

# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCOSHIPING**

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

**Edição 155/2021  
Data: 04/10/2021**

### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
CRUZEIROS MARÍTIMOS DEVEM GERAR 5 MIL VAGAS DE EMPREGO EM SANTOS .....	4
IMPLANTAÇÃO DA PERIMETRAL DE GUARUJÁ AVANÇA .....	5
MINISTRO DO TURISMO CONFIRMA REALIZAÇÃO DA TEMPORADA DE CRUZEIROS NO BRASIL.....	6
OPERAÇÃO RELÍQUA VAI NOTIFICAR SEIS TERMINAIS NO PORTO DE SANTOS.....	7
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>8</b>
ANTAQ REALIZA 510ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE DIRETORIA HOJE (4).....	8
ANTAQ REALIZARÁ EM NOVEMBRO NOVE LEILÕES COM INVESTIMENTOS DE R\$ 1,420 BILHÃO .....	9
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>10</b>
FUSÕES E AQUISIÇÕES CORPORATIVAS: ESTRATÉGIAS DE CIBERSEGURANÇA PARA INTEGRAÇÃO.....	10
RUMO INAUGURA MAIOR POSTO DE ABASTECIMENTO DE TRENS EM ARARAQUARA .....	11
REGIÃO METROPOLITANA DO PORTO DE SANTOS EXIGE TÚNEL SUBMERSO.....	14
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>14</b>
CDRJ ATINGE LUCRO DE 179,1 MILHÕES NO 1º SEMESTRE .....	14
COPERSUCAR INVESTE EM TECNOLOGIA RPA PARA APRIMORAR SISTEMA DE ECONOMIA CIRCULAR .....	15
DOCAS DO RIO VERIFICA INSTALAÇÕES PARA IMPLANTAÇÃO DE VTMISS NO PORTO DE ITAGUAÍ.....	16
<b>CÂMARA DOS DEPUTADOS - DF</b> .....	<b>17</b>
CÂMARA PODE VOTAR MP QUE CRIA GRUPO DE ENFRENTAMENTO DA CRISE HÍDRICA .....	17
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF</b> .....	<b>18</b>
GOVERNO FEDERAL GARANTE R\$ 14 BILHÕES DE INVESTIMENTOS PARA ROTA DO AGRONEGÓCIO ENTRE TOCANTINS E GOIÁS.....	18
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>20</b>
SECA NO CANADÁ OBRIGA IMPORTADORES DE CANOLA A BUSCAREM OUTRAS OPÇÕES.....	20
OPEP+ MANTÉM LINHA DE AUMENTO MODERADO DA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO.....	20
BALANÇA COMERCIAL APONTA SUPERÁVIT DE US\$4,32 BILHÕES EM SETEMBRO .....	22
TETO DE GASTOS FOI FEITO PARA NÃO DEIXAR EXECUTIVO CRESCER MUITO, DIZ GUEDES .....	23
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>24</b>
“NÃO VAMOS AUMENTAR A CONTA DE LUZ DO BRASILEIRO”, DIZ RELATOR DA MP DA CRISE HÍDRICA .....	24
FINANCIAMENTO DE DUTOS TEM RESISTÊNCIA NO SENADO E GOVERNO DIZ QUE SERÁ VETADO .....	26
HIDROGÊNIO VERDE PODE MOVIMENTAR US\$ 20 BI POR ANO NO BRASIL ATÉ 2040, ESTIMA AIR PRODUCTS .....	30
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>31</b>
AEROPORTO DE CONGONHAS VAI GANHAR NOVO TERMINAL E EDIFÍCIO GARAGEM COM A PRIVATIZAÇÃO.....	31
PRESIDENTE DO BC NEGA QUE USO DO PIX ESTEJA ATRELADO AO AUMENTO DE CRIMINALIDADE.....	32
ALTERAÇÕES EM MP DA CRISE HÍDRICA PODEM CUSTAR R\$ 46,5 BI PARA CONSUMIDORES .....	35
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>37</b>
FATURAMENTO REAL DA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO CAI 3,4% EM AGOSTO, DIZ CNI.....	37
TETO DE GASTOS FOI FEITO PARA NÃO DEIXAR EXECUTIVO CRESCER MUITO, DIZ GUEDES .....	38
BNDES VAI CAPTAR US\$ 500 MILHÕES COM BANCO DO BRICS PARA PROJETOS SUSTENTÁVEIS .....	39
DISPUTA PELO MERCADO DE CARROS ELÉTRICOS SE ACIRRA.....	39
MENOS DE 2% DOS RECURSOS ARRECADADOS EM CONCESSÕES DE TRANSPORTES VOLTAM PARA O SETOR.....	41
APAGÃO DE CONTÊINERES NO BRASIL SÓ VAI TER FIM NO SEGUNDO SEMESTRE DE 2022.....	43
MRS INVESTE R\$ 58,5 MILHÕES EM COMPLEXO INTERMODAL.....	45
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>45</b>
MINÉRIO DE FERRO SOBE 1,1% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, A US\$ 117,12 A TONELADA.....	45
COMÉRCIO MUNDIAL SUPERA AS EXPECTATIVAS E CRESCERÁ 10,8%, PREVÊ OMC.....	46
STF ANALISARÁ CONCEITO DE INSUMO PARA CRÉDITO DE PIS/COFINS .....	47
NOVA REGRA ESTRANGULA IMPORTAÇÃO E ALIMENTOS PODEM FICAR AINDA MAIS CAROS .....	48
TUPY TORNA-SE COMPANHIA DE R\$ 8 BI COM A TEKSID .....	50
SÉRIE DE PROBLEMAS ELEVA RISCO DE DESACELERAÇÃO GLOBAL.....	51
REGRA TRAVA IMPORTAÇÃO E DEVE ENCARECER ALIMENTOS .....	53
MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA FAZ ROADSHOW EM NOVA YORK PARA BUSCAR R\$ 260 BI.....	53



CRESCE LENTIDÃO NA IMPORTAÇÃO DE ALIMENTOS .....	55
HIDROVIAS DO BRASIL: NAVEGAÇÃO FOI RESTRITIVA EM SETEMBRO E, COM CRISE HÍDRICA, PODE PARAR.....	56
<b>G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO .....</b>	<b>57</b>
DIRETOR DA ANTAQ VISITA PORTO DE SANTANA E DESTACA AMPLIAÇÃO E POTENCIAL ECONÔMICO .....	57
<b>TRIBUNA DO NORTE - RN .....</b>	<b>58</b>
ECONOMIA REDUZ PREVISÃO PARA SALDO DA BALANÇA NO ANO .....	58
PREÇO DO FRETE TEM ALTA DE MAIS DE 500% EM DÓLAR .....	59
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS .....</b>	<b>60</b>
DESIGUALDADE DE GÊNERO AINDA É DESAFIO PARA MULHERES QUE TRABALHAM EMBARCADAS.....	60
CENTRO LOGÍSTICO EM SALVADOR É HOMOLOGADO COMO REDEX .....	62
CDRJ ATINGE LUCRO DE 179,1 MILHÕES NO PRIMEIRO SEMESTRE.....	63
CANAL DE SUEZ BATE NOVO RECORDE EM VOLUME DE TRÁFEGO .....	63
O BRASIL LIDERA IMPORTAÇÃO DE GNL DOS EUA NO TERCEIRO TRIMESTRE .....	64
NOVO ARMADOR NORUEGUÊS ENCOMENDA TRÊS EMBARCAÇÕES EÓLICAS OFFSHORE.....	65
PORTO ITAPOÁ INCORPORA GERENCIAMENTO DE ATRACAÇÃO DA NAVIS .....	65
PORTONAVE SUPERA PELO QUARTO MÊS A MARCA DE 100 MIL TEUS.....	66
GOVERNO LIBERA TEMPORADA 2021/2022 DE CRUZEIROS.....	66
BRASIL TERÁ OPORTUNIDADE PARA NAVIOS DE MAIOR PORTE A PARTIR DO FINAL DE 2022 .....	67
LEVANTAMENTO DA FROTA DE APOIO CONTABILIZA 387 EMBARCAÇÕES EM AGOSTO .....	68
DOCAS DO RIO VERIFICA INSTALAÇÕES PARA IMPLANTAÇÃO DE VTMS NO PORTO DE ITAGUAÍ.....	69
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>70</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	70



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## CRUZEIROS MARÍTIMOS DEVEM GERAR 5 MIL VAGAS DE EMPREGO EM SANTOS

Autorização para a realização da temporada 2021/2022 trouxe otimismo para turismo, comércio e serviços

Por: *Nathália de Alcantara*



***A expectativa é de que o Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, em Santos, tenha 237 mil embarques Foto: Carlos Nogueira/AT***

A confirmação da temporada de cruzeiros 2021/2022 no País deve gerar 5 mil empregos diretos só em Santos, além de aumento no movimento de bares, restaurantes, comércios e hotéis da região.

A estimativa foi feita pelo prefeito de Santos, Rogério Santos (PSDB). Segundo ela, a Cidade tem hoje a condição de receber essas pessoas, inclusive garantindo a assistência à Saúde, caso seja necessário. “Temos estrutura de Saúde consolidada pelos hospitais privados e públicos. As operadoras também mantêm seguro-saúde com assistência aos turistas”.

A expectativa é de que o Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, em Santos, tenha 237 mil embarques. A temporada começa em 5 de novembro.

“A Cidade é o principal porto de embarque e desembarque de cruzeiros. O principal desafio é que não seja só isso, mas que os passageiros fiquem em Santos, conhecendo nossos atrativos turísticos, gastronômicos”, explica o prefeito.

Segundo dados da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Clia Brasil), a temporada 2021/2022 deverá causar um impacto de R\$ 2,5 bilhões na economia nacional e gerar 35 mil empregos, 11% a mais do que na temporada 2019/2020. Hoje, 1,5 milhão de pessoas já voltaram a fazer viagens de cruzeiro, em mais de 170 navios que estão em atividade nos cerca de 50 países que já liberaram a retomada das operações

Entre os protocolos, estão testes antes do embarque, vacinação e testagem dos tripulantes, uso de máscaras, distanciamento, ocupação reduzida nos navios, além de fornecimento de ar fresco sem recirculação (nos moldes dos filtros especiais dos aviões).

### **Otimismo**

Para o presidente da Associação dos Profissionais do Turismo da Baixada Santista (APT), Eduardo Silveira, a notícia da liberação foi recebida com muita alegria, principalmente com relação à expectativa de geração de emprego.

“O Turismo foi o primeiro setor a parar para respeitar todos os protocolos, mas nós lidamos com a realização de sonhos, então estamos ansiosos com essa retomada. Que as pessoas possam voltar a sonhar”.

Depois de mais de um ano em isolamento social, Eduardo diz que a população reconheceu a importância de viajar. “É algo simples, mas a pandemia segurou todos em casa. Hoje, posso dizer que é seguro retomar as viagens, porque existem protocolos”.

Ele ressalta que toda uma cadeia será beneficiada com a temporada 2021/ 2022. “Além da oferta de empregos diretos e indiretos, teremos a circulação de turistas, o que gera receita nas cidades. Nos cruzeiros e no terminal, mais contratações, logística de transporte de ônibus, táxi, transporte por aplicativo. É um impacto gigantesco”.

Para Carolina Coelho, presidente da ISMBR, agência de recrutamento e seleção das principais armadoras do mundo, a confirmação da temporada brasileira representa até seis vezes mais contratações.

“Se o pedido eram 100 pessoas por mês, isso aumenta para 600. A gente recruta para o mundo inteiro, mas quando tem temporada no Brasil, existe a exigência de 15% a 20% de brasileiros a bordo, então aumenta a demanda. Essa questão de empregos será bem legal e estamos muito contentes com essa notícia”.

### Outros setores

Hotéis, bares, restaurantes e comércio também estão animados com a liberação da temporada 2021/ 2022 de cruzeiros marítimos.

“Estimo um aumento de 3% a 5% de movimento em bares e restaurantes. Os passeios acabam acontecendo e as pessoas gastam. Se o turista chegar ao menos um dia antes do embarque ainda pode ficar em um hotel na Cidade”, explica o presidente do Sindicato dos Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares da Baixada, Heitor Gonzalez.

“É uma notícia muito boa para a economia, porque estávamos com medo de não ter temporada este ano também. Mas ainda acredito que podemos trabalhar melhor a visita desse turista na região”, diz Heitor.

O presidente do Sindicato do Comércio Varejista da Baixada Santista (SinComércioBS), Omar Abdul Assaf, espera um efeito cascata de melhora na economia. “É muito bom para quem ganhará dinheiro, para a geração de mão de obra e para que se gaste esse dinheiro também na região”.

Ele diz que a liberação até demorou para sair, mas comemora o que considera uma “excelente notícia”.

“Vamos começar a contratação de temporários este mês, então podemos chamar mais gente, se vermos uma aquecida boa no setor. Todos estão com o quadro reduzido por conta da pandemia. Vejo uma melhora de 5% a 10%”.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 04/10/2021**

## IMPLANTAÇÃO DA PERIMETRAL DE GUARUJÁ AVANÇA

Área de 2.500 m<sup>2</sup> será usada para as obras, que serão executadas através de contrato firmado pela APS

**Por: Redação**



**Com o empreendimento, os caminhões seguirão pela nova via** Foto: Carlos Nogueira/AT

O processo de implantação da segunda fase da Avenida Perimetral da Margem Esquerda (Guarujá) do Porto de Santos avançou. Um ofício encaminhado ao município pela Secretaria de Patrimônio da União (SPU) incluiu a destinação de uma área de 2,5 mil metros quadrados para as

obras, que serão executadas através de contrato firmado pela Autoridade Portuária de Santos. A previsão da estatal é abrir licitação para os trabalhos no primeiro semestre do ano que vem.

A segunda fase da Avenida Perimetral é aguardada há anos e apontada como solução para segregar o trânsito portuário do urbano no Distrito de Vicente de Carvalho. Com o empreendimento, os caminhões seguirão pela nova via. Para tanto, de acordo com a Prefeitura de Guarujá, a União investirá aproximadamente R\$ 400 milhões.

Segundo a Autoridade Portuária de Santos, a obra consiste na interligação por viaduto de transposição entre a continuação da implantação da Avenida Perimetral Margem Esquerda e a Rodovia Cônego Domenico Rangoni, além de drenagem e de obras de artes.

Também serão feitas a adequação do traçado da Avenida Santos Dumont, a implantação de viaduto entre a Avenida Perimetral e o Rio Santo Amaro, o remanejamento e adequação das redes hidráulicas e elétricas existentes e a demolição da Ponte do Rio Santo Amaro.

O projeto inclui, ainda, a retificação de traçado da Avenida Santos Dumont implantado na primeira fase, uma vez que, na época, não foi possível a realização da desapropriação do Hospital Ana Costa, e também o remanejamento das redes hidráulicas e elétricas.

No momento, a estatal que administra o cais santista atua para a obtenção da licença ambiental da obra. Isto porque os estudos ambientais estão em fase de conclusão.

“Quem vive na cidade sabe o quanto esse transtorno impacta na qualidade de vida, principalmente em período de safra, em que há um fluxo maior de caminhões”, afirmou a secretária de Planejamento de Guarujá, Polliana Iamonti.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 03/10/2021*

## MINISTRO DO TURISMO CONFIRMA REALIZAÇÃO DA TEMPORADA DE CRUZEIROS NO BRASIL

Em viagem a Dubai, Gilson Machado Neto fez postagem em redes sociais neste sábado

*Por: ATribuna.com.br*



### **Ministro confirma retomada da temporada de cruzeiros Foto: Matheus Tagé/AT**

O ministro do Turismo, Gilson Machado Neto, confirmou neste sábado (2) a realização da temporada de cruzeiros marítimos 2021/2022 no Brasil. Ele está em Dubai, nos Emirados Árabes Unidos, onde participa da Expo 2020

Em vídeo publicado nas redes sociais neste final de semana, ele afirma que "a temporada está autorizada pelo Governo" e fez questão de agradecer ao presidente Jair Bolsonaro (sem partido), que segundo ele foi peça importante para a liberação. A última temporada não foi realizada no Brasil por conta da pandemia da covid-19.

"O presidente (Bolsonaro) determinou empenho total para que nós conseguíssemos liberar, porque os navios geram em torno de 42 mil empregos no Brasil entre diretos e indiretos. Teremos uma temporada belíssima esse ano", comentou o ministro.

Na mesma postagem, ele agradeceu a outros órgãos federais, como os ministérios da Infraestrutura, Justiça e Saúde, a Casa Civil da Presidência da República, a Subchefia para Assuntos Jurídicos da Casa Civil (SAJ) e a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa).

Contudo, até o último mês, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) havia informado, em nota, que este não era momento para pensar em realização da temporada, já que os índices da pandemia continuam preocupantes. Procurada neste sábado por A Tribuna, a agência não se posicionou até a publicação desta reportagem.

No Porto de Santos, no litoral de São Paulo, havia a expectativa pela retomada com um total de seis navios no cais santista, segundo o Terminal de Passageiros Giusfredo Santini (Concais). A previsão era de que o primeiro navio chegue ao cais santista em 5 de novembro. Um total de 237 mil passageiros é esperado, o que deve movimentar mais de R\$ 132 milhões na economia da região.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**  
**Data: 02/10/2021**

## OPERAÇÃO RELÍQUA VAI NOTIFICAR SEIS TERMINAIS NO PORTO DE SANTOS

Ação vistoria armazenamento, manuseio e transporte de produtos perigosos em portos do Brasil  
**Por: Fernanda Balbino**



**Pelo menos seis terminais do Porto de Santos serão notificados Foto: Divulgação**

Pelo menos seis terminais do Porto de Santos serão notificados a corrigir procedimentos ou adequar equipamentos para aumentar a segurança das operações. Este é o balanço parcial da Operação Relíqua, do Instituto Brasileiro dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). A ação acontece até a próxima sexta-

feira e já registrou um auto de infração da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

A Relíqua foi deflagrada na última segunda-feira (27). Ela é feita em parceria com diversos órgãos e, além do Porto de Santos, tem vistorias programadas no Polo Industrial de Cubatão.

O objetivo das autoridades envolvidas é vistoriar o armazenamento, o manuseio e o transporte de produtos perigosos no complexo marítimo. Além disso, a ideia é verificar capacidade de resposta à emergências e a quantidade de cargas abandonadas no cais santista.

Entre os órgãos que participam da ação do Ibama, estão a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Receita Federal, a Polícia Militar e o Corpo de Bombeiros, além da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP), da Autoridade Portuária de Santos e do Exército brasileiro.

As vistorias foram iniciadas na tarde de segunda-feira, após uma reunião que contou com os responsáveis de todas as autoridades envolvidas. Ontem, foram reunidos os primeiros dados.

“No contexto geral, a gente viu uma positividade do ano passado para cá. As empresas se adequaram. Elas estão se renovando, se adequando e estão se apresentando positivamente neste ano”, afirmou a agente ambiental federal Ana Angélica Alabarce, responsável pelo Ibama na região.

Segundo Ana Angélica, assim como no ano passado, não foram encontradas infrações que colocam em risco as operações portuárias. Porém, “essas notificações vêm com orientações e algumas com cobranças de adequações”.

Já na parte rodoviária, já foram expedidas 56 multas por irregularidades no transporte rodoviário de cargas. Em alguns casos, a situação foi mais grave e os veículos ficarão retidos. Foi o que aconteceu com quatro caminhões apreendidos pela ANTT.

Entre as situações identificadas, estão as ausências de equipamentos de proteção individual (EPI) e equipamentos de emergência inadequados, além sinalização veicular irregular, entre outras.

### Próxima semana

A expectativa da chefe do Ibama é de que os trabalhos se intensifiquem na próxima semana. Isto porque serão vistoriados os terminais que movimentam amônia e nitrato de amônio, produtos que têm potencial explosivo.

Foi justamente por conta deste produto que o Ibama resolveu realizar a operação, que já está no segundo ano e ocorre simultaneamente em todo o País.

A Relíquia foi deflagrada no ano passado, após o acidente envolvendo produtos químicos no Porto de Beirute, no Líbano. Na ocasião, autoridades do Porto de Santos constataram que a operação de cargas perigosas é segura no cais santista e que não há riscos de explosões como a que aconteceu no complexo portuário libanês

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 04/10/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### ANTAQ REALIZA 510ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE DIRETORIA HOJE (4)

A ROD será realizada por videoconferência

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ realizará, nesta segunda-feira (4), a partir das 15h, a sua 510ª Reunião Ordinária de Diretoria. A ROD será por videoconferência.

**Link de transmissão da 510ª ROD. Clique aqui.**

<https://www.youtube.com/watch?v=mUVbTp8S9oI>

**Clique no link abaixo para visualizar a pauta da 510ª ROD:**

[www.gov.br/antaq/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/reunioes-deliberativas/SEI\\_50300.018320\\_2021\\_423.pdf](http://www.gov.br/antaq/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/reunioes-deliberativas/SEI_50300.018320_2021_423.pdf)

### Novo calendário

Confira abaixo o novo calendário de RODs para o período outubro/dezembro/2021:

NÚMERO	DATA	MODALIDADE	HORÁRIO
510ª	04/10/2021	Videoconferência	14h30 (pauta de assuntos internos) 15h (pauta externa)
511ª	18 a 20/10/2021	Virtual	12h de 18/10/2021 às 12h de 20/10/2021
512ª	11/11/2021	Videoconferência	15h
513ª	22 a 24/11/2021	Virtual	12h de 22/11/2021 às 12h de 24/11/2021
514ª	09/12/2021	Videoconferência	15h
515ª	20 a 22/12/2021	Virtual	12h de 20/12/2021 às 12h de 22/12/2021

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: 04/10/2021

## ANTAQ REALIZARÁ EM NOVEMBRO NOVE LEILÕES COM INVESTIMENTOS DE R\$ 1,420 BILHÃO

Serão leiloadas áreas em portos das regiões Sudeste, Sul e Nordeste



### **Porto de Itaguaí: área a ser leiloadada será para movimentação de granéis sólidos minerais**

A ANTAQ realizará, em novembro, na B3, em São Paulo, nove leilões de áreas portuárias. Os investimentos alcançarão cerca de R\$ 1,420 bilhão.

Em 5 de novembro, três áreas serão leiloadas: MUC59 (Porto de Fortaleza), que se destinará à movimentação e armazenagem de granéis líquidos, especialmente combustíveis; MAC13 (Porto de Maceió), para movimentação e armazenagem de granel vegetal, especialmente açúcar; e Tersab, no Complexo Portuário de Areia Branca, no Rio Grande do Norte, que será destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente sal marinho.

### **Mais leilões**

No dia 19 de novembro, acontecerão mais seis leilões, dessa vez de duas áreas no Porto de Santos (SP). As STS08 e STS08A serão destinadas à movimentação, armazenagem e distribuição de granéis líquidos (combustíveis).

Além disso, haverá leilões da área POA01, no Porto de Porto Alegre (RS), para movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais; da IMB05, no Porto de Imbituba (SC), para movimentação e armazenagem de granel líquido; da ITG03, no Porto de Itaguaí (RJ), para movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais; e da AE-14, no Porto de Cabedelo (PB), para movimentação e armazenagem de carga geral.

### **Informações das áreas**

#### **MUC59**

A área possui 25.628m<sup>2</sup>. O prazo contratual a ser celebrado durará por 14 anos. A receita bruta global do contrato alcançará R\$ 575,8 milhões. Os investimentos serão de R\$ 120,7 milhões. A expectativa de movimentação é de 6,8 milhões de toneladas.

#### **MAC13**

A área possui 71.262m<sup>2</sup>. O prazo contratual a ser celebrado durará por 25 anos. A receita bruta global do contrato alcançará R\$ 922,7 milhões. Os investimentos girarão em torno de R\$ 57,8 milhões. A expectativa de movimentação é de 25 milhões de toneladas.

#### **Tersab**

A área possui 35.114m<sup>2</sup>. O prazo contratual a ser celebrado durará por 25 anos. A receita bruta global do contrato será de R\$ 1,6 bilhão. Os investimentos girarão em torno de R\$ 164,1 milhões. A expectativa de movimentação é de 69,3 milhões de toneladas.

#### **STS08**

A área possui 168.324m<sup>2</sup>. O prazo contratual a ser celebrado durará por 25 anos. A receita bruta global do contrato alcançará R\$ 3,152 bilhões. Os investimentos serão de R\$ 260,6 milhões. A expectativa de movimentação é de 69,7 milhões de toneladas.

#### **STS08A**



A área possui 297.349m<sup>2</sup>. O prazo contratual a ser celebrado durará por 25 anos. A receita bruta global do contrato alcançará R\$ 7,207 bilhões. Os investimentos girarão em torno de R\$ 678,3 milhões. A expectativa de movimentação é de 140 milhões de toneladas.

### POA01

A área possui 21.500m<sup>2</sup>. O prazo contratual a ser celebrado durará por dez anos. A receita bruta global do contrato alcançará R\$ 76 milhões. Os investimentos serão de R\$ 41,2 milhões. A expectativa de movimentação é de dois milhões de toneladas.

### IMB05

A área possui 7.455,00m<sup>2</sup>. O prazo contratual a ser celebrado durará por dez anos. A receita bruta global do contrato alcançará R\$ 145 milhões. Os investimentos serão de R\$ 25 milhões. A expectativa de movimentação é de 1,6 milhão de toneladas.

### ITG03

A área tem 22.564m<sup>2</sup>. O prazo contratual a ser celebrado durará por dez anos. A receita bruta global do contrato alcançará R\$ 269,1 milhões. Os investimentos serão de R\$ 71,2 milhões. A expectativa de movimentação é de cinco milhões de toneladas.

### AE-14

A área possui 4.881,00m<sup>2</sup>. O prazo contratual a ser celebrado durará por dez anos. A receita bruta global do contrato alcançará R\$ 23,2 milhões. Os investimentos serão de R\$ 1,7 milhão. A expectativa de movimentação é de 486 mil toneladas.

**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: 04/10/2021**



Fazendo o mundo mais ágil.

## PORTAL PORTO GENTE

### FUSÕES E AQUISIÇÕES CORPORATIVAS: ESTRATÉGIAS DE CIBERSEGURANÇA PARA INTEGRAÇÃO

**Assessoria de Comunicação**

*Especialista fala sobre a importância da segurança da informação durante a unificação dos bancos de dados*

Com o avanço da vacinação em todo o mundo, o mercado demonstra sinais positivos para empresas que se mostraram resilientes aos desafios impostos pela pandemia. Neste cenário que se avizinha, a adaptação irá impulsionar aquisições e fusões entre companhias. Muitas oportunidades estão aparecendo para que corporações consigam potencializar demandas surgidas desde o início da pandemia, como trabalho remoto, comércio eletrônico etc.

Além disso, muitos players estão mais capitalizados, seja em razão dos recentes movimentos de processo de abertura de capital (IPO, em inglês) ou pelo caixa mais robusto em função de investimentos represados. Dados da Pesquisa ABES/BR Angels/Solstic Advisor mostram que mais de 50% das empresas brasileiras planejam fusões e aquisições em 2022. Já de acordo com o estudo da consultoria Alvarez e Marsal, as transações em 2020 movimentaram R\$ 229 bilhões no Brasil. De janeiro a junho de 2021, já se calcula a movimentação de R\$ 258 bilhões entre as operações anunciadas e concluída, gerando um crescimento de 48% em relação ao primeiro semestre do ano passado.

Durante todo este processo de integração, possivelmente, as companhias passarão por períodos de vulnerabilidade e isso é um convite aos cibercriminosos. As tentativas de ataque bem-sucedidas no mundo já representaram perdas globais estimadas entre US\$ 1 trilhão, em 2020, e US\$ 6 trilhões este ano, informa a União Internacional das Telecomunicações. Segundo Rogério Soares, especialista em cibersegurança e diretor de Pré-Vendas e Serviços Profissionais da Quest Software, fornecedora global de software de gerenciamento de sistemas, proteção de dados e segurança, existem ferramentas no mercado embarcadas com Inteligência Artificial que facilitam este complexo processo.

“A fusão ou aquisição de uma empresa significa também unificar banco de dados, ferramentas paralelas, políticas de governança e controle e relatórios. Até que este emaranhado de sistemas tornem-se uníssonos, um longo caminho será preciso percorrer. Durante este complexo processo, para deixar o ambiente ainda utilizável e, principalmente, seguro, são necessários algumas ações fundamentais. A primeira delas é a limitação de acesso às informações e de acesso aos segmentos. É importante garantir que os usuários tenham acesso apenas aos dados e recursos de que absolutamente precisam para realizar seu trabalho. A gestão de identidade reduz riscos e aumenta as chances de reparos”, avalia Soares.

Segundo o especialista existem diversas soluções no mercado com Inteligência Artificial (IA) que auxiliam as equipes de TI durante esta jornada, principalmente no que tange cibersegurança.

\* IA reúne insights e usa o raciocínio para identificar a relação entre as ameaças, como arquivos mal-intencionados, endereços IP suspeitos ou invasores. Essa análise leva segundos ou minutos, permitindo que os analistas de segurança respondam às ameaças até 60 vezes mais rápido;

\* IA elimina tarefas de pesquisa demoradas e fornece uma análise detalhada dos riscos, reduzindo o tempo que os analistas de segurança gastam para tomar decisões críticas e lançar uma resposta orquestrada para remediar a ameaça;

\* A segurança cognitiva combina os pontos fortes da inteligência artificial com os da inteligência humana. A IA cognitiva aprende com cada interação para detectar e analisar ameaças, de maneira proativa, fornecendo insights práticos para analistas de segurança para tomada de decisões informadas, com velocidade e precisão.

**Fonte: Portal Porto Gente**

**Data: 04/10/2021**

## RUMO INAUGURA MAIOR POSTO DE ABASTECIMENTO DE TRENS EM ARARAQUARA

**Assessoria de Comunicação**

*Com a presença do vice-governador, Rodrigo Garcia, evento marca início da operação da maior infraestrutura ferroviária no estado paulista*



### **Trem Rumo**

A Rumo, maior concessionária de ferrovias do País, inaugurou no dia 1º de outubro último três postos de abastecimentos de trens no Pátio de Tutóia, localizado no município de Araraquara (SP). Este é o maior investimento feito pela Rumo em infraestrutura ferroviária em São Paulo, reforçando a importância da ferrovia para o estado. Os postos, que fazem parte do maior complexo de abastecimento da Rumo, serão responsáveis por atender a operação de trens na Malha Paulista e na Operação Norte como um todo. A infraestrutura tem capacidade para realizar o atendimento simultâneo de até quatro trens ou



14 locomotivas, sem a necessidade de manobras a infraestrutura tem um investimento estimado em R\$140 milhões.

Durante o evento de inauguração estiveram presentes vice-governador de São Paulo, Rodrigo Garcia; o prefeito de Araraquara, Edinho Silva; e uma comitiva de secretários de estado e representantes do poder público da região.

"A renovação da concessão da Malha Paulista nos garantiu investimentos que refletem agora em importantes obras e benefícios, como a que a Rumo entrega hoje, aqui, em Araraquara, com a inauguração de três postos de abastecimento de trens. Esta é um importante rota de exportação. Esta inauguração favorece o escoamento da produção e resolve conflitos urbanos, gerando mais segurança ferroviária nas cidades cortadas pelo modal", afirmou em discurso o vice-governador e presidente do Conselho Gestor de Parcerias Público-Privadas do Estado de São Paulo, Rodrigo Garcia.

O prefeito de Araraquara, Edinho Silva, destaca a importância da infraestrutura para a cidade e toda a região próxima. "A inauguração dos novos postos de abastecimento do pátio de manobras materializa uma série de investimentos que têm sido feitos no setor ferroviário no estado de São Paulo e, também, a crença da Rumo na recuperação do transporte ferroviário em nível nacional. São R\$ 140 milhões investidos. Só as obras já foram importantes para a geração de empregos para as empresas de Araraquara e região e, claro, essa nova infraestrutura cria uma perspectiva extremamente otimista, já que, em breve, nós teremos também a estrutura da nova oficina de recuperação de locomotivas. Meus agradecimentos à Rumo por acreditar no transporte ferroviário, que faz parte da história e identidade do povo de Araraquara, e por acreditar na nossa cidade", diz.

De acordo com o presidente da Rumo, Beto Abreu, a concessionária está inaugurando um novo marco em infraestrutura ferroviária no estado de São Paulo e representa a unificação do processo de abastecimento de trens vazios e carregados, tornando a operação mais eficiente no trecho entre Rondonópolis (MT) e Santos (SP). "Essa centralização em Tutoia e a remodelação do pátio ferroviário estão atrelados às ações ligadas ao novo trem de 120 vagões, contribuindo para a redução do transit time, redução na emissão de CO2 e redução no consumo de combustível, e para a redução do volume de composições circulando pelo centro do município de Araraquara", explica.

O novo posto de abastecimento faz parte das contrapartidas previstas para o município do interior do estado no caderno de obrigações da renovação antecipada do contrato de concessão da Malha Paulista. "Esse investimento no pátio de Tutoia representa um ganho de 144% na capacidade de armazenamento de diesel, trazendo mais previsibilidade para a operação. Além disso, estamos reduzindo cerca de 1h24 no transit time no trecho entre Rondonópolis (MT) e Santos (SP), que atualmente é de 84 horas", disse o presidente da concessionária.

### **Malha Paulista e os trens de 120 vagões**

O contrato original da Paulista, que venceria em 2028, teve sua renovação antecipada por mais 30 anos, mediante uma série de contrapartidas que somam investimentos da ordem de R\$ 6 bilhões. Além do aumento da capacidade de transporte, há obras em 68 municípios do estado de São Paulo, eliminando os conflitos entre ferrovia e área densamente povoadas. Ao todo, cerca de 5 milhões de pessoas serão beneficiadas com mais segurança viária.

Os quase 2 mil quilômetros da Malha Paulista conectam Santos a Santa Fé do Sul, na fronteira com o Mato Grosso do Sul. Junto com a Malha Norte, que liga Aparecida do Taboado (MS) a Rondonópolis (MT), ela forma o principal corredor de exportação do agronegócio brasileiro, permitindo o escoamento da produção mato-grossense até o principal porto do País.

Com as obras previstas, haverá uma expansão de capacidade de movimentação de cargas de 35 milhões para 75 milhões de toneladas por ano. Ou seja, mais que dobrar a capacidade atual. Em

termos de produtos, a Malha Paulista já é a ferrovia mais diversificada do País. Além de soja, farelo de soja, milho e açúcar, circulam pela Paulista combustíveis, fertilizantes, celulose, minérios e contêineres.

Além disso, a operação implementou oficialmente, desde o início deste ano, a operação de trens compostos por 120 vagões. Com foco em para tornar o modal ferroviário mais limpo e eficiente, as composições têm capacidade para transportar 11.500 toneladas úteis de grãos, um ganho de aproximadamente 50% em relação às composições de 80 vagões (7.600 ton).

Em testes desde junho do ano passado, a iniciativa no aumento de capacidade faz parte dos compromissos assumidos pela Rumo com a renovação antecipada do contrato de concessão da Malha Paulista até 2058. Em 2020, foram realizados 505 testes, o equivalente a mais de 830 mil quilômetros rodados. O investimento inclui obras envolvendo adequações em pátios, postos de abastecimento e sinalizações.

### **Benefícios de Tutóia para a operação**

Os três postos e a remodelação do pátio de Tutóia, por meio da construção e ampliação de linhas, foram projetados para atender o abastecimento e cruzamento do novo modelo de trem de 120 vagões, além de composições maiores que começam a ser testadas nesta operação com cerca de 134 vagões e 2.450 metros. Além disso, com a infraestrutura, todo o processo de abastecimento que ocorre no estado de São Paulo passa a ser feito no pátio de Tutóia, em área mais afastada do centro de Araraquara.

Com as obras, o pátio passa a contar com dois tanques de diesel, para armazenagem de 600 mil litros cada; dois tanques de lubrificante com capacidade para 30 mil litros cada; duas plataformas de descarga para caminhão tanque e uma plataforma de descarga para vagão tanque. Já com relação aos três postos, o grande diferencial está na capacidade de atendimento simultâneo com 1 mil litros por minuto em cada bico de abastecimento. O primeiro posto poderá atender até 10 locomotivas, já o segundo e terceiro podem receber até duas ao mesmo tempo.

A capacidade da infraestrutura inaugurada é quatro vezes maior do que a em vigor nos postos de São José do Rio Preto e Araraquara. Com isso, o tempo de abastecimento será de 20 minutos, eliminando a necessidade de manobras e representando um ganho de eficiência ferroviária. Além disso, neste projeto, foram gerados 370 postos de trabalho diretos e indiretos, sendo 200 nas obras ferroviárias e 170 nas obras nos postos.

"Estamos falando de uma dinâmica similar ao pit stop de Fórmula 1, com a otimização do processo em uma única parada. O trem chega ao ponto de parada e no mesmo local são feitos os abastecimentos de diesel, óleo lubrificante e areia, além da limpeza das cabines", afirma Beto Abreu.

Além do ganho operacional, a inauguração da infraestrutura também representa um marco importante para a cidade de Araraquara (SP). Com a ampliação e adequação do pátio de Tutóia, tornou-se possível direcionar a maior parte dos trens no sentido importação para fora da cidade. Isso já acontecia no sentido exportação desde 2014 com a conclusão parcial do contorno ferroviário no município.

A Rumo seguirá atuando com circulação de trens em Araraquara, mas com volume menor que o de costume, além de manter duas importantes oficinas em operação na região. As obras em andamento na região, além dos postos de abastecimento, integram as contrapartidas previstas na renovação da concessão da Malha Paulista e têm como objetivo reduzir os conflitos urbanos e aumentar a capacidade do sistema ferroviário. A migração definitiva para fora da área urbana está prevista para ocorrer até 2026.

**Fonte: Portal Porto Gente**  
**Data: 04/10/2021**

## REGIÃO METROPOLITANA DO PORTO DE SANTOS EXIGE TÚNEL SUBMERSO

*Editorial Portogente*

*Nos objetivos da Agenda 2030, da ONU, o Porto de Santos urbano deve ter sinergia com a mobilidade da sua região*

Para reivindicar a construção do túnel submerso entre as cidades de Santos e Guarujá, no litoral paulista, ligando as duas margens do Porto de Santos, foram à Brasília vereadores representando todas as nove Câmaras Municipais da Região Metropolitana da Baixada Santista. Um gesto político pioneiro, expressivo e que demonstra a forte relação das cidades conurbadas com o principal porto do País. O encontro foi no dia 29 de setembro último.



**Reunião de parlamentares da Baixada Santista no Ministério da Infraestrutura. Crédito: Divulgação.**

No momento em que se desenvolve o modelo do programa de desestatização do Porto de Santos, é imperativo e contemporâneo incluir a relação porto-cidade, no caso as cidades impactadas pelo mais importante porto brasileiro. Portanto, é providencial esse posicionamento correto, com dimensão humana, da União dos Vereadores da Baixada Santista (Uvebs), presidida pelo vereador Roberto Andrade e Silva, o Betinho.

Os motivos que mobilizaram os vereadores das cidades foram os mesmos que conquistaram a primeira região metropolitana do Brasil. Essas cidades não seriam o que são, se não existisse o Porto. Assim deve ser entendida a manifestação entregue ao secretário nacional de Portos, Diogo Piloni, pelas sete Casas Legislativas unidas, na construção de uma relação sustentável.

Fossem todas europeias, as cidades da RMBS - Bertioga, Cubatão, Guarujá, Itanhaém, Mongaguá, Peruíbe, Praia Grande, Santos e São Vicente - estariam ligadas ao seu porto por seus rios e canal, fazendo comércio e gerando mais riqueza. Realidade que o Ministério da Infraestrutura (MInfra) não percebe e, por isso, no seu projeto de reforma do Porto de Santos, projeta logística anacrônica, que ameaça o futuro do porto e sua região metropolitana.

Túnel submerso não é apenas visita, relato e cartão postal de viagens de brasileiros ao Hemisfério Norte. O Brasil tem engenharia para construí-lo, quando necessário como infraestrutura da logística de seu Porto de Santos, mundial. Tem faltado voto consciente nas eleições, para gerar mais iniciativas como a da Uvebs. Ações políticas para exigir e conquistar progresso econômico e social.

**Fonte: Portal Porto Gente**

**Data: 04/10/2021**



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

### CDRJ ATINGE LUCRO DE 179,1 MILHÕES NO 1º SEMESTRE

**Informação: CDRJ (4 de outubro de 2021)**

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Autoridade Portuária que administra os Portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, encerrou o primeiro semestre de 2021 com um lucro líquido de R\$179,1 milhões. Trata-se de um marco diferenciado no desempenho para a empresa, que têm registrado recordes históricos de faturamento ao longo dos últimos meses, com base na eficiência da governança e melhoria na performance operacional da Empresa.

O expressivo crescimento da receita alcançou a cifra de R\$514,6 milhões em junho, 63% maior quando comparado ao mesmo período de 2020 (R\$ 314,9 milhões). Tal resultado decorre do aumento na movimentação nos Portos, em especial, com o aumento do volume de movimentação e estabilidade do preço do minério de ferro.

A alta no faturamento combinada com a efetividade na gestão do fluxo de caixa possibilitou o encerramento do primeiro semestre de 2021 com disponibilidades que ultrapassaram a marca de R\$ 186 milhões, conferindo maior credibilidade da empresa no mercado e ampliando os horizontes com a retomada de investimentos nos portos com recursos próprios.

Outro grande avanço que merece destaque no período diz respeito à gestão tributária da Companhia. Com apoio de consultoria especializada, a CDRJ regularizou débitos junto à Secretaria da Receita Federal após revisão na apuração dos tributos devidos, recolheu tributos aos cofres do Tesouro e efetuou aproveitamento de relevantes créditos tributários, gerando grande economia para a CDRJ.

A melhoria da performance financeira da Companhia pode ser constatada com base em resultados inéditos dos indicadores como, por exemplo, o índice de liquidez corrente, utilizado para mensurar a capacidade de uma empresa honrar com suas dívidas de curto prazo. Este índice passou de 0,47 em dezembro de 2020 para 1,17 ao final do primeiro semestre de 2021. Como regra geral, uma liquidez corrente acima de 1 significa que a empresa possui capacidade de pagar todos os seus passivos de curto prazo com sobra de recursos, enquanto que indicadores inferiores a 1 mostram um grande risco de insolvência, realidade vivida por muitos anos pela CDRJ.

Por fim, cabe destacar que a Companhia alcançou um EBITDA na ordem de R\$ 272 milhões até junho de 2021, 5340% maior do que os R\$ 5 milhões obtidos em junho de 2020.

Os números apurados ao final do semestre são ainda mais importantes e significativos quando consideramos que todos os compromissos financeiros têm sido honrados tempestivamente e que a visão prospectiva no que diz respeito ao desempenho operacional, faturamento e fluxo de caixa é bastante promissora.

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

*Data: 04/10/2021*

## **COPERSUCAR INVESTE EM TECNOLOGIA RPA PARA APRIMORAR SISTEMA DE ECONOMIA CIRCULAR**

*Informação: Notícias Agrícolas (4 de outubro de 2021)*



**Foto: T-Inside**

A Copersucar, maior comercializadora de açúcar e etanol do mundo, vem investindo em tecnologia e inovação para aprimorar seus processos de logística. Neste mês, a companhia traz novidades em TI relacionadas ao sistema de economia circular, que proporcionará evolução significativa na gestão das suas embalagens reutilizáveis, que carregam o açúcar entre as usinas e as indústrias alimentícias.

Para abastecer os seus mais de 300 clientes industriais, a empresa usa grandes recipientes de polipropileno, também conhecidos como Big Bags ou contentores flexíveis. Eles possuem dimensões superiores a 1,5 metros de altura por 1,2 metros de largura quando cheios, com capacidade de carregar 1.200 kg de açúcar cada um. Anualmente, circulam mais de 1,5 milhão de Big Bags entre as usinas de cana-de-açúcar associadas à Copersucar, o centro de triagem e as fábricas localizadas em quatro estados diferentes.

“Como cada contentor custa em torno de R\$ 120, estamos falando em mais de R\$ 180 milhões só de embalagem. Um material que tem que ser bem armazenado e administrado para que mantenha a sua vida útil preservada, contribuindo para o processo de logística reversa. Um ponto importante neste sistema circular é o controle fiscal e de emissão de notas de remessa. Qualquer erro nestes documentos pode prejudicar o fluxo de embalagens reutilizáveis”, comenta Marcelo Soares, gerente de vendas de açúcar para clientes industriais na Copersucar, que comercializou mais de 5,4 milhões de toneladas de açúcar na última safra, sendo 2 milhões de toneladas do produto no mercado interno.

A gestão destas embalagens não é algo tão simples. Cada caminhão carrega de 22 a 40 unidades cheias de açúcar para entrega nas indústrias, que, após utilizarem o produto, estocam as embalagens e as devolvem para o centro de triagem, a partir daí seguem para higienização e são devolvidos para as usinas. No momento da devolução, até 1800 contentores vazios podem ser acondicionados em um mesmo caminhão. O intervalo entre o recebimento do bag cheio e sua devolução vazio gira em torno de 60 dias.

Todo este controle e gestão das embalagens tomavam tempo das equipes, que também precisavam garantir a conciliação entre o físico e o contábil. O processo gerava uma demanda adicional no preenchimento de cartas de circularização e de geração de extrato de Notas Fiscais das embalagens pendentes de devolução, o que potencializava alterações de saldo e prazo.

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

**Data: 04/10/2021**

## DOCAS DO RIO VERIFICA INSTALAÇÕES PARA IMPLANTAÇÃO DE VTMS NO PORTO DE ITAGUAÍ

**Informação: CDRJ (4 de outubro de 2021)**



**Foto: CDRJ**

segurança da navegação nessa região, em proveito direto do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), programa estratégico da MB.

Na última segunda-feira (27), o gestor de VTMS da Autoridade Portuária, Marcelo Villas-Bôas, e o especialista portuário, Renato Diniz, estiveram no Farol de Castelhanos, na Ilha Grande, para um ‘site survey’ com representantes do Comando de Operações Navais (ComOpNav), da Diretoria de Comunicações e Tecnologia da Informação da Marinha (DCTIM) e do Centro de Análise de Sistemas Navais (CASNAV). A visita visa analisar a infraestrutura existente e a viabilidade técnica de empregá-la simultaneamente no projeto do VTMS e no SisGAAz, mediante instalação de um radar e câmeras de imagem térmica nesse local.

Villas-Bôas explicou que “para instalar radares e câmeras das estações remotas do VTMS do Porto de Itaguaí em organizações da Marinha do Brasil na região, está sendo discutido um termo aditivo ao convênio firmado com a Autoridade Marítima em dezembro de 2019”. Ainda este ano, serão realizadas outras visitas na região para concluir o planejamento das instalações fundamentais ao processo de implantação do sistema, previsto para ser concluído em 2023.

O VTMS é um auxílio eletrônico à navegação, que amplia a segurança e a proteção ao meio ambiente por meio da identificação, da monitoração e do planejamento da movimentação das embarcações, contribuindo para o aumento da eficiência do tráfego marítimo, com reflexo direto nas atividades operacionais dos portos, além do cumprimento de padrões marítimos internacionais.

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

Data: 04/10/2021



## CÂMARA DOS DEPUTADOS - DF

### CÂMARA PODE VOTAR MP QUE CRIA GRUPO DE ENFRENTAMENTO DA CRISE HÍDRICA

Também está na pauta a PEC que altera regras de composição do Conselho Nacional do Ministério Público



#### *Michel Jesus/Câmara dos Deputados - Deputados analisam propostas em sessão virtual do Plenário*

A Câmara dos Deputados pode analisar nesta semana a Medida Provisória 1055/21, que cria um grupo emergencial para estabelecer medidas de enfrentamento da crise hídrica no País. O Plenário tem sessões marcadas a partir das 10 horas desta segunda-feira (4).

A MP institui a Câmara de Regras Excepcionais para Gestão Hidroenergética (Creg), prevista para atuar até 30 de dezembro de 2021. O grupo deverá definir regras para limite de uso dos reservatórios das hidrelétricas, de armazenamento e vazão; assim como decidir sobre a homologação das deliberações do Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE) para atribuir obrigatoriedade de seu cumprimento pelos órgãos e entidades competentes.

### Ministério Público

O Plenário poderá votar ainda a Proposta de Emenda à Constituição 5/21, que altera as regras de composição do Conselho Nacional do Ministério Público (CNMP). A PEC acaba com a exigência de que o corregedor nacional do Ministério Público seja escolhido – pelo conselho – entre os membros do Ministério Público que o integram.

A PEC foi avocada a Plenário pelo presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), em razão de a comissão especial criada para analisar seu mérito não ter concluído os trabalhos dentro de 40 sessões deliberativas.

O texto teve a admissibilidade aprovada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ) no começo de maio com o parecer do deputado Silvio Costa Filho (Republicanos-PE).

A PEC também prevê que os dois membros do conselho indicados pelo Supremo Tribunal Federal (STF) e pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ) poderão ser “ministros ou juízes” e não apenas “juízes”, como atualmente, e inclui, entre os membros do conselho, um representante do Ministério Público indicado, alternadamente, pela Câmara e pelo Senado.



### Entidades beneficentes

Também na pauta consta o Projeto de Lei Complementar 134/19, que reformula regras para a certificação de entidades beneficentes às quais a Constituição assegura imunidade nas contribuições para a seguridade social.

Entretanto, permanecem iguais as principais normas sobre como essas entidades devem oferecer serviços gratuitos para contar com a isenção dessas contribuições.

A reformulação decorre de decisão do STF que considerou inconstitucionais vários artigos da Lei 12.101/09 porque a regulamentação dessa imunidade deve ser feita por meio de lei complementar.

De autoria do deputado Bibó Nunes (PSL-RS), o texto conta com substitutivo preliminar do relator pela Comissão de Seguridade Social e Família, deputado Antônio Brito (PSD-BA).

Nos requisitos para obter e manter a certificação, o relator incluiu trecho para deixar claro que, na hipótese de prestação de serviços a terceiros, a imunidade não poderá ser transferida a essas pessoas. Isso valerá para terceiros do setor público ou privado, com ou sem cessão de mão de obra.

### Combustíveis

Já o Projeto de Lei Complementar (PLP) 11/20 prevê a incidência, por uma única vez, do ICMS sobre combustíveis, inclusive importados, remetendo ao Conselho de Secretários Estaduais de Fazenda (Confaz) a definição de uma alíquota única. O projeto foi apresentado pelo deputado Emanuel Pinheiro Neto (PTB-MT).

Atualmente, o imposto é recolhido em geral na origem, e as alíquotas são diferentes nos estados e no Distrito Federal. Variam também conforme o tipo de produto – na média das regiões metropolitanas, são de 14% para o diesel e 29% para a gasolina, por exemplo.

Segundo o substitutivo preliminar do relator, deputado Dr. Jaziel (PL-CE), ficarão de fora dessa incidência única os lubrificantes e o gás natural e demais hidrocarbonetos gasosos.

As alíquotas a serem definidas deverão ser uniformes em todo o País, podendo ser diferenciadas por produto, e sua redução e restabelecimento dependerá da noventena, prazo de 90 dias entre a mudança e a sua vigência. Em vez de uma incidência percentual sobre o preço, a alíquota incidirá sobre a unidade de medida (litros, por exemplo).

Confira a pauta completa do Plenário

Reportagem – Eduardo Piovesan

Edição – Pierre Triboli

Fonte: Agência Câmara de Notícias

Data: 04/10/2021



Governo Federal

Ministério da Infraestrutura

**GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF**

**GOVERNO FEDERAL GARANTE R\$ 14 BILHÕES DE INVESTIMENTOS PARA ROTA DO AGRONEGÓCIO ENTRE TOCANTINS E GOIÁS**

Leilado em abril, sistema BR-153/080/414/GO/TO será administrado pela Ecovias do Araguaia ao longo de 35 anos; são esperados 120 mil novos postos de trabalho



**Crédito: Ricardo Botelho/MInfra**

Mais R\$ 14 bilhões de investimentos foram assegurados nesta sexta-feira (1º) pelo Governo Federal, através do Ministério da Infraestrutura (MInfra) e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), para o setor rodoviário do país. Em Anápolis (GO), em mais uma cerimônia parte da comemoração de 1 mil dias de governo, foi assinado o contrato de concessão do sistema da BR-153/080/414/GO/TO com a Ecovias do Araguaia (do grupo EcoRodovias).

Em leilão realizado em abril, o grupo ofereceu o desconto tarifário máximo de 16,25%, com um valor final de R\$ 0,10218 por quilômetro, e uma outorga de R\$ 320 milhões à União – e outros R\$ 960 milhões que se somarão aos investimentos no trecho. Com a obra, devem ser criados cerca de 120 mil postos de trabalho, entre diretos, indiretos e efeito-renda.

“É investimento na veia para uma rota extremamente relevante para o agronegócio por interligar as regiões Norte e Sul do Brasil. A estimativa é que milhares de vidas sejam salvas com as melhorias durante os anos de concessão, e essa é a melhor forma de fazer infraestrutura”, destacou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

Com 850,7 quilômetros de extensão, entre os municípios de Anápolis (GO) e Aliança do Tocantins (TO), as rodovias concedidas terão investimentos de R\$ 7,8 bilhões em duplicações e melhorias na segurança viária e outros R\$ 6,2 bilhões em contratação de serviços ao usuário. “O que preocupa mesmo é a conectividade. As pessoas precisam de Wi-Fi e de segurança, e é isso que teremos”, enfatizou.

**TRAVESSIAS URBANAS** – Além disso, o projeto abrange a implantação de faixas adicionais, vias marginais, dispositivos de interconexão em desnível, passarelas de pedestres, passagens inferiores, iluminação nas travessias urbanas e nas vias marginais, dentre outras melhorias. Também está previsto o atendimento 24h ao usuário que utilizar a via.

“A população verá o crescimento desse projeto e será impactada positivamente pelo dia a dia da obra, pela quantidade de investimento que vamos fazer e pela infraestrutura de padrão internacional que será apresentado ao longo dos anos de concessão”, disse Marcelo Costa, secretário nacional de Transportes Terrestres.

**O QUE VEM POR AÍ** – Desde 2019 até aqui, o MInfra já garantiu R\$ 22,5 bilhões de investimentos privados somente para o setor rodoviário com cinco concessões. E outros R\$ 22 bilhões já estão projetados para os dois próximos meses.

Em 29 de outubro, ocorre o leilão da relicitação da Via Dutra, em conjunto com a Rio-Santos, com cerca de R\$ 15 bilhões destinados à melhoria da ligação entre as duas maiores metrópoles do país: São Paulo e Rio de Janeiro. Entre as novidades, estão a implantação do sistema automático de cobrança (free-flow) na região de Guarulhos (SP) e a duplicação da Serra das Araras (RJ).

No mês seguinte, no dia 25 de novembro, será a vez do sistema BR-381/262/MG/ES, de 670 quilômetros de extensão, com mais R\$ 7 bilhões de investimentos previstos, tendo como destaque a duplicação de 400 quilômetros de pistas.

Assessoria Especial de Comunicação  
Ministério da Infraestrutura

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF  
Data: 04/10/2021

## ISTOÉ Dinheiro

### ISTOÉ - DINHEIRO

#### SECA NO CANADÁ OBRIGA IMPORTADORES DE CANOLA A BUSCAREM OUTRAS OPÇÕES

Por Rod Nickel

WINNIPEG, Manitoba (Reuters) – A menor safra de canola do Canadá em 13 anos, resultante de uma severa seca, está forçando importadores como Japão e México a pagar mais ou procurar em outros países a oleaginosa de flor amarela.

Com a escassa canola canadense resultando em preços altos, os clientes do maior exportador dessa oleaginosa estão se apoiando mais fortemente em países de produção menor ou em produtos alternativos, como óleo de palma e de soja, aumentando a inflação global de alimentos.

A falta de trabalhadores e pragas também estão afetando a oferta de óleo vegetal.



#### **Cultivo de canola em Alberta, Canadá**

Os mercados de exportação e os processadores canadenses, que esmagam a canola para produzir óleo para alimentação ou para combustível, e farelo para ração animal, estão enfrentando ofertas muito abaixo do normal.

O Canadá exportou 388 mil toneladas de canola de 1º de agosto até as sete primeiras semanas do novo ano-safra, queda de 71% ano a ano, de acordo com a Comissão

Canadense de Grãos.

Com pouco para vender, os exportadores estão principalmente executando as vendas que fizeram antes que os danos da seca elevassem os preços, com os esmagadores canadenses comprando quase todos os suprimentos disponíveis, disse um exportador.

O contrato mais ativo dos futuros da canola na ICE foram comercializados em cerca de 900 dólares canadenses por tonelada, uma alta de mais de 70% ano a ano.

(Reportagem de Rod Nickel em Winnipeg; reportagem adicional de Hallie Gu em Pequim e Pavel Polityuk em Kiev)

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 04/10/2021

#### OPEP+ MANTÉM LINHA DE AUMENTO MODERADO DA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO

AFP



#### **Poços de petróleo, em Baku, no Azerbaijão, em 19 de março de 2019 - AFP**

O mercado do petróleo esperava alguma ação, mas os países-membros da OPEP+ decidiram, nesta segunda-feira (4), manter sua estratégia de aumento moderado da produção para novembro, ignorando os apelos para abrir mais a torneira.

Os treze membros da Organização de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) e seus aliados por meio do acordo OPEP+, liderados

respectivamente pela Arábia Saudita e pela Rússia, “confirmaram o ajuste acima da produção global mensal de 400.000 barris por dia para o mês de novembro”, anunciou o cartel em um comunicado divulgado após seu breve encontro por videoconferência.

A decisão está em linha com a política da aliança decidida em julho, mas vai contra as expectativas dos mercados.

Vários atores e observadores apostavam em uma aceleração do ritmo de produção, em resposta ao forte aumento dos preços nas últimas seis semanas, de mais de 20% no caso do Brent, a referência do petróleo europeu, e do WTI, seu homólogo dos Estados Unidos.

Na expectativa de uma alta mais acentuada da oferta de petróleo bruto, os mercados reagiram fortemente depois desta decisão. As duas referências de um e de outro lado do Atlântico – o petróleo WTI, dos Estados Unidos, e o Brent, do Mar do Norte – subiram temporariamente mais de 3% em suas cotações.

Chegando a US\$ 78,38 e a US\$ 82, respectivamente, alcançam níveis que não eram vistos desde novembro de 2014, no primeiro caso, e desde novembro de 2018, no segundo.

### – Risco –

Antes da cúpula, o secretário-geral da OPEP, Mohamed Barkindo, considerou que a estratégia era pertinente porque contribui para “responder ao aumento gradual da demanda sem sobrecarregar a oferta”.

Os produtores afirmam em seu comunicado que a decisão leva em consideração “os fundamentos atuais do mercado do petróleo”.

Os preços altos são muito benéficos para as finanças dos produtores, prejudicadas pela crise da covid-19.

Por outro lado, o aumento do preço do petróleo fomenta a inflação e ameaça a recuperação de economias frágeis, um grave risco para a demanda a médio prazo.

Esse não é o único efeito contraproducente para os produtores, já que os preços altos atraem novos concorrentes para o mercado porque seus campos de petróleo se tornam mais lucrativos. Além disso, os compradores podem optar por outras fontes de energia mais limpas.

Em um estudo recente, os analistas do Morgan Stanley estimam que com o barril a 80 dólares, será alcançada uma zona de “destruição da demanda”. No entanto, no contexto atual, Goldman Sachs prevê que o Brent vai disparar para 90 dólares até o final do ano.

### – Querer e poder –

Mas... O cartel teve escolha? Cada vez mais vozes questionam se a OPEP+ tem uma capacidade real de aumentar a produção a um ritmo mais sustentado.

“A questão mais importante talvez seja saber se a OPEP+ será capaz de alcançar seu objetivo”, reagiu Kieran Clancy, analista da Capital Economics.

A maioria dos membros respeita perfeitamente os limites, ou até produz menos do que é permitido.

Para um grupo geralmente mais inclinado aos excessos, este indicador sugere que a OPEP+ poderia estar perto de seus limites em termos de aumento do volume, embora continue mostrando uma “reserva” de produção diária de cerca de cinco milhões de barris.

Nigéria, Angola e Líbia “continuam enfrentando seus eternos problemas de infraestrutura, investimento e segurança”, explicou na semana passada Helima Croft, da RBC.



Os membros da aliança de produtores decidiram que vão se reunir novamente em 4 de novembro.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 04/10/2021*

### **BALANÇA COMERCIAL APONTA SUPERÁVIT DE US\$4,32 BILHÕES EM SETEMBRO**

O saldo positivo totalizou US\$ 56,433 bilhões para os 9 meses do ano de 2021 e deve atingir resultado recorde na história do Brasil

A balança comercial brasileira foi divulgada hoje (1) pelo Ministério da Economia que trouxe os dados sobre um superávit de US\$ 4,322 bilhões para o mês de setembro deste ano.

O superávit acontece quando o país realiza mais exportações do que importações, totalizando um saldo positivo. Quando a situação é contrária, ou seja, se realizam mais importações do que exportações, é chamado de déficit comercial.

Em 2021, as exportações atingiram US\$ 24,284 bilhões para o mês de setembro, já as importações chegaram a US\$ 19,962 bilhões.

Se comparados os dados com o mês de setembro de 2020, as exportações cresceram 33,3% e as importações tiveram aumento de 51,9%.

Totalizando o valor de janeiro a setembro temos um superávit acumulado de US\$ 56,433 bilhões. O valor é recorde da série histórica, iniciada em 1989, para o mesmo período analisado, ou seja, dos nove primeiros meses do ano.

O economista Paulo Gala, mestre e doutor em Economia pela Fundação Getúlio Vargas em São Paulo, comenta o resultado:

“O resultado é impressionante, a gente caminha, em 2021, para ter o melhor ano da história do Brasil em termos de resultado externo com relação à balança comercial. Com esses dados que temos de superávit, conseguimos olhar o saldo da balança comercial do ano com um valor de US\$ 56 bilhões e caminhamos para ter o maior superávit comercial da série histórica no Brasil”

As exportações somaram US\$ 213,223 bilhões e as importações chegaram a US\$ 156,79 bilhões.

O Ministério da Economia também divulgou a projeção para o final do ano, que prevê atingir um superávit de US\$ 70,9 bilhões.

Se confirmado, o valor será 40,7% maior que o resultado positivo observado em 2020, de US\$ 50,9 bilhões.

“No ano passado, para se ter uma ideia, o saldo da balança comercial ficou em US\$ 50 bilhões. Neste ano, o saldo da balança deve ir para US\$ 70 bilhões ou mais, com um número de exportação impressionante de uma ordem de US\$ 280 bilhões, um cenário bastante possível. Seria um recorde histórico, claro. Aqui, a palavra é commodities, temos, basicamente, três delas que estão explodindo que são: minérios de ferro, soja e petróleo, que representaram a grosso modo 30% da pauta hoje. Para se ter uma visão esquemática temos 10% da pauta em petróleo, 10% em minério de ferro e 10% com soja. A maior parte disso vai para a China. A China hoje já representa mais de 25% das nossas exportações. O segundo parceiro é os Estados Unidos, com uns 12% a 13% de participação, lembrando que no passado China e Estados Unidos chegaram a ter a mesma participação na pauta brasileira. Aliás, a China, nos anos 90, era irrelevante para o Brasil, não chegava a representar nem 1% da pauta de exportação. Hoje, ela tem mais de 25%. A Argentina tem de 5% a 6%. Esses são os três principais destinos”, analisou o economista.

A projeção divulgada nesta sexta-feira é menor do que a previsão mencionada em julho deste ano, que trazia um superávit de US\$ 105,3 bilhões até o final de 2021, segundo o Ministério da Economia.

De acordo com a nova projeção, até o final de 2021 as exportações devem atingir um total de US\$ 281 bilhões e as importações, US\$ 210,1 bilhões.

Paulo Gala faz uma análise final sobre o cenário:

“As importações começam a dar sinal de vida com a retomada econômica, mas, claro, houve um processo de substituição de importação bastante forte nos últimos meses por conta do encarecimento das importações. Esse cenário inédito traz uma mensagem boa que é a mensagem de que dólares fartos estão vindo para o Brasil, não pela via, obviamente, dos investimentos e de fluxo da conta capital, mas pela via comercial. Afinal, sobra dólar em soja, petróleo e minérios de ferro.”

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 04/10/2021*

### **TETO DE GASTOS FOI FEITO PARA NÃO DEIXAR EXECUTIVO CRESCER MUITO, DIZ GUEDES**

O ministro da Economia, Paulo Guedes, pediu ajuda aos órgãos de controle de contas para poder ter mais liberdade de administrar os recursos do País. Durante abertura da 1ª Semana Orçamentária do Tribunal de Contas da União (TCU), ele argumentou que, apesar de positiva, a criação do teto de aumento dos gastos públicos foi mal elaborada. O ministro enfatizou a importância da ferramenta como uma forma de se evitar despesas excessivas e desvios, mas que acabou engessando a administração pelo governo de seus próprios recursos.

“O teto de gastos foi feito para não deixar executivo crescer muito, mas eu pergunto: e se quisermos diminuir o tamanho do Estado? Este é um problema que se arrasta há um ano e meio e depende do TCU”, avaliou o ministro, lembrando que há no momento discussões, por exemplo, sobre a criação de um fundo de estabilização. Ele não mencionou diretamente, mas há um debate sobre como o governo poderia atuar por meio de um fundo no preço dos combustíveis, amortecendo os impactos da volatilidade internacional.

#### **Reservas**

Guedes mencionou que as reservas internacionais pertencem à União, mas estão sob a custódia do Banco Central. “Essa relação umbilical, forte entre os entes do governo, que é proprietário de ativos como estatais, reservas internacionais, imóveis.... tudo isso pertence ao governo. E se quisermos vender algumas propriedades dessas?”, questionou.

Ainda sobre o tema, o ministro lembrou que o Brasil, como um membro do Novo Banco de Desenvolvimento (NDB, na sigla em inglês, mais conhecido como Banco dos Brics), precisa fazer aportes em torno de US\$ 100 milhões e US\$ 200 milhões, mas que às vezes não tem caixa para tal e poderia tirar parte do dinheiro que está nas reservas internacionais para tal, sem prejuízo em relação à riqueza do País.

“Essa transferência deveria ser uma operação elementar, sem mexer no montante que temos em reservas, apenas mudando de lugar”, argumentou Guedes, explicando que se trataria de uma realocação do capital de um banco para um banco público internacional. “Hoje não posso fazer isso por causa do teto, definimos o teto de forma equivocada. E estamos sem conseguir integralizar o capital lá fora”, criticou.

Por isso, de acordo com Guedes, é possível contar com mais ações preventivas que façam com que “o espírito de teto funcione”. “É uma riqueza brasileira no exterior”, resumiu.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 04/10/2021*



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### “NÃO VAMOS AUMENTAR A CONTA DE LUZ DO BRASILEIRO”, DIZ RELATOR DA MP DA CRISE HÍDRICA

Relatório de Adolfo Viana para a MP 1055 prevê solução para financiar construção de gasodutos com leilões de energia

*Por Larissa Fafá - 4 de outubro de 2021 - Em Congresso, Mercado de gás, Setor elétrico*



**Relator da MP da crise hídrica Adolfo Viana (PSDB-BA) durante audiência sobre preços dos combustíveis no Plenário da Câmara. Foto por Cleia Viana, Agência Câmara**

Brasília – O relator da MP 1055, da crise hídrica, Adolfo Viana (PSDB/BA), garantiu que o seu texto não terá impacto nas tarifas de energia dos consumidores brasileiros.

Na sexta (1º), Viana protocolou um texto que incluiu medidas para financiar a construção de gasodutos por meio dos encargos de transmissão na conta de energia, prevê mudanças no Proinfa e também a extensão de benefícios para o setor de carvão mineral.

Ele explicou em entrevista à epbr que a decisão sobre incluir as obras de gasodutos na conta de luz será dos órgãos competentes, como a Aneel, o que prescindirá de uma avaliação técnica.

“Hoje a linha de transmissão é construída e já é paga pelos consumidores. O que estamos propondo é que os gasodutos tenham o mesmo estímulo que o setor de transmissão”, defende.

O processo de interiorização do gás natural já foi defendido por outros parlamentares como forma de incentivo ao desenvolvimento da indústria.

Mas, segundo o deputado, a remuneração pelo gasoduto será feita exclusivamente para a geração de energia em termelétricas.

“Não vai ser cobrado nada a mais do que já está sendo pago, o custo da transmissão já está precificado. Estamos dando a opção pelo gasoduto, na medida em que os órgãos competentes entendam que ele irá suprir a necessidade de geração de forma mais eficiente”, afirma Adolfo Viana.

Viana diz não ter tido acesso aos cálculos feitos por associações como a Abrace, de grandes consumidores, que estimam um impacto de R\$ 33 bilhões nas contas de luz com a inclusão dos gasodutos nas tarifas.

A proposta é alinhada com sugestões derrotadas do deputado federal Elmar Nascimento (DEM/BA) e do senador Eduardo Braga (MDB/AM) na tramitação da nova Lei do Gás, em 2020, quando os parlamentares defenderam a inclusão de medidas para viabilizar a contratação de térmicas e construção de gasodutos.

Também já foi defendida, conceitualmente, pelo diretor da Aneel, Efrain Cruz.

Segundo o relator, o fato de ter feito um texto enxuto ajuda na aprovação da matéria. Mesmo assim, o deputado deve passar o dia em reuniões com lideranças políticas para articular a votação que deve acontecer ainda nesta semana.

Diferente do que foi feito com outras medidas provisórias, ainda não há acordo prévio entre a Câmara e o Senado sobre a tramitação da MP 1055.

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM/MG), tem interesse no texto para viabilizar alguma garantia em relação aos reservatórios — o senador mineiro já reclamou abertamente sobre o baixo nível de Furnas e responsabilizou o governo e o ONS pela má gestão das águas.

O relator da MP da crise hídrica na Câmara indicou não ser contrário à inclusão de emendas nesse sentido na medida, mas preferiu deixar de fora de sua versão para privilegiar um texto “pequeno e objetivo”.

“O Senado pode fazer as alterações que entenderem como necessárias e nós avaliaremos depois na Câmara. Mas o uso múltiplo das águas é uma preocupação que está na ordem do dia”, pontuou.

O governo federal, principalmente com o Ministério de Minas e Energia, participou da construção do relatório em relação às mudanças propostas por outros parlamentares. Entretanto, não concorda com as mudanças feitas por Viana.

No sábado (2), o secretário especial de Desestatização do Ministério da Economia, Diogo Mac Cord, afirmou ao jornal Estado de S. Paulo que o relatório é uma quebra de acordo e que deve indicar vetos ao presidente Jair Bolsonaro aos trechos inseridos pelo deputado.

Bolsonaro já vetou uma medida similar no passado — o Brasduto –, em um acordo negociado no Senado pelo Ministério de Minas e Energia (MME), quando o a medida entrou em um projeto de lei do setor elétrico.

### **Carvão e Proinfa são medidas para garantir “robustez”**

Apesar de ter recebido 248 emendas, as mudanças em relação ao setor de gás, Proinfa e também de carvão mineral foram incluídas na medida provisória através do próprio relator.

Segundo o deputado, a ideia é garantir uma robustez ao sistema não apenas durante a crise atual, mas em situações futuras.

“Esses pontos que estão sendo atacados são os que dão robustez ao sistema. Fico preocupado porque as pessoas que mais criticam não oferecem alternativas. Nossos reservatórios vão chegar no período úmido, em novembro, com 10% de reserva para geração. Mesmo que caia chuva, esse problema pode voltar mais para frente”, avaliou.

No caso do carvão, a ideia de Adolfo Viana é estender o subsídio da CDE, que terminaria em 2027, para 2035. O deputado entende que o Brasil passa por um momento em que não tem condições de abrir mão de fontes de energia. “O momento exige isso”, disse.

Como forma de “atenuar os modelos que já estamos inseridos”, segundo o relator, foi incluído uma previsão de que o benefício só será válido para térmicas que, a partir de 2028, passem a substituir pelo menos metade do combustível do carvão por biomassa de reflorestamento ou de agricultura.

É também a mesma lógica aplicada para as mudanças propostas ao Proinfa.

Pelo texto, além da prorrogação dos contratos por mais 25 anos, é possível a inclusão de novos empreendimentos geradores de energias renováveis — solar, eólica, biomassa ou biogás.

Com isso, os contratos passarão a ter o seu preço de venda de energia igual ao preço médio da fonte original sem outorga do Leilão A-6 de 2019, corrigido pelo IPCA.

“O que nós estamos dizendo é que eles vão poder adicionar geração ao contrato deles oferecendo mais energia por um preço menor do que eles estão colocando hoje. É tudo que nosso sistema precisa hoje, de robustez”, disse o deputado.

### **Novo texto permite prorrogação da CREG**

Com a previsão de que a crise hídrica poderá se arrastar para 2022, o novo texto que será discutido pela Câmara prevê a possibilidade de prorrogação do órgão de crise a partir de decreto da Presidência da República.

Em junho, o governo federal precisou editar a MP 1055 em resposta à crise energética. Foi preciso criar um comitê interministerial, chamado de CREG, para acelerar decisões envolvendo a contratação emergencial de energia.

O texto do relator inclui as agências reguladoras — ANA, Aneel, ANP, ANTAQ e Ibama — na composição da CREG sem poder de voto.

As agências fazem parte da governança dos reservatórios e do setor elétrico, mas a medida deu poderes aos ministérios para fazer as deliberações finais.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias  
Data: 04/10/2021*

### **FINANCIAMENTO DE DUTOS TEM RESISTÊNCIA NO SENADO E GOVERNO DIZ QUE SERÁ VETADO**

*Por epbr - 4 de outubro de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter*

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

#### **em jogo**

O senador Renan Calheiros (MDB/AL) anunciou que irá ao Tribunal de Contas da União (TCU) denunciar e pedir investigação sobre as medidas para financiar a construção de gasodutos de transporte propostas pelo Adolfo Viana (PSDB/BA) no relatório da MP 1055, da crise hídrica. O senador indica que as medidas de financiamento vão causar um gasto adicional na conta de luz dos consumidores de R\$ 33 bilhões.

— A conta é da Abrace, associação que representa grandes consumidores de energia, que estima também que a prorrogação do fim do subsídio para o carvão mineral de 2027 para 2035 custará outros R\$ 2,8 bilhões nas tarifas de eletricidade.

- Ainda no sábado, o secretário especial de Desestatização do Ministério da Economia, Diogo Mac Cord, afirmou que o relatório de Viana era uma quebra de acordo e que seria vetado pelo presidente Jair Bolsonaro (sem partido). Estadão

— O relatório pode ser votado pelo Plenário da Câmara nesta segunda (4/10) e foi antecipado aos leitores do político epbr na última sexta (1º/10).

— A ideia é usar os leilões em que serão contratadas as térmicas da MP da Eletrobras para incluir na tarifa de transmissão a “integração do sistema de gasodutos associados à contratação de reserva de capacidade”.

— Ou seja, a Aneel poderá prever a remuneração da construção dos gasodutos das térmicas contratadas pela Receita Anual Permitida.

Petrobras quer dividendos em políticas públicas O presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna, defendeu que os dividendos pagos pela empresa ao governo federal sejam usados para a implementação de políticas públicas, como subsídios aos caminhoneiros e famílias carentes.

— Silva e Luna publicou artigo no Estadão deste domingo defendendo que a aplicação desses recursos pela União pode ser a solução para graves problemas que assolam o país nos dias de hoje. leia o artigo

“Uma Petrobras saudável, que paga bilhões de reais em dividendos, é parte relevante da solução”, diz o artigo.

- A proposta, além de não atacar as origens da alta dos combustíveis, pode reduzir o tamanho da receita do Tesouro, num momento em que o rombo nas contas públicas dispara, alerta Celso Ming
- De acordo com Silva e Luna, a empresa já pagou R\$ 20 bilhões em dividendos aos acionistas em 2021 O Globo
- O presidente da Petrobras garantiu ainda que não há nenhuma chance de a empresa mudar sua política de preços e controlar artificialmente os preços dos derivados. Reuters

**Leia também:** O paradigma do crescimento dos lucros da Petrobras e o equilíbrio dos interesses de acionistas e consumidores nas companhias estatais, por **Alberto Mattos de Souza Estadão**

Combustíveis na pauta da Câmara O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), tenta costurar um entendimento entre líderes de partidos para poder votar, esta semana, projetos relacionados ao preço dos combustíveis. No final da tarde desta segunda (4/10), Lira terá uma reunião com deputados para tentar levar o assunto ao plenário.

— No fim de semana, o presidente da Câmara manteve o diálogo com parlamentares. De olho na alta dos derivados do petróleo, conversou sobre a possibilidade de estruturar um “fundo estabilizador”, que protegeria os consumidores das oscilações do preço dos combustíveis.

— Também está em negociação o projeto de lei do ICMS fixo sobre o gás, gasolina e diesel. O texto debatido pela Câmara torna a cobrança uniforme em todo o país, com percentual pactuado entre os estados. O Globo

Diesel sobe nas bombas O aumento de 8,9% no preço do diesel nas refinarias promovido pela Petrobras na quarta (29/9), após 85 dias sem reajuste, já se reflete nas bombas. O preço do combustível subiu 2% nos postos brasileiros. Segundo a ANP, o litro do combustível é vendido, em média, a R\$ 4,801.

— Em um mês, o preço do diesel nos postos brasileiros acumula alta de 2,25%. No ano, o aumento nas bombas é de 32%. Folha de S. Paulo

TBG abre oferta de produtos de curto prazo A TBG inicia nesta segunda (4/10) a primeira etapa da Rodada 11 para oferta de capacidade de transporte de gás natural dos Produtos de Curto Prazo. Nessa fase estarão disponíveis somente os contratos de entrada e de saída mensais e diários.

— A modalidade mensal de contrato de capacidade firme será ofertada de hoje a sexta (8/10). A aquisição desse produto compreende o período entre novembro e dezembro deste ano.

— Os produtos diários serão liberados para contratação entre os dias 18 e 20 de outubro, sendo possível utilizar a capacidade de transporte alocada no mês de novembro. Caso haja necessidade



de contratação imediata de produtos diários, o Portal de Oferta de Capacidade (POC) permite a solicitação com apenas um dia de antecedência para o mês corrente.

— A solicitação e a contratação do produto diário acontecem nas primeiras horas do dia. Uma vez contratada a capacidade, a requisição de transporte, pelo cliente, pode ser feita para o dia seguinte.

— Carregadores interessados poderão solicitar a contratação da capacidade de um ou mais produtos, por ponto de entrada e/ou zona de saída, conforme seus interesses.

— As contratações de todos os Produtos de Curto Prazo da TBG (trimestral, mensal e diário) devem ser feitas por meio do POC.

— Desde 16 de agosto, o POC se tornou a primeira plataforma multitransportadora do país, permitindo a aquisição não só de produtos e serviços da TBG, como também das transportadoras de gás TAG e NTS.

Fracassa venda da Refap A Petrobras e a Ultrapar anunciaram na sexta (1º/10) que encerraram, sem sucesso, as negociações sobre a venda da Refinaria Alberto Pasqualini (Refap), em Canoas (RS), iniciadas no início deste ano.

— “Apesar dos esforços envidados pelas partes durante esse processo, certas condições críticas definidas na proposta vinculante da companhia não se confirmaram no curso das negociações, desequilibrando a equação de risco e retorno esperada”, diz a Ultrapar.

— A Petrobras aponta que “iniciará tempestivamente novo processo competitivo para essa refinaria”. A estatal nota que os processos para venda da Refinaria Gabriel Passos (Regap), em Minas Gerais, Lubrificantes e Derivados de Petróleo do Nordeste (Lubnor), no Ceará, e Unidade de Industrialização do Xisto (SIX), no Paraná, continuam em andamento.

— A Refap tem capacidade para processar 208 mil barris/dia, e sua venda inclui dois terminais no Rio Grande do Sul e os oleodutos conectados à refinaria para escoamento dos derivados. A unidade é interliga às unidades industriais de Triunfo.

— Segundo a Petrobras, os principais mercados estão no próprio Rio Grande do Sul, parte de Santa Catarina e no Paraná, além de ser possível atender a outros estados por cabotagem. Os produtos são diesel, gasolina, GLP, óleo combustível, querosene de aviação (QAV), solventes, asfalto, coque, enxofre e propeno.

— É a segunda refinaria colocada à venda pela Petrobras que a empresa não consegue vender. No fim de agosto, a petroleira anunciou que os interessados na venda da Refinaria Abreu e Lima (RNEST), em Pernambuco, declinaram formalmente de apresentar proposta vinculante para a compra da refinaria.

17ª Rodada enfrenta polêmica ambiental A inclusão de blocos das bacias Potiguar (RN e CE) e Pelotas (RS e SC) na 17ª Rodada da ANP, marcada para quinta (7/10), coloca em discussão o licenciamento ambiental de áreas consideradas sensíveis à atividade petrolífera. Em debate está a possibilidade de realizar o licenciamento previamente ou, pelo menos, resgatar o instrumento de avaliações que não o substituem, mas conferem maior segurança aos leilões. Até mesmo o Tribunal de Contas da União (TCU) já entrou na polêmica.

— A discussão ganhou força após o alerta de especialistas sobre riscos que a atividade petrolífera na Bacia Potiguar poderia representar ao Atol das Rocas e ao arquipélago de Fernando de Noronha, respectivamente a 260 km e 370 km dos pontos onde futuramente podem ser instaladas plataformas.

— A polêmica traz duas questões: se o governo pode retirar parte dos blocos do leilão e se vão surgir liminares para sustá-lo. A ANP, diz o Valor, está de prontidão para cassar eventuais liminares.

— As bacias Potiguar e de Pelotas não contam com estudos ambientais aprofundados, as Avaliações Ambientais de Áreas Sedimentares (AAAs). No Brasil só duas bacias têm isso: Sergipe-Alagoas-Jacuípe e Solimões, diz o advogado Antônio Augusto Reis, sócio do Mattos Filho e especialista em direito ambiental.

— A ausência de AAAs, diz ele, não chega a ser um impeditivo para colocar áreas em leilão: portaria interministerial (198/2012) garante que, mesmo sem os estudos, blocos de bacias sedimentares podem ser leiloados mediante aval conjunto dos Ministérios de Minas e Energia (MME) e Meio Ambiente (MA). Mas trata-se de análise mais superficial.

— O TCU apontou fragilidades nessa análise ambiental preliminar. Na análise da licitação, a unidade técnica (SeinfraPetroleo) e o plenário da corte chegaram a mencionar trechos da manifestação técnica do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio). O órgão ambiental classifica como “temerária” a oferta de blocos afetos às duas áreas de preservação na concorrência. Valor

— A incerteza ambiental fez com que a Associação Nacional de Petroleiros Acionistas Minoritários da Petrobras (Anapetro) pedisse que a Comissão de Valores Mobiliários (CVM) abra um processo para apurar o interesse da estatal em blocos ambientalmente sensíveis que serão ofertados na 17ª Rodada da ANP.

— Para a Anapetro, o eventual arremate de blocos em áreas ambientalmente sensíveis incluídas no leilão pode gerar insegurança jurídica e a possibilidade de indeferimento de licenças de exploração. Reuters

Petróleo tem nova alta à espera da Opep O petróleo fechou em alta na sexta (1º/10), após atingir uma máxima de três anos no início desta semana diante de expectativas de que os ministros da Opep mantenham um ritmo constante de aumento da oferta.

— O Brent avançou 1,2%, para fechar a US\$ 79,28 por barril em seu quarto aumento semanal. O WTI subiu 0,85 dólar para fechar a US\$ 75,88, completando seis semanas de avanços.

— O Brent subiu mais de 50% neste ano e atingiu uma máxima de três anos, a US\$ 80,75, na última terça-feira.

— A Opep+ se reúne nesta segunda (4/10). O grupo está lentamente desfazendo os cortes recordes de produção feitos no ano passado, embora fontes digam que a organização está considerando fazer mais para impulsionar a produção. Reuters

Sem horário de verão O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, reafirmou na quinta passada (30/9), na inauguração da termelétrica GNA I, no Porto do Açú, que o governo não voltará a adotar o horário de verão. O Ministério de Minas e Energia afirma que o Operador Nacional do Sistema (ONS) realizou um novo estudo sobre a medida

— “O ministério fala pelo lado da economia de energia. O horário de verão não se faz necessário no que diz respeito a economia de energia. Então, nesse tocante, o horário de verão não se aplica a essa situação. O horário de verão não foi renovado em 2019 e permanece da forma como está”, disse Albuquerque.

— Empresários do turismo, bares e restaurantes pediram ao governo federal a volta do horário de verão. Defendem a adoção a partir do dia 15 de outubro ou 1º de novembro, afirmando que ajudaria a reduzir a demanda de energia nos horários de pico. Poder 360

RSB e Fiocruz firmam parceria contra a Covid A Repsol Sinopec Brasil firmou parceria com a Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz), por meio do programa Unidos Contra a Covid-19 (unidos.fiocruz.br), para internalização da tecnologia e produção da vacina da Covid-19 pelo Instituto Bio-Manguinhos, apoiando o desenvolvimento de um laboratório que se tornará um legado para sociedade e a especialização da equipe técnica e pesquisadora.

— A ação é mais uma das empreendidas pela Repsol Sinopec Brasil desde o início da pandemia da Covid-19, que englobam o apoio à construção do Hospital de Campanha Lagoa-Barra no Rio de Janeiro, a cessão de parte da capacidade de processamento do supercomputador AIRIS para pesquisas científicas sobre a Covid-19, além da mobilização de seus voluntários para o auxílio e doação de cestas básicas para mais de 500 pessoas.

— “Estamos muito orgulhosos em participar desse programa, que representa mais um avanço no enfrentamento à pandemia, refletindo nosso diálogo e parceria com a sociedade e com as instituições de pesquisa. Acreditamos que a vacinação da população é essencial para o combate à pandemia, além de ser a forma mais eficaz de contribuímos com a retomada das atividades, com saúde e segurança”, diz Mariano Ferrari, CEO da Repsol Sinopec Brasil.

**Fonte: Agência EPBR de Notícias**

**Data: 04/10/2021**

## HIDROGÊNIO VERDE PODE MOVIMENTAR US\$ 20 BI POR ANO NO BRASIL ATÉ 2040, ESTIMA AIR PRODUCTS

*Por Gabriel Chiappini - 4 de outubro de 2021 - Em Transição energética*



**Foto: Divulgação Complexo do Pecém**

De acordo com Marcus Silva, diretor comercial da Air Products — fabricante americana de gases e líder mundial no suprimento de hidrogênio – o mercado interno de hidrogênio verde (H2V) no Brasil poderá movimentar até US\$ 20 bilhões anuais até 2040.

A afirmação foi feita durante evento organizado pelo Centro Brasileiro de Relações Internacionais (CEBRI) e pelo Consulado Geral da Noruega no Rio de Janeiro, na última quarta (29).

“Em termos de mercado de hidrogênio verde no Brasil, estimamos que antes de 2040 esse mercado estará na faixa de US\$ 15 a US\$ 20 bilhões por ano, e também vemos a oportunidade de exportar entre US\$ 3 e US\$ 5 bilhões por ano”, afirmou o executivo da Air.

A companhia, que já é responsável por mais 40% do market share global de hidrogênio cinza e azul (produzidos a partir de gás natural), agora espera produzir hidrogênio verde no Brasil. Segundo Marcus, o Nordeste brasileiro é o que apresenta as melhores condições para receber projetos de H2V.

“Nós vemos Ceará, Rio Grande do Norte e Maranhão como os possíveis melhores candidatos para abrigar um projeto de hidrogênio verde (...) Também estamos olhando oportunidades no Rio de Janeiro e Espírito Santo”.

Com exceção do Maranhão, todos os estados citados já contam memorandos de entendimento para construção de unidades produtoras de H2V.

- EDP anuncia investimento de R\$ 41,9 milhões em usina de hidrogênio verde no Ceará
- Rio Grande do Norte assina acordo para hidrogênio verde e eólicas offshore
- Canadense AmmPower produzirá amônia verde no Espírito Santo

O executivo explica que os três estados do Nordeste possuem portos próximos a Roterdã — principal porto de entrada da Europa — e, além disso, contam com a possibilidade de transportar H2V via cabotagem para atender indústrias de aço localizadas no Sudeste.

Marcus também destacou a ferrovia que liga o Porto de Itaqui, no Maranhão, ao Pará, que possibilita o transporte de H2V para aplicação nas atividades de mineração no estado.

### Parceria com a Noruega

“Uma colaboração mais estreita entre empresas brasileiras e norueguesas pode acelerar nossos passos em direção a um futuro comum de baixa emissão e gerar novos empregos verdes inclusivos em ambos os nossos países”, destacou a cônsul da Noruega no Rio de Janeiro, Marianne Fosland.

A ambição do país nórdico é que em dez anos o hidrogênio seja uma alternativa real no setor marítimo assim como uma alternativa madura para a indústria

Citando os projetos anunciados no Nordeste brasileiro, em especial o hub de hidrogênio do Ceará, Marianne diz que o Brasil está se posicionando rapidamente para aproveitar o potencial de geração renovável na produção de H2V e desenvolvimento do mercado.

### Amônia azul para navegação

Jørg Aarnes, líder global de soluções de baixo carbono da norueguesa DNV vê no Brasil potencial para produção também de hidrogênio e amônia azul, para utilização como combustível marítimo.

“Podemos ajudar o Brasil a se tornar um líder em hidrogênio e amônia azul”, disse.

Segundo o executivo, a Noruega é pioneira no desenvolvimento de transporte marítimo de baixo carbono, bateria, hidrogênio e amônia. E esta última será uma alternativa relevante para o transporte marítimo.

“Já vimos que a amônia é um combustível para transporte marítimo que se tornará comercial em 2023 2024 e os primeiros navios estão em processo de construção”, lembrou.

Já para regiões onde já existem gasodutos, Aarnes defendeu que a reutilização e adaptação da infraestrutura de gás já existente será a maneira mais viável para transporte do hidrogênio.

“O custo para utilizar pipelines já existentes é de 10% a 35% do custo para construir um novo pipeline”, explicou.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 04/10/2021



## JORNAL O GLOBO – RJ

### AEROPORTO DE CONGONHAS VAI GANHAR NOVO TERMINAL E EDIFÍCIO GARAGEM COM A PRIVATIZAÇÃO

Por Mariana Barbosa

Estudos de viabilidade que acompanham o edital de concessão do aeroporto de Congonhas preveem a desativação do atual terminal de passageiros e a construção de um edifício garagem (na foto do lado direito).

Para adequar a pista para poder receber 44 movimentos, 12 a mais do que atualmente, o terminal atual terá de ser desativado.

Com o novo terminal, o número de pontes de embarque sairá de 12 para 30. Caberá ao novo concessionário escolher a nova localização, mas, diante da escassez de espaço no aeroporto, não resta muita alternativa além do que foi desenhado como consórcio GCA no estudo de viabilidade. No estudo, o terminal ficaria localizado onde hoje está a sede da Gol (antiga sede da Varig no aeroporto).



### **Proposta para novo terminal no aeroporto de Congonhas | Divulgação**

Uma outra possibilidade seria colocar o terminal do outro lado da pista, onde hoje estão localizados os hangares de táxi aéreo, mas isso demandaria investimentos ainda maiores e readequação do tráfego local.

O aeroporto de Congonhas tem uma capacidade declarada de 17 milhões de passageiros ano, mas recebeu 22 milhões de passageiros em 2019, pré-pandemia. O novo concessionário terá de investir R\$ 3,3 bilhões, sendo 70% disso nos primeiros três anos, em adequações para elevar a capacidade a 35 milhões de passageiros.

Para dar conta dessa demanda maior, o concessionário terá também de melhorar o acesso ao aeroporto, com a construção de um edifício garagem em frente ao novo terminal, com um andar para embarque e outro para o desembarque.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 04/10/2021*

## **PRESIDENTE DO BC NEGA QUE USO DO PIX ESTEJA ATRELADO AO AUMENTO DE CRIMINALIDADE**

Campos Neto defendeu que a alta na criminalidade está mais relacionada à reabertura da economia

*Por Gabriel Shinohara*



**O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, disse que o Pix é mais seguro que outras formas de transferência** Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

BRASÍLIA — O presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, negou nesta segunda-feira que o Pix esteja atrelado ao aumento da criminalidade. Segundo ele, o aumento de roubos e sequestros-relâmpago tem mais a ver com a reabertura da economia.

— Se a gente olhar o gráfico de incidências e de abertura econômica o que aconteceu é que você tinha um número de incidências e a economia fechou, não tem bar, não tem restaurante, não tem cinema, as pessoas ficam em casa. Obviamente os sequestros-relâmpago caem, a criminalidade cai, quando a economia volta a reabrir, isso volta, só que antes a gente não tinha Pix, agora a gente tem — apontou.

Houve vários casos relatados de pessoas que sofreram sequestros-relâmpago e precisaram fazer um pagamento via Pix, que é instantâneo, para o sequestrador. Além disso, os relatos de fraudes e golpes também utilizando o Pix são frequentes.



### **O QUE É PIX E COMO VAI FUNCIONAR O NOVO SISTEMA DE PAGAMENTO EM 15 PONTOS** 1 de 15

#### **O que é o Pix?**

É um meio de pagamentos criado pelo Banco Central que permite fazer transferências e pagamentos instantâneos 24 horas por dia e sete dias por semana. A promessa é que o novo serviço seja mais simples que os atuais TED e DOC. O Pix começou a funcionar no dia 16 de novembro.

#### **Como acesso o Pix?**

O Pix estará disponível em qualquer plataforma que a instituição financeira escolher. No entanto, o BC espera que o celular seja o canal mais usado. Em um primeiro momento, será necessário ter acesso à internet, mas o BC prevê que um serviço off-line esteja disponível em 2021.

#### **Quem poderá utilizar o Pix?**

Qualquer pessoa ou empresa que tenha uma conta corrente, conta de depósito ou conta de pagamento pré-paga. Para transferências entre pessoas físicas e pagamento de pessoas físicas para empresas, o Pix será gratuito. Para MEIs, venda com finalidade comercial poderá ser tarifada.

#### **O que é uma chave Pix?**

A chave é um meio de identificar a conta do usuário. Há quatro tipos: CPF ou CNPJ, e-mail, número de celular e uma chave de segurança aleatória de números e letras. Na hora de fazer transferência, em vez de o usuário ter que informar nome, CPF, número da conta e da agência, como é feito atualmente, basta colocar a chave Pix.

#### **Como cadastrar as chaves?**

O registro será feito pelo site ou app da instituição onde o cliente tem conta. É preciso confirmar a posse da chave e vinculá-la à conta do Pix. Por exemplo, no caso do uso do e-mail ou do celular como chave, o usuário receberá um código por SMS ou por e-mail que deverá ser inserido no app para confirmar a identificação.

#### **Quantas chaves Pix posso cadastrar?**

Pessoas físicas podem ter cinco chaves para cada conta da qual sejam titulares. Para empresas, o limite é de 20 chaves por conta. O cadastramento de chave promete facilidade e rapidez no uso diário do Pix, mas não é obrigatório.

#### **Como fazer uma transferência?**

O Pix vai aparecer no aplicativo do banco ou da fintech, ao lado do TED e do DOC. Ao selecionar a opção, quem estiver usando o serviço poderá digitar uma identificação de quem vai receber o dinheiro, a chave Pix (CPF, e-mail ou telefone celular). Quem for enviar recursos, coloca o montante a ser transferido e aprova a transação. Quem recebe pode gerar um QR code e enviá-lo ao pagador.

#### **Qual a diferença entre Pix, DOC e TED?**

Nas transferências TED/DOC, o pagador precisa digitar os dados do recebedor, como seu banco, CPF/CNPJ, número da agência e tipo de conta. O serviço só está disponível em dias úteis e em determinados horários. Além disso, no caso do DOC, o valor só fica disponível horas depois ou no dia útil seguinte. No Pix, o pagador inclui a chave Pix no celular ou lê o QR Code do recebedor e ambos recebem uma notificação de operação concluída. O Pix é aceito em qualquer dia e horário.

#### **Haverá limite de transação no Pix?**

O BC não estabeleceu um limite para o Pix, mas as instituições financeiras poderão impor valores máximos para cada transação. Estes, porém, não poderão ser inferiores aos limites estabelecidos para outras opções de pagamento.

#### **Quanto o Pix vai custar?**



Não haverá cobrança para pessoas físicas no caso do recebimento e envio de recursos. Mas, caso recebam dinheiro ao fazer uma compra ou se usarem os canais de atendimento do banco, quando houver meios eletrônicos disponíveis, a instituição financeira poderá cobrar tarifa. MEIs e autônomos seguem as mesmas regras. Se a conta Pix for usada apenas para fins comerciais, pode ser cobrada tarifa a partir da 31ª transação de recebimento. No caso de pessoas jurídicas, podem ser tarifados tanto o pagador como o recebedor.

### **Como fazer um pagamento via Pix?**

Para fazer compras, o Pix também poderá ser usado via QR Code. O consumidor abre o aplicativo do banco ou da fintech, seleciona a opção Pix e direciona a câmera do celular para o QR Code disponibilizado pelo estabelecimento comercial, que também pode, assim como em transferências, informar sua chave Pix

### **O que é possível pagar com Pix?**

É possível fazer compras e pagamento de prestadores de serviço que também tenham Pix. Pode-se usar o Pix para pagar contas de luz, taxas e multas a órgãos federais. O Tesouro Nacional ainda está desenhando o calendário para o pagamento de taxas como inscrições de vestibular e emissões de passaporte. Também está sendo desenvolvida uma ferramenta para facilitar a compra de imóveis e carros.

### **O Pix é seguro?**

As informações pessoais são protegidas pelo sigilo bancário e as medidas de segurança já adotadas pelas instituições financeiras em TEDs e DOCs serão utilizadas no Pix. Em caso de erro em uma transação, valem as regras atuais. Se ocorrer o envio de um valor errado, será necessário negociar com o recebedor para que o montante seja devolvido.

### **Como é o Pix no mundo?**

Tecnologias similares ao Pix estão disponíveis em 56 países. No México, por exemplo, ele também foi implementado por órgãos federais. Já nos EUA e na China, foram empresas privadas. A Austrália tem um modelo híbrido, público e privado. Reino Unido e Chile foram os primeiros a adotar a tecnologia. Em algumas metrópoles globais, a principal mudança causada pela expansão desse tipo de meio de pagamento foi a drástica redução na circulação de papel-moeda.

### **Qual o papel do Banco Central?**

O Banco Central provê a infraestrutura do Pix, uma base de dados centralizada com os dados das contas dos recebedores. Dessa maneira, os participantes do sistema de pagamento podem aproveitar a infraestrutura única para acelerar o processo de transferência e pagamento

— Esse aumento de incidência está muito mais correlacionado com a reabertura da economia do que com o instrumento em si. Ao contrário, o instrumento nos permite fazer ajustes mais fáceis, como ele tá todo na nuvem, a gente faz ajustes rapidamente — disse Campos Neto em evento da Associação Comercial de São Paulo (ACSP).

Entre as medidas tomadas pelo Banco Central, algumas entram em vigor nesta segunda-feira, como o limite de R\$ 1 mil para transferências noturnas e a possibilidade de estabelecer quais contatos poderão receber recursos acima de R\$ 1 mil a qualquer hora.

Além disso, bancos poderão bloquear recursos de usuários por 72 horas em caso de suspeita de fraude a partir de 16 de novembro.

O presidente do BC entende que qualquer instrumento de pagamento que existir vai ser em parte responsabilizado quando há uma alta na criminalidade, mas o Pix é somente um veículo. Segundo ele, o sistema é até melhor para reduzir os crimes porque é mais adaptável, como mostram as medidas que entram em vigor nesta segunda-feira.

— Obviamente vão ter outras demandas no futuro, a gente não tem o sistema perfeito, é um sistema adaptável, mais barato, mais maleável, mais rápido, mais rastreável e mais seguro no fim — defendeu Campos Neto.

De acordo com o presidente do BC, estamos em um momento de aumento da criminalidade, com desemprego informal alto e a autoridade monetária identificou que o Pix estava sendo usado para crimes e atuou para mitigar os riscos.

— Estamos fazendo as correções e se precisar fazer mais correções, faremos. Agora a gente não vai atingir a criminalidade zero e o BC também não pode ter política de segurança pública. A gente vai fazer para que esse instrumento seja o mais seguro possível entendendo que criminalidade sempre vai existir — disse.

### **Cuidado com o fiscal**

Na mesma ocasião, Campos Neto voltou a repetir que há um ruído na parte fiscal com as discussões sobre a solução para o pagamento de precatórios e o novo Bolsa Família.

— De fato tem uma dimensão que precisa ser trabalhada, que é: existe um grande ruído, ainda mais chegando perto das eleições, de como vai ser a política fiscal daqui pra frente. Hoje a gente tem tema ligado a precatórios, Imposto de Renda, Auxílio Emergencial, no novo Bolsa Família — citou.

Segundo o presidente do BC, quando a página for virada e o governo explicar como vai ser o programa e como será financiado, o cenário ficará um pouco mais claro.

— Quando isso virar a página, a gente espera que seja em breve, a gente vê um cenário um pouco mais claro daqui pra frente. Na verdade, quando a gente olha a trajetória de dívida, ela não é ruim, obviamente o Brasil é muito endividado, mas quando a gente olha o que foi feito na pandemia e o que se recuperou recentemente, foi uma surpresa boa — ressaltou.

Campos Neto fez referência à trajetória da dívida pública, que vem caindo nos últimos seis meses. Após atingir um pouco de quase 90% em fevereiro, ela chegou a 82,7% do PIB em agosto.

— Precisamos ter certeza que a gente mantenha o arcabouço fiscal. Obviamente se daqui pra frente o mercado tiver uma percepção, se os agentes econômicos tiverem uma percepção que não existe teto, que não existe Lei de Responsabilidade Fiscal, a gente vai ver uma reprecificação nos ativos — afirmou.

De acordo com Campos Neto, programas que injetam recursos na economia podem ter o efeito contrário ao crescimento, porque deterioram a credibilidade fiscal do país.

— Nesse momento a gente precisa ganhar credibilidade, a gente precisa comunicar o que vai ser o fiscal, qual é o plano de médio prazo e eu acho que é importante virar a página nesse tema que a gente tem que é a continuação do que foi feito em termos de programa de enfrentamento daqui até o fim do governo — disse.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 04/10/2021*

## **ALTERAÇÕES EM MP DA CRISE HÍDRICA PODEM CUSTAR R\$ 46,5 BI PARA CONSUMIDORES**

Texto, na pauta da Câmara, aumenta custos nas contas de luz com construção de gasodutos e incentivos para carvão

*Por Manoel Ventura*

BRASÍLIA — Alterações feitas na Câmara na medida provisória (MP) editada para adotar ações contra a crise hídrica podem gerar uma fatura de R\$ 46,5 bilhões a serem bancados pelos

consumidores nas contas de luz, de acordo com cálculos da Associação dos Grandes Consumidores de Energia e de Consumidores Livres (Abrace).

As mudanças constam no relatório do deputado Adolfo Viana (PSDB-BA) e o texto pode ser votado ainda nesta semana na Câmara. Prevista para esta segunda-feira, a votação foi adiada por falta de acordo entre as lideranças partidárias. A sessão desta segunda foi encerrada em pouco minutos, sem que houvesse a análise ou discussão do projeto.

Deputados ainda querem mais tempo para analisar as mudanças feitas na proposta antes de votarem o texto.

A MP foi editada no fim de junho e criou a Câmara de Regras Excepcionais para Gestão Hidroenergética (Creg) com o objetivo de estabelecer medidas emergenciais para contar a crise hídrica.

No jargão de Brasília, a MP ganhou uma série de “jabutis” — ações estranhas ao texto original da medida — que devem encarecer as contas de luz. O governo já indicou que é contra as mudanças.

O principal impacto será o repasse para os consumidores da construção de novos gasodutos. Essa medida seria uma “solução” para uma determinação aprovada na lei que permitiu a privatização da Eletrobras.

Sancionado em julho, a lei da privatização da Eletrobras obriga a contratação de mil megawatts (MW) de termelétricas a gás nos próximos leilões. O problema é que a maior parte dessas usinas precisarão ser construídas em localidades onde não há gás natural e nem infraestrutura de transporte, sendo necessário construir novos dutos para lugares distantes.

A que determina a construção das termelétricas coloca um preço-teto para a energia gerada por essas usinas. Mas o relatório em discussão na Câmara cria uma “solução” para isso.

O texto protocolado pelo relator prevê que a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) poderá incorporar nas tarifas de luz o custo da construção de novos gasodutos para usinas térmicas na forma de Receita Anual Permitida (RAP), uma receita fixa paga nas contas de luz.

O texto diz que caberá à Aneel “estabelecer mecanismos vinculados às tarifas de transmissão de forma a integrar o sistema de gasodutos associados à contratação de reserva de capacidade às instalações da rede básica, com vistas à definição da receita anual permitida”. Apenas esse trecho do relatório terá um custo de R\$ 33 bilhões nas contas de luz ao longo dos próximos anos, de acordo com a associação de grandes consumidores.

Viana incluiu no parecer uma nova prorrogação do subsídio para o carvão mineral usado em termelétricas. Hoje, esse subsídio está previsto para acabar em 2027 e a sua renovação é um pleito recorrente principalmente de parlamentares do Sul do país.

Pelo texto do relator, a Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), fundo cujo financiamento é rateado entre todos os consumidores, continuaria bancando parte da exploração do carvão nacional até 2035, a um custo adicional estimado de R\$ 2,8 bilhões para os consumidores. Apenas no ano passado, os brasileiros pagaram cerca de R\$ 670 milhões para bancar parte da operação de extração do carvão, usado ainda em parte das usinas térmicas de energia.

Segundo o próprio relator, a medida teria o objetivo de “propiciar uma transição gradual da indústria mineira de carvão e atenuar impactos econômicos e sociais em muitos municípios da região Sul”. Uma medida semelhante foi proposta durante a tramitação da MP que permitiu a privatização da Eletrobras no Congresso, mas não foi para frente.

O texto ainda traz algumas outras propostas feitas na esteira da MP da Eletrobras. Entre elas, a extensão do prazo dos contratos de 20 para 25 anos das Pequenas Centrais Hidrelétricas (PCHs) que o governo deverá contratar e a inclusão de encargos e tributos no preço-teto que a energia dessas usinas será negociada. O impacto dessa medida será de R\$ 700 milhões.

Também foram propostas algumas alterações sobre os contratos dos empreendimentos do Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia Elétrica (Proinfa). A lei da Eletrobras permitiu a renovação desses contratos para evitar que as usinas disputem leilões de energia velha e reduzam seus custos. Esses contratos são bem mais caros que os custos atuais das mesmas fontes de geração de energia — eólica e solar.

Pelas regras estabelecidas pelo governo, o gerador que tiver interesse em prorrogar o contrato deveria fazer a solicitação até 11 de outubro deste ano. O relatório da nova MP, no entanto, estende esse prazo para 30 de março de 2022. O parecer também permite que as geradoras que optarem pela prorrogação possam adicionar novos empreendimentos de energias renováveis em seus contratos - provenientes de fontes solar, eólica, biomassa ou biogás. De acordo com os cálculos da Abrace, essas e outras mudanças propostas no Proinfa podem totalizar cerca de R\$ 10 bilhões.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 04/10/2021*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### FATURAMENTO REAL DA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO CAI 3,4% EM AGOSTO, DIZ CNI

*Por Sandra Manfrini*

Brasília - O faturamento da indústria de transformação e as horas trabalhadas na produção mantiveram trajetória de queda em agosto, segundo pesquisa Indicadores Industriais divulgada nesta segunda-feira pela Confederação Nacional da Indústria (CNI). O faturamento real caiu 3,4% em agosto na comparação com julho, na série livre de efeitos sazonais. Já em relação ao mesmo mês do ano passado, o indicador recuou 0,2%. No ano, de janeiro a agosto, o faturamento real da indústria de transformação acumula queda de 6,4% na série dessazonalizada.

O indicador de horas trabalhadas na produção registrou retração de 0,3% em agosto na comparação com julho. Segundo os dados da pesquisa da CNI, desde fevereiro de 2021, as horas trabalhadas têm apresentado quedas consecutivas mensais, com exceção de julho, em que houve estabilidade. A queda acumulada em 2021, de janeiro a agosto, é de 4,7%.

“Essa queda tem refletido umas quebras de cadeia produtiva com falta de insumos para diversos setores da indústria de transformação”, diz a economista da CNI Maria Carolina Marques. Um exemplo disso, segundo ela, é o que tem ocorrido na indústria automotiva. “O que tem acontecido muito, por exemplo, é a falta de microchips para a indústria automotiva, que tem paralisado montadoras de veículos. Só que isso não afeta apenas o setor automotivo. Quando uma fábrica de automóveis para, ela para de adquirir aço, para de adquirir plástico, tecidos para fazer os bancos dos veículos e isso acaba tendo um efeito ao longo da cadeia produtiva e espalhando esse efeito para diversos setores da indústria de transformação”, afirma.

Com relação ao indicador de emprego da indústria de transformação, houve um ligeiro crescimento de 0,1% em agosto em relação ao mês anterior. Desde agosto do ano passado, o indicador apresenta altas mensais. No acumulado de janeiro a agosto de 2021, o emprego da indústria tem crescimento de 3,8%.

A massa salarial real voltou a crescer em agosto, com variação positiva de 0,8% ante julho. O indicador acumula crescimento de 0,7% em 2021, de janeiro a agosto. Apesar dessa alta, a

massa salarial real está 2,6% abaixo do nível observado em fevereiro de 2020, período pré-pandemia da covid-19. “Apesar da forte recuperação das horas trabalhadas no segundo semestre de 2020, em nenhum momento a massa salarial real voltou ao nível de antes da pandemia”, diz a pesquisa.

O rendimento médio real apresentou uma alta de 0,5% em agosto em relação ao mês anterior, na série livre de efeitos sazonais. Apesar desse crescimento, o indicador de rendimento médio real vem consolidando uma tendência de queda. No ano, de janeiro a agosto, o indicador apresenta uma retração de 2,0%. “A alta da inflação contribui para a redução do rendimento médio real dos trabalhadores”, diz a pesquisa.

Com relação à Utilização da Capacidade Instalada (UCI), os Indicadores mostram que ela continua elevada, acima de 80%. A UCI está há seis meses acima dos 80%. Em agosto, o indicador apresentou ligeira queda de 0,1% em relação a julho, atingindo 82,3%.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 04/10/2021*

## TETO DE GASTOS FOI FEITO PARA NÃO DEIXAR EXECUTIVO CRESCER MUITO, DIZ GUEDES

*Por Célia Froufe*



**Ministro da Economia Paulo Guedes na Comissão Temporária Covid-19 do Senado**  
**Imagem: Reprodução/TV Senado**

Brasília - O ministro da Economia, Paulo Guedes, pediu ajuda aos órgãos de controle de contas para poder ter mais liberdade de administrar os recursos do País. Durante abertura da 1ª Semana Orçamentária do Tribunal de Contas da União (TCU), ele argumentou que, apesar de positiva, a

criação do teto de aumento dos gastos públicos foi mal elaborada. O ministro enfatizou a importância da ferramenta como uma forma de se evitar despesas excessivas e desvios, mas que acabou engessando a administração pelo governo de seus próprios recursos.

“O teto de gastos foi feito para não deixar executivo crescer muito, mas eu pergunto: e se quisermos diminuir o tamanho do Estado? Este é um problema que se arrasta há um ano e meio e depende do TCU”, avaliou o ministro, lembrando que há no momento discussões, por exemplo, sobre a criação de um fundo de estabilização. Ele não mencionou diretamente, mas há um debate sobre como o governo poderia atuar por meio de um fundo no preço dos combustíveis, amortecendo os impactos da volatilidade internacional.

### Reservas

Guedes mencionou que as reservas internacionais pertencem à União, mas estão sob a custódia do Banco Central. “Essa relação umbilical, forte entre os entes do governo, que é proprietário de ativos como estatais, reservas internacionais, imóveis.... tudo isso pertence ao governo. E se quisermos vender algumas propriedades dessas?”, questionou.

Ainda sobre o tema, o ministro lembrou que o Brasil, como um membro do Novo Banco de Desenvolvimento (NDB, na sigla em inglês, mais conhecido como Banco dos Brics), precisa fazer aportes em torno de US\$ 100 milhões e US\$ 200 milhões, mas que às vezes não tem caixa para tal e poderia tirar parte do dinheiro que está nas reservas internacionais para tal, sem prejuízo em relação à riqueza do País.

“Essa transferência deveria ser uma operação elementar, sem mexer no montante que temos em reservas, apenas mudando de lugar”, argumentou Guedes, explicando que se trataria de uma

realocação do capital de um banco para um banco público internacional. “Hoje não posso fazer isso por causa do teto, definimos o teto de forma equivocada. E estamos sem conseguir integralizar o capital lá fora”, criticou.

Por isso, de acordo com Guedes, é possível contar com mais ações preventivas que façam com que “o espírito de teto funcione”. “É uma riqueza brasileira no exterior”, resumiu.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 04/10/2021*

## **BNDES VAI CAPTAR US\$ 500 MILHÕES COM BANCO DO BRICS PARA PROJETOS SUSTENTÁVEIS**

O banco de fomento terá de financiar pelo menos cinco propostas em setores como mobilidade urbana, resíduos sólidos e energia renovável

*Por Vinicius Neder, O Estado de S.Paulo*

RIO - O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) confirmou nesta segunda-feira, 4, que vai captar US\$ 500 milhões com o Novo Banco de Desenvolvimento (NDB, na sigla em inglês), organismo multilateral criado por Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul, no âmbito do grupo político chamado de Brics.

Segundo o BNDES, a captação será destinada para o financiamento de “projetos nos setores de mobilidade urbana sustentável, resíduos sólidos, energias renováveis, equipamentos eficientes, cidades sustentáveis, mudança do clima, florestas nativas e gestão e serviços destinados à redução de emissão de gases de efeito estufa”, todos associados às mudanças do clima.

O financiamento do NDB ao BNDES terá prazo de 11 anos e 6 meses. O banco brasileiro poderá usar os recursos para emprestar ao longo de quatro anos.

Pelas regras da captação, o BNDES terá que financiar ao menos cinco projetos com os recursos. Nenhum dos empréstimos poderá ultrapassar, individualmente, mais de 20% do valor total captado - ou seja, US\$ 100 milhões para cada operação. Além disso, 30% dos recursos captados poderão ser utilizados pelo BNDES para financiamento de debêntures de projetos em setores específicos.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 04/10/2021*

## **DISPUTA PELO MERCADO DE CARROS ELÉTRICOS SE ACIRRA**

Investimentos previstos pelas montadoras já passam de US\$ 250 bilhões até 2030

*Por Cleide Silva, O Estado de S.Paulo*



***Ford vai construir dois polos com uma fábrica para picapes elétricas. Foto: Ford***

Uma nova disputa entre gigantes ocorre no mundo automotivo, desta vez pela liderança global ou regional do mercado de carros elétricos. As legislações com prazos para o fim da produção de veículos a combustão em vários países, obrigando montadoras a desenvolverem produtos com zero emissão, abriram uma frente de investimentos que passa de US\$ 250 bilhões

de 2025 a 2030, conforme programas já anunciados.

Nessa briga, cada um dos competidores chama para si a responsabilidade de ser número um do mercado, também de olho no que vem lá na frente, que são os modelos autônomos. “A Ford vai

liderar a transição da América para os veículos elétricos, dando início a uma nova era de fabricação limpa e neutra em carbono”, diz Bill Ford, presidente executivo da Ford.

A declaração foi feita na semana passada, quando a Ford anunciou a construção, nos EUA, de dois complexos com uma fábrica para as picapes elétricas Série F e três para baterias de íons de lítio. O projeto inclui ainda parque de fornecedores e unidade de reciclagem de baterias. Vai custar US\$ 11,4 bilhões.

Segundo a Ford, é o maior investimento em veículos elétricos feito de uma só vez por empresa do setor automotivo americano. A previsão é de gerar 11 mil empregos nos megapolos no Tennessee e em Kentucky, que entrarão em atividade a partir de 2025, em parceria com a empresa coreana SK Innovation.

O projeto é parte do investimento de mais de US\$ 30 bilhões da Ford em veículos eletrificados. A empresa trabalha para que de 40% a 50% de seu volume global de veículos seja totalmente elétrico em dez anos.

Já a General Motors programou aportes de US\$ 35 bilhões em carros elétricos e autônomos, e afirma que seu objetivo é ser líder na América do Norte em carros eletrificados e líder mundial em tecnologias de baterias e células de combustível.

“Estamos investindo em um plano integrado que garanta à GM a liderança do mercado na transformação para um futuro mais sustentável”, afirma a presidente mundial da companhia, Mary Barra. O grupo projeta vendas globais de 1 milhão de carros elétricos em cinco anos. Hoje, quem lidera o mercado americano é a Tesla, que vai investir US\$ 12 bilhões nos próximos anos.

“A transição do governo Trump para o governo Biden foi o impulso que faltava para os EUA embarcarem nesse movimento, até então mais forte na Europa e na Ásia”, diz Ricardo Bacellar, sócio da KPMG.

### **Custo total**

O grupo alemão Volkswagen vai investir US\$ 41 bilhões em carros elétricos, de um total de US\$ 86 bilhões previstos em mobilidade elétrica, tecnologia híbrida e digitalização. O presidente mundial, Herbert Diess, afirma que a empresa já é líder global com suas plataformas elétricas. “Nos próximos anos será crucial alcançar também posição de liderança em software automotivo, para atender a necessidades de mobilidade individual, sustentável e conectada no futuro.” O grupo fará 75 lançamentos de carros eletrificados até 2029 e está construindo grande complexo na China.

A Stellantis, dona da Fiat, Jeep, Peugeot e Citroën, também está no páreo, e reservou US\$ 35 bilhões para eletrificação de veículos e software. O objetivo é que, em 2025, 98% de suas linhas sejam de modelos elétricos e híbridos plug-in.

Em 2030, o grupo espera que 70% de suas vendas na Europa e 40% nos EUA sejam de carros eletrificados. “Tudo isto mantendo uma margem de lucro de dois dígitos”, diz Carlos Tavares, presidente global da Stellantis. O grupo terá três fábricas de baterias na Europa e duas nos EUA. Segundo estudos, em 2026 o custo de uso do carro elétrico será igual ao do a combustão.

A meta da Renault é atingir o mix mais verde do mercado europeu em 2025, com 65% de carros eletrificados no total de vendas e 90% totalmente elétricos em 2030, informa o presidente global Luca De Meo. O grupo francês vai investir US\$ 12 bilhões em eletrificação, com foco em baratear o custo da bateria. “Queremos fazer com que o carro elétrico se torne popular

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 04/10/2021**

## MENOS DE 2% DOS RECURSOS ARRECADADOS EM CONCESSÕES DE TRANSPORTES VOLTAM PARA O SETOR

Estudo da CNT obtido com exclusividade pelo 'Estadão' mostra que do total de R\$ 233,57 bilhões obtidos em leilões 69,5% foram usados para pagar dívidas do governo federal e outros encargos  
*Por André Borges, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - O setor de infraestrutura de transportes está entre aqueles que mais geraram arrecadações para os cofres públicos, por meio de leilões de concessão de aeroportos, ferrovias, portos e estradas realizados nas últimas décadas. Parte esmagadora desses recursos, porém, está longe de ser aplicada no próprio setor, cada vez mais estrangulado por falta de dinheiro que financie sua manutenção e ampliação.

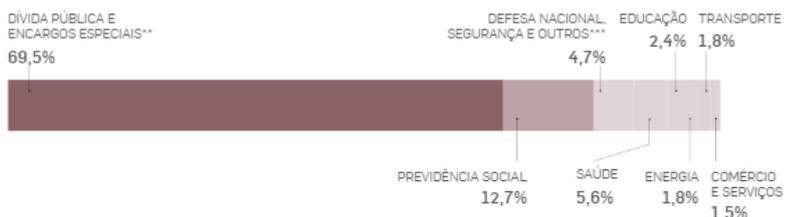
Em vez de direcionar parte dessas arrecadações para a malha logística nacional, o governo usa o dinheiro para pagar aposentadorias, dívida pública federal, financiar órgãos de defesa nacional e saúde. No fim das contas, o que sobra é um valor irrisório para o transporte, se comparado a tudo que ele arrecadou.

O Estadão teve acesso a um estudo realizado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), que avaliou as arrecadações das últimas duas décadas no segmento e verificou onde os recursos foram empregados. O levantamento "Infraestrutura de Transporte - Investimento e Financiamento de Longo Prazo" foi feito a partir de dados oficiais colhidos no sistema Siga Brasil, referente ao Orçamento federal, e órgãos como a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) e a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR); e de bases de dados internacionais do Banco Mundial.

### O caminho do dinheiro

Onde foram usados os R\$ 233,57 bilhões arrecadados com concessões e permissões no setor de transporte entre 2001 e 2021\*

#### Recursos



\*Dados parciais de 2021, até 19 de julho, e valores corrigidos pela inflação até junho de 2021. Dívida pública federal: indenizações e restituições; e compensações ao Regime Geral de Previdência Social (RGPS)

\*\*Compreende as seguintes funções orçamentárias: Judiciária, Essencial à Justiça, Administração, Defesa Nacional, Segurança Pública, Relações Exteriores, Assistência Social, Trabalho, Cultura, Direitos da Cidadania, Urbanismo, Gestão Ambiental, Ciência e Tecnologia, Agricultura, Organização Agrária, Indústria, Comunicações, Reserva de Contingência

Fonte: Elaboração CNT, com dados do Siga-BR

ESTADÃO #R

Entre janeiro de 2001 e junho de 2021, considerado o valor total de contas pagas pelo governo com recursos obtidos com concessões e permissões de uso na área de transporte, chega-se a um desembolso total de R\$ 233,57 bilhões, em preços corrigidos pela inflação. Desse total, apenas 1,8% (R\$ 4,10 bilhões) foram destinados para o setor de transporte.

Ao seguir a trilha dos recursos das concessões das duas últimas décadas, o levantamento revela que a maior parte dessa fortuna - 69,5%, o equivalente a mais de R\$ 162 bilhões - foi sacada para pagar dívidas públicas do governo federal e demais encargos, como indenizações e restituições. A segunda atividade que mais sugou recursos das concessões logísticas é a Previdência Social. Foram R\$ 29,6 bilhões (12,7%) para quitar contas de aposentadorias, mais de sete vezes o repasse destinado aos transportes.

A saúde ficou com uma fatia de 5,6% do bolo. Para a educação, foram outros 2,4%. O setor de energia ficou com 1,8%. De forma geral, os gastos com infraestrutura logística só superaram aqueles destinados às áreas de comércio e serviços associados, que retiveram 1,5% do total.

Vander Costa, presidente da CNT, critica o forte desequilíbrio na destinação dos recursos, já que grande parte está voltada ao pagamento de contas e dívidas, em vez de serem aplicadas em ações efetivas de investimento que melhorem a infraestrutura nacional, dentro ou fora do setor logístico.



**Trecho da Via Dutra (BR-116), que será leiloada no fim de outubro. Foto: Felipe Rau/Estadão - 17/9/2021**

Em 2021, até o momento, praticamente toda a despesa dos valores oriundos de concessões e permissões foi alocada para pagamento da dívida.

“Descompassos de investimento prejudicam empresas e o crescimento do País. Garantir múltiplas formas de financiamento é essencial”, diz Costa. “A

infraestrutura de transporte é a base para o funcionamento da economia. Dessa forma, quanto mais ela for desenvolvida, maior será a interação entre pessoas e mercados e, conseqüentemente, melhor será o desempenho socioeconômico.”

### Caixa vazio

A falta de recursos da União para o setor de transportes agrava a situação já crítica e limitada da logística nacional, uma vez que as concessões para o setor privado estão longe de ser a resposta para todos os problemas. A viabilidade financeira das concessões é limitada, porque está diretamente associada à capacidade financeira de determinada estrada, terminal portuário, ferrovia, aeroporto ou hidrovia de gerar lucro. Grande parte dessa estrutura, portanto, sempre estará nas mãos do poder público que, por dever de Estado, deve mantê-la e ampliá-la, sempre que possível.

Uma parcela desse problema tem sido sanada com a emissão das chamadas “debêntures incentivadas” de infraestrutura, que prevê a venda desses papéis a investidores e alocação direta dos recursos exclusivamente no setor. O volume de negociação desses papéis, voltados especificamente para o transporte, teve um pico de R\$ 6,5 bilhões em 2019. Entre janeiro e junho deste ano, já chegou a um montante de R\$ 5 bilhões, mas ainda está longe de fazer frente a todas as necessidades do setor.

“Como se pode observar, as destinações dos recursos de concessões e permissões são as mais diversas, tanto entre funções orçamentárias quanto nos elementos dentro destas funções. Apesar disto, existe uma clara predominância para o uso desses recursos com a amortização do principal da dívida pública em detrimento de outras áreas, como é o caso do setor de transportes, este que já observou no passado cifras mais volumosas de recursos advindas dessa fonte”, afirma o relatório.

Segundo a CNT, os dados do levantamento apontam ainda que, como política pública, o processo de ampliação da malha nacional foi colocado em segundo plano. Instituições públicas que, nos últimos anos, tiveram papel crucial para financiar a expansão do setor - como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) -, seguem a mesma tendência de baixa no investimento promovido pelo governo em infraestrutura. O desembolso total do BNDES para a infraestrutura no transporte, em 2020, foi de apenas 0,1% do Produto Interno Bruto (PIB), uma fração mínima se comparada ao volume de 0,9% registrado em 2010.

A CNT alerta para a necessidade de que seja adotado um plano de longo prazo no segmento e que este tenha como objetivo não apenas a manutenção, mas também a expansão da infraestrutura em todos os modais de transporte.

Questionado sobre o assunto, o Ministério da Infraestrutura afirmou que o objetivo do programa de concessões em infraestrutura de transporte não é a outorga em si, mas sim prever investimentos que tragam melhorias a estes ativos, algo impossível hoje apenas com recursos públicos. “O governo federal, através do Ministério da Infraestrutura, já garantiu cerca de R\$ 74 bilhões para o incremento da logística nacional com as concessões de 34 aeroportos, cinco rodovias, seis

ferrovias – entre concessões, renovações e investimento cruzado –, 29 arrendamentos portuários, além de autorizações para 99 terminais de uso privado”, declarou a pasta.

Segundo o ministério, R\$ 9,62 bilhões estão garantidos em aeroportos, R\$ 12,95 bilhões em portos, R\$ 28,82 bilhões em ferrovias e R\$ 22,5 bilhões em rodovias. “O MInfra trabalha com a projeção de R\$ 260 bilhões em investimentos assinados até o fim de 2022. Esses valores serão aplicados durante a duração dos contratos, que variam de 10 a 35 anos.”

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 04/10/2021*

## APAGÃO DE CONTÊINERES NO BRASIL SÓ VAI TER FIM NO SEGUNDO SEMESTRE DE 2022

Efeito da pandemia, problema fez explodir o preço do transporte marítimo; o frete, em dólar, de um contêiner com destino aos Estados Unidos subiu até 433%

*Por André Borges*

BRASÍLIA - A falta generalizada de contêineres nos portos brasileiros, situação que tem atrasado em vários dias a exportação da indústria e do agronegócio e multiplicado o preço do frete, não é um efeito passageiro e ainda vai se arrastar por um longo período, com impacto direto na balança comercial e na inflação. Especialistas do setor portuário e representantes de empresas de contêineres avaliam que a situação tende a apresentar alguma melhora no início do ano que vem, mas que só vai normalizar, efetivamente, no segundo semestre de 2022.

O estrangulamento do setor deve-se, basicamente, aos efeitos que a pandemia da covid-19 causou em todo o mundo, retraindo operações logísticas com a paralisação ou redução de quase todas as atividades. Agora, com a retomada econômica em boa parte dos países, as grandes caixas de lata tornaram-se um dos itens mais disputados, e o Brasil está longe de ser um grande usuário dos contêineres, quando comparado com gigantes asiáticos e os Estados Unidos.

“Basicamente, temos visto que o atraso médio nos portos tem aumentado de forma significativa. Em 2020, o tempo médio de atraso foi na ordem de cinco dias em todo o mundo. Em agosto de 2021, passa dos sete dias, na média global. Em alguns portos, a situação chega a ser ainda pior”, diz o pesquisador Thiago Guilherme Péra, coordenador do Grupo de Logística da Escola Superior de Agricultura da Universidade de São Paulo (Esalq/USP).

A Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Transportadoras de Contêineres (ABTTC) tem falado com representantes do setor, com o governo e toda a indústria para tentar encontrar formas de minimizar o problemas, mas trata-se de uma equação difícil, porque está relacionada a uma realidade global de mercado. “A retomada da economia mundial e a alta demanda nos grandes portos exportadores, como Ásia, Estados Unidos e Europa, tem gerado grandes dificuldades aos armadores. Além disso, algumas medidas adotadas pelas autoridades para evitar a propagação do covid-19 têm contribuído para a escassez de equipamentos”, diz Wagner Rodrigo Cruz de Souza, diretor-executivo da ABTTC.

### Porto do Açu

Souza afirma que no porto de Santos (SP), por exemplo, o maior da América Latina, saídas que normalmente eram atendidas com frequência semanal passaram a ter escalas a cada 10, 11 ou 12 dias, retendo no porto um volume considerável de cargas destinadas à exportação. “Infelizmente a expectativa é que só será percebida uma leve melhora no cenário a partir de janeiro de 2022, podendo a situação ser equacionada, de fato, só no fim do segundo semestre de 2022, e isso desde que ocorram algumas transformações no mercado exportador brasileiro.”

### Frete nas alturas

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) fez um diagnóstico sobre o aumento no preço do frete para cada contêiner que chega ou sai do Brasil. Uma unidade que venha da Ásia, por exemplo,

viu seu preço de frete - em dólar - aumentar nada menos que 446% entre janeiro de 2020 e setembro de 2021.

O custo do frete também explodiu quando se trata das exportações nacionais. Entre janeiro de 2020 e setembro de 2021, o preço dolarizado do frete de um contêiner com destino aos Estados Unidos subiu até 433%. Se o destino for a costa oeste da América do Sul, a alta registrada chega a 510% no mesmo intervalo.

A CNI alerta sobre algumas particularidades brasileiras que ajudam a agravar os efeitos da crise global para o transporte. A primeira é que a posição brasileira no comércio internacional de contêineres tem pouca relevância e responde por apenas 1% dos contêineres movimentados globalmente. Isso significa que o País está fora das principais rotas de navegação.

Paralelamente, o Brasil também apresenta desbalanceamentos em determinados fluxos de carga (importa mais mercadorias containerizadas do que exporta), além do problema crônico de ter baixa eficiência aduaneira portuária.

Em agosto, com o objetivo de mapear os problemas enfrentados desde o início da pandemia, a CNI fez um levantamento com 128 empresas e associações industriais. Quando questionadas sobre suas exportações, 76% observaram aumento no valor do frete de exportação; 70% relataram ter sofrido com a falta de contêineres ou de navios; e 65% sofreram com cancelamento, suspensão de escala ou serviço regular.

A fotografia não melhora em nada quando se trata de importações que dependem dos contêineres. Dos entrevistados, 96% observaram aumento no valor do frete de exportação; 60% relataram ter sofrido com a falta de contêineres ou de navios; e 50% registraram cancelamento, suspensão de escala ou serviço regular.

O diretor executivo da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Bruno Batista, menciona casos abusivos de cobrança. “Para o transporte, o principal reflexo é o aumento dos preços do frete marítimo. O custo de envio de um contêiner de Xangai para a América do Sul, por exemplo, quase quadruplicou desde o início da crise sanitária”, diz.

Bruno Batista também admite que há um consenso de que os problemas logísticos para o transporte de cargas se estenderão por boa parte de 2022. “A solução em curto prazo passa pela retomada do ritmo de produção industrial de contêineres e pela maior agilidade nas operações de carga e descarga dos navios nos portos. A estabilização das cadeias globais e dos fluxos de movimentação (solução mais duradoura), contudo, demandam mais tempo.”

### **Mãos atadas**

A reportagem questionou o Ministério da Infraestrutura sobre eventuais medidas que possam ser tomadas para resolver o problema. Por meio de nota, a Pasta declarou, basicamente, que não há muito o que fazer, porque se trata de uma limitação de mercado internacional.

“A falta de contêineres é um problema de escala global atualmente, em decorrência dos impactos operacionais trazidos pela pandemia de covid-19. O governo federal, por meio do Ministério da Infraestrutura (MInfra), tem atuado junto às empresas e ouvido o setor para discutir alternativas que minimizem esse problema no Brasil, mas não possui competência para atuar diretamente para reverter o que é uma escassez de mercado”, declarou o ministério. “Como a navegação é uma atividade realizada por empresas privadas, a disponibilidade de contêineres parte das estratégias operacionais de cada companhia.”

Nesta sexta-feira, 1.º, representantes da CNI devem se reunir com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para discutir o assunto e apresentar uma lista de possíveis ações que ajudem a reduzir os estragos. As medidas incluem ações para levar mais eficiência aos controles aduaneiros e agilizar a liberação da carga. O setor também espera padronização de

taxas cobradas pelos terminais portuários, além da eliminação de cobrança para o escaneamento de contêineres.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 02/10/2021

## MRS INVESTE R\$ 58,5 MILHÕES EM COMPLEXO INTERMODAL

Por *Juliana Estigarribia*



**Empresa busca diversificar áreas de atuação**  
Foto: *Dida Sampaio/Estadão*

Com 65% das cargas que transporta compostas por minério de ferro e carvão, a MRS Logística montou um plano estratégico para diversificar suas áreas de atuação. Para avançar com o transporte de carga geral (que exclui minério de ferro e carvão), a gigante da logística acaba de iniciar as operações de um novo complexo

intermodal em Pederneiras (SP), que recebeu investimento de R\$ 58,5 milhões.

O valor inclui a construção do pátio ferroviário e do primeiro terminal do complexo, dedicado ao transporte de celulose da Bracell. É um contrato de comodato, no qual o transbordo da carga dos caminhões da produtora de celulose é feito para os trens MRS. As cargas chegarão até Pederneiras por rodovia ou pela hidrovia Tietê-Paraná e seguem por ferrovia até o Porto de Santos. Segundo o presidente da MRS, Guilherme Segalla de Mello, o trajeto de mais de 500 quilômetros de ferrovia será bastante competitivo.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 02/10/2021

ECONÔMICO  
**Valor**

Informação que vira dinheiro.

## VALOR ECONÔMICO (SP)

### MINÉRIO DE FERRO SOBE 1,1% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, A US\$ 117,12 A TONELADA

Com o desempenho desta segunda-feira (04), a principal matéria-prima do aço acumula desvalorização de 27% em 2021

Por *Stella Fontes, Valor — São Paulo*



Foto : *Chinatopix via Associated Press*

O minério de ferro iniciou a semana em alta no mercado à vista, embora os negócios nos portos chineses estejam prejudicados pelo feriado prolongado do Dia Nacional da China, comemorado entre 1º e 7 de outubro.

Segundo a publicação especializada Fastmarkets MB, o minério com teor de 62% avançou 1,1% no porto de Qingdao, para US\$ 117,12 por tonelada, em sessão marcada pela baixa liquidez.

Com o desempenho desta segunda-feira (04), a principal matéria-prima do aço acumula desvalorização de 27% em 2021.

Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 04/10/2021

## COMÉRCIO MUNDIAL SUPERA AS EXPECTATIVAS E CRESCERÁ 10,8%, PREVÊ OMC

Por Assis Moreira, Valor — Genebra

A retomada do comércio mundial deverá superar as expectativas, mesmo em meio a tensões na cadeia de suprimento mundial, aponta a Organização Mundial do Comércio (OMC). O maior risco que pesa sobre a produção global e o comércio exterior continua a ser a pandemia de covid-19.

A entidade prevê agora um crescimento de 10,8% do comércio mundial de mercadorias em volume, em vez dos 8% estimados em março. Para o ano que vem, a expectativa é de expansão de 4,7% (comparado a 4% estimado antes), moderando na medida em que o comércio de bens retorna à tendência de longo prazo de antes da pandemia.

A OMC aponta problemas do lado da oferta, como a escassez de semicondutores e o atraso acumulado nos portos, que pode ter efeito negativo nas exportações e importações de certos setores, mas sem incidência maior sobre os resultados globais.

Quanto à inflação, se os choques que atingiram alguns setores continuarem, os bancos centrais poderão reagir aumentando os juros mais cedo que previsto e isso, diz a OMC, poderá ter repercussões negativas que terminarão por atingir as exportações e importações.

Os maiores riscos de queda continuam a vir da pandemia de covid-19, ainda mais se variantes mais mortais surgirem nos próximos meses. A variante Delta, particularmente contagiosa, já levou governos a retomar algumas medidas de confinamento.

Mais uma vez, a OMC nota que a retomada das exportações e importações ocorre em meio a divergências regionais. No Oriente Médio, na América do Sul e na África, a recuperação das exportações é mais fraca.

No caso da América do Sul, a expectativa é de crescimento de 7,2% das exportações neste ano, diminuindo para expansão de 2% no ano que vem.

Do lado das importações, cresce nada menos de 19,9% em volume na América do Sul, indicando uma retomada da atividade na região. Mas modera bastante para 2,1% em 2022.



**Porto de Ningbo-Zhoushan, na China — Foto: Reprodução/Ningbo Zhoushan Port Co.**

O comércio de serviços deverá ficar ainda atrás da expansão das trocas de mercadorias, sobretudo nos setores ligados à viagem e entretenimento.

As projeções da OMC anunciadas hoje levam em conta uma expansão de 5,3% da economia mundial, comparado a 5,1% projetado em março. Para o ano que, a expectativa é de Produto

Interno Bruto (PIB) que desacelera para 4,1%, ainda assim mais alto que os 3,8% previstos em março.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 04/10/2021*

## STF ANALISARÁ CONCEITO DE INSUMO PARA CRÉDITO DE PIS/COFINS

Na época do julgamento do tema no STJ, estimava-se que o impacto anual na arrecadação da União poderia chegar a R\$ 50 bilhões

*Por Beatriz Olivon e Joice Bacelo — De Brasília e do Rio*



***Luis Augusto Gomes: todos os gastos podem ser apropriados para fins de crédito — Foto: Divulgação***

Três anos depois de os contribuintes vencerem, no Superior Tribunal de Justiça (STJ), a disputa bilionária sobre o que pode ser considerado insumo para a obtenção de créditos de PIS e Cofins, os ministros do Supremo Tribunal Federal (STF) decidiram também analisar a questão. O julgamento, marcado para esta semana, no Plenário Virtual, coloca em risco todas as conquistas obtidas no Judiciário e na esfera administrativa.

Em 2018, a 1ª Seção do STJ, em recurso repetitivo (REsp 1221170), afastou, por maioria de votos, a interpretação restritiva adotada pela Receita Federal. Para os ministros, deve-se levar em consideração a importância - essencialidade e relevância - do insumo para a atividade do empresário.

De lá para cá, os contribuintes obtiveram várias vitórias. Foram considerados insumos taxas cobradas por marketplaces e shoppings centers, gastos com a Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD), taxas de cartão de crédito, sucata e despesas nos portos (para empresa que atua no comércio exterior).

A discussão é muito relevante. Na época do julgamento no STJ, estimava-se que o impacto para a União na arrecadação anual poderia chegar a R\$ 50 bilhões. A “posição intermediária” adotada pelos ministros, porém, reduziu esse prejuízo, apesar de beneficiar os contribuintes.

Seja na Justiça ou na esfera administrativa, cada item é analisado para ver se pode ser enquadrado no entendimento do STJ. Nem sempre o retorno é positivo. Contribuintes já perderam algumas disputas no Judiciário, especialmente sobre a discussão envolvendo máscaras e álcool em gel.

A 3ª Vara Federal de Sorocaba (SP) negou o pedido de um comércio de materiais elétricos. Para a juíza Sylvia Marlene de Castro Figueiredo, deve-se levar em conta a ideia de insumos diretamente relacionados à realização da atividade-fim da empresa, o que não se verifica no caso de despesas realizadas para a adoção de medidas de combate à pandemia (processo nº 5003996-98.2020.4.03.6110).

A decisão foi dada antes de uma orientação da Receita Federal sobre o tema. Na sexta-feira, o órgão publicou uma solução de consulta, de nº 164, com posição restritiva. No texto, a Coordenação-Geral de Tributação (Cosit) afirma que máscaras e álcool em gel só podem ser considerados insumos se forem fornecidos a funcionários que atuam na área de produção de indústrias. Quando destinados a trabalhadores de área administrativa, não poderiam ser enquadrados dessa maneira.

A orientação foi solicitada por uma fabricante de peças e acessórios para motores de veículos. Para Pedro Lima, integrante do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf) e autor de um

livro sobre “insumos pandêmicos”, esse posicionamento da Receita, o primeiro sobre o assunto, pode levar à judicialização.

O tributarista Fábio Calcini, sócio do escritório Brasil, Salomão e Matthes, lembra que, mesmo para a área administrativa de uma indústria, a legislação impõe o uso de máscara e álcool em gel.

A solução de consulta, segundo o advogado Luiz Felipe Ferraz, sócio do escritório Mattos Filho, não se aplica diretamente para empresas comerciais nem prestadoras de serviço, mas é uma referência para esses setores. “A Receita não fala de comerciais e prestadoras de serviço porque a pergunta foi feita por uma industrial”, explica.

A questão dos insumos será agora tratada pelo STF, a partir de sexta-feira. O julgamento (RE 841979) termina na outra semana. Os ministros vão analisar, no caso, se gastos com publicidade e marketing são insumo para a Unilever Brasil Gelados do Nordeste e, portanto, geram créditos de PIS e Cofins. Estará em discussão o alcance do artigo 195, parágrafo 12, da Constituição, que trata do princípio da não cumulatividade.

“Essa discussão é ampla. A decisão pode impactar diretamente ou oferecer balizas interpretativas importantes para todas as discussões que tratam de creditamento, o que é bastante representativo em termos de valores, já que os créditos podem reduzir os pagamentos de PIS e Cofins”, diz o advogado Julio Janolio, do escritório Vinhas e Redenschi.

Pode respingar, inclusive, nas empresas tributadas pelo regime monofásico. Setores farmacêutico, automotivo e de combustíveis estão entre eles. Nesse modelo de tributação, a cobrança de PIS e Cofins fica concentrada no primeiro elo da cadeia: o fabricante ou o importador.

Há discussão se essas empresas, quando adquirem os produtos do fabricante ou importador para a revenda, podem usar os valores das contribuições que foram repassados no preço da mercadoria como um crédito fiscal.

A 1ª Seção do STJ negou esse direito aos contribuintes em julgamento realizado no mês de abril. Agora, diz Janolio, se o STF decidir que os créditos não podem sofrer qualquer limitação, esses contribuintes poderão ser beneficiados.

“A Receita tem um conceito ‘físico’ do insumo, já o contribuinte defende que todos os gastos ligados à produção da mercadoria ou prestação do serviço podem ser apropriados para fins de crédito”, afirma Luis Augusto Gomes, sócio do Silva Gomes Advogados.

De acordo com Tiago Conde, sócio da área tributária do escritório Sacha Calmon Misabel Derzi Advogados, é importante que o Supremo pacifique a questão. Para as empresas, diz o tributarista, a questão da não cumulatividade impacta diretamente o negócio. “Estamos em uma crise econômica. Pacificar a questão será um grande alívio para a economia e para manutenção dos negócios”, afirma.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 04/10/2021*

## **NOVA REGRA ESTRANGULA IMPORTAÇÃO E ALIMENTOS PODEM FICAR AINDA MAIS CAROS**

Mudança nas regras de inspeção de itens de origem animal tem gerado atrasos de até um mês  
*Por Cristiano Zaia e Rafael Walendorff — De Brasília*

Uma mudança recente nas regras de inspeção das importações de alimentos de origem animal tem atrasado a entrada no Brasil de itens como pescados, leite em pó, insumos e rações. Os atrasos - que, em alguns casos, chegam a até um mês - já criam problemas de abastecimento e podem encarecer esses produtos, sobretudo peixes, como salmão e merluza, provenientes da Argentina e do Chile.

Há relatos sobre carretas paradas há 30 dias nos portos secos de São Borja e Uruguai (RS) e sobre a formação de filas de caminhões, apurou o Valor - os veículos precisam aguardar até que o Vigiagro, órgão de defesa agropecuária ligado ao Ministério da Agricultura, libere a passagem das cargas. Empresários do setor de alimentos creditam os atrasos à velha e crônica falta de fiscais agropecuários e a dificuldades desses servidores de se adaptarem às novas normas, válidas desde agosto.

Até então, a fiscalização ocorria apenas nas fábricas, frigoríficos ou estabelecimentos registrados pelo Serviço de Inspeção Federal (SIF). No entanto, desde o dia 18 de agosto, a análise dos documentos precisa passar por uma central virtual antes de os produtos entrarem no Brasil. As cargas só podem ingressar no país após reinspeção na zona primária (aduana, portos, portos secos ou aeroportos).



***Fila de caminhões em Jaguarão, município gaúcho na fronteira com o Uruguai: atrasos pode causar desabastecimento — Foto: Reprodução/RBS TV***

As mudanças estavam previstas em um decreto presidencial de 2017, da gestão Michel Temer. O problema, dizem setores da agroindústria, é que, com a nova regra, o governo estrangulou o fluxo de importação. Atualmente, o país tem 64 armazéns, terminais e recintos aduaneiros habilitados ao trabalho de reinspeção

### **Congelados seguem atrasados**

Além disso, para seguir viagem, os transportadores têm ainda que aguardar análises de laboratório que, em muitos dos casos, são feitas em outro Estado, o que faz com que a demora nas fronteiras secas chegue a duas semanas, em média. Nos portos, por onde chegam alimentos frescos, o fluxo tem se regularizado, mas produtos congelados seguem com atrasos. Segundo uma fonte a par do assunto, há cerca de mil processos acumulados à espera de despacho - desses, 600 estão em Santos (SP)

“O Vigiagro disse que a ideia era que a liberação dos importados demorasse 48 horas, no máximo, mas a espera já é de mais de 15 dias porque o ministério não tem estrutura para esse trabalho”, disse ao Valor o presidente da Associação Brasileira das Indústrias de Pescado (Abipisca), Eduardo Lobo. “Ultimamente, nenhum transportador de frete terrestre internacional quer carregar mercadoria para o Brasil porque as carretas têm ficado retidas por muitos dias. Isso é prejuízo para quem compra e quem vende”, afirma. “E o consumidor final é quem vai pagar a conta”.

As indústrias se dizem preocupadas com a oferta dos pescados para as festas de fim de ano, que elas já começaram a comprar. Em ofício ao Ministério da Agricultura, ao qual o Valor teve acesso, cinco entidades - ABPA (grandes frigoríficos de carne de frango e suína), Abipisca, Sindirações, Abra (reciclagem animal) e Abinpet (produtos pet) - alertam para o risco de “aumentos de custo”, “pressão inflacionária” e “restrição ao consumo de alimentos”.

### **Redução de custos**

Procurado, o Ministério da Agricultura disse que as mudanças foram adotadas para reduzir custos com deslocamentos de servidores e agilizar a entrada dos importados. A Pasta admitiu um “acúmulo de processos, que gerou atrasos de até seis dias” e afirmou que no dia 22 de setembro deflagrou um plano de contingência que prioriza a liberação das cargas de animais vivos e pescados frescos e prevê atenção especial ao modal rodoviário. “Hoje, os processos de animais vivos e pescados frescos estão sendo analisados em menos de 24 horas, os produtos de origem

animal comestíveis em menos de 48 horas e os alimentos para animais também em menos de 24 horas (no modal rodoviário)", disse o ministério em resposta ao Valor.

Para o Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais Federais Agropecuários (Anffa), as mudanças são bem-vindas, mas faltam servidores para implementá-las. "Afunilou porque diminuíram os locais para reinspeção e também o número de fiscais", diz Antonio Andrade, diretor de Comunicação da entidade.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 04/10/2021**

### TUPY TORNA-SE COMPANHIA DE R\$ 8 BI COM A TEKSID

Empresa incorpora ativos adquiridos em Betim (MG) e Portugal, elevando a capacidade de produção de componentes fundidos em 40%

**Por Ana Paula Machado — De São Paulo**



**Rizzo, presidente: "Vamos distribuir melhor nossos produtos e ficar mais eficiente" — Foto: Silvia Costanti/Valor**

Com a conclusão da compra de duas operações da Teksid, por € 67 milhões, a Tupy vai reorganizar a sua produção - hoje concentradas em Joinville (SC) e no México. O presidente da companhia, Fernando de Rizzo, disse ao Valor que a incorporação das unidades de Betim (MG) e de Portugal, a Tupy eleva em 40% sua capacidade produtiva no mundo e com isso poderá ganhar mais produtividade.

A empresa está entre as grandes fabricantes de peças estruturais fundidas, com destaque para blocos e cabeçotes de motor.

O executivo informou que a capacidade total chegará a 950 mil toneladas de componentes de ferro fundido por ano, um acréscimo de 281 mil toneladas. "Vamos distribuir melhor os nossos produtos e o custo total tende a cair. Para isso, vamos concentrar a produção onde é mais eficiente. Produtos semelhantes serão fabricados na mesma fábrica. A meta é operar melhor em 2022 do que nos anos anteriores", explicou Rizzo.

Segundo ele, em Joinville será concentrada a produção de componentes fundidos tipo CGI e os produtos de ferro fundido cinzento serão transferidos para a unidade de Betim. Rizzo disse que a fábrica mineira opera com ociosidade de 35%. Com a medida, a utilização da capacidade passará a 85%, um "nível saudável".

O executivo informou, ainda, que contratações não estão descartadas nas unidades brasileiras. Segundo Rizzo, a Tupy está realizando os estudos para o aumento da força de trabalho. Com as operações da Teksid, a companhia passa a deter uma folha de pagamento com 19 mil funcionários, sendo 4 mil pessoas vindas da empresa adquirida.

"Estamos preparando a nossa operação para a demanda reprimida por caminhões, máquinas e equipamentos pesados que deve se concretizar a partir de 2022. Por isso, todos esses movimentos de ajustes na nossa produção."

A produção desse tipo de veículos vem sofrendo com a crise dos semicondutores. "Haverá muitos investimentos em construção pesada, principalmente nos Estados Unidos e Brasil, o que demanda equipamentos desse tipo. Isso puxa a nossa produção."



Os EUA têm previsto investimento de US\$ 1 trilhão em obras de infraestrutura. Já o Brasil, com as concessões de portos, aeroportos, rodovias e ferrovias, prevê aportes de R\$ 300 bilhões nos próximos anos. “Esse movimento de aumento de vendas de veículos pesados deve permanecer por pelo menos uns quatro anos”, ressaltou o executivo.

Ele informou que os resultados financeiros da Teksid já serão incorporados ao balanço da Tupy já neste trimestre. Em julho, quando anunciou a compra, a fundição brasileira havia anunciado ao mercado que a receita combinada anual prevista seria de R\$ 8 bilhões no primeiro ano.

“Nos últimos 12 meses - de maio de 2020 a junho de 2021 -, o Ebitda foi de R\$ 827 milhões podemos acrescentar a isso mais R\$ 149 milhões da Teksid. Isso é uma estimativa dos ganhos que poderemos ter com essas operações que compramos.”

A sinergia, disse ele, com as operações combinadas, será em torno de R\$ 86 milhões por ano, a partir do quinto ano da fusão.

O plano original, de 2019, era a Tupy comprar todas as operações da Teksid no mundo, incluindo México, Polônia, uma joint venture na China e escritórios nos EUA. Para isso, o desembolso seria de € 210 milhões. Mas, o órgão regulatório americano não permitiu a fusão completa por causa do México, levando a Tupy a reavaliar o negócio.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 04/10/2021*

## SÉRIE DE PROBLEMAS ELEVA RISCO DE DESACELERAÇÃO GLOBAL

Número crescente de riscos também colocam em dúvida as visões otimistas das autoridades sobre a natureza temporária da inflação mais alta

*Por Enda Curran — Bloomberg*

A economia mundial está entrando no último trimestre de 2021 com um número crescente de riscos que ameaçam desacelerar a recuperação da recessão provocada pela covid-19 e as visões otimistas das autoridades sobre a natureza temporária da inflação.

A altamente contagiosa variante delta do coronavírus continua prejudicando o funcionamento de escolas e escritórios. O Congresso dos EUA está discutindo o teto da dívida e os planos de gastos do governo Biden. A China enfrenta uma crise energética e promove uma repressão regulatória, enquanto os mercados estão tensos com o risco de falência da incorporadora imobiliária Evergrande.

Os custos dos alimentos e dos combustíveis disparam no mundo todo e os portos congestionados e problemas nas cadeias de abastecimento contribuem para elevar as pressões sobre os preços. A escassez de mão-de-obra continua afetando alguns empregadores.

Embora a expansão pareça intacta, tal cenário está gerando temores de uma mistura de crescimento mais fraco com inflação mais alta, ameaçando complicar o início do esforço dos bancos centrais em reduzir os estímulos econômicos sem abalar os mercados.

“As expectativas de uma saída rápida da pandemia sempre foram equivocadas”, diz Frederic Neumann, do HSBC Holdings. “A recuperação total será medida em anos, e não trimestres.”

Os problemas energéticos da China estão forçando diversas fábricas a reduzir a produção e muitos economistas já cortaram suas previsões de crescimento do país. A Bloomberg Economics acredita que a escassez de energia será o maior revés à expansão econômica desde o “lockdown” nacional decretado no início da pandemia.

As regiões afetadas pelas restrições representam cerca de dois terços da economia e incluem as cinco principais províncias em termos de PIB - Guangdong, Jiangsu, Shandong, Zhejiang e

Henan. Num sinal do que está por vir, a atividade industrial contraiu em setembro pela primeira vez desde que a pandemia começou.

Isso está agravando a crise que envolve a Evergrande, a incorporadora imobiliária mais endividada do mundo, e também a desaceleração mais ampla do crucial setor imobiliário. O esforço do presidente Xi Jinping de impor regras mais duras a setores como o de tecnologia também gera turbulência.

Os problemas de energia da China poderão ainda desencadear um novo aumento nos preços mundiais de commodities agrícolas e alimentos, uma vez que o país deverá ter problemas em safras como as do milho, soja, amendoim e algodão. No último ao, Pequim importou um volume recorde de produtos agrícolas devido à escassez interna, levando os preços e os custos globais dos alimentos para os níveis mais altos em vários anos.

Um índice da ONU subiu 33% nos últimos 12 meses. Ao mesmo tempo, alguns referenciais de preços do gás, carvão, carbono e eletricidade atingiram níveis recorde.

O preço do petróleo passou dos US\$ 80 o barril pela primeira vez em três anos e o preço do gás natural é o maior em sete anos, levando índice Bloomberg Commodity Spot ao seu nível mais alto em um ano. Patrick Pouyanne, presidente executivo da TotalEnergies, diz que a crise do gás que atinge a Europa deverá durar todo o inverno.

O cenário pode piorar ainda mais. Analistas do Bank of America alertam que há o risco do preço do petróleo bater nos US\$ 100, provocando uma crise econômica.

Com o inverno se aproximando no Hemisfério Norte, a variante delta continua sendo outra preocupação. Isso explica o congestionamento que se forma nas principais vias do comércio internacional, de portos em Xangai e Los Angeles, a pátios ferroviários em Chicago e armazéns no Reino Unido.

Grupos varejistas como a Costco dos EUA estão encomendando tudo o que é possível para garantir o abastecimento de suas prateleiras, principalmente para a temporada de compras de fim de ano.

Enquanto isso, empresas do setor industrial estão tendo problemas para conseguir peças importantes como semicondutores, produtos químicos e vidro.

A DP World de Dubai, uma das maiores operadoras de portos do mundo, acredita que os gargalos que afetaram os fluxos de comércio mundial continuarão por pelo menos mais dois anos.

Complicando o cenário, os EUA também estão perdendo o protagonismo como locomotiva da recuperação global. As negociações sobre a agenda econômica de US\$ 4 trilhões do presidente Joe Biden continuam emperradas, com grandes diferenças entre os democratas sobre o caminho a seguir.

Em termos globais, o apoio da política fiscal deve desacelerar até 2022, depois que os governos acumularam as maiores dívidas desde os anos 70. Para o Federal Reserve (Fed, o banco central dos EUA) e os outros bancos centrais internacionais, a combinação de desaceleração do crescimento e uma persistente inflação alta é um desafio.

A inflação na zona do euro em setembro foi a maior em 13 anos e um índice dos EUA apresentou a maior alta anual desde 1991.

Por enquanto, o Fed e o Banco Central Europeu avaliam que a inflação recuará. Mas economistas se perguntam em que ponto o transitório se tornará mais persistente. E isso torna os planos de redução dos estímulos ou aumento das taxas de juros uma proposta arriscada. Muitos BCs da América Latina e alguns do leste da Europa já subiram os custos dos empréstimos. A Noruega

tornou-se o primeiro país desenvolvido a fazer isso e o Fed sinaliza que reduzirá seu programa de liquidez em novembro.

Jim Reid, estrategista do Deutsche Bank, avalia que a economia mundial pode estar enfrentando seu período mais drástico na política monetária em uma década. Alicia Garcia Herreo, economista-chefe da Natixis, alerta: “Os bancos centrais estão brincando com fogo ao diminuírem o ritmo [dos estímulos] para evitar pressões inflacionárias, sem estarem totalmente certo sobre o ponto do ciclo em que nos encontramos”.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 04/10/2021*

## REGRA TRAVA IMPORTAÇÃO E DEVE ENCARECER ALIMENTOS

Atrasos, que chegam a um mês, criam problemas de abastecimento e podem pressionar preços de produtos como salmão e merluza, provenientes da Argentina e do Chile

*Por Cristiano Zaia, Rafael Walendorff e Lucianne Carneiro — De Brasília e Rio*

Uma mudança nas regras de inspeção das importações de alimentos de origem animal tem atrasado a entrada no Brasil de itens como pescados, leite em pó, insumos agrícolas e rações. Os atrasos, que em alguns casos chegam a um mês, já criam problemas de abastecimento e podem encarecer produtos como salmão e merluza, vindos da Argentina e do Chile.

Há relatos sobre carretas paradas há 30 dias nos portos secos de São Borja e Uruguaiana (RS). Os veículos precisam aguardar a liberação do Vigiagro, órgão ligado ao Ministério da Agricultura. Empresários creditam os atrasos à crônica falta de fiscais agropecuários e às dificuldades desses servidores de se adaptarem a novas normas válidas desde agosto.

Até então, a fiscalização ocorria apenas nas fábricas, frigoríficos ou estabelecimentos registrados pelo Serviço de Inspeção Federal (SIF). Desde 18 de agosto, porém, a análise dos documentos precisa passar também por uma central, e as cargas só podem ingressar no país após reinspeção na zona primária (aduana, portos, portos secos ou aeroportos). As mudanças estavam previstas desde 2017.

O Ministério da Agricultura disse que as mudanças foram adotadas para reduzir custos com servidores e agilizar a entrada dos importados. Mas admitiu um “acúmulo de processos que gerou atrasos de até seis dias” e informou ao Valor que deflagrou um plano de contingência que prioriza a liberação das cargas de animais vivos e pescados frescos.

O problema ocorre num momento em que os preços dos alimentos já estão muito pressionados. Carnes, da bovina à suína e de frango, e até o ovo acumulam altas de dois dígitos. O aumento acumulado no preço de carnes, pelo IPCA, chega a 69,9% entre janeiro de 2019 e agosto de 2021. Os preços de aves e ovos subiram 14,5% em 2020 e devem ultrapassar os 20% em 2021, segundo projeções de analistas. E o cenário não deve melhorar muito a curto prazo. Para o próximo ano, a expectativa é de um recuo baixo nos preços.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 04/10/2021*

## MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA FAZ ROADSHOW EM NOVA YORK PARA BUSCAR R\$ 260 BI

Questão ambiental e risco institucional são possíveis entraves para atrair investidor estrangeiro na área de transportes e logística

*Por Lu Aiko Otta — De Brasília*

Uma carteira de R\$ 260 bilhões em investimentos na área de transportes e logística será apresentada nesta semana a investidores de private equity e fundos financeiros em Nova York, num roadshow do Ministério da Infraestrutura.

### Filé

Concessões programadas para 2021 e 2022, em

2021	Investimento previsto
Ativo	(R\$ milhões)
Aeroporto: São Gonçalo do Amarante	308,4
Portos: 1 porto e 13 arrendamentos	2.910
Ferrovia: renovação da MRS	16.770
Rodovias: Dutra, Rio-Valadares e BRs-381/262 (MG e ES)	29.000
<b>2022</b>	
Aeroportos: 21 (inclui Congonhas e Santos Dumont)	13.000
Portos: 3 portos (inclui Santos), 1 canal e 14 terminais	12.700
Ferrovias: renovação da FCA e Ferrogrão	39.000
Rodovias: total de 12.9230 km	96.200

Fonte: Ministério da Infraestrutura

“Estamos chegando não com uma promessa de um grande programa de concessões, mas com um portfólio consolidado de leilões já feitos”, afirmou ao Valoro ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas. “Enquanto países emergentes como Índia, México e Peru interromperam seus projetos durante a pandemia, nós decidimos manter o cronograma, fazer os ajustes necessários e pisar no acelerador.” O resultado é que o Brasil virou vendedor exclusivo de aeroportos no mundo. “Hoje, quem quer investir em infraestrutura no mundo está

tendo que olhar para o Brasil”, afirmou.

O país tem hoje a maior carteira de concessão em infraestrutura do mundo, afirmou o head de Infraestrutura da Integral Investimentos, Iginio Zucchi. “Não tem país no mundo que tenha metade do que temos aqui.” O roadshow em Nova York dará visibilidade internacional aos projetos, avaliou.

Nos últimos dois anos, foram leiloados 74 ativos em transportes e logística, disse a secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias, Natália Marcassa de Souza. “Mas itens importantes da carteira vão entrar agora”, comentou. Até 2022, irão a mercado: o maior porto da América Latina, o de Santos (SP); os aeroportos que integram a quarta rota aérea mais movimentada do mundo, Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ); e dois terminais de combustíveis no porto de Santos, STS 08 e STS 08A, que formam a maior oferta do tipo nos últimos 20 anos.

A mesma carteira será apresentada em novembro na Europa, para outro tipo de investidor: os operadores. No mesmo mês, os investimentos serão oferecidos a fundos soberanos que participarão do dia do Brasil na Expo Dubai.

Os roadshows ocorrerão em paralelo a um conjunto de leilões de peso, chamado informalmente no ministério de “Infra Month”. No próximo dia 29, será oferecida ao mercado a concessão da Nova Dutra. No dia 5 de novembro, sete arrendamentos em diversos portos do país. No dia 19, os dois terminais de combustíveis em Santos e no dia 25 de novembro, trechos das BR 381 e 262 em Minas Gerais e no Espírito Santo.

O tamanho da carteira é um trunfo na conversa com investidores, avalia Natália. “Eles não vêm para o país por causa de um ativo, e sim para um portfólio”, disse, citando que o fundo australiano Macquarie montou recentemente um escritório no país. Outro atrativo a oferecer é a rentabilidade. Os aeroportos concedidos no Brasil dão retorno real de 8% ao ano, disse a secretária. O tipo de investimento mais arriscado, o de ferrovias, oferece 11% ao ano.

Na mão contrária, o problema mais citado pelos investidores estrangeiros é o ambiental. “Estamos com o filme totalmente queimado na área ambiental e isso incomoda os investidores”, afirmou o sócio da consultoria Inter.B Cláudio Frischtak.

Para ele, a forma de reverter um quadro de “credibilidade zero” do Brasil na área ambiental é mostrar resultados concretos no controle do desmatamento da Amazônia. É especificamente aí que se concentram as atenções dos investidores.

A resposta do governo é que todos os projetos da carteira de logística e transportes seguem padrões internacionais de cuidado ambiental. A maior parte dos projetos segue os Princípios do Equador, um conjunto de critérios socioambientais, disse Natália. Na Dutra, o projeto é neutro do ponto de vista de emissão de carbono. A carteira de ferrovias é certificada no Climate Bond Initiative, de forma que pode ser financiada com a emissão de bônus verdes.

Frischtak, que é interlocutor frequente de potenciais investidores internacionais, avalia que há “camadas” de resistência ao Brasil. A primeira é composta pela questão ambiental e também por um “dragão que surgiu das águas” no último ano, que é o risco institucional. São fontes de instabilidade alimentadas pelo próprio Palácio do Planalto e que, entre outras coisas, impactam no câmbio. O dólar caro faz com que bons retornos em real proporcionados pelos investimentos em infraestrutura se convertam em ganhos “medíocres, quando não negativos”.

As incertezas no campo macroeconômico formam a segunda camada de resistência dos investidores ao Brasil, avalia Frischtak. Ele cita como exemplo a reforma tributária. “Não se sabe para onde vai”, disse. O desenho final terá implicações diretas nas contas que os investidores farão.

Dessa forma, avalia, há os que preferem esperar um quadro mais claro antes de decidir sobre investimentos no Brasil. Isso joga contra um conjunto de fundamentos que, em outro contexto, seriam muito atraentes ao capital externo: a grande extensão territorial, o tamanho da população e o atraso em investimentos em infraestrutura nas últimas décadas.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 04/10/2021**

## CRESCE LENTIDÃO NA IMPORTAÇÃO DE ALIMENTOS

Mudança em regras de inspeção de itens de origem animal tem gerado atrasos de até um mês **Por Cristiano Zaia e Rafael Walendorff, Valor — Brasília**

Uma mudança recente nas regras de inspeção das importações de alimentos de origem animal tem atrasado a entrada no Brasil de itens como pescados, leite em pó, insumos agrícolas e rações. Os atrasos — que, em alguns casos, chegam a até um mês — já criam problemas de abastecimento e podem encarecer esses produtos, sobretudo peixes, como salmão e merluza, provenientes da Argentina e do Chile.

Há relatos sobre carretas paradas há 30 dias nos portos secos de São Borja e Uruguaiana (RS) e sobre a formação de filas de caminhões, apurou o Valor — os veículos precisam aguardar até que o Vigiagro, órgão de defesa agropecuária ligado ao Ministério da Agricultura, libere a passagem das cargas. Empresários do setor de alimentos creditam os atrasos à velha e crônica falta de fiscais agropecuários e a dificuldades desses servidores de se adaptarem às novas normas, válidas desde agosto.

Até então, a fiscalização ocorria apenas nas fábricas, frigoríficos ou estabelecimentos registrados pelo Serviço de Inspeção Federal (SIF). No entanto, desde o dia 18 de agosto, a análise dos documentos precisa passar por uma central virtual antes de os produtos entrarem no Brasil. As cargas só podem ingressar no país após reinspeção na zona primária (aduana, portos, portos secos ou aeroportos).

### Fluxo estrangulado

As mudanças estavam previstas em um decreto presidencial de 2017, da gestão Michel Temer. O problema, dizem setores da agroindústria, é que, com a nova regra, o governo estrangulou o fluxo de importação. Atualmente, o país tem 64 armazéns, terminais e recintos aduaneiros habilitados ao trabalho de reinspeção.

Além disso, para seguir viagem, os transportadores têm ainda que aguardar análises de laboratório que, em muitos dos casos, são feitas em outro Estado, o que faz com que a demora nas fronteiras secas chegue a duas semanas, em média. Nos portos, por onde chegam alimentos frescos, o fluxo tem se regularizado, mas produtos congelados seguem com atrasos. Segundo uma fonte a par do assunto, há cerca de mil processos acumulados à espera de despacho — desses, 600 estão em Santos (SP).

### Estrutura deficiente

“O Vigiagro disse que a ideia era que a liberação dos importados demorasse 48 horas, no máximo, mas a espera já é de mais de 15 dias porque o ministério não tem estrutura para esse trabalho”, disse ao Valor o presidente da Associação Brasileira das Indústrias de Pescado (Abipescas), Eduardo Lobo. “Ultimamente, nenhum transportador de frete terrestre internacional quer carregar mercadoria para o Brasil porque as carretas têm ficado retidas por muitos dias. Isso é prejuízo para quem compra e quem vende”, afirma. “E o consumidor final é quem vai pagar a conta”.

As indústrias se dizem preocupadas com a oferta dos pescados para as festas de fim de ano, que elas já começaram a comprar. Em ofício ao Ministério da Agricultura, ao qual o Valor teve acesso, cinco entidades — ABPA (grandes frigoríficos de carne de frango e suína), Abipescas, Sindirações, Abra (reciclagem animal) e Abinpet (produtos pet) — alertam para o risco de “aumentos de custo”, “pressão inflacionária” e “restrição ao consumo de alimentos”.

### Acúmulo de processos

Procurado, o Ministério da Agricultura disse que as mudanças foram adotadas para reduzir custos com deslocamentos de servidores e agilizar a entrada dos importados. A Pasta admitiu um “acúmulo de processos, que gerou atrasos de até seis dias” e afirmou que no dia 22 de setembro deflagrou um plano de contingência que prioriza a liberação das cargas de animais vivos e pescados frescos e prevê atenção especial ao modal rodoviário. “Hoje, os processos de animais vivos e pescados frescos estão sendo analisados em menos de 24 horas, os produtos de origem animal comestíveis em menos de 48 horas e os alimentos para animais também em menos de 24 horas (no modal rodoviário)”, disse o ministério em resposta ao Valor.

Para o Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais Federais Agropecuários (Anffa), as mudanças são bem-vindas, mas faltam servidores para implementá-las. “Afunilou porque diminuíram os locais para reinspeção e também o número de fiscais”, diz Antonio Andrade, diretor de Comunicação da entidade.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 04/10/2021*

## HIDROVIAS DO BRASIL: NAVEGAÇÃO FOI RESTRITIVA EM SETEMBRO E, COM CRISE HÍDRICA, PODE PARAR

Segundo a companhia, com o nível de calado dos rios abaixo das médias históricas na região de Corumbá, o cenário mais crível é de não navegação em outubro

*Por Flávya Pereira, Valor — São Paulo*



### **Hidroviias do Brasil, transporte fluvial — Foto: Divulgação**

A Hidroviias do Brasil informou que, em setembro, navegou de forma pontual e restritiva no Corredor Sul, em meio à crise hídrica, na região de Corumbá, o que deverá impactar a navegação em outubro.

“O cenário atípico com o nível de calado dos rios abaixo das médias históricas na região e, conforme as projeções, acreditamos que o

cenário mais crível é de não navegação em outubro”, informa a Hidroviias do Brasil, em comunicado.

### Comboios para subsidiária da Vale

A companhia informou também nesta sexta-feira (1º de outubro) que recebeu da Mineração Corumbaense Reunida, subsidiária da Vale International, um comunicado avisando que solicitará para 2022 a dedicação de oito comboios para prestação de serviços.

O pedido foi enviado à Girocantex, subsidiária da Hidrovias do Brasil, nos termos do contrato de transporte fluvial, firmado em julho de 2012.

Com o requerimento, a companhia prevê movimentar o volume contratual máximo previsto. O contrato estabelece transportar até 3,2 mil toneladas de minério de ferro por ano na Hidrovia Paraguai-Paraná pelo período de 25 anos.

Fonte: *Valor Econômico - SP*

Data: 01/10/2021



## G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

### DIRETOR DA ANTAQ VISITA PORTO DE SANTANA E DESTACA AMPLIAÇÃO E POTENCIAL ECONÔMICO

Adalberto Tokarski esteve nesta sexta-feira (1º) na área às margens do Rio Amazonas e falou sobre opções de negócios e a revitalização da orla do município.

Por *g1 AP — Macapá*



***Diretor da Antaq visita Porto de Santana e destaca ampliação e potencial econômico – Clique aqui para assistir***

<https://globoplay.globo.com/v/9909344/>

O diretor-presidente da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Adalberto Tokarski, visitou o porto do município de Santana, a 17 quilômetros de Macapá, nesta sexta-feira (1º) para conhecer a área onde será construído o novo terminal de passageiros, ainda em fase de pré-projeto.

projeto.

Tokarski destacou também a ampliação e o potencial econômico da área de 3,1 mil metros quadrados leiloada em 13 de agosto pelo governo federal por R\$ 5,85 milhões para a empresa Caramuru Alimentos. A multinacional já opera outro trecho dentro do terminal portuário do Amapá.

***“Viemos fazer algumas visitas dedicadas a conhecer primeiramente a área onde será o novo terminal de passageiros em Santana. Já conhecemos o pré-projeto que o Dnit [Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes] elaborou e estamos acompanhando, porque a gente vê a necessidade fundamental de ter um terminal de passageiros”, pontuou o diretor-presidente.***

Além disso, Tokarski ressaltou o potencial econômico do porto, localizado na foz do Rio Amazonas, para importação e exportação de grãos.

“Acho que precisa se discutir qual a finalidade do terminal público. O público, no meu entendimento, é um terminal de multipropósito para você beneficiar um pequeno importador, um pequeno exportador. O Amapá também tem um grande potencial para um terminal de

movimentação de grãos. Acho que o Amapá cada vez mais vem ficando mais estratégico”, completou.



**Imagem aérea da área a ser leiloada pela Antaq no Porto de Santana — Foto: Divulgação**

Outro assunto falado pelo diretor-presidente foi o projeto de revitalização da orla de Santana, que se somaria ao novo terminal portuário. Segundo o representante, os dois projetos trarão mais dignidade aos passageiros.

“Há um mês o senador Davi Alcolumbre foi na Antaq e falou de um projeto orla que vai se somar a esse terminal, ampliando aquela área.

E realmente precisa. No local onde vai ser construído o terminal de passageiros é tudo muito espremido. Acho que com os investimentos desse novo terminal e o projeto orla, você tem condições de dar mais dignidade aos passageiros”, finalizou.

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

**Data: 04/10/2021**



## TRIBUNA DO NORTE - RN

### ECONOMIA REDUZ PREVISÃO PARA SALDO DA BALANÇA NO ANO

Brasília (AE) - O governo revisou para baixo a projeção do saldo da balança comercial no ano. O número passou de US\$ 105,3 bilhões para US\$ 70,9 bilhões.

De acordo com dados divulgados ontem pela Secretaria de Comércio Exterior, do Ministério da Economia, a variação mais expressiva ocorreu nas estimativas para as exportações - que caíram de US\$ 307,5 bilhões, pela divulgação feita em julho, para US\$ 281 bilhões. Ainda assim, o número permanece 34,3% superior ao de 2020.

De acordo com o subsecretário de Inteligência e Estatísticas de Comércio Exterior, Herlon Brandão, a diferença se deve a fatores como a queda nos preços dos produtos exportados, principalmente o minério de ferro, e a quebra na safra de itens como o milho, influenciada por questões climáticas.

"Em julho, estávamos no auge do crescimento dos preços, batendo recordes de minérios de ferro, combustíveis em alta, demanda por alimentos, isso influenciou muito o resultado. Com a desaceleração dos preços das exportações, o valor passou por esse reajuste", disse ele, que avaliou que as exportações devem ter desaceleração nos próximos três meses.

No caso do café, apesar de ter sofrido com geadas e ter queda na produção, a estimativa é de que o item terá um aumento no valor exportado em razão da alta no preço do produto. Já as importações, de acordo com o Ministério da Economia, apresentam tendência de crescimento - de US\$ 202,2 bilhões para US\$ 210,1 bilhões. Se confirmada, a variação será 32,3% superior à do mesmo período do ano passado.

### Setembro

Ainda de acordo com a Secretaria de Comércio Exterior, do Ministério da Economia, a balança comercial brasileira registrou superávit US\$ 4,322 bilhões em setembro, com crescimento nas exportações e importações sobre o mesmo mês de 2020. O superávit em setembro ficou 15% menor do que o registrado em setembro de 2020, quando alcançou US\$ 5,083 bilhões.

No mês passado, a corrente de comércio (soma das exportações e importações) avançou 41,1%. As exportações somaram US\$ 24,284 bilhões em setembro (+33,3%). Já as importações chegaram a US\$ 19,962 bilhões em setembro (+51,9%). Na quarta semana de setembro (20 a 26), o saldo comercial foi de superávit de US\$ 1,596 bilhão. Na quinta semana de setembro (27 a 30) foi positivo em US\$ 290 milhões.

Em setembro, houve crescimento de US\$ 20,85 milhões (12,4%) em Agropecuária; crescimento de US\$ 96,1 milhões (41,1%) em Indústria Extrativa e crescimento de US\$ 167,09 milhões (36,2%) em produtos da Indústria de Transformação.

Já nas importações, houve crescimento de US\$ 42,03 milhões (21,2%) em Agropecuária; crescimento de US\$ 143,66 milhões (76,6%) em Indústria Extrativa e crescimento de US\$ 117,44 milhões (26,7%) em produtos da Indústria de Transformação.

Já de janeiro a setembro, a balança acumula superávit de US\$ 56,433 bilhões, valor 38,3% maior do que em 2020. Houve aumento de 36,9% nas exportações e de 36,4% nas importações no período. Esse valor acumulado é o maior já registrado não só para o período como para todos os anos fechados.

*Fonte: Tribuna do Norte - RN*  
*Data: 04/10/2021*

## PREÇO DO FRETE TEM ALTA DE MAIS DE 500% EM DÓLAR

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) fez um diagnóstico sobre o aumento no preço do frete para cada contêiner que chega ou sai do Brasil. Conforme o levantamento, entre janeiro de 2020 e setembro de 2021, o preço dolarizado do frete de um contêiner com destino aos Estados Unidos subiu até 433%. Se o destino for a costa oeste da América do Sul, a alta registrada é ainda maior: chega a 510% no mesmo intervalo.



O custo do frete também explodiu quando se trata das importações. Uma unidade que venha da Ásia, por exemplo, teve o seu frete - em dólar - encarecido nada menos do que 446% no mesmo período.

A CNI alerta sobre algumas particularidades brasileiras que ajudam a agravar os efeitos da crise global para o transporte. A primeira é que a posição brasileira no comércio internacional de contêineres tem pouca relevância e responde por apenas 1% dos contêineres movimentados globalmente. Isso significa que o País está fora das principais rotas de

navegação.

Paralelamente, o Brasil também apresenta desbalanceamentos em determinados fluxos de carga (importa mais mercadorias containerizadas do que exporta), além do problema crônico de ter baixa eficiência aduaneira portuária.

Em agosto, com o objetivo de mapear os problemas enfrentados desde o início da pandemia, a CNI fez um levantamento com 128 empresas e associações industriais. Quando questionadas sobre suas exportações, 76% observaram aumento no valor do frete de exportação; 70% relataram ter sofrido com a falta de contêineres ou de navios; e 65% sofreram com cancelamento, suspensão de escala ou serviço regular.

A fotografia não melhora em nada quando se trata de importações que dependem dos contêineres. Dos entrevistados, 96% observaram aumento no valor do frete de exportação; 60% relataram ter sofrido com a falta de contêineres ou de navios; e 50% registraram cancelamento, suspensão de escala ou serviço regular.

O diretor executivo da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Bruno Batista, menciona casos abusivos de cobrança. "Para o transporte, o principal reflexo é o aumento dos preços do frete marítimo. O custo de envio de um contêiner de Xangai para a América do Sul, por exemplo, quase quadruplicou desde o início da crise sanitária", diz.

Bruno Batista também admite que há um consenso de que os problemas logísticos para o transporte de cargas se estenderão por boa parte de 2022. "A solução em curto prazo passa pela retomada do ritmo de produção industrial de contêineres e pela maior agilidade nas operações de carga e descarga dos navios nos portos. A estabilização das cadeias globais e dos fluxos de movimentação (solução mais duradoura), contudo, demandam mais tempo."

### Mãos atadas

A reportagem questionou o Ministério da Infraestrutura sobre eventuais medidas que possam ser tomadas para resolver o problema. Por meio de nota, a pasta declarou, basicamente, que não há muito o que fazer, porque se trata de uma limitação de mercado internacional.

"A falta de contêineres é um problema de escala global atualmente, em decorrência dos impactos operacionais trazidos pela pandemia de covid-19. O governo federal, por meio do Ministério da Infraestrutura (MInfra), tem atuado junto às empresas e ouvido o setor para discutir alternativas que minimizem esse problema no Brasil, mas não possui competência para atuar diretamente para reverter o que é uma escassez de mercado", declarou o ministério. "Como a navegação é uma atividade realizada por empresas privadas, a disponibilidade de contêineres parte das estratégias operacionais de cada companhia "

Representantes da CNI se reuniram com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para discutir o assunto e apresentar uma lista de possíveis ações que ajudem a reduzir os estragos. As medidas incluem ações para levar mais eficiência aos controles aduaneiros e agilizar a liberação da carga.

O setor também espera padronização de taxas cobradas pelos terminais portuários, além da eliminação de cobrança para o escaneamento de contêineres.

*Fonte: Tribuna do Norte - RN*

*Data: 04/10/2021*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### DESIGUALDADE DE GÊNERO AINDA É DESAFIO PARA MULHERES QUE TRABALHAM EMBARCADAS

*Da Redação OFFSHORE 04 Outubro 2021*



***Pesquisa sobre o setor de petróleo e gás, encomendada pela Ocyan, aponta caminho para ESG***

A Ocyan, empresa do setor de óleo e gás, encomendou uma pesquisa ao Instituto Ipsos para fazer um retrato das percepções das mulheres que trabalham embarcadas no setor de petróleo e quais os desafios para atraí-las e retê-las nesta atividade. As 60 mulheres ouvidas apresentaram críticas sobre falta de oportunidades, machismo e a forma de abordagem dos homens nas sondas (que, em alguns casos, chega ao assédio).

Ao mesmo tempo, revelam pontos positivos, como desafio da profissão, boa remuneração e a escala de trabalho, que as ajuda a conciliar trabalho e família. O resultado global mostra o tamanho do esforço que a indústria de óleo e gás tem pela frente para tornar o ambiente offshore mais receptivo a elas.

A distância da família durante o período em que ficam embarcadas — a rotina prevê, na maioria dos casos, embarque por 14 dias e folga nos outros 14 — é um problema para 40% delas. Mas o machismo é o grande ponto de reclamação. O tratamento diferenciado por serem mulheres é apontado por 38% das entrevistadas e 25% consideram o ambiente preconceituoso.

Quando se trata de situações desagradáveis, 27% das profissionais ouvidas disseram ter percebido um tratamento diferenciado por conta de seu gênero, como não delegação de atividades pesadas por considerá-las incapazes de realizar a tarefa. 23% disseram que já escutaram comentários abusivos ou machistas a bordo.

### **Aspectos positivos**

Apesar dos destaques negativos, a pesquisa também constatou que as mulheres que trabalham embarcadas acreditam que a situação tem melhorado. Para 83% delas, há avanço no debate e na equidade nos últimos anos. A ação mais percebida por 72% das entrevistadas foi o aumento da contratação de mulheres pelas empresas.

“O número ainda é tímido porque, para 75% das mulheres, a falta de oportunidades direcionadas é o principal motivo para o baixo número de mulheres no mercado offshore. Em segundo lugar, destaca-se a percepção de baixo interesse das próprias mulheres devido ao distanciamento familiar”, explica Nir Lander, vice-presidente de Pessoas e Gestão da Ocyan. “Mas já há avanços nesse aspecto, inclusive na nossa empresa, onde já temos líderes mulheres: uma gerente-geral de plataforma e uma comandante. Estamos investindo na atração por meio de parcerias estratégicas para capacitar mulheres e absorvê-las cada vez mais. Recentemente, montamos uma turma de soldadoras apenas com mulheres, e curso de praticantes de náutica e máquinas em parceria com o Centro de Instrução Almirante Graça Aranha da Marinha, também exclusiva para o público feminino.”

### **Questão familiar**

A família é solidária na escolha profissional dessas mulheres para 85% das entrevistadas. Porém, aproximadamente um terço não contam com uma rede de apoio para cuidar da casa enquanto estão embarcadas. Ter 14 dias de folga nessa escala é positivo para 31% das mulheres porque as permite conciliar melhor a agenda pessoal. Já 45% delas já pensaram em buscar uma outra carreira diante do desafio de conciliar suas atividades.

### **Ambiente de trabalho**

Alguns problemas estruturais nas embarcações chamaram a atenção. A falta de equipamentos de proteção individual em modelos e tamanhos adequados ao corpo da mulher é um deles e foi destacado por pelo menos 73% do público feminino ouvido.

### **Sobre a pesquisa**

A Ocyan encomendou a pesquisa por entender que nem sempre as profissionais se sentiam confortáveis em abordar alguns temas abertamente ou em grupos de trabalho da sua própria empresa. Entre as profissões das mulheres ouvidas, estão técnicas de segurança, operadoras de rádio e engenheiras operacionais das plataformas em alto-mar. Os dados foram coletados entre 12 de março e 25 de maio deste ano e a faixa etária variou de 18 a 55 anos.

“A partir desta pesquisa estamos planejando caminhos que tornarão o ambiente offshore cada vez mais inclusivo para as mulheres. Temos um compromisso sério com a agenda ESG e este é um aspecto importante do plano de ação da Ocyan — queremos ser reconhecidos como uma empresa inclusiva e ser reconhecida pela população mais vulnerável como uma empresa excelente para se trabalhar”, diz a empresa em nota.

A companhia vai lançar em breve a campanha O Mar Também É Delas, aberto ao segmento de óleo e gás.

### ESG em foco

A discussão sobre a necessidade da melhoria das relações de trabalho e aumento da participação feminina foi uma das principais mensagens enviadas por essas mulheres. Parte delas já pensaram em trocar de profissão — 48% afirmam que a desigualdade de oportunidades entre homens e mulheres foi o principal motivo. Para 69% delas, homens têm mais chances de alcançar os cargos de lideranças no setor.

Dúvida sobre a capacidade produtiva de cada uma delas também foi motivo de queixas. Cerca de metade das mulheres (48%) disseram ser muito frequentes situações em que homens duvidam da capacidade de mulheres em lidar com equipamentos pesados. Quase 40% disseram ser frequente ou muito frequente situações de contestação de decisões provenientes de mulheres.

Os problemas estruturais no ambiente de trabalho se juntam aos outros desafios das empresas. Sete em cada dez das mulheres já tiveram problemas com uniformes ou falta de equipamento de proteção adequado ao corpo feminino.

### Mar também é delas

A pesquisa será a base para o lançamento da campanha O mar também é delas. Entre as medidas estão a criação de uma plataforma digital para consolidar informações e experiências que possam inspirar ações que levem a mudanças no setor, além de promover um marketplace de oportunidade de trabalho no setor, cujas posições são para todos, inclusive para elas.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 04/10/2021*

## CENTRO LOGÍSTICO EM SALVADOR É HOMOLOGADO COMO REDEX

*Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 04 Outubro 2021*



### Divulgação WS

Unidade responsável pela armazenagem de cargas de exportação atendidas pelo Tecon Salvador poderá realizar desembarço de mercadorias em zona secundária e não-alfandegada.

A Receita Federal homologou o centro logístico da Wilson Sons em Salvador (BA) para operar como recinto especial para despacho aduaneiro de exportação (Redex). A unidade é responsável pela armazenagem das cargas de exportação atendidas pelo Tecon Salvador, terminal de contêineres do Porto de Salvador. A carga poderá sair desembarçada do centro logístico num trajeto de 15 quilômetros até o Tecon. O centro fará o desembarço aduaneiro da carga por meio de conferência remota por parte da autoridade competente.

A empresa acredita que a modalidade vai dar mais agilidade, segurança e comodidade à operação logística para indústrias e empresas de exportação, clientes do porto. A unidade poderá realizar serviços especiais de manuseio e armazenagem, conforme necessidade de cada exportador. O recinto especial será utilizado para otimização de notas fiscais para estufagens e da logística de expedição, com maior prazo para coordenação prévia da abertura do gate no porto; segurança na antecipação de recepção e do despacho aduaneiro; e redução de riscos e custos de armazenagem na zona primária, dado o atual cenário logístico internacional.

O Tecon Salvador aposta que será uma alternativa que atende às necessidades de alguns perfis de exportadores do Nordeste, que almejam soluções similares para otimizar as suas operações logísticas. “Esse é o caminho para o fortalecimento e expansão dos negócios, além da melhoria focada na experiência do cliente, que traz novos rumos e celeridade para a ascensão do mercado

de exportação do Nordeste perante o mundo”, avaliou o diretor comercial do Tecon Salvador, Marcelo Neme.

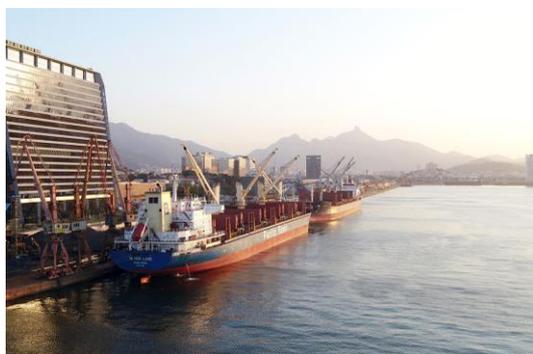
As exportações representam 29% do total movimentado pelo Tecon anualmente. No primeiro semestre, foram embarcados 41.998 TEUs. Entre as cargas mais frequentes estão celulose e papel, produtos químicos e pneus. A administração do terminal destacou que foi concluída a duplicação de cais e retroárea adicionais, parte da expansão da unidade portuária. O Tecon Salvador possui três STS New Panamax, três guindastes super post-panamax, três STS Panamax e 16 RTGs elétricos.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 04/10/2021*

## CDRJ ATINGE LUCRO DE 179,1 MILHÕES NO PRIMEIRO SEMESTRE

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04 Outubro 2021*



A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), autoridade portuária que administra os Portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, encerrou o primeiro semestre de 2021 com um lucro líquido de R\$ 179,1 milhões. A receita somou R\$ 514,6 milhões em junho, 63% maior que o mesmo período de 2020 (R\$ 314,9 milhões). Tal resultado decorre do aumento na movimentação nos portos, em especial o minério de ferro.

A alta no faturamento combinada com a efetividade na gestão do fluxo de caixa possibilitou o encerramento do primeiro semestre de 2021 com disponibilidades que ultrapassaram a marca de R\$ 186 milhões.

Com apoio de consultoria especializada, a CDRJ regularizou débitos junto à Secretaria da Receita Federal após revisão na apuração dos tributos devidos, recolheu tributos aos cofres do Tesouro e efetuou aproveitamento de créditos tributários.

A CDRJ destaca a melhoria da performance financeira, com base em resultados de indicadores como, por exemplo, o índice de liquidez corrente, utilizado para mensurar a capacidade de uma empresa honrar com suas dívidas de curto prazo. Este índice passou de 0,47 em dezembro de 2020 para 1,17 ao final do primeiro semestre de 2021. Como regra geral, uma liquidez corrente acima de 1 significa que a empresa possui capacidade de pagar todos os seus passivos de curto prazo com sobra de recursos, enquanto que indicadores inferiores a 1 mostram um grande risco de insolvência, realidade vivida por muitos anos pela CDRJ.

A companhia alcançou um EBITDA de R\$ 272 milhões até junho, 5.340% maior do que os R\$ 5 milhões obtidos em junho de 2020.

"Os números apurados ao final do semestre são ainda mais importantes e significativos quando consideramos que todos os compromissos financeiros têm sido honrados tempestivamente e que a visão prospectiva no que diz respeito ao desempenho operacional, faturamento e fluxo de caixa é bastante promissora", ressalta a CDRJ em nota.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 04/10/2021*

## CANAL DE SUEZ BATE NOVO RECORDE EM VOLUME DE TRÁFEGO

*Da Redação NAVEGAÇÃO 04 Outubro 2021*

A autoridade do Canal de Suez informa o recorde para o número diário de navios que passam pela hidrovia. Na quarta-feira, 87 embarcações passaram pelo canal, superando com folga o recorde anterior de 75 unidades, estabelecido em 6 de fevereiro de 2019.



Os navios, com uma tonelage total de 4,8 milhões de dwt, atravessaram a hidrovia em ambas as direções na quarta-feira. Entre as embarcações que passaram pelo canal na quarta-feira estavam 18 porta-contêineres, 26 graneleiros, 18 grandes petroleiros, 10 gasoleiros e 15 navios de outros tipos.

O novo recorde, seis meses após o encalhe do porta-contêineres gigante Ever Given, valida o desejo da autoridade local de acelerar a expansão do canal.

O projeto de US\$ 10 bilhões, que envolverá o alargamento e aprofundamento da parte sul do canal, deve expandir sua capacidade para 97 navios por dia e mais do que o dobro de sua receita anual para US\$ 13 bilhões.

Cerca de 12% do volume do comércio mundial passam pelo canal, tornando-o uma das vias navegáveis mais movimentadas do mundo. É um tesouro nacional estratégico para o Egito, gerando US\$ 5,6 bilhões em receitas em 2020. Nos primeiros oito meses deste ano, o canal arrecadou US\$ 3,8 bilhões, apesar da interrupção da paralisação do Ever Given.

No ano passado, 18.829 navios passaram pelo canal. O tráfego médio diário normalmente varia de 40 a 50 navios.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 04/10/2021*

## O BRASIL LIDERA IMPORTAÇÃO DE GNL DOS EUA NO TERCEIRO TRIMESTRE

*Da Redação NAVEGAÇÃO 04 Outubro 2021*

### *Foto ilustrativa / Arquivo PN*



No total, recebeu 32 navios, igualando o total de todo o ano de 2020

O Brasil recebeu mais cargas de GNL dos Estados Unidos do que qualquer outro país durante o terceiro trimestre, de acordo com dados da S&P Global Platts Analytics.

Até 30 de setembro, o Brasil recebeu 32 embarques de GNL estadunidense durante o terceiro trimestre, igualando o total de todo o ano de 2020, de acordo com a consultoria. China e Coreia do Sul ficaram em segundo lugar entre os principais destinos de carga dos Estados Unidos, com 19 embarques cada, seguidos pelo Japão, com 11.

Os números marcam uma mudança significativa em relação ao mesmo período em 2020, quando a Coreia do Sul foi o maior importador de embarques GNL dos EUA no terceiro trimestre, seguida pelo Japão e China. O Brasil recebeu apenas uma remessa de GNL norte-americano no terceiro trimestre do ano passado.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 04/10/2021*

### NOVO ARMADOR NORUEGUÊS ENCOMENDA TRÊS EMBARCAÇÕES EÓLICAS OFFSHORE

Da Redação **INDÚSTRIA NAVAL** 04 Outubro 2021



**Farstad, Volstad e Kleven se uniram e formaram uma nova empresa na Noruega, a Norwind Offshore, focada exclusivamente em energia eólica offshore**

A nova companhia já fechou contrato com o estaleiro Vard para a entrega de três embarcações até 2024. Como parte do pedido, o Vard projetará e construirá duas embarcações de operações de serviço de comissionamento (CSOVs) com opções para duas embarcações adicionais. Além disso, foi feito um pedido ao Vard para a venda e conversão

de uma Platform Supply Vessel para ser convertida em Service Operation Vessel (SOV).

Os contratos para as três embarcações firmes têm um valor indicativo total de US\$ 162,5 milhões.

As duas construção são projeto de design Vard 4 19, desenvolvido pela Vard Design em Ålesund. Os CSOVs serão construídos para serviços e operações de manutenção em todo o mundo em parques eólicos offshore.

O primeiro navio será equipado e entregue no segundo trimestre de 2023. O casco será construído no estaleiro Vard Braila, na Romênia. O segundo navio será construído e entregue pelo Vard Vung Tau, no Vietnã, com entrega prevista para o terceiro trimestre de 2024.

A terceira embarcação é uma conversão de uma das Platform Supply Vessel (PSV) do Vard que será convertido em Service Operation Vessel (SOV). O navio está em operação na Ásia e na Austrália. A embarcação será entregue à Norwind Offshore no segundo trimestre de 2022.

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

**Data: 04/10/2021**

### PORTO ITAPOÁ INCORPORA GERENCIAMENTO DE ATRACAÇÃO DA NAVIS

Da Redação **PORTOS E LOGÍSTICA** 04 Outubro 2021



A Navis implantou uma ferramenta de gerenciamento de janela de berço (BWM) no Porto Itapoá, com o objetivo de centralizar, digitalizar e padronizar os processos de planejamento de berço para ajudar o hub catarinense a aumentar sua eficiência operacional.

Antes de usar a plataforma, o porto, no complexo portuário da Baía da Babitonga (SC), precisava verificar as informações em várias fontes antes de confirmar os planos finais de atracação. Thiago Manuel dos Santos, gerente de operações do Porto Itapoá, disse: “Uma das melhores qualidades do Navis BWM é a capacidade de simular diferentes cenários de planejamento de berços antes de iniciá-los. Isso nos permitiu evitar quaisquer problemas, como sobreposições”.

A ferramenta permite ao porto visualizar os movimentos em curso e ao longo de todo o plano de ação.

Outros recursos exclusivos que a plataforma oferece incluem a capacidade de incluir informações sobre a maré, que afetam o movimento do navio, e verificar as distâncias entre os navios para garantir que o transporte seguro seja mantido.

O porto, que passa por um projeto de dragagem e grande expansão de capacidade, espera receber navios de maior porte nos próximos anos.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 04/10/2021*

## PORTONAVE SUPERA PELO QUARTO MÊS A MARCA DE 100 MIL TEUS

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04 Outubro 2021*



Pela quarta vez neste ano, a Portonave superou a marca de 100 mil TEUs movimentados em um único mês. O recorde de movimentação foi conquistado na quinta-feira, 30 de setembro, ao término da operação do navio MSC Vigo. A embarcação tem 270,4 metros de comprimento e capacidade para 5,5 mil TEUs. Faz parte do Serviço USA1, que tem como destino América Central e América do Norte.

O terminal fechou o mês de setembro com 51 atracações de navios. Foram 60.007 contêineres movimentados e 109.074 TEUs. A marca superou os 108.643 TEUs do mês de maio. O terminal recebeu 45 mil caminhões, uma média de 1,5 mil por dia. Destaque para três dias com o fluxo de gate superior a 2,5 mil veículos, chegando a 2.563 no dia 22 de setembro. O tempo médio de permanência no pátio, considerando entrada, carga ou descarga e saída do contêiner, girou em torno de 23 minutos.

Nestes nove meses de 2021, a Portonave registrou com 37% de crescimento na comparação com o mesmo período do ano passado e soma 858.572 TEUs movimentados.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 04/10/2021*

## GOVERNO LIBERA TEMPORADA 2021/2022 DE CRUZEIROS

*Da Redação NAVEGAÇÃO 04 Outubro 2021*



Os Ministérios da Saúde, Justiça, Infraestrutura, Turismo, Casa Civil e a Embratur aprovaram a temporada de cruzeiros 2021/2022, que agora terá seus protocolos detalhados e definidos pela Anvisa, para que a navegação seja realizada entre novembro de 2021 e abril de 2022.

Entre os principais pilares que serão detalhados e definidos pela Anvisa, estão testes pré-embarque em todos os hóspedes; tripulantes vacinados, com três testes antes de entrar em serviço e quarentena; uso de máscaras, distanciamento, ocupação reduzida, ar fresco sem recirculação, desinfecção e higienização constantes; e plano de contingência com corpo médico treinado e estrutura recursos para atendimento.

Para a temporada 2021/2022, estão previstas sete embarcações, responsáveis por ofertar mais de 400 mil acomodações. Serão cerca de 130 roteiros e 570 escalas em destinos nacionais, como Rio de Janeiro, Santos, Salvador, Angra dos Reis, Balneário Camboriú, Búzios, Cabo Frio, Fortaleza, Ilha Grande, Ilhabela, Ilhéus, Itajaí, Maceió, Porto Belo, Recife e Ubatuba.

No mundo, as projeções mostram que até o final do ano 80% da capacidade da frota global estará em operação, de acordo com um levantamento da CLIA Global (Cruise Lines International Association).

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*  
Data: 04/10/2021

## BRASIL TERÁ OPORTUNIDADE PARA NAVIOS DE MAIOR PORTE A PARTIR DO FINAL DE 2022

Por Danilo Oliveira *PORTOS E LOGÍSTICA 03 Outubro 2021*



### Arquivo/Divulgação

Para Centronave, é preciso pensar no planejamento e buscar soluções, considerando que padrão dos novos porta-contêineres nos principais portos mundiais, em 2023, será de 25.000 TEUs, praticamente o dobro dos maiores que operam na costa brasileira.

O Centro Nacional de Navegação Transatlântico (Centronave) avalia que a infraestrutura brasileira precisa se preparar, o quanto antes, para aproveitar oportunidades para aumento do tamanho dos navios, que podem surgir entre o final de 2022 e o início de 2023. Para o diretor-executivo do Centronave, Cláudio Loureiro, o Brasil não pode perder a chance de utilizar navios de maior capacidade que poderão ser encaminhados à costa leste sul-americana a partir dos novos padrões dos maiores porta-contêineres nos principais portos mundiais. Ele considera que é preciso fazer o dever de casa para que seja possível receber navios com maiores dimensões no mercado brasileiro.

“Estamos vendo que vai surgir essa oportunidade entre o final de 2022 e o início 2023 para aumentar o tamanho dos navios. Estaremos preparados? Se estivermos preparados, o sistema de hinterlândia estará acompanhando isso?”, analisou Loureiro, em entrevista à Portos e Navios. Ele ressaltou que é preciso pensar no médio e longo prazo, considerando que o padrão dos novos porta-contêineres nos principais portos mundiais, em 2023, será de 25.000 TEUs, praticamente o dobro dos maiores que operam na costa brasileira.

Alguns portos brasileiros, como Santos (SP), já possuem homologação para operar navios classe New Panamax, com 366 metros de comprimento e 14.000 TEUs de capacidade. Loureiro ponderou que existem autorizações ainda precárias, pois precisam ser encontradas soluções para seus gargalos para aumentar a capacidade de utilização de navios maiores. Segundo o executivo, os principais problemas hoje estão no acesso aquaviário, que inclui profundidade, geometria, balizamento e sinalização do canal.

Ele defende que todos esses pontos precisam ser projetados e executados, estudando os limites de cada porto a fim de direcionar o que precisa ser feito. O diretor-executivo do Centronave afirmou que é preciso evoluir num primeiro momento, mitigando as atuais dificuldades de eficiência e fluidez logística, para depois aproveitar o crescimento do consumo e poder utilizar navios maiores. Loureiro também sugere que se encontrem maneiras de reduzir o ciclo alfandegário. Ele acredita que cooperação entre agentes e autoridades nesse momento ajudaria a mitigar casos extremos.

Loureiro tem reiterado que, diante do processo de desestatização do Porto de Santos, é preciso pensar como combinar uma concessão de 35 anos, sem que a infraestrutura de acesso terrestre sistemicamente ligada ao porto não esteja sob as mesmas regras. “Não que tenha que ser acoplada, mas tem que haver alguma regra. Qual investidor vai trabalhar sem a certeza do

sistema terrestre que vai servir o porto? Precificar o investimento ao máximo vai depender dos planos da concessionário”, comentou.

Para os transportadores marítimos de longo curso, Santos continuará a ser visto como principal hub do país. Aproximadamente 40% de toda a carga movimentada em contêineres cheios no Brasil hoje têm como origem ou destino o maior porto da América Latina. “Significa para o armador que ele tem que ir a Santos, fazendo-o de porto distribuidor. O que domina muito a geografia do armador são os portos com mais cargas. Com o crescimento dos navios, servem prioritariamente os portos maiores, que vão oferecer condições físicas para que o navio frequente”, explicou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 04/10/2021

## LEVANTAMENTO DA FROTA DE APOIO CONTABILIZA 387 EMBARCAÇÕES EM AGOSTO

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 03 Outubro 2021

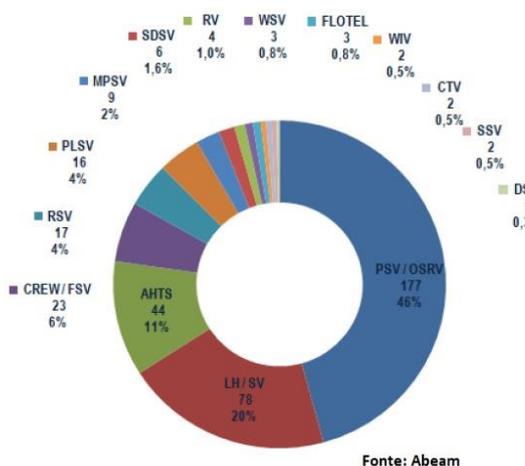


Arquivo/Steferson Faria (Agência Petrobras)

Empresa com mais embarcações no período foi a Bram Offshore/Alfanave, com 56 unidades, sendo 54 de bandeira brasileira. Relatório da Abeam aponta estabilidade em relação a julho e aos 90% de embarcações de bandeira nacional.

A frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras fechou agosto com 387 embarcações, das quais 349 de bandeira brasileira e 38 de bandeiras estrangeiras. De acordo com o relatório da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam), a frota ficou estável e seguiu tendência de 90% de embarcações de apoio com bandeira nacional e 10% com bandeiras estrangeiras. O estudo da frota produzido pela associação apontou duas embarcações a mais que em julho, quando foram incluídas oito unidades de manuseio de linhas e amarrações que foram disponibilizadas para operar também no apoio offshore.

Em comparação com dezembro de 2015, quando a demanda começou a ser impactada pela retração no setor de petróleo e gás, foram desmobilizadas 169 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 95 de bandeira brasileira. A associação estima em torno de 50 embarcações, originalmente de bandeiras estrangeiras, que tiveram suas bandeiras trocadas para bandeira brasileira nesse período.



Nem todas as unidades estão em operação, pois o relatório inclui embarcações que podem ou não estar amparadas por contratos, estar no mercado spot, em manutenção ou fora de operação. Os dados foram obtidos junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), à Diretoria de Portos e Costas da Marinha (DPC), publicações especializadas e informações das empresas. O relatório não considera embarcações dos tipos lanchas, pesquisa, nem embarcações com porte inferior a 100 TPB ou BHP inferior a 1.000.

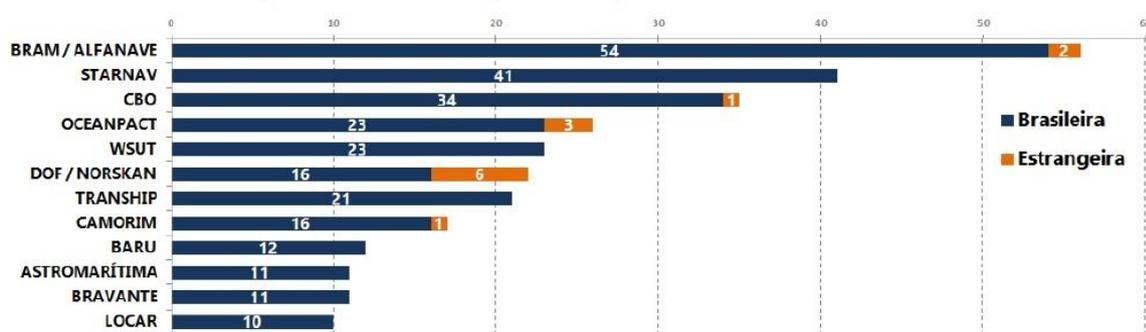
**211001-distribuicao-frota-por-tipo-embarcacao-agosto-2021.jpg**

De acordo com a publicação, a frota em agosto era composta por 46% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 177 barcos. Outros 20% eram LHs (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini suprimentos), que agora correspondem a 78 barcos.

Os AHTS (manuseio de âncoras) somaram 44 unidades no período, enquanto 23 barcos de apoio eram FSVs (suprimentos de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), 17 RSVs (embarcações equipadas com robôs) e 16 PLSVs (lançamento de linhas).

Em agosto, a empresa de navegação com mais embarcações, em operação ou aguardando contratação, foi a Bram Offshore/Alfanave, com 56 unidades (apenas duas estrangeira), seguida pela Starnav, com 41 barcos de pavilhão nacional e pela CBO, que totalizou 35 barcos de apoio (34 com bandeira brasileira).

### Distribuição da Frota por Empresa (ordem decrescente)



Fonte: Abeam

#### 211001-distribuicao-frota-porempresa-agosto-2021.jpg

Segundo o relatório, 26 embarcações faziam parte da frota da Oceanpact, das quais 23 de bandeira brasileira e três estrangeiras. A Wilson Sons Ultratug, com 23 embarcações de bandeira brasileira, e a DOF/Norskan, com 22 barcos de apoio (16 brasileiras e seis estrangeiras), aparecem na sequência. Já a Tranship tinha nesse período 21 unidades em sua frota, todas de bandeira brasileira.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/10/2021

### DOCAS DO RIO VERIFICA INSTALAÇÕES PARA IMPLANTAÇÃO DE VTMS NO PORTO DE ITAGUAÍ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04 Outubro 2021

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), que administra os portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, estuda a possibilidade de instalação de equipamentos em organizações da Marinha do Brasil (MB) para monitoramento do tráfego aquaviário na Baía de Sepetiba. O objetivo é atender às necessidades do projeto em andamento para implantação de VTMS (sigla inglesa para Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações) no Porto de Itaguaí e ao incremento da segurança da navegação nessa região, em proveito direto do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), programa estratégico da MB.

No dia 27 de setembro, o gestor de VTMS da CDRJ, Marcelo Villas-Bôas, e o especialista portuário, Renato Diniz, estiveram no Farol de Castelhanos, na Ilha Grande, para pesquisa com representantes do Comando de Operações Navais (ComOpNav), da Diretoria de Comunicações e Tecnologia da Informação da Marinha (DCTIM) e do Centro de Análise de Sistemas Navais (CASNAV). O objetivo foi analisar a infraestrutura existente e a viabilidade técnica de empregá-la simultaneamente no projeto do VTMS e no SisGAAz, mediante instalação de um radar e câmeras de imagem térmica nesse local.



Villas-Bôas explicou que “para instalar radares e câmeras das estações remotas do VTMS do Porto de Itaguaí em organizações da Marinha do Brasil na região, está sendo discutido um termo aditivo ao convênio firmado com a autoridade marítima em dezembro de 2019”. Ainda este ano, serão realizadas outras visitas na região para concluir o planejamento das instalações. O sistema tem previsão para ser concluído em 2023.

O VTMS é um auxílio eletrônico à navegação, que amplia a segurança e a proteção ao meio ambiente por meio da identificação, da monitoração e do planejamento da movimentação das embarcações, contribuindo para o aumento da eficiência do tráfego marítimo, com reflexo direto nas atividades operacionais dos portos, além do cumprimento de padrões marítimos internacionais.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 04/10/2021*



## MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

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

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

*Fonte : InforMS*

*Data : 20/04/2006*