outros fins).

O Ministério de Minas e Energia também prepara a entrada de mais usinas térmicas no sistema, além de negociar com operadores a inauguração de usinas de geração de energia e também de linhas de transmissão de energia.

Numa tentativa de atuar pelo lado da demanda, o governo negocia com a indústria a redução do consumo no horário de pico (entre 12h e 18h), em troca de desconto nas contas de luz.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 02/08/2021*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### 'PROMETER CARBONO ZERO EM 2050 NÃO É RELEVANTE', DIZ PRESIDENTE DA SUZANO

Para Walter Schalka, é hora de governos e empresas agirem rápido para combater os efeitos do aquecimento global, por isso, metas têm de ser imediatas

*Por Fernando Scheller, O Estado de S.Paulo*

O presidente da gigante de celulose Suzano, Walter Schalka, afirma que é hora de governos e empresas agirem rápido para combater os efeitos do aquecimento global. Por isso, as metas têm de ser imediatas, em vez de alongadas em décadas. “Quando uma empresa promete ser carbono zero em 2050, não vejo como uma coisa relevante. Não dá para ficar postergando, acho muito mais válido dizer que vai reduzir emissões em 30% até 2030.”

Para o executivo, é urgente que se defina um modelo de precificação para a compra de créditos de carbono por empresas poluentes – ele acredita que o tema deve ser prioridade da próxima reunião da COP-26. Schalka diz que o sistema deve incentivar o senso de urgência: “Tem de ser caro (comprar créditos de carbono), para forçar as empresas a investir na descarbonização”.



*Para Walter Schalka, é urgente que se defina um modelo de precificação para a compra de créditos de carbono. Foto: Gabriela Biló/Estadão*

A diversidade virou tema abordado pelas empresas industriais. Como o sr. vê esse movimento?

Não é questão das empresas industriais, mas da sociedade. Há uma série de grupos – mulheres, negros, LGBTQIA+ e PCDs (pessoas com deficiência) – que merecem ser apoiados e ter oportunidades. Há dois anos, nosso programa de trainee deixou de exigir inglês e não olhamos mais a universidade (onde a pessoa

estudou). Não achamos que a formação universitária é suficiente para determinar quem vai ser um líder no futuro, que é o que tentamos identificar. No último ano, conseguimos ter 56% de mulheres e 44% de negros entre os aprovados.

#### O sr. se envolveu pessoalmente no grupo Unidos pela Vacina. O que isso ensinou?

Há ações conjunturais a ser tomadas e questões estruturais da sociedade. Na questão emergencial da pandemia, não trabalhamos só na vacina, mas construímos cinco hospitais, com a Gerdau, e

fizemos mais de 6,5 mil respiradores. Mas, para além dessa conjuntura, o Brasil não pode ter uma sociedade de castas. Os 200 milhões de brasileiros têm de ter oportunidades e responsabilidades iguais. Nossa posição foi muito clara de não privilegiar nossos funcionários em detrimento da sociedade como um todo.

### **Há um problema de origem.**

Há uma combinação muito perversa de corporativismo e patrimonialismo no Brasil. Quantas associações entraram na Justiça dizendo que deveriam tomar vacinas antes dos outros? Há corporações que têm mais subsídios (vantagens), no Legislativo, no Judiciário, no Executivo, em sindicatos. Infelizmente, a “Lei de Gerson” está espalhada e tem gente que fala, com orgulho, que consegue mais do que o outro, quando deveria ter vergonha.

### **Como a Suzano lida com as comunidades no entorno de suas fábricas e florestas?**

A relação vem mudando, mas não está no ponto ideal. Em alguns casos, ainda há paternalismo. A comunidade demanda algo, a empresa atende. Isso cria um círculo vicioso, porque o problema é estrutural. Nos últimos anos, temos tentado – e, em alguns casos, conseguido – criar um programa de renda sustentável, e não ficar subsidiando apenas. Temos um programa de produção de mel, com auxílio para venda e exportação, que funciona em comunidades da Bahia, do Espírito Santo e de Mato Grosso do Sul.

### **A questão ambiental parece ser um desafio para muitas indústrias. Como a Suzano vê a questão das metas ambientais?**

Nosso propósito é renovar a vida com a árvore. No passado, a gente vendia celulose. Agora, tiramos energia dela, vendemos energia. Mas podemos fazer muito mais. Da árvore a gente pode tirar outros produtos. Hoje, a indústria têxtil é um mercado de 106 milhões de toneladas: 20 milhões vêm do algodão, que demanda muita água; 80 milhões são de fibras derivadas do petróleo; e só 6 milhões vêm da árvore – a viscose. Estamos trabalhando em duas alternativas ecológicas para que esses 6 milhões aumentem significativamente. A árvore pode também produzir o bio-óleo, para substituir produtos fósseis. Temos a oportunidade de ter uma cadeia muito mais abrangente de produtos.

### **O que há em desenvolvimento?**

Temos três ecossistemas: com uma equipe própria de desenvolvimento, com a academia e com startups. Investimos numa empresa finlandesa, a Spinnova, que já vale € 600 milhões, para fazer fio de tecido. Hoje, somos carbono negativo: sequestramos 15 milhões de toneladas e emitimos 3,2 milhões.

### **A nova fábrica, em Mato Grosso do Sul, pode ser um teste para novas tecnologias?**

Esse projeto é superinteressante e tem a responsabilidade de reduzir a nossa emissão de carbono em relação à quantidade de celulose produzida. Vai ser o projeto com mais geração de energia em nosso sistema, com 180 MW médios de energia, o que é equivalente a uma hidrelétrica de porte razoável.

### **E qual é o efeito do ESG no negócio? A agenda traz benefícios?**

Tem muito efeito em vários aspectos, o primeiro deles é o custo de capital. A Suzano tem emitido títulos associados a objetivos ambientais. Fizemos uma emissão de dez anos com a menor taxa de juros da nossa história recentemente, com juros de 3,1% ao ano, em dólar.

### **Segundo pesquisa recente, os executivos brasileiros são menos otimistas do que a média sobre o ESG. Há discurso vazio por aí?**

**Quando uma empresa promete ser carbono zero em 2050, não vejo como uma coisa relevante.** Não dá para ficar postergando, acho muito mais válido dizer que vai reduzir emissões em 30% até 2030. Precisamos de ações imediatas. Outra questão importante é a definição da precificação do carbono, de como isso vai ser comprado e vendido. Tem de ser caro, para forçar as empresas a investir na descarbonização. A COP-26 (conferência do clima em novembro, na Escócia) é a grande oportunidade para essa definição.

### **Mas o País está na contramão no meio ambiente, como mostram dados de desmatamento.**

Temos de demonstrar ao governo que há formas melhores de gerar valor para as comunidades amazônicas do que permitir o desmatamento ilegal. Podemos nos tornar uma potência ambiental. Temos de combater ferozmente ilegalidades. O Brasil tem legislação ambiental muito positiva, e ela deve ser colocada em prática. O setor privado tem de levantar a voz.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 02/08/2021*

## **ENTENDA O QUE É CARBONO NEUTRO E POR QUE VIROU UMA PREOCUPAÇÃO PARA EMPRESAS**

Segundo especialistas, incluir metas ambientais no dia a dia das companhias pode representar uma economia nos gastos gerais das organizações e também um ganho reputacional importante em um momento em que investidores e consumidores estão mais preocupados com a sustentabilidade

*Por Natália Santos, especial para o Estadão*

O combate ao aquecimento global ganhou força com o Acordo de Paris, aprovado em 2015 e assinado por 195 países, e, com o avanço das mudanças climáticas, passou a envolver não só as nações, mas também empresas, que começaram a substituir fontes emissoras de gases do efeito estufa por fontes renováveis e limpas.

Cada país tem liberdade para orientar sociedade e empresas segundo sua realidade. Entretanto, mesmo com as especificidades locais, uma solução para atingir o objetivo do Acordo destacou-se: o carbono neutro. Especialistas ouvidos pelo Estadão explicam o que é esse conceito e quais são os impactos dessas metas ambientais na gestão das empresas.

## **O QUE SÃO AS METAS DE CARBONO NEUTRO?**

Quando uma empresa divulga que tem uma meta de carbono neutro, significa que ela fez um cálculo sobre a quantidade de dióxido de carbono emitida durante suas atividades e que ela tem um plano para absorver esse carbono. Assumir a responsabilidade sobre a poluição que emite é uma das formas que a empresa tem de aderir à agenda ESG, sigla em inglês para os aspectos ambiental, social e de governança.

O professor e coordenador de programa do Centro de Estudos em Sustentabilidade da FGV EAESP, Guarany Osório, explica que a neutralidade de carbono pode ocorrer em três vertentes da empresa:

1. emissões sobre as quais a empresa tem controle. Elas são oriundas de operações que utilizam combustíveis fósseis como diesel, gás natural, carvão, gasolina, por exemplo. Uma forma de reduzir essas emissões substituir o combustível fóssil utilizado em fornos por biomassa;
2. emissões provocadas indiretamente pela compra e consumo de energia elétrica ou térmica para a realização das atividades da empresa. Para reduzir as emissões nessa frente, a empresa deve buscar medidas de eficiência energética, como instalar isolamento térmico de superfícies quentes para se consumir menos energia durante um processo de aquecimento ou optar por lâmpadas econômicas no lugar de incandescentes, para atingir o mesmo nível de iluminação.
3. emissões que ocorrem em fontes que não pertencem ou não são controladas pela empresa. Elas ocorrem na cadeia de valor, ou seja, são emissões de fornecedores, de transporte terceirizado e até mesmo de clientes. Caso a empresa tenha prestadores de serviço, uma forma de reduzir as emissões é optar por transportadoras que utilizem somente biocombustíveis.

A busca pela neutralidade de carbono não obriga que a empresa reduza as emissões em todos os escopos ao mesmo tempo. Ela pode escolher a qual fonte dará mais atenção. O que não for neutralizado, por falta de uma tecnologia que a empresa ainda não tenha, pode ser compensado, a curto prazo, por meio de projetos de redução de emissão.

“O que se busca nessas metas é que seja feito o maior esforço internamente de redução, porque senão a transformação não acontece. Se a empresa ficar só compensando com projetos de resíduos e floresta, ela não faz a transição”, afirma o professor.

A manutenção e o monitoramento constante das metas de carbono neutro são as peças centrais desse processo de transformação. “Se nós emitimos carbono hoje, ele demora um tempo para ser ‘sequestrado’. Isso deve ser considerado quando as empresas ou qualquer organização fala que é uma organização carbono zero”, ressalta Nelmara Arbex, sócia líder de ESG da KPMG.

### Quais são as formas de compensação?



*Assumir a responsabilidade sobre a poluição que emite é uma das formas que a empresa tem de aderir às agenda ESG*  
*Foto: Branden Camp/AP*

Depois de investir fortemente na redução, as emissões que não puderam ser extintas devem ser compensadas por meio de projetos fora da empresa, como de reflorestamento, de redução de resíduos, dentre outros. Osório afirma que, ao buscar um projeto de compensação, as empresas devem procurar consultores que vendam créditos com credibilidade no mercado.

Um exemplo: a empresa não conseguiu reduzir 10 toneladas da emissão de gás carbônico de sua produção. Para compensar essa poluição, ela adquire créditos no mercado de um projeto de reflorestamento. Esse projeto tem como objetivo plantar uma quantidade suficiente de árvores que, pelo processo de fotossíntese, vão conseguir sequestrar e absorver todo o CO<sub>2</sub> que foi emitido pela organização. Assim, com essas toneladas de carbono certificadas, a empresa consegue abater da sua conta como se ela tivesse feito essa redução na sua cadeia de produção.

Isso só é possível porque o processo de compensação de emissões parte da ideia de que o aquecimento global é uma problemática mundial, sendo assim, não importa onde a redução seja feita desde que ela seja realizada.

### Qual o impacto das metas de carbono neutro para a companhia?

Após assumir as metas de carbono neutro e reaprender a utilizar os recursos, o primeiro ganho é na redução dos gastos gerais da empresa. “Como estão no início da jornada, elas aprendem a reduzir, a usar energia de outra forma”, diz Nelmara.

Outros ganhos surgem com o decorrer de ações transformadoras, uma vez que, quando a empresa se compromete com as metas ESG, ela inicia um processo de mudanças internas para além da redução da emissão de gases. Por meio dessas adaptações, a organização atenta-se para cenários futuros e traça planos para mitigar problemas e não ter prejuízos. Quando a organização faz essa transformação, ela passa a ser vista como uma empresa preparada para adversidades, sejam elas relacionadas a riscos internos ou externos.

Nesse sentido, Osório explica que as metas de ESG contribuem para além da redução de emissão de gases estufas. “Quando uma empresa está reduzindo a emissão de gases, ela também está olhando para os riscos, ela tem plano de adaptação.”

### As ações de ESG trazem resultado financeiro para as empresas?

As metas de ESG vêm ganhando importância na hora de o investidor decidir em qual projeto aplicar seu dinheiro. Essa agenda vem sendo considerada uma forma de identificar quais são as organizações que pensam a sustentabilidade da empresa a longo prazo e, portanto, têm tendência a ter maior capacidade de enfrentar os desafios do mercado no futuro. Dessa forma, não só a saúde financeira da empresa, mas também aspectos sociais e éticos passam a integrar as análises para investimento.

Osório afirma que olhar para ações ESG e para os riscos também é um grande diferencial competitivo quando se fala em vendas, uma vez que o consumidor já está optando por organizações mais preocupadas com as pautas da agenda. “Assim, a mudança climática, por exemplo, não é só uma agenda para reduzir custos, é uma agenda de totalidade e de melhora de competitividade. Ela é estratégica”, diz.

Nesse sentido, divulgar as ações ESG não é apenas um sinal de transparência da empresa, mas também uma estratégia que visa a afetar positivamente a reputação e a competitividade da organização no mercado tanto para os consumidores quanto para os investidores.

### **Qual a situação das empresas brasileiras no movimento em busca do carbono neutro?**

O Brasil, para Nelmara, tem um ponto de partida privilegiado dentro da movimentação mundial de redução de emissão de carbono, por ter, por exemplo, uma frota de etanol instalada há muitas décadas, instalações de biodiesel e hidrelétricas. “Entretanto, a problemática é saber quão rápido, quão dispostas e quanto de incentivo essas empresas têm para fazer essa transição.”

A questão de incentivo é um ponto importante, uma vez que as agendas, em qualquer país, movem-se de forma colaborativa, com a união de todos os agentes: sociedade, empresas e governo. Osório afirma que o Brasil, mesmo com uma meta de redução de emissão para 2030, ainda tem falhas na construção de políticas públicas sobre o tema. Essa ausência governamental fez com que as empresas se orientarem pelas demandas do setor financeiro: “A empresa olha para a questão global, que é o Acordo de Paris, e para a sua reputação e competitividade e, assim, procura por processos que tenham menos emissão de carbono, sendo bom tanto para a sociedade quanto para o meu negócio.”

### **O que significa uma empresa ser ‘Net Zero’?**

“Net zero” é entendido como um estado em que todas as atividades dentro da cadeia de valor de uma empresa resultam em zero emissão de dióxido de carbono no ambiente. Essa situação pode ser atingida de duas formas: quando a empresa não usa mais nenhuma fonte que não seja renovável ou quando as emissões são absolutamente pequenas.

Nesse segundo cenário, para alcançar essa redução, a empresa precisa necessariamente buscar reduzir as emissões dos três escopos citados anteriormente: direto, indireto por meio da eletricidade e na cadeia, pois é só com essas reduções que ela pode alcançar um estado de emissões absolutamente pequenas.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 02/08/2021*

## **PARA MACAÉ, O FUTURO ESTÁ NAS TÉRMICAS**

Antiga ‘capital do petróleo’ do País, município fluminense tenta se reinventar depois de ver a arrecadação despencar nos últimos cinco anos

*Por Fernanda Nunes, O Estado de S.Paulo*



*Royalties da Petrobras sustentavam Macaé Foto: Jussara Peruzzi/Agência Petrobrás*

RIO - Reconhecida como a “capital brasileira do petróleo” até a primeira metade dos anos 2000, a cidade de Macaé, no norte fluminense, perdeu o título e o poder econômico. Nos últimos cinco anos, o dinheiro que era farto passou a migrar para outros municípios mais próximos do pré-sal. Na tentativa de retomar a grandiosidade do passado, Prefeitura e empresários locais fazem, agora, uma nova aposta: construir o maior parque de geração de eletricidade em usinas térmicas do País, utilizando o gás

natural extraído do pré-sal.

O plano é instalar 11 usinas, com capacidade total de 14 gigawatt (GW), o equivalente a uma hidrelétrica de Itaipu. É um investimento de cerca de R\$ 20 bilhões, em até uma década. Essa quantidade de dinheiro seria a mesma reservada por empresas petrolíferas para explorar e produzir petróleo no litoral norte fluminense, no mesmo período, segundo o secretário municipal de Desenvolvimento Econômico, Rodrigo Vianna.

Mesmo assim, não deve ser o suficiente para recuperar o brilho do passado. Pelo menos, por enquanto. Isso porque a Petrobras chegou a investir sozinha o que o conjunto de petrolíferas deve investir em uma década. Em 2013, por exemplo, foram US\$ 9 bilhões. Nos próximos cinco anos, o desembolso previsto é de US\$ 2,6 bilhões anuais.

Mas, se os planos da Prefeitura derem certo, a atividade de geração de energia vai ocupar uma parte significativa da indústria do petróleo na economia local. Num primeiro momento, Macaé dependia quase exclusivamente de royalties e movimentações econômicas atreladas à operação da Petrobras. Com o deslocamento da estatal para a Bacia de Santos, nas regiões metropolitanas dos Estados do Rio e de São Paulo, petrolíferas de menor porte assumiram parte dos investimentos da estatal. Além disso, a queda abrupta da cotação de petróleo contribuiu para que a arrecadação do município despencasse.

A decadência trouxe a lição de que é preciso diversificar as fontes de geração de emprego e renda. “Entendemos esses projetos de geração térmica como uma redenção para uma cidade que sempre se doou à indústria de petróleo”, afirmou Vianna. Ainda não há previsão, no entanto, de quando serão repostos os mais de 60 mil empregos perdidos na crise. A expectativa da Prefeitura é de que, com os novos investimentos, isso aconteça em menos de dez anos.

### **Cronograma**

Para o professor do Grupo de Estudos do Setor Elétrico (Gesel) Nivalde de Castro, o projeto de Macaé é ambicioso. “Temos de lembrar que, na privatização da Eletrobras, foi aprovada a construção de 8 GW de usinas termelétricas espalhadas por várias regiões.

Mas a decisão vem do governo e vai depender do crescimento da economia”, afirmou.

A primeira térmica a sair do papel, em janeiro de 2023, será a Marlim Azul, projeto de R\$ 2,5 bilhões operado pelo fundo Pátria Investimentos, em sociedade com a Shell e a Mitsubishi Hitachi Power Systems Americas (MHPS). Outras nove foram licenciadas, mas ainda não tiveram a energia contratada em leilão. Por isso, há grande expectativa em relação aos leilões de energia programados pelo governo federal para este e o próximo ano.

Realizado em junho, o último leilão frustrou o mercado. Somente a Petrobras saiu vitoriosa e, mesmo assim, com a venda de um pequeno volume de energia. Com o consumo em queda, devido à pandemia, as distribuidoras estão com mais eletricidade contratada do que precisariam e não devem voltar a comprar tão cedo. A crise hídrica, no entanto, pode ajudar a viabilizar o investimento em usinas térmicas.

“Nossa capacidade de geração está pronta. Estamos esperançosos de que, pelo menos, mais três projetos desse parque térmico empreguem ainda neste ano”, disse Vianna.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 02/08/2021*

### **NOMEAÇÃO PARA VAGA NA ANTT VAI PARAR NO SUPREMO**

Servidores da agência de transporte dizem que há ‘nítido conflito de interesses’ na indicação feita pelo governo de ex-funcionário da CNT

*Por Amanda Pupo, Anne Warth, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - A insatisfação de servidores da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) com um dos escolhidos pelo governo Bolsonaro para compor a diretoria do órgão chegou ao Supremo Tribunal Federal (STF). A União Nacional dos Servidores de Carreira das Agências Reguladoras Federais (Unareg) pede que a Corte derrube a nomeação de Guilherme Sampaio, que até dois dias antes de sua indicação à ANTT ainda era quadro da Confederação Nacional do Transporte (CNT).



**Sampaio contesta irregularidade na sua indicação Foto: Leopoldo Silva/Agência Senado**

Os servidores apontam conflito de interesse no caso e desrespeito às exigências da Lei das Agências Reguladoras, já que a CNT tem associadas sob regulação direta do órgão. Como revelou o Estadão/Broadcast, antes do aval do Senado funcionários da ANTT e especialistas já haviam alertado que a indicação iria contra a legislação. Mesmo assim, a escolha foi aprovada no mês passado pelos senadores,

e o diretor foi nomeado por Bolsonaro no último dia 20 de julho.

A escolha de Sampaio foi fruto de um acordo político com senadores. O governo teve de retirar nomes que já estavam na Casa em razão da resistência política à indicação de Davi Barreto para a diretoria-geral da ANTT. Servidor de confiança do ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, Barreto hoje ocupa uma das cadeiras da diretoria, com mandato até 2023. O ministro, no entanto, queria alçá-lo a um patamar mais alto – a chefia do órgão regulador –, desejo que azedou no Senado, sob a presidência de Rodrigo Pacheco (DEM-MG). A atuação de Barreto para abrir o mercado de transporte rodoviário de passageiros a novos concorrentes é apontada como o principal motivo da recusa a seu nome.

No início do mês, a Associação dos Servidores da ANTT chegou a acionar o Tribunal de Contas da União (TCU) e o Ministério Público Federal (MPF) para tentar barrar a nomeação de Sampaio e, num movimento mais amplo, a provocação ao STF foi feita por uma entidade que reúne servidores também de outras agências federais.

Na ação, a Unareg afirma que o escolhido não possui a experiência exigida para o cargo na ANTT e demonstra “nítido conflito de interesse” junto ao setor regulado pelo órgão. Antes de sua indicação à cadeira na agência, Sampaio ocupava a chefia de gabinete da Presidência da CNT. “É tão enraizado o conflito de interesses que poucos dias de interregno entre as duas funções não poderia o dispersar”, afirma a entidade, acrescentando que a CNT é a principal entidade a representar empresas reguladas pela ANTT e suas associadas.

### Defesa

O governo e Sampaio consideram ter a seu favor o parecer da indicação no Senado, de autoria do senador Wellington Fagundes (PL-MT). Nele, Fagundes faz referência a uma lei de 2001 – e não à Lei das Agências, em vigor desde junho de 2019 – que impede a nomeação de membro de conselho ou diretoria de associação representativa de interesses patronais ou trabalhistas ligada às atividades reguladas pela agência. O senador reconhece que a CNT se enquadra no caso, mas afirma que a vedação não se aplicaria ao cargo recentemente exercido por Sampaio na confederação.

“O candidato não era membro do conselho ou da diretoria da CNT, mas sim empregado daquela confederação, na função de chefe de gabinete da presidência, motivo pelo qual entendemos não se enquadrar nesta vedação”, disse o senador, sem, contudo, mencionar a regra da lei mais recente, que proíbe a indicação de pessoa que exerça cargo em organização sindical. Sobre o tempo de experiência profissional mínima, Fagundes não se baseou na regra que exige dez anos, mas na de quatro anos mínimos, usada para quem tenha ocupado cargo de “chefia superior” – outro ponto questionado pelos servidores.

Ao Estadão/Broadcast, Sampaio reforçou os argumentos do relatório de Fagundes e afirmou que a indicação passou por uma espécie de tripla checagem: primeiro pela avaliação do próprio governo, depois pela Comissão de Infraestrutura e, posteriormente, pelo plenário do Senado. “No que se refere à função que eu exercia na CNT, uma organização sindical, o que se tem é que o dispositivo incide apenas sobre pessoas que ocupam cargos ou postos para os quais foram eleitas. No meu caso, eu era empregado celetista e eminentemente técnico”, disse Sampaio, que afirmou atender os requisitos de experiência profissional mínima, seja na regra de quatro ou de dez anos. Ele se formou em Direito no fim de 2011.

Em nota, o Ministério da Infraestrutura afirmou que o Senado aprovou sem reservas as indicações e os currículos de todos os indicados pelo governo. Já a CNT afirmou que o processo de nomeação de Sampaio seguiu os trâmites legais e foi baseado em “critérios técnicos resguardados pelos conhecimentos e pela atuação do advogado no setor de transporte há mais de uma década”.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 02/08/2021**

## GÁS NATURAL ATRAI INTERESSE DE GIGANTES

Empresas querem gerar energia elétrica com preço compatível ao da hidrelétrica  
*Por Fernanda Nunes, O Estado de S.Paulo*

Rio - Três investidores apostam no gás natural do pré-sal para gerar energia elétrica térmica a preço compatível com o das hidrelétricas. E são dos grandes: a empresa petrolífera Shell, a fabricante de equipamentos Mitsubishi Hitachi Power Systems Americas (MHPS) e o Pátria Investimentos, operador da usina térmica Marlim Azul. Nesse projeto de R\$ 2,5 bilhões, em construção no município de Macaé, no norte fluminense, o “pulo do gato” está no preço do gás, utilizado como insumo, disseram os investidores.

Com operação prevista para o início de 2023, a usina será a primeira pensada para agregar valor ao gás do pré-sal. A Shell vai fornecer a matéria-prima, extraída por ela própria da Bacia de Santos, a um valor mais competitivo, porque não será atrelado ao dólar e a cotações internacionais, como fazem concorrentes. A Petrobras, por exemplo, alinha o preço de seu gás ao do produto importação. Na prática, seus clientes compram o produto brasileiro a preço do importado.



**Gás natural atrai grandes empresas para investir em térmicas**

“Baixamos o preço (do megawatt-hora, MWh) e vamos ser chamados sempre. Nossa energia é mais barata do que a de hidrelétricas, e a previsão é despachar mais de 80% (da capacidade)”, disse Bruno Chevalier, presidente da Marlim Azul.

Quando pronta, a usina terá capacidade para gerar 565 megawatt (MW), o suficiente para abastecer uma cidade de 2,5 milhões de habitantes. Metade da construção foi concluída, e os principais equipamentos já estão no Brasil. Uma nova unidade pode ser instalada no mesmo terreno. Mas, para isso, o projeto deve ser contratado em novo leilão, o que dificilmente vai acontecer ainda neste ano.

Marlim Azul, assim como outras térmicas planejadas para Macaé, surgiu do empresário Hugo Crespo, do Grupo Vale Azul. A estratégia do GVA é desenvolver projetos de infraestrutura que superam sua capacidade de investimento. Assim, ele se associa a parceiros de grande porte e, quando o projeto está maduro e na fase de decisão de investimento, o grupo vende sua participação. O GVA começou a desenvolver térmicas e licenciá-las em 2008.

Além das térmicas do GVA e de Marlim Azul, o Estado do Rio de Janeiro já licenciou usinas da EDF, Eneva, MHPS e GPE.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 02/08/2021

# Valor

ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

## VALOR ECONÔMICO (SP)

### SEM DÍVIDAS, USIMINAS REATIVA PLANO DE EXPANSÃO

Com caixa forte, empresa retoma estudo de viabilidade para projeto de uma nova unidade de aço galvanizado na usina de Cubatão (SP)

Por Ana Paula Machado — De São Paulo



*Sergio Leite, presidente: com caixa, consegue pagar as dívidas e ainda sobra R\$ 200 milhões. “Foi o melhor trimestre deste século; em 2016, a situação era extrema” — Foto: Ana Paula Paiva/Valor*

O bom momento do mercado brasileiro de aço, com perspectiva de consumo aparente de 26,6 milhões de toneladas neste ano, a Usiminas tirou da gaveta o projeto de uma nova linha de produtos galvanizados (material anticorrosão). O presidente da companhia, Sergio Leite, disse que os estudos de viabilidade devem ser concluídos até o início de

2022.

“Neste momento estamos trabalhando o planejamento de longo prazo, para até 2030, e um deles é a nova linha de galvanizados. Os estudos estão bem avançados e devemos leva-los ao conselho para a aprovação”, disse Leite.

Atualmente, a Usiminas opera três linhas de galvanizados em Ipatinga (MG) e produz 1,3 milhão de toneladas por ano. O projeto da quarta unidade, de acordo com Leite, também avalia a possibilidade da sua instalação na Usiminas Cubatão, na Baixada Santista, em São Paulo. “O orçamento de 2022 esta sendo trabalhado agora e uma linha dessas pode entrar em operação, depois de aprovada, em dois a três anos”, afirmou Leite.

Em 2019, quando anunciou os estudos para essa linha, a Usiminas estimava uma capacidade instalada de 400 mil toneladas a 500 mil toneladas e investimentos da ordem de R\$ 1 bilhão. “Neste momento, estamos avaliando essas variáveis”, disse.

Leite ressaltou que, além do bom momento do mercado doméstico, o desempenho recorde da Usiminas no segundo trimestre fez com que o projeto fosse novamente avaliado. “O nosso Ebitda trimestral foi muito importante, o lucro líquido e o caixa foram robustos. Estamos trabalhando no planejamento de longo prazo, para 10 anos. E há inúmeros projetos que estão em análise”, afirmou.

A Usiminas fechou junho com lucro de R\$ 4,54 bilhões. No mesmo período do ano passado a companhia apresentou perda de R\$ 395 milhões. Já a receita líquida cresceu 296% na mesma base de comparação, alcançando R\$ 9,59 bilhões – um ano atrás a receita foi de ante R\$ 2,42 bilhões.

Segundo o balanço da empresa divulgado na sexta-feira, o lucro ante juros, impostos, depreciações e amortizações (Ebitda) chegou a R\$ 5,06 bilhões no segundo trimestre, ante R\$ 192 milhões apurados um ano atrás, um salto de 2.543%. Esse bom resultado fez com que o caixa da Usiminas fechasse 30 de junho em R\$ 6,05 bilhões. Em 2020, a companhia tinha em caixa R\$ 2,5 bilhões.

O diretor de relações com investidores, Alberto Ono, ressaltou que o primeiro compromisso da Usiminas com o caixa líquido é com os investimentos já anunciados para os próximos anos.

Segundo o executivo, um deles é a reforma do alto-forno 3, que vai demandar aportes de R\$ 2,1 bilhões. É prioridade para a companhia. “O nosso foco é a geração de caixa e o financiamento do nosso capex [investimento] já contratado”, afirmou Ono.

A forte geração de caixa fez com que a empresa terminasse o trimestre com uma dívida líquida negativa de R\$ 220 milhões. No mesmo período do ano passado, a dívida era de R\$ 3,71 bilhões. Com isso, a relação dívida líquida/Ebitda ficou negativa em 0,02 vez.

“Com esse caixa, conseguimos pagar as nossas dívidas e ainda nos sobra cerca de R\$ 200 milhões. Foi o melhor trimestre deste século. Em 2016, a situação era de extrema fragilidade. Agora, é uma empresa forte, com resultados robustos e preparada para o futuro”, afirmou Leite.

O que puxou o bom resultado trimestral foram as vendas de aço e minério de ferro. Na siderurgia, as vendas chegaram a 1,31 milhão de toneladas, o maior volume trimestral desde 2014. A receita líquida somou de R\$ 7,7 bilhões, avançando 33,9%. Já em minério, a Usiminas vendeu 2,05 milhões de toneladas, alta de 8%, o que rendeu uma receita de R\$ 2,1 bilhões.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 02/08/2021*

## ECORODOVIAS ESTUDA LEILÕES DA DUTRA, DO PARANÁ, DE SÃO PAULO E DE MINAS GERAIS

Diretor financeiro explica que esses contratos desejados são seguros e "têm retorno adequado"  
*Por Taís Hirata, Valor — São Paulo*



*Foto: Marcelo Theobald/Agência O Globo*

A Ecorodovias estuda participar nos leilões rodoviários da Dutra, das concessões do Paraná, o Lote Litoral Paulista (do governo de São Paulo) e o Lote Triângulo Mineiro (do governo mineiro). “A competição [nos leilões] vai existir, terá sempre. São contratos que vêm se aprimorando, são seguros, têm retorno adequado”, afirmou o diretor financeiro, Marcello Guidotti, em teleconferência com analistas.

Sobre a possível participação em consórcio, tal como foi feito no leilão da BR-153, em que a Ecorodovias entrou em parceria com a GLP, o executivo diz que há possibilidade de novos acordos. “Já participamos da 153 com parceiro, a GLP. Vamos ver se a gente continua com esse parceiro e eventualmente outras alternativas”, disse.

A companhia, que no final de julho teve uma injeção de capital dos acionistas de R\$ 1,7 bilhão, por meio de follow-on, encerrou o segundo trimestre de 2021 com redução na alavancagem. O indicador, medido pela relação entre dívida líquida pelo Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) pró-forma, caiu de 3,3 vezes no primeiro trimestre de 2021 para 2,6 vezes no segundo trimestre.

“Com isso, estamos confortáveis com a capacidade financeira e a competitividade da empresa”, afirmou a diretora de relações com investidores, Andrea Fernandes.

**BR-381/262**

A Ecorodovias também deverá estudar o projeto da BR-381/262, entre Minas Gerais e Espírito Santo – conhecida como a “Rodovia da Morte”. Nesta semana, o Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou os editais do projeto, tal como o da rodovia Dutra.

Questionado por um analista, Guidotti afirmou que a empresa deve olhar todos os projetos do programa federal de concessões rodoviárias.

“No caso da 381, já temos estudos parciais, a empresa vai estudar para ver se faz sentido. É um projeto que passa por regiões do nosso portfólio. Por outro lado, é um projeto complexo, com capex bastante relevante”, disse.

Em relação à projeção de alavancagem da companhia, o executivo disse que uma meta razoável para o longo prazo seria um índice de até “3,5 vezes, 4 vezes”. Ele destacou que a empresa, por estar em uma fase de crescimento, pode ter um aumento da alavancagem, mas que considera esse patamar como meta.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 02/08/2021**

## PROJETO DE COMPLEXO PORTUÁRIO EM MARICÁ, NO RJ, VOLTA A AVANÇAR

Após seis anos de uma disputa judiciais, projeto tem aval para seguir com licenciamento ambiental

*Por Taís Hirata — De São Paulo*



**João Acácio de Oliveira Neto, presidente da DTA, prevê iniciar obras em 2022 — Foto: Luis Ushirobira/Valor**

O projeto de um complexo portuário em Maricá (RJ), idealizado pela DTA Engenharia, deve voltar a avançar, em meio a um imbróglio judicial que já se arrasta há seis anos. Nas últimas semanas, duas decisões judiciais favoráveis ao empreendimento permitiram a retomada do processo de licenciamento ambiental. Com isso, a companhia já vislumbra começar as obras no início de 2022, segundo o presidente, João Acácio Gomes de Oliveira Neto.

O projeto, chamado Terminais de Ponta Negra (TPN), surgiu em 2011, quando a DTA adquiriu o terreno na Praia de Jaconé, em Maricá. Porém, o processo ficou travado a partir de 2015, devido a uma ação judicial movida pelo Ministério Público do Rio de Janeiro (MPRJ), que questiona o licenciamento ambiental do empreendimento. O principal objetivo é proteger as “beachrocks”,

formações rochosas descritas pelo naturalista britânico Charles Darwin, em sua passagem pelo litoral do Rio de Janeiro, em 1832.

Após anos de discussão, nas últimas semanas, o Estado do Rio conseguiu, na segunda instância, suspender a liminar que impedia o andamento do projeto. Além disso, o juiz de primeira instância também deu uma decisão interlocutória que permite a continuidade das análises ambientais. Agora, a agência estadual poderá retomar os estudos para a licença de instalação – processo que ainda deverá levar alguns meses.

Apesar de os questionamentos jurídicos contra o empreendimento ainda não terem se esgotado, Oliveira Neto avalia que já há segurança jurídica suficiente para começar a tirar o porto do papel e fazer os investimentos – que não são nada modestos.

Trata-se de um projeto bastante ambicioso: a obra completa do porto demandará US\$ 2,45 bilhões – valor equivalente a R\$ 12,7 bilhões, na cotação atual -, estima a DTA. A ideia é construir quatro estruturas: um terminal voltado a granéis líquidos; outro para gás natural; um terceiro para contêineres; e um estaleiro para reparos. A área operacional soma 3,5 milhões de m<sup>2</sup>.

Para viabilizar cada uma dessas unidades, a DTA ainda deve buscar sócios estratégicos. “Na época em que surgiu o projeto, já tínhamos toda a equação financeira e os prováveis parceiros. Agora, essa estruturação será retomada. Estamos em conversas com os grupos que no passado integrariam o empreendimento, mas, com o sucesso do pré-sal, outros deverão vir”, afirma o executivo.

Mesmo sem a definição das parcerias, Oliveira Neto diz que, assim que for concedida a licença de instalação, já será iniciada a primeira etapa: com a construção do quebra-mar, da retroárea, a dragagem, entre outras obras de preparação. A fase inicial será executada pela própria DTA, que é especializada em engenharia para o setor portuário.

Os trabalhos iniciais deverão demandar R\$ 1,5 bilhão – do qual R\$ 500 milhões já estão garantidos pela companhia. Para o restante, a empresa buscará financiamento. A primeira etapa deve ficar pronta em 20 meses.

Ao longo da estruturação do projeto, destacou-se como um diferencial a proximidade com o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj), da Petrobras. De lá para cá, porém, o projeto da estatal se desfez e mudou de natureza, dando lugar ao Polo Gaslub, que hoje prevê operações de lubrificantes, de processamento de gás natural e, possivelmente, uma usina termoelétrica. “Não se sabe o que vai acontecer, pode ser que os planos [da Comperj] sejam reativados. Para nós seria relevante, mas a viabilidade do porto não depende disso”, diz.

Outro ponto positivo é que o gasoduto Rota 3, que conecta o polo de pré-sal da Bacia de Santos ao Gaslub, passa pela área do futuro TPN, o que abre possibilidade de acesso ao porto, afirma.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/08/2021

## EM 2020, LUCROS DE COOPERATIVAS DO AGRO SOMARAM QUASE R\$ 10 BILHÕES

No ano passado, sobras cresceram 74,5% em relação a 2019 e faturamento chegou a R\$ 239 bilhões

Por José Florentino — De São Paulo

### Novo salto

Retrato das cooperativas do agro no ano passado

#### Em alta

Resultados das cooperativas do agro (R\$ bilhões)



R\$ 8,5 bilhões somaram os impostos pagos pelas cooperativas agropecuárias em 2020, R\$ 7,1 bilhões foram pagos em salários e benefícios a funcionários

#### Expansão em curso

Cooperativismo ganha força



Anuário do Cooperativismo Brasileiro

Impulsionado pela alta dos preços das commodities agrícolas, o faturamento das cooperativas agropecuárias do país cresceu 30,5% no ano passado, para R\$ 239,2 bilhões. As sobras (lucros) chegaram a R\$ 9,6 bilhões, montante 74,5% maior que o de 2019. Os dados fazem parte do Anuário do Cooperativismo Brasileiro, divulgado na última sexta-feira pela Organização das Cooperativas do Brasil (OCB).

O presidente do Sistema OCB, Márcio Freitas, lembrou que o primeiro trimestre de 2020 foi marcado por apreensão, já que as cooperativas não sabiam como os mercados se comportariam na pandemia da covid-19. Passado esse momento, disse, os grupos decidiram manter seus investimentos, que somaram cerca de R\$ 12 bilhões no ano.

Para ganhar eficiência e reduzir custos, muitas cooperativas brasileiras optaram por fusões e incorporações no ano passado, disse Freitas. Com isso, o número de grupos de todos os setores caiu 8,4% em relação a 2019, para 4.868. No agronegócio, a queda foi menor: 4%, para 1.173.

D acordo com o presidente da OCB, o movimento é natural e já foi observado em outros países. A concentração das atividades em menos cooperativas ajuda a dar escala às operações, explica o dirigente. “A Dinamarca já teve quase mil cooperativas de laticínio. No correr de 30 anos, restou apenas uma cooperativa, mas hoje ela é a maior da Europa e consegue dar respostas melhores do que as menores”, diz.

A organização reitera que a diminuição no número de cooperativas no Brasil não significa que houve retração no setor. No ano passado, o número de cooperados em geral cresceu 11%, chegando a 17,2 milhões. No agronegócio, com a alta de 0,9%, o segmento ultrapassou a marca de 1 milhão de associados.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 02/08/2021**

## PETRORECÔNCAVO VENCE CONCORRÊNCIA PARA FORNECER GÁS NATURAL À POTIGÁS

Volume contratado será de 236 mil metros cúbicos diários, suficiente para atender toda a demanda atual do Rio Grande do Norte

**Por André Ramalho, Valor — Rio**



**Foto : Reprodução/Potigás**

A Petrorecôncavo, por meio de sua subsidiária Potiguar E&P, venceu a chamada pública aberta pela distribuidora Potigás, do Rio Grande do Norte, para fornecer gás natural ao mercado local a partir de janeiro de 2022. O volume contratado será de 236 mil metros cúbicos diários – volume suficiente para atender toda a demanda atual do Estado.

Segundo a petroleira, a empresa apresentou a “proposta mais competitiva e melhores condições comerciais”. A próxima etapa no

processo será a celebração do contrato de compra e venda do gás natural com a Potigás, com duração de dois anos.

O acordo está condicionado à celebração de contratos entre a Potiguar E&P e a Petrobras, para acesso à infraestrutura de escoamento da estatal, e para processamento do gás na Unidade de Processamento de Gás Natural (UPGN) de Guamaré (RN); e ao fechamento de um contrato entre a Potiguar E&P e a Transportadora Associada de Gás (TAG), para acesso à malha de gasodutos de transporte.

A Petrorecôncavo esclareceu que todos esses contratos se encontram em fase de negociação. A Potigás destacou, por sua vez, que o acordo com a Potiguar E&P representará uma redução de 35% no valor da molécula, na comparação com os preços hoje praticados pela Petrobras, atual fornecedora da distribuidora.

Segundo a concessionária, toda a economia gerada pela nova contratação será integralmente repassada para o consumidor final. Se o contrato passasse a vigorar de imediato, a redução para o usuário de gás natural veicular (GNV), segmento responsável pelo maior volume de venda da Potigás, seria de R\$ 0,65 por m3 na bomba.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 02/08/2021**

### SEM DÉVIDAS, USIMINAS TIRA PROJETO DA GAVETA E FAZ PLANEJAMENTO PARA ATÉ 2030

O bom momento do mercado brasileiro de aço faz a siderúrgica retomar o projeto de uma nova linha de produtos galvanizados

*Por Ana Paula Machado, Valor — São Paulo*

O bom momento do mercado brasileiro de aço, com perspectiva de consumo aparente de 26,6 milhões de toneladas neste ano, a Usiminas tirou da gaveta o projeto de uma nova linha de produtos galvanizados (material anticorrosão). O presidente da companhia, Sergio Leite, disse ao Valor que os estudos de viabilidade devem ser concluídos até o início de 2022.



*Foto : Facebook/Usiminas*

“Neste momento estamos trabalhando o planejamento de longo prazo, para até 2030, e um deles é a nova linha de galvanizados. Os estudos estão bem avançados e devemos leva-los ao conselho para a aprovação”, disse Leite.

Atualmente, a Usiminas opera três linhas de galvanizados em Ipatinga (MG) e produz 1,3 milhão de toneladas por ano. O projeto da quarta unidade, de acordo com Leite, também avalia a possibilidade da sua instalação na Usiminas Cubatão, na Baixada Santista, em São Paulo. “O orçamento de 2022 esta sendo trabalhado agora e uma linha dessas pode entrar em operação, depois de aprovada, em dois a três anos”, afirmou Leite.

Em 2019, quando anunciou os estudos para essa linha, a Usiminas estimava uma capacidade instalada de 400 mil toneladas a 500 mil toneladas e investimentos da ordem de R\$ 1 bilhão. “Neste momento, estamos avaliando essas variáveis”, disse.

Leite ressaltou que, além do bom momento do mercado doméstico, o desempenho recorde da Usiminas no segundo trimestre fez com que o projeto fosse novamente avaliado. “O nosso Ebitda trimestral foi muito importante, o lucro líquido e o caixa foram robustos. Estamos trabalhando no planejamento de longo prazo, para 10 anos. E há inúmeros projetos que estão em análise”, afirmou.

A Usiminas fechou junho com lucro de R\$ 4,54 bilhões. No mesmo período do ano passado a companhia apresentou perda de R\$ 395 milhões. Já a receita líquida cresceu 296% na mesma base de comparação, alcançando R\$ 9,59 bilhões — um ano atrás a receita foi de ante R\$ 2,42 bilhões.

Segundo o balanço da empresa divulgado na sexta-feira, o lucro ante juros, impostos, depreciações e amortizações (Ebitda) chegou a R\$ 5,06 bilhões no segundo trimestre, ante R\$ 192 milhões apurados um ano atrás, um salto de 2.543%. Esse bom resultado fez com que o caixa da Usiminas fechasse 30 de junho em R\$ 6,05 bilhões. Em 2020, a companhia tinha em caixa R\$ 2,5 bilhões.

O diretor de relações com investidores, Alberto Ono, ressaltou que o primeiro compromisso da Usiminas com o caixa líquido é com os investimentos já anunciados para os próximos anos.

Segundo o executivo, um deles é a reforma do alto-forno 3, que vai demandar aportes de R\$ 2,1 bilhões. É prioridade para a companhia. “O nosso foco é a geração de caixa e o financiamento do nosso capex [investimento] já contratado”, afirmou Ono.

A forte geração de caixa fez com que a empresa terminasse o trimestre com uma dívida líquida negativa de R\$ 220 milhões. No mesmo período do ano passado, a dívida era de R\$ 3,71 bilhões. Com isso, a relação dívida líquida/Ebitda ficou negativa em 0,02 vez.

“Com esse caixa, conseguimos pagar as nossas dívidas e ainda nos sobra cerca de R\$ 200 milhões. Foi o melhor trimestre deste século. Em 2016, a situação era de extrema fragilidade. Agora, é uma empresa forte, com resultados robustos e preparada para o futuro”, afirmou Leite.

O que puxou o bom resultado trimestral foram as vendas de aço e minério de ferro. Na siderurgia, as vendas chegaram a 1,31 milhão de toneladas, o maior volume trimestral desde 2014. A receita líquida somou de R\$ 7,7 bilhões, avançando 33,9%. Já em minério, a Usiminas vendeu 2,05 milhões de toneladas, alta de 8%, o que rendeu uma receita de R\$ 2,1 bilhões.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 02/08/2021**

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### CANADENSE AMMPower DESENVOLVERÁ PLANTA DE AMÔNIA VERDE NO PORTO CENTRAL

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 01 Agosto 2021



*Porto Central - ilustração*

A AmmPower Corp. do Canadá e o futuro Porto Central, em desenvolvimento no Espírito Santo, anunciam uma parceria para que seja instalada uma planta de produção, armazenamento e centro de distribuição de amônia verde, no porto capixaba.

O objetivo é fornecer o combustível para indústria naval no novo porto de águas profundas. O Porto Central em desenvolvimento como um novo complexo portuário industrial multifuncional de águas profundas, com acesso a rodovias, futuras ferrovias e outras infraestruturas.

“Este é um passo incrível para a AmmPower”, disse Gary Benninger, CEO da AmmPower. “A tecnologia da AmmPower permitirá ao Porto Central usar hidrogênio verde e amônia como combustível para os grandes navios em seu porto, bem como para os pequenos rebocadores e outras máquinas, o que representa uma grande oportunidade”, disse.

O projeto do Porto Central prevê diferentes tipos de terminais e indústrias, incluindo o setor de petróleo e gás, geração de energia, apoio offshore, agricultura, mineração, contêineres, carga geral e indústrias.

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

**Data: 02/08/2021**

#### PRIMEIRO NAVIO MOVIDO A HIDROGÊNIO LÍQUIDO ESTÁ PRONTO

Da Redação *INDÚSTRIA NAVAL* 01 Agosto 2021



A empresa de engenharia e design LMG Marin confirmou que o Hydra, o primeiro navio movido a hidrogênio liquefeito do mundo, foi entregue à operadora norueguesa de balsas Norled.

A entrega da balsa foi confirmada pela LMG Marin por meio de um post no LinkedIn, mas com a ressalva de que a operação com o combustível só será viável quando o fornecimento do mesmo estiver disponível. A expectativa é de que isso aconteça nos próximos meses.

O armador Norled afirmou em junho que o Hydra operaria com bateria até que o suprimento do novo combustível estivesse disponível. O hidrogênio líquido será fornecido pela Linde, empresa de gases industriais.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 02/08/2021*

## STARTUP VISA TRANSFORMAR RESÍDUOS PLÁSTICOS DE BASE AQUOSA EM COMBUSTÍVEL

*Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 01 Agosto 2021*

Uma startup com sede no Reino Unido está procurando resolver dois problemas ambientais com uma solução. A empresa desenvolve projeto para recolher o lixo de plástico de cursos de água e transformá-lo em combustível para navios.

A empresa é a Clean Planet Energy e o projeto conta com a ONG Riverrecycle, que atua no recolhimento de resíduos ribeirinhos para abastecer a cadeia de valor. A Riverrecycle já tem escritórios em sete países, incluindo Indonésia e Filipinas, onde o projeto começará. Ela ganhou financiamento da Fundação ICTSI para começar a remoção de lixo plástico do rio Pasig, em Manila, e esse trabalho já está em andamento. A Clean Planet Energy complementará seus esforços com a construção de uma usina de plástico para combustível na mesma cidade.

O sistema da Clean Planet usa pirólise patenteada e tecnologia de atualização de óleo para converter resíduos de plástico em combustíveis limpos. Os combustíveis produzidos podem ser usados como substituição direta em motores a combustível fóssil com uma estimada redução de emissões de CO<sub>2</sub> em cerca de 75%.

O projeto pretende utilizar até 60 toneladas de plástico picado por dia. Os processos de pirólise de plástico para combustível de bunker já foram testados antes. Em 2016, a Recycling Technologies, sediada no Reino Unido, fez parceria com a Innovate UK e uma seguradora marítima internacional para testar um combustível à base de plástico chamado Plaxx em um motor marítimo a diesel.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 02/08/2021*

## PORTO DE ROTTERDAM PARTICIPA DE PROJETO PARA IMPORTAÇÃO DE HIDROGÊNIO EM GRANDE QUANTIDADE

*Da Redação NAVEGAÇÃO 01 Agosto 2021*



*Porto de Rotterdam*

O Porto de Rotterdam está buscando desenvolver instalações para a importação de hidrogênio para o noroeste da Europa em grandes quantidades.

A autoridade portuária assinou um acordo com a Koole Terminals, Chiyoda Corporation e Mitsubishi Corporation para realizar um estudo de viabilidade sobre a possibilidade de trazer hidrogênio do exterior para um dos terminais da Koole em Rotterdam, disse em comunicado em seu site na sexta-feira.

O estudo de viabilidade levará um ano, após o qual as empresas estão procurando aumentar as importações de hidrogênio para 100 mil a 200 mil toneladas métricas/ano até 2025 e 300 mil a 400 mil toneladas métricas/ano até 2030.

Em 2020, as empresas Chiyoda, Mitsubishi, Mitsui e NYK concluíram um projeto experimental para transporte de longa distância e armazenamento de hidrogênio, usando a tecnologia "SPERA

Hydrogen" da Chiyoda. Juntas, construíram uma fábrica para transformar tolueno em metilciclohexano (MCH) em Brunei. O produto foi enviado para o Japão, onde o MCH foi convertido em tolueno e hidrogênio. O hidrogênio foi então mantido e o tolueno foi enviado de volta para Brunei para reutilização.

De acordo com a Chiyoda, este foi o primeiro projeto mundial de cadeia de abastecimento de hidrogênio a provar prontidão técnica para uso comercial.

O consórcio agora espera que a experiência desempenhe um papel importante para tornar possíveis as cadeias de abastecimento de hidrogênio em escala comercial. O MCH é um hidrocarboneto líquido e é muito mais fácil de transportar do que a amônia ou o hidrogênio líquido, que deve ser resfriado e mantido em baixas temperaturas para o transporte.

Os parceiros esperam avançar em um cronograma rápido, importando de 100 a 200 toneladas por ano de hidrogênio já em 2025.

O MCH vem com uma consideração adicional: como qualquer liberação de hidrocarboneto, um derramamento de MCH em escala pode ter repercussões ambientais. De acordo com o Sistema Globalmente Harmonizado (GHS) de classificações de perigo, o metilciclohexano é classificado como "tóxico para a vida aquática com efeitos de longa duração". É volátil, flutua na água e evapora rapidamente, limitando sua propagação na coluna d'água, mas uma avaliação da EPA descobriu que é extremamente tóxico para alguns organismos, incluindo várias espécies de camarão, robalo e truta.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 02/08/2021*

## TRÊS NAVIOS SEGUEM EM QUARENTENA POR COVID NO PORTO DE PARANAGUÁ

*Da Redação NOTÍCIAS 01 Agosto 2021*



A Portos do Paraná colocou em quarentena na semana passada três embarcações cujas tripulações apresentaram testes positivos para a Covid-19. A medida foi tomada por orientação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa).

As embarcações foram desatracadas e se encontram fundeadas para cumprimento de quarentena.

O Navio MV Astakos (bandeira maltesa) estava atracado em um dos berços do píer do terminal privado, onde descarregava fertilizantes. A embarcação chegou no dia 25 de julho. Na última quinta-feira (29), outras duas embarcações registraram casos de Covid-19 e tiveram que desatracar. O navio Meghna Princess (Bangladesh) carregava soja no berço 213, desde o dia 27. Já o Redhead (Antígua e Barbuda) carregava açúcar no berço 201, desde o último dia 25.

No momento das atracações dos navios, não havia registro de nenhuma suspeita de Covid-19. O único navio que permaneceu um período atracado, após a notificação, para remoção de tripulantes, foi o Meghna Princess. Tão logo os doentes foram removidos, a embarcação foi para a área de fundeio.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 02/08/2021*

## PETROBRAS INVESTE NO PORTO DE IMBETIBA COM EXPECTATIVA DE ALCANÇAR 150 ATRACAÇÕES/MÊS PÓS-PADEMIA

*Da Redação NOTÍCIAS 01 Agosto 2021*



A Petrobras investirá R\$ 24 milhões no porto de Imbetiba, em Macaé, entre 2021 e 2022. A instalação receberá modernização e atualização da infraestrutura.

A expectativa é de que com a retomada do fluxo nas operações pós-pandemia as atracações cheguem a 150/mês. Atualmente, são em torno de 115.

### Projetos

A fim de atender aos projetos submarinos, o porto passa a utilizar três guindastes de grande porte — um com capacidade de movimentar 120 toneladas em um raio de 25 metros e dois que movimentam 30 toneladas em um raio de 35 metros. Todos estes guindastes possuem cabine elevada — o que garante mais segurança nas operações, especialmente, para os profissionais envolvidos.

José Alves, gerente de Operações Portuárias de Macaé, ressalta a relevância da atividade para a Petrobras: “A ancoragem, segmento da área submarina, é responsável pela instalação e manutenção de unidades de produção, bem como ancoragem de sondas de perfuração utilizando e movimentando materiais e equipamentos com grandes dimensões e elevado peso”. Ele cita dois projetos ligados ao pré-sal. “Tivemos a conclusão do posicionamento do FPSO Carioca em sua locação definitiva e que deve iniciar a produção no campo de Sépia nos próximos meses. Atualmente, estamos entrando na segunda fase da ancoragem do Teste de Longa Duração no campo de Mero. Essa atividade tem por objetivo realizar a instalação de oito linhas de ancoragem, que é responsável por manter a unidade de produção no ponto estabelecido.”

Outro investimento é a ampliação da retroárea de 16 para 24 mil m<sup>2</sup>, o que representa um acréscimo de 50%. Comparativamente, com a futura extensão, caberiam estacionados 235 ônibus de transporte coletivo. Esse espaço suplementar à área de armazenagem pode ser utilizado, por exemplo, para desembarço aduaneiro e para construção e montagem de materiais de grande porte que não podem ser transportados por meio rodoviário.

### Otimização

A expectativa do aumento do volume de até 150 atracações por mês no Porto de Imbetiba está ligada, em grande parte, à ampliação da janela de atracação, modelo em vigor desde abril desse ano. Passou a ser possível que as AHTS 21000 — embarcações de elevada potência que atuam como rebocador, manuseio de âncoras e transporte de suprimentos — façam atracações e desatracações sem necessidade de aguardar a maré alta.

Com esta mudança, o ganho obtido está na redução tempo de espera das embarcações, que, devido a alguma condição ambiental, por vezes, ficavam 12 horas paradas, aguardando uma nova oportunidade de atracação. Uma embarcação, mesmo parada, mantém custos de afretamento. Além disso, poderia gerar atrasos nas operações de instalação e manutenção de linhas de ancoragem. Em conjunto, esses fatores poderiam impactar algumas atividades de produção.

O processo de homologação do porto para atuação com embarcações do tipo AHTS 21000 com calados de oito metros está sendo realizado junto à Marinha, que avaliou serem as condições dos canais favoráveis a uma flexibilização.

A fim de melhorar ainda mais essas condições, estão previstas a sinalização dos canais de acesso, bem como realizar, no ano de 2023, a dragagem de manutenção e aprofundamento dos canais e da área de manobra das embarcações (bacia de evolução) e píeres. Com estas ações ficam mais fáceis as manobras de entrada e saída de embarcações, além de aumentar a segurança operacional.

As atividades realizadas no Porto de Imbetiba são: atracação, desatracação, carregamento e descarregamento de embarcações, bem como seu abastecimento de água e diesel; atividades de troca de turma (tripulantes das embarcações), além de armazenamento, construção e montagem de materiais de grande porte.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/08/2021

## MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES CRESCE NA CHINA NO PRIMEIRO SEMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 01 Agosto 2021



A movimentação de cargas e contêineres nos portos chineses registrou forte expansão no primeiro semestre, conforme o país se esforça para aumentar o fornecimento de contêineres, de acordo com o Ministério dos Transportes.

Nos primeiros seis meses, os portos da China movimentaram 7,64 bilhões de toneladas de carga, um aumento de 13,2% em relação ao mesmo período de 2020, disse Sun Wenjian, porta-voz do ministério.

A movimentação de contêineres do país aumentou 15% no período, para 140 milhões TEUs.

Para diminuir a escassez de contêineres e o aumento contínuo das taxas de frete no mercado de transporte marítimo internacional, a China tem trabalhado para aumentar o espaço de transporte das principais companhias marítimas. A capacidade nas rotas da América do Norte e Europa aumentou 55% e 30%, respectivamente, em relação ao mesmo período do ano passado.

### Cenários da Indústria Naval e Offshore

Os ministérios chineses também se coordenaram com os fabricantes de contêineres para aumentar a produção. Atualmente, a capacidade de produção mensal atingiu um recorde de mais de 500 mil TEUs.

Em junho, a escassez de contêineres vazios nos principais portos da China foi de 1,4%, queda de 12,2% em relação ao início do ano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/08/2021

## EAS NEGOCIA PARA AMPLIAR FRENTE DE SERVIÇOS CONTRATADOS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 01 Agosto 2021



### Arquivo/Divulgação

Estaleiro já realizou oito projetos de docagens de classe e reparos emergenciais de navios de cabotagem desde o último trimestre de 2020, quando retomou sua operação.

O Estaleiro Atlântico Sul (EAS) realizou oito projetos de docagens de classe e reparos emergenciais desde o último trimestre de 2020, quando retomou sua operação. Outro ponto favorável às atividades foi a aprovação do plano de recuperação judicial, em maio. Atualmente, o estaleiro tem dois contratos

firmados, além de outros que estão em negociação. A expectativa é que as propostas para 2022, que estão em fase de análise, se confirmem para serem realizadas no primeiro trimestre. O perfil



atual dos contratantes é de navios de cabotagem, alguns inclusive mantêm escala regular no Porto de Suape (PE).

Esses novos projetos têm dinâmica diferente da construção naval, principal vocação do estaleiro em sua concepção. De acordo com o EAS, o tempo destinado para cada tipo de operação é bastante distinto, visando atender diversos clientes com escopos e demandas completamente específicas. As docagens de classe levam em média 30 dias e os reparos emergenciais um tempo ainda menor. Em julho, o EAS recebeu três navios para realização de serviços simultâneos. Por questões contratuais, o estaleiro não tem autorização de fornecer informações sobre todos os armadores que contrataram serviços. No entanto, entre as grandes empresas que docaram no estaleiro e tiveram os nomes ou imagens divulgados nesse período estão a Flumar e a Log-In.

A administração do estaleiro avalia que a questão do custo é o maior desafio para a conquista de armadores de longo curso como clientes. “Desde que iniciamos as atividades, sempre miramos o benchmarking internacional — portanto, velocidade e qualidade não são problemas. O custo, que sempre é um problema para os estaleiros em relação à concorrência internacional, é mitigado em função do câmbio, mas não deixa de ser um desafio”, avaliou a presidente do EAS, Nicole Terpins à Portos e Navios.

Ela acrescentou a importância da cadeia de fornecimentos, tanto em termos de custo, como de disponibilidade. “Podemos e precisamos melhorar. E estamos trabalhando junto a entidades parceiras para que isso ocorra”, afirmou. Nicole disse que existem conversas para reaquecer a cadeia de fornecedores de navipeças no Nordeste. Segundo a presidente do estaleiro, esse é um ponto que precisa ser aprimorado, por meio do desenvolvimento de fornecedores locais, de equipamentos e de serviços. “Essa, inclusive, é uma das estratégias dos estaleiros asiáticos com o desenvolvimento de um polo naval. O EAS vem tratando essa pauta com algumas entidades parceiras”, destacou.

Nicole explicou que a capacidade total do estaleiro pode variar, dependendo do escopo do reparo. Contudo, considerando docagens de classe, ela vê o estaleiro preparado para receber até dois navios no dique e quatro no cais por mês. “Fizemos alguns poucos investimentos para adaptar o layout de nossa planta e alguns maquinários, visando aumentar a produtividade. Hoje, não vislumbramos a necessidade de investimentos adicionais aos realizados”, explicou.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 02/08/2021*



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

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

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

*Fonte : InforMS*

*Data : 20/04/2006*