

# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCOSHIPING**

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

**Edição 067/2021  
Data: 05/05/2021**

## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
GOVERNO PRORROGA CONSULTA PÚBLICA DO PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA .....	4
ACORDO COM ECOVIAS PODE INVIABILIZAR LIGAÇÃO SECA ENTRE SANTOS E GUARUJÁ .....	4
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>5</b>
ANTAQ APRESENTA SEU RELATÓRIO DE GESTÃO 2020 .....	5
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>7</b>
ARCO NORTE AMPLIOU PARTICIPAÇÃO NO ESCOAMENTO DE GRÃOS EM 2020, CONFIRMA CNA .....	7
SANTOS BRASIL ADOTA SISTEMA BASEADO EM IOT PARA DETECTAR VAZAMENTO DE ÁGUA E EVITAR DESPERDÍCIO NO TECON SANTOS .....	8
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF</b> .....	<b>9</b>
SAMPAIO: COM MAIOR COMPETITIVIDADE, MÍNFR MIRA REVOLUÇÃO NA INFRAESTRUTURA .....	9
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>10</b>
BAIXO NÍVEL DO RIO PARANÁ REDUZ EXPORTAÇÕES AGRÍCOLAS ARGENTINAS.....	10
MINISTRA VÊ BRASIL PRODUZINDO MAIS EM 2022, MAS PEDE ORÇAMENTO PARA PLANO SAFRA .....	11
<b>MONEYTIMES</b> .....	<b>13</b>
LÍDER DO GOVERNO, FERNANDO BEZERRA COELHO PASSA A INTEGRAR CPI DA COVID .....	13
PACHECO, LIRA E BOLSONARO INAUGURAM EXPOSIÇÃO SOBRE USO DO 5G .....	13
PETROBRAS NEGA CONVOCAÇÃO DE ASSEMBLEIA PARA NOVA ELEIÇÃO DO CONSELHO .....	14
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>15</b>
ELETRIFICAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO JÁ É VIÁVEL ECONOMICAMENTE, AFIRMA EXECUTIVO DA ENEL X .....	15
REGULAMENTAÇÃO DA LEI DO GÁS DEPENDERÁ DA ANP E DE NOVAS ENTIDADES, POR MARINA ZAGO E RODRIGO RODI....	16
CONSELHO DA PETROBRAS NEGA CONVOCAÇÃO DE ASSEMBLEIA EXTRAORDINÁRIA PARA NOVA ELEIÇÃO .....	18
EÓLICAS PODEM SUBSTITUIR EMPREGOS COM 3,3 MILHÕES DE POSTOS EM CINCO ANOS .....	20
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>23</b>
FABRICANTES DE OXIGÊNIO SÃO ALVO DE AÇÃO COLETIVA DE INDENIZAÇÃO POR PRÁTICA DE SOBREPREGO .....	23
PARALISAÇÃO DE FÁBRICAS E ESCASSEZ DE PEÇAS DERRUBAM PRODUÇÃO INDUSTRIAL EM MARÇO .....	24
ESTADOS DIZEM QUE DECISÃO DE LIRA DE EXTINGUIR COMISSÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA É 'ENORME DESRESPEITO' .....	26
COM INFLAÇÃO EM ALTA, BC DEVE ELEVAR TAXA DE JUROS A 3,5% AO ANO HOJE. ENTENDA.....	27
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>30</b>
'NA PANDEMIA, EMPRESAS AÉREAS TERÃO DE SE REINVENTAR', DIZ CEO DA LATAM BRASIL .....	30
SEM RUÍDOS POLÍTICOS, BOLSA PODE DEIXAR DE SER O PATINHO FEIO NO MERCADO MUNDIAL.....	33
PRODUÇÃO INDUSTRIAL CAI 2,4% EM MARÇO COM AVANÇO DA PANDEMIA .....	34
LEILÃO DA CEDAE LEVA INVESTIDOR A QUESTIONAR MEIRELLES SOBRE PROBLEMAS NA SABESP .....	35
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>36</b>
GERDAU APONTA ALTA DE MATÉRIA-PRIMA E DIZ QUE BUSCA MANTER RENTABILIDADE .....	36
TIM LANÇA EDITAL PARA COMPRAR USINAS DE FONTES RENOVÁVEIS DE ENERGIA .....	37
MINERAÇÃO DA BRASKEM FAZ MACEIÓ AFUNDAR E PÔE MAIS FAMÍLIAS EM RISCO .....	38
FRENTE INDÍGENA CRITICA NOTA DO MPF SOBRE FERROGRÃO .....	39
DÚVIDAS DO TCU SOBRE 5G CAUSAM DESCONFORTO .....	40
A INDÚSTRIA BRASILEIRA ENTRE O PASSADO E O FUTURO .....	41
BUNGE AMPLIOU RECEITA EM 41% NO PRIMEIRO TRIMESTRE .....	43
5G: QUEREMOS O LEILÃO EM JULHO, MAS NÃO DEPENDE SÓ DE NÓS, DIZ FÁBIO FARIA, SOBRE AVAL DO TCU .....	44
COM ALTA DO FRETE, MAERSK LUCRA US\$ 2,7 BI E FARÁ RECOMPRA DE AÇÕES DE US\$ 5 BI .....	44
ARCO NORTE AMPLIOU PARTICIPAÇÃO NO ESCOAMENTO DE GRÃOS EM 2020, CONFIRMA CNA.....	45
TRÁFEGO NAS ESTRADAS DA Ecorodovias CRESCE 9,4% NO ACUMULADO DO ANO .....	46
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>47</b>
ABAC TENTA REVERTER FIM DOS ACORDOS BILATERAIS COM ARGENTINA E URUGUAI.....	47
PORTOS DO PARANÁ PREPARA ESTUDO PARA AMPLIAR CAPACIDADE OPERACIONAL .....	48
EM REUNIÃO COM ATP, PRESIDENTE DO INEA GARANTE ANULAR MULTAS NOS PORTOS DO RJ .....	50
MOVIMENTAÇÃO ABRIL SOBE 12,6% NO PORTO DE IMBITUBA.....	50
MINÉRIO DE FERRO SUBSTITUIRÁ SOJA COMO PRINCIPAL PRODUTO DE EXPORTAÇÃO DO BRASIL .....	51



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 067/2021  
Página 3 de 58  
Data: 05/05/2021  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

BTP ENCOMENDA NOVE TERMINAL TRACTORS À KALMAR .....	51
MAERSK ANUNCIA LUCRO BRUTO DE US\$ 4 BILHÕES NO PRIMEIRO TRIMESTRE.....	52
INDÚSTRIA NAVAL CHINESA REGISTRA CRESCIMENTO NO PRIMEIRO TRIMESTRE.....	53
PRINCIPAIS PORTOS DA CHINA REGISTRAM CRESCIMENTO NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES .....	54
PORTOCEL VAI EXPORTAR TODA A PRODUÇÃO DA LD CELULOSE .....	54
ASIA SHIPPING APOSTA NO SEGMENTO AUTOMOTIVO COMO UM DOS PILARES DE CRESCIMENTO EM 2021 .....	55
ABIMAQ VÊ SUCESSO DE CONTEÚDO LOCAL EM PROJETOS DE FPSOs E NO SUBSEA .....	55
ATUAIS REGRAS DE CONTEÚDO LOCAL DEIXARÃO INDÚSTRIA NACIONAL FORA DE MAIS DE 200 PROJETOS .....	56
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>57</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	57



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### GOVERNO PRORROGA CONSULTA PÚBLICA DO PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA

Agora, as contribuições podem ser enviadas à EPL até o próximo dia 16

Por: Redação - 04/05/21 - 19:35



[https://www.atribuna.com.br/storage/Noticias/Porto\\_&Mar/img2028857412545.webp](https://www.atribuna.com.br/storage/Noticias/Porto_&Mar/img2028857412545.webp)

**Governo quer identificar principais necessidades para os sistemas de transportes brasileiros** Foto: Divulgação/Prefeitura de Guarujá

Foi ampliado o prazo para consulta pública do Plano Nacional de Logística (PNL) 2035. Agora, as contribuições podem ser enviadas até o próximo dia 16. O objetivo do governo é identificar as principais

necessidades e oportunidades para os sistemas de transportes brasileiros.

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

A partir dos resultados, o PNL poderá indicar alternativas que garantam, por exemplo, a redução de custos, melhore o nível de serviços para os usuários, busque o equilíbrio da matriz de transportes, aumente a eficiência do transporte de cargas do país e diminua a emissão de poluentes.

A estimativa é de que os complexos portuários brasileiros receberão até R\$ 21,7 bilhões em investimentos até 2035. Além disso, os custos portuários devem cair em 10% a partir de investimentos em tecnologia nos portos organizados.

Os estudos, que devem ser totalmente apresentados em julho, destacam as projeções de movimentação de carga a partir das análises de origens e de destino, além dos diversos cenários previstos para a economia nos próximos anos.

Já com relação às ferrovias, os investimentos devem somar R\$ 106,9 bilhões até 2035. Segundo Silva, as operações ferroviárias, de cabotagem e hidroviárias, juntas, podem representar acima de 45% da divisão modal brasileira nos próximos 14 anos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 05/05/2021

### ACORDO COM ECOVIAS PODE INVIABILIZAR LIGAÇÃO SECA ENTRE SANTOS E GUARUJÁ

Da Redação



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/05/0292020-768x376.png>

**Acordo com Ecovias pode inviabilizar ligação seca entre Santos e Guarujá** Foto: Ecovias/Divulgação/ A Tribuna

O governo do Estado de São Paulo fechou na última semana um acordo que estende até março de 2033 a concessão do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) à Ecorodovias, que opera o trecho desde 1998 com a marca Ecovias.

Anteriormente o prazo seria até março de 2024. Com a prorrogação do contrato, a empresa se comprometeu, como contrapartida, a investir R\$ 1,1 bilhão em obras nas rodovias que interligam a Grande São Paulo à Baixada Santista. Além disso, a concessionária depositará R\$ 613 milhões em garantias ao governo e serão encerradas as disputas judiciais que tem com o Estado.

Esse acordo ocorre de uma forma duvidosa e prejudicial para a nossa região, visto que as melhorias anunciadas não são urgentes se levarmos em conta a realidade local. As obras propostas ainda inviabilizam ou adiam outras que são prioritárias.

Um exemplo é a ligação seca entre Santos e Guarujá, com a construção de uma ponte ou um túnel, que a Ecovias executaria. No entanto, não há no novo acordo nenhum valor destinado a esse projeto.

Com uma ligação seca, teríamos benefícios tanto no setor de mobilidade urbana quanto no portuário. O percurso entre os municípios seria reduzido de 45 quilômetros para menos de 20 quilômetros. A operação da balsa seria otimizada. O tempo de viagem das cargas do Porto de Santos seria três vezes menor (passando de uma hora para 20 minutos) e a circulação de pessoas entre as cidades seria potencializada.

A nova verba poderia ainda ser utilizada na fase 2 da Ponte dos Barreiros, principal ligação entre as áreas insular e continental de São Vicente. A finalização da obra é necessária não apenas para a segurança e normalidade de operação da ponte, mas também para a extensão do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) ao município de São Vicente, em uma região que a população carece de opções de acesso às cidades vizinhas.

Vale lembrar que, embora a expansão do VLT esteja em sua segunda fase, a terceira etapa que o levaria a São Vicente é mais importante para a população local, e poderia ser iniciada caso o investimento fosse direcionado a ela, o que não ocorreu. Agora, provavelmente, ela não ficará pronta até o fim do mandato do governador João Doria.

Esse acordo ainda prejudica o bolso dos cidadãos, pois impede que a concessionária diminua o valor dos pedágios nas rodovias.

Como já se tornou costume, o governador demonstra pouco comprometimento e atenção com uma das regiões mais estratégicas do Estado. Até mesmo em momentos como este, de injetar verba em obras para o desenvolvimento da Baixada Santista, ele toma decisões questionáveis, deixando de lado opções mais vantajosas e essenciais que tragam benefícios para a economia, para a população em geral e não só para os moradores da Baixada.

O descuido e despreparo para lidar com a nossa região já não surpreendem mais, pois o histórico deste governo estadual nos mostra isso desde o seu início. Ficamos à espera que um dia ele possa abrir os olhos e enxergar quais as nossas principais demandas e necessidades.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 05/05/2021**



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### ANTAQ APRESENTA SEU RELATÓRIO DE GESTÃO 2020

O Relatório de Gestão da ANTAQ, com as realizações da Autarquia em 2020, já está disponível no portal da Agência na internet ([www.gov.br/antag/pt-br](http://www.gov.br/antag/pt-br))

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ disponibilizou em sua página na internet, na sessão "Transparência e Prestação de Contas", seu Relatório Anual de Gestão e Atividades relativo ao exercício 2020. A publicação apresenta a estrutura organizacional da Agência, as principais atividades desenvolvidas e os resultados alcançados no ano passado, bem como as perspectivas relacionadas aos setores portuário e aquaviário nacional, conforme diretrizes estabelecidas pelo Tribunal de Contas da União - TCU, por meio da Instrução Normativa nº 84/2020.

O documento é a peça central da prestação de contas e o principal instrumento de transparência e gestão elaborado, anualmente, pela Agência, que possibilita aos órgãos de controle, mercado regulado e sociedade em geral entender o seu funcionamento, os serviços prestados, resultados alcançados e a aplicação dos recursos públicos disponibilizados à ANTAQ.

O Relatório de 88 páginas apresenta o trabalho realizado pelo corpo técnico e administrativo da Agência, que é integrada por uma estrutura formada por 14 unidades regionais, além da sede da Autarquia, localizada em Brasília, e 14 postos avançados espalhados em diversos portos nas cinco regiões do país. A ANTAQ regula e fiscaliza mais de duas centenas de instalações portuárias públicas e privadas e a prestação dos serviços de transporte nas navegações de longo curso, cabotagem, apoio marítimo, apoio portuário e interior

As informações do Relatório são tratadas em seis temas: visão geral organizacional e ambiente externo; governança e estratégia; riscos, oportunidades e perspectivas; resultados e desempenho da gestão; informações orçamentárias, financeiras e contábeis; e outras informações relevantes.

O Relatório destaca a atuação da Agência em meio aos impactos da pandemia sobre a vida dos brasileiros e as medidas tomadas pela Agência para minimizar os efeitos da Covid-19 e promover a continuidade da prestação de serviços do setor de transportes aquaviários, conforme padrões adequados de saúde, modicidade, qualidade e eficiência.

“Em meio a uma pandemia que atingiu o mundo, atuamos de forma a minimizar os riscos de contágio de servidores e do público em geral, garantindo o desenvolvimento regular dos trabalhos do setor”, ressaltou o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, ao entregar o Relatório. Segundo Nery, todas as informações prestadas no documento refletem com precisão os resultados entregues à sociedade e ao setor regulado em 2020.

Entre os resultados apresentados pela Agência no ano passado, destaque para os leilões de áreas e infraestruturas portuárias. Em 2020, a Agência realizou leilões na B3 (Brasil, Bolsa e Balcão) que contemplaram a licitação de cinco arrendamentos nos portos de Santos (SP), Aratu (BA) e Maceió (AL), totalizando R\$ 757 milhões em investimentos previstos. Outros processos de leilões de arrendamentos de áreas portuárias estão em andamento na ANTAQ, somando mais de R\$ 4 bilhões em investimentos previstos.

Destaque também para a implantação do modelo de fiscalização responsiva e para a redução do estoque regulatório da Autarquia, que teve 464 atos entre portarias, instruções normativas e ordens de serviços revogados.

Entre os principais regramentos e soluções regulatórias tratadas pela ANTAQ em 2020 estão a edição da Resolução nº 7.821/2020, que estabelece os procedimentos para elaboração da versão simplificada dos estudos prévios de viabilidade técnica, econômica e ambiental mencionados no art. 6º, § 1º, inciso IV do Decreto nº 8.033, de 2013; a Resolução nº 7.858/2020, que regulamenta o afretamento de embarcações estrangeiras por tempo em substituição a embarcações docadas na navegação de cabotagem; e a Resolução nº 7.781/2020, por meio da qual a ANTAQ emitiu orientações para portos e embarcações para o enfrentamento à pandemia de COVID-19.

Confira a íntegra do Relatório de Gestão da ANTAQ 2020 clicando no link: <https://nuvem.antaq.gov.br/index.php/s/BSOAHXnfgldGr0G>

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ  
Fone: (61) 2029-6520  
FAX: (61) 2029-6517  
E-mail: [asc@antag.gov.br](mailto:asc@antag.gov.br)  
Data: 05/05/2021



## O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP ARCO NORTE AMPLIOU PARTICIPAÇÃO NO ESCOAMENTO DE GRÃOS EM 2020, CONFIRMA CNA

Informação: ABTTC (5 de maio de 2021 )



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/05/151229-porto-do-arco-norte-300x218.jpg>

Foto: Reprodução / Portos e Navios

Os portos do Arco Norte do país aumentaram sua participação nas exportações do complexo soja e milho, chegando próximo a um terço dos embarques dessas culturas em 2020, confirmou estudo da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA).

De acordo com o levantamento, no ano passado 31,9% dos embarques de grãos do país ocorreram em portos acima do paralelo 16, área que engloba parte do Centro-Oeste e as regiões Norte e Nordeste. O resultado representou um aumento de 3,5 pontos percentuais em relação a 2019.

### Sul e Sudeste

Os portos do Sul e Sudeste, abaixo do paralelo 16, foram responsáveis por 68,1% dos envios ao exterior. No total, o país exportou 132,7 milhões de toneladas, 1,22% a mais que em 2019.

Entre os principais portos de saída de soja e milho, a liderança continuou com o porto de Santos (SP), que foi responsável por embarques de 42,2 milhões de toneladas. Na sequência aparece Paranaguá (PR), com 22,2 milhões de toneladas.

Elisângela Pereira Lopes, coordenadora de Assuntos Estratégicos da CNA, lembra que, apesar do ano atípico por causa da pandemia de covid-19, a movimentação nos portos brasileiros foi recorde. Segundo ela, medidas como classificar o transporte de cargas como atividade essencial ajudaram no resultado.

### Trajatória de alta

Outro ponto de destaque é que os portos do Arco Norte mantêm uma consistente trajetória de alta. Em 2009, ano do primeiro levantamento da CNA, os embarques na região foram de 16,6% do total.

Para Elisângela, o movimento é uma tendência natural, pois mais da metade da produção de soja e milho vem de áreas acima do paralelo 16. No último ano, foram produzidas 227,4 milhões de toneladas desses dois grãos em todo o Brasil, sendo 148,6 milhões de toneladas (65,3%) vindas de áreas do Centro-Oeste, Norte e Nordeste, ante 78,8 milhões de toneladas (34,7%) do Sul e Sudeste.

Segundo a CNA, em 2009 a produção acima do paralelo 16 correspondeu a 51,9% do que foi colhido no país, enquanto as áreas abaixo do paralelo 16 foram responsáveis por 48,1%.

### Foto

Porém, para que a participação do Arco Norte seja ainda maior são necessários mais investimentos na ampliação da capacidade portuária e também na logística. “O que prejudica muito são os acessos aos portos. Tivemos o leilão da Ferrogrão paralisado, há o impasse de licenciamento ambiental na BR-158, por exemplo”, disse ao Valor.

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

*Data: 05/05/2021*

## SANTOS BRASIL ADOTA SISTEMA BASEADO EM IOT PARA DETECTAR VAZAMENTO DE ÁGUA E EVITAR DESPERDÍCIO NO TECON SANTOS

*Informação: Guia Marítimo (5 de maio de 2021 )*



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/05/guia-maritimo-768x319.png>

*Com o app, é possível implementar de maneira remota medidas para estancar problemas; resultados já são visíveis – Foto: Reprodução Guia Marítimo*

O consumo de água doce no mundo aumentou seis vezes no último século e deve avançar cerca de 1% ao ano caso não haja uma mudança drástica nas políticas e comportamentos ligados ao assunto. A informação está no relatório apresentado em março pela Organização das Nações Unidas (ONU), intitulado “O valor da água”. Atenta à importância da preservação deste valioso recurso natural, a Santos Brasil, referência em operações portuárias e logísticas, adota melhores práticas para evitar desperdícios e reduzir o consumo e está sempre em busca de ferramentas inovadoras que a auxiliem nessa missão. A mais nova é a MYIO, um sistema baseado na Internet of Things (IoT – internet das coisas) que monitora o consumo da água em tempo real, ajuda a detectar vazamentos, possíveis desperdícios e permite a adoção de medidas para estancar eventuais problemas por meio de um aplicativo de celular.

A solução consiste em uma automação sem fio para gestão de recursos e ativos, que armazena localmente e em nuvem informações coletadas a partir de 21 dispositivos implantados nos hidrômetros no Tecon Santos (o maior terminal de contêineres da América do Sul). Essa característica permite a medição do consumo e reduz custos, já que dispensa a implantação de smart meters (medidores inteligentes de alto custo), infraestrutura de cabeamento ou rede roteadores WI-FI, eliminando ainda o transtorno da construção e manutenção de um complexo sistema de medição e reparos. Um dashboard (mural) no app permite o gerenciamento de todo o sistema, que conta com protocolo próprio de comunicação via rádio frequência.

Os resultados foram imediatos: logo que foi implementado, em fevereiro, o sistema detectou quatro vazamentos em diferentes pontos do terminal, sendo um deles em menos de 24 horas de uso do app. Em um desses pontos, foi identificado um consumo totalmente fora de padrão de mais de 72 mil litros em 14 horas. Ao detectar o desvio, medidas para estancar o vazamento foram adotadas evitando um desperdício diário de mais de 120 mil litros de água e um custo desnecessário de aproximadamente R\$ 60 mil para a Companhia. Nos outros três vazamentos, o consumo detectado inicialmente foi acima dos 6 mil litros diários. Após reparo, o consumo retornou aos 800 litros/dia.

### Controle total pelo celular

Para facilitar seu uso, o MYIO tem interface intuitiva e ícones acionáveis dispostos em ambientes configuráveis e de fácil parametrização. As informações de consumo de água ficam acessíveis aos gestores das áreas de manutenção e sustentabilidade pelo mural do aplicativo e os relatórios podem ser customizados. Pelo app é possível ter acesso a gráficos em tempo real, cortar remotamente o fornecimento de água, ligar e desligar equipamentos elétricos como bombas, motores, compressores, entre outras funcionalidades e, ainda, configurar notificações via push, como metas de consumo e horários fora padrão, por exemplo.

A Santos Brasil é signatária desde 2012 do Pacto Global, compromisso internacional com o desenvolvimento sustentável da ONU, e tem entre suas metas reduzir em 30% o consumo de água nos próximos anos. De 2018 para 2020, a Companhia registrou uma queda de 18% no uso de água. Respeito ao meio ambiente, segurança nas operações e desenvolvimento humano, em conjunto com elevados padrões de governança corporativa, são os pilares da estratégia que direciona o dia a dia da Santos Brasil. Em outubro de 2020, as ações da empresa ingressaram na carteira de estreia do índice S&P/B3 Brasil ESG. O índice traz uma lista de Companhias que possuem boas práticas relacionadas à preservação do meio ambiente, desenvolvimento social e elevados padrões de governança corporativa.

De acordo com Ricardo Abruzzinni, diretor de TI e inovação da Santos Brasil, o MYIO chega como mais um aliado do uso racional da água. “É um exemplo de como a busca por soluções que levem a sociedade a um desenvolvimento sustentável é um objetivo constante de todas as áreas da Companhia”, diz.

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

*Data: 05/05/2021*

## GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

### SAMPAIO: COM MAIOR COMPETITIVIDADE, MINFRA MIRA REVOLUÇÃO NA INFRAESTRUTURA



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/05/d7810353-665d-4577-8eda-17f0c8c498eb.jpeg>

*Foto: Assessoria Especial de Comunicação – Ministério da Infraestrutura*

Aumentar a competitividade é o caminho para fazer uma revolução no setor de infraestrutura, afirmou nesta terça-feira (4) o secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, ao participar de evento on-line organizado pela Paving Virtual. “Nosso objetivo é fazer uma revolução no setor de infraestrutura trazendo mais competitividade”, afirmou Sampaio.

Durante a reunião, Sampaio falou sobre o maior programa de concessões de ativos do Governo Federal, com investimentos previstos de R\$ 250 bilhões a ser contratado até 2022. No setor aeroviário, por exemplo, estão previstas a alienação da participação da Infraero nos aeroportos de Guarulhos (SP), Brasília (DF), Galeão (RJ) e Confins (MG), a 7ª rodada de aeroportos, divididos em três blocos.

“Estamos criando alternativas, caminhos e soluções para que os nossos produtores tenham condições de colocar a nossa produção lá fora de forma mais competitiva”, completou Sampaio. Outros destaques nas concessões são, no setor de rodovias, a Dutra (BR-116/101/SP/RJ) e a relicitação do contrato de concessão da BR-163/MS.

INOVAÇÃO – Além disso, a criação do InovaBR, programa de estímulo à modernização das principais rodovias federais, concedidas ou administradas, vai promover maior segurança e eficiência logística. No setor ferroviário, o secretário-executivo destacou a certificação com o selo verde, que “garante maior respeitabilidade e a segurança necessária aos nossos projetos de ferrovias, como a Ferrogrão e a FIOL”.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 05/05/2021

## ISTOÉ Dinheiro

### ISTOÉ - DINHEIRO

#### BAIXO NÍVEL DO RIO PARANÁ REDUZ EXPORTAÇÕES AGRÍCOLAS ARGENTINAS

Por Hugh Bronstein e Maximilian Heath



[https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/Reuters\\_Direct\\_Media/BrazilOnlineReportAgribusinessNews/tagreuters.com2021binary\\_LYNXMPEH4411I-BASEIMAGE.jpg](https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/Reuters_Direct_Media/BrazilOnlineReportAgribusinessNews/tagreuters.com2021binary_LYNXMPEH4411I-BASEIMAGE.jpg)

Rio Paraná, perto de Rosario, Argentina

BUENOS AIRES (Reuters) – O Rio Paraná, na Argentina, canal de escoamento de grãos dos pampas para o mundo, ficou tão raso que começou a “cortar” os embarques, em momento em que o país inicia a temporada de exportação.

O nível do Paraná no polo exportador de Rosário, sede de algumas das maiores fábricas de esmagamento de soja do mundo, atingiu apenas 0,90 metro na quarta-feira, de acordo com informações oficiais.

Entre 1996 e 2020, a profundidade média do rio em Rosário em abril era muito maior, de 3,5 metros –zero é um ponto de referência usado pelos capitães de navios, em vez da real profundidade do curso d’água.

“Estamos carregando entre 5.500 toneladas a 7.000 toneladas a menos por navio devido aos baixos níveis de água”, disse o chefe da Câmara de Atividades Portuárias e Marítimas (CAPyM), Guillermo Wade.

A Argentina é o maior exportador mundial de farelo de soja e o terceiro de milho, e a profundidade do rio Paraná é chave para a lucratividade do setor.

O rio flui para as rotas marítimas do sul do Atlântico. Assim, um Paraná profundo geralmente permite que os produtos agrícolas sejam carregados em Rosário e descarregados em qualquer parte do mundo. Isso evita o custo de barcaças e transporte rodoviário.

Mas o recente clima seco no sul do Brasil deixou o Paraná mais raso que o normal, e os meteorologistas dizem que a previsão de curto prazo é de que o rio de Rosário fique ainda menos profundo ao longo dos próximos dias.

“O custo logístico para a indústria pode ficar entre 250 e 300 milhões de dólares, mas essa é uma estimativa aproximada. Tudo depende sobre como o nível do rio evolui, mas as previsões não são encorajadoras”, disse o secretário técnico da bolsa de Rosário, Alfredo Sese.

#### REDUZINDO TONELADAS

A profundidade do rio, que fica menor no momento em que começam as colheitas de soja e milho, tem alertado exportadores depois que a falta de chuvas em 2020 fez com que o Paraná atingisse seu ponto mais raso em 50 anos.

“O nível do rio está baixando de novo. Não tanto quanto no ano passado, mas a caminho. Isso está reduzindo algumas toneladas dos navios que partiram de Rosário”, disse um executivo de uma grande trading que pediu para não ser identificado.

Os agricultores argentinos devem colher 45 milhões de toneladas de soja nesta temporada e 50 milhões de toneladas de milho, de acordo com a bolsa de grãos de Rosário.

Até agora, os produtores trouxeram mais de 33% da safra de soja de 2020/21 e cerca de 20% do milho.

O setor agrícola é a principal fonte de dólares de exportação da Argentina em um momento em que as reservas do banco central estão pressionadas por uma recessão de três anos exacerbada pela pandemia de Covid-19.

A dragagem será um fator importante para garantir que o rio permaneça navegável.

O contrato de manutenção do Paraná está nas mãos da belga Jan De Nul há 25 anos.

Esse contrato expirou oficialmente na semana passada, mas o governo disse que a empresa continuaria seu trabalho por pelo menos mais três meses, enquanto o governo processa as licitações.

Jan De Nul está entre as empresas internacionais que deverão concorrer ao próximo contrato. O governo rejeitou os apelos de alguns legisladores locais para entregar a dragagem do Paraná a uma empresa estatal.

A empresa não quis comentar.

O rio em Rosário está atualmente dragado para cerca de 34 pés (10 m) e os líderes do setor querem que o próximo contrato de dragagem ofereça um canal de navegação mais profundo e mais amplo para melhorar a navegabilidade.

Cada pé adicional de profundidade permite que os navios Panamax, projetados para viajar pelo canal do Panamá, transportem de 1.800 a 2.200 toneladas de carga adicional.

*Fonte: IstoÉ- Dinheiro*

*Data: 05/05/2021*

## MINISTRA VÊ BRASIL PRODUZINDO MAIS EM 2022, MAS PEDE ORÇAMENTO PARA PLANO SAFRA

*Por Roberto Samora*



[https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/Reuters\\_Direct\\_Media/BrazilOnlineReportAgribusinessNews/tagreuters.com2021binary\\_L\\_YNXMPEH440XV-BASEIMAGE.jpg](https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/Reuters_Direct_Media/BrazilOnlineReportAgribusinessNews/tagreuters.com2021binary_L_YNXMPEH440XV-BASEIMAGE.jpg)

*Ministra da Agricultura do Brasil, Tereza Cristina, fala durante cerimônia de lançamento do Plano Safra 2020/2021, um plano de ação para o setor agrícola, em Brasília*

SÃO PAULO (Reuters) – Com os preços do milho no mercado brasileiro em patamares recordes, a ministra da Agricultura, Tereza Cristina, disse ver condições para a próxima safra de verão (2021/22) crescer acima de

expectativas, mas avaliou que é importante que o Congresso Nacional vote logo temas relativos ao Orçamento, para que o ministério possa encaminhar o Plano Safra.

Sem acordo sobre vetos, Congresso adiou na véspera votação de projeto que suplementa o Orçamento deste ano em quase 20 bilhões de reais.

“Peço a ajuda que não se prorrogue muito esse projeto, porque é fundamental para que a gente possa bater o martelo sobre o Plano Safra”, disse a ministra nesta quarta-feira, na Comissão de Agricultura da Câmara dos Deputados.

O Plano Safra é o principal instrumento de financiamento do Brasil, sendo fundamental para pequenos e médios agricultores. Em meados de abril, um representante do Ministério da Economia afirmou que o impasse no Orçamento ameaçava o programa agrícola do governo.

Segundo a ministra, itens do Orçamento são importantes para que o Ministério da Agricultura possa encaminhar proposta do Plano Safra 2021/22 para aprovação do Conselho Monetário Nacional (CMN).

Ela indicou que há pressa, uma vez que o plano para a safra que será plantada entre setembro e outubro começa a vigorar em julho.

Mas destacou que as condições de mercado são favoráveis.

“Todas as expectativas que temos para a próxima safra de verão são de que será uma safra maior”, disse a ministra, lembrando que última colheita de grãos e oleaginosas no verão deve crescer cerca de 7%, ou um aumento de 17 milhões de toneladas, conforme dados da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).

Ela disse que a próxima safra verá –composta principalmente por soja, mas também por milho, arroz e feijão, entre outros produtos– deverá crescer acima das estimativas da safra atual.

Essa perspectiva está baseada, disse a ministra, nas compras antecipadas de insumos.

“Estão comprando tudo que o que tem de fertilizantes, e isso é um bom sinal. É um sinal que a agricultura continuará com boa expectativa”, declarou.

### **“TEMOS DE REZAR PARA CHOVER”**

Com relação ao milho segunda safra do ciclo atual, que vem sendo atingido por uma estiagem –algo que tem colaborado para os preços em patamares recordes no mercado brasileiro–, a ministra lembrou que a expectativa do governo é de uma produção acima de 80 milhões de toneladas, mas emendou que “tem que chover”.

### **“Temos de rezar para chover”, comentou.**

Consultorias privadas estão reduzindo as projeções de segunda safra, e alguns já trabalham com números mais próximos 70 milhões de toneladas, como é o caso da StoneX, que reduziu esta semana a previsão para 72,7 milhões de toneladas.

Enquanto o impasse no Orçamento prossegue, o ministério conseguiu que o CMN aprovasse medidas que incluem a oferta de mais crédito e mecanismos de apoio à comercialização para apoiar os agricultores no incremento da produção do milho e também do sorgo em 2021/22.

Tereza Cristina ressaltou também que os preços das commodities agrícolas estão em alta porque o “mundo passa por crise de estoques baixos de soja e milho”.

“Temos desafio, só podemos combater preço aumentando a produção, este é o papel da agropecuária brasileira, produzir mais, mais e mais...”

Fonte: IstoÉ- Dinheiro

Data: 05/05/2021

### MONEYTIMES

#### MONEYTIMES

## LÍDER DO GOVERNO, FERNANDO BEZERRA COELHO PASSA A INTEGRAR CPI DA COVID

Por Reuters



<https://media.moneytimes.com.br/uploads/2021/04/fernando-bezerra-coelho.jpg>

*Bezerra ingressou na CPI como suplente no lugar de Zequinha Marinho (PSC-PA), de acordo com Rogério (Imagem: REUTERS/Pilar Olivares)*

O líder do governo no Senado, Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE), passou a integrar a CPI da Covid na Casa como suplente, informou nesta quarta-feira o senador Marcos Rogério (DEM-RO), em um reforço para a defesa do presidente Jair Bolsonaro na comissão.

Marcos Rogério, assim como os senadores Ciro Nogueira (PP-PI) e Jorginho Mello (PL-SC), atuam na Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) em defesa do governo, além do senador Eduardo Girão (Podemos-CE), que, embora não se declare governista, tem algumas posturas alinhadas à do presidente Jair Bolsonaro quando o assunto é pandemia. O grupo ganha, agora, um aliado nos embates na CPI.

Bezerra ingressou na CPI como suplente no lugar de Zequinha Marinho (PSC-PA), de acordo com Rogério.

O líder vem defendendo que aliados trabalhem na narrativa que o governo não tomou decisão dolosa ou cometeu omissão intencional no combate à pandemia. Já no início da CPI, firmou compromisso de compartilhar as informações necessárias para insistir que não houve intenção em contribuir para o agravamento do quadro.

Bezerra também faz coro aos alertas para que se evite uma politização da comissão e sua transformação em palanque político-eleitoral.

Fonte: *Fonte: Moneytimes*

Data: 05/05/2021

## PACHECO, LIRA E BOLSONARO INAUGURAM EXPOSIÇÃO SOBRE USO DO 5G

Por Agência Senado



<https://media.moneytimes.com.br/uploads/2021/05/bolsonaro-lira-pacheco.jpg>

*Nova tecnologia foi apresentada na abertura da exposição, nesta quarta (Imagem: Edilson Rodrigues/Agência Senado)*

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, inaugurou nesta quarta-feira (5) a exposição Digital Day, ao lado do presidente da República, Jair Bolsonaro, e do presidente da Câmara, Arthur Lira. O evento aconteceu no Salão Negro do Congresso Nacional.

O Digital Day mostra as aplicações do 5G no dia a dia dos usuários. A exposição traz exemplos práticos de aplicações que se beneficiam da baixa latência (o tempo de resposta entre o envio e o recebimento de dados) e da capacidade de transmissão de grandes volumes de informação que o 5G oferece. Telemedicina, realidade aumentada, realidade virtual, automação mecânica, inteligência artificial e aprendizado de máquina estão entre as inovações.

Durante a abertura, Pacheco ressaltou que a tecnologia do 5G é muito importante para a vida nacional e para o futuro do Brasil.

— Que seja muito produtivo, enriquecedor e possa realmente traçar um rumo de futuro importante para o Brasil — afirmou.

Bolsonaro destacou a importância da parceria entre os Poderes Executivo e Legislativo.

— Só podemos pensar em fazer melhor pelo nosso povo se estivermos perfeitamente sintonizados. Me orgulho hoje do Parlamento brasileiro, do apoio que tem dado aos projetos do Executivo, bem como dos projetos que vêm do Legislativo.

Antes do evento, Bolsonaro fez a abertura da Semana Nacional das Comunicações, no Palácio do Planalto. Promovida pelo Ministério das Comunicações, a campanha teve início na segunda-feira (3), com lançamento de selo personalizado.

A exposição do Digital Day vai até sexta-feira (7), no Congresso Nacional.

*Fonte: Moneytimes*  
*Data: 05/05/2021*

## **PETROBRAS NEGA CONVOCAÇÃO DE ASSEMBLEIA PARA NOVA ELEIÇÃO DO CONSELHO**

*Por Reuters*

A Petrobras (PETR3; PETR4) informou nesta quarta-feira que o seu Conselho de Administração negou pedido de convocação de assembleia geral extraordinária para uma “reconstituição” do colegiado, tendo em vista a renúncia do conselheiro eleito Marcelo Gasparino.

Gasparino, representante de acionistas minoritários, renunciou com o objetivo de provocar nova eleição do conselho pelos acionistas, sob alegação de ter identificado problemas nos procedimentos da assembleia que o elegeu.

O conselho da Petrobras justificou a negativa dizendo que a renúncia de Gasparino somente passará a produzir efeitos a partir de 31 de maio de 2021.

“Dessa forma, não há, no momento, vacância no Conselho de Administração”, justificou a empresa.

De acordo com normas da Petrobras, a vacância do cargo de conselheiro eleito por voto múltiplo poderá ser preenchida por substituto eleito pelo colegiado até que seja realizada uma próxima assembleia geral de acionistas, “de maneira a assegurar a continuidade da gestão e o regular funcionamento dos órgãos de administração”.

Uma vez verificada a vacância, a próxima assembleia que ocorrer deverá proceder à eleição dos oito membros do Conselho eleitos por voto múltiplo, acrescentou a companhia.

Com relação a questionamentos sobre o processo de votação na eleição para o Conselho de Administração da companhia, “a Petrobras entende ser pertinente prosseguir com a análise dos fatos ocorridos, inclusive mediante contatos com a B3 (B3SA3), com os demais agentes envolvidos na

realização da assembleia, com outras companhias que realizaram assembleias com voto múltiplo recentemente e com a CVM”.

Segundo a Petrobras, “atuação diversa poderia gerar custos, insegurança e consequências desnecessárias, sem garantia de que uma nova eleição transcorreria sem os mesmos questionamentos, como dito, ainda sob avaliação”.

*Fonte: Moneytimes*

*Data: 05/05/2021*



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### ELETRIFICAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO JÁ É VIÁVEL ECONOMICAMENTE, AFIRMA EXECUTIVO DA ENEL X

*Por Nayara Machado - 5 de maio de 2021 - Em Transição energética*

A eletrificação do transporte público sobre rodas é viável economicamente, mas é preciso um trabalho conjunto entre governos, operadores do transporte e empresas de tecnologia para dar garantias em projetos de longo prazo, afirma Paulo Maisonnave, head de Mobilidade Elétrica da Enel X no Brasil.

Um dos principais desafios é o custo de aquisição dos veículos.

“Se você fizer a conta de combustível, manutenção e valor de aquisição, ele é viável. Só que são dez anos. Tem toda uma garantia e um projeto de longo prazo que alguém tem que garantir, fazer com que funcione”, indica o executivo.

Paulo Maisonnave foi o convidado do programa epbr entrevista desta terça (4).

A empresa participou de projetos de mobilidade elétrica urbana na Colômbia e no Chile, país que já tem a segunda maior frota de transporte público elétrico, atrás apenas da China.

“No Chile, foi necessário que a Enel X entrasse no projeto e garantisse os primeiros projetos, porque a gente acreditava realmente que a mobilidade elétrica era a solução para o transporte público, por exemplo, de Santiago [capital do país]”, conta.

A cidade fica em um vale, o que agrava o efeito das emissões de gases de efeito estufa. Além disso, o transporte público não era um serviço de qualidade e estava perdendo clientes para o metrô e os serviços de mobilidade em aplicativos.

“O próprio operador sentiu essa necessidade de transição. Você não está mudando somente o combustível. Você está transformando um ônibus em um ônibus mais silencioso, ele quase não vibra, tem uma aceleração mais adequada. Isso faz com que o operador tenha ganhos não só de custo, mas também de qualidade de serviço ao cliente”, destaca Paulo.

A Enel X é uma das signatárias da Aliança Zebra – Zero-Emission Bus Rapid-deployment Accelerator, criada em 2018 para acelerar a implantação de ônibus elétricos nas cidades de Santiago (Chile), Medellín (Colômbia), São Paulo (Brasil) e Cidade do México (México).

As metrópoles fazem parte do C40 Cities e têm compromissos para a descarbonização do transporte público.

A colaboração inclui definição de estratégias de carregamento e execução de projetos-piloto, entre outros pontos.

### **Projeto para o Brasil**

Incluída na aliança Zebra, São Paulo tem condições de ser a próxima cidade a fazer a transição da frota, diz Paulo Maisonnave.

“O Brasil tem a maior frota de ônibus das américas, São Paulo é a cidade com o maior número de ônibus. E faz total sentido trazer esse projeto também para o Brasil”.

Para isso, é preciso que o setor público esteja interessado no projeto, diz. “Exige a participação do prefeito, do governador, para apoiar o projeto. E o operador do transporte, principalmente, ter a consciência e as condições de fazer essa transição”.

“São Paulo tem uma lei municipal que obriga todo o transporte público, não só ônibus, mas caminhão de lixo, transporte escolar etc. a diminuir suas emissões em 10% ao ano. Isso equivale a pegar 10% da sua frota e tirar de circulação, porque você não consegue [atingir essa meta] simplesmente trocando os ônibus a diesel por outros mais eficientes a diesel”.

O executivo vê na transição para eletromobilidade uma oportunidade para sobrevivência desse modelo de transporte público.

“Na pandemia as pessoas começaram a andar de bicicleta, ir a pé, ou escolher o metrô, ou um aplicativo. O operador tem que pensar também em como oferecer um serviço de qualidade e não um serviço com baixo custo”, completou.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 05/05/2021*

## **REGULAMENTAÇÃO DA LEI DO GÁS DEPENDERÁ DA ANP E DE NOVAS ENTIDADES, POR MARINA ZAGO E RODRIGO RODI**

A Lei 14.134/2021 previu novas entidades para regular o mercado de gás, ao mesmo tempo em que reforçou o papel da ANP

*Por epbr - 5 de maio de 2021 - Em Colunas e opinião, Mercado de gás*

Após mais de sete anos de discussão legislativa, finalmente foi publicada a Nova Lei do Gás (Lei nº 14.134/2021). Agora, as discussões se voltam para sua implementação.

De um lado, a Lei reserva papel bastante relevante para a Agência Nacional de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (ANP), tanto na edição da regulamentação, que envolve pontos centrais do novo marco, como o acesso à infraestrutura e a fiscalização das novas regras e atores.

De outro, a Lei criou entidades com o objetivo de integrar e garantir o balanceamento adequado do mercado de gás.

### **Atuação da ANP**

No novo mercado de gás natural estabelecido em âmbito legal, a ANP terá grande protagonismo.

A ela competirá acompanhar o funcionamento do mercado, adotar mecanismos de estímulo à eficiência e à competitividade e de redução da concentração na oferta de gás para prevenir infrações contra a ordem econômica.

Para isso, a ANP, ouvindo previamente o CADE, poderá adotar mecanismos como (art. 33):

- medidas de desconcentração de oferta e de cessão compulsória de capacidade de transporte, de escoamento da produção e de processamento;
- instituição de programa de venda de gás, para que agentes com elevada participação no mercado possam vender parte de seus volumes por meio de leilões;
- e (iii) restrições à venda de gás entre produtores nas áreas de produção, ressalvadas situações de ordem técnica ou operacional que possam comprometer a produção de petróleo.

Observada a competência constitucional dos Estados sobre o serviço público de distribuição (art. 25, § 2º, CF), também compete à ANP determinar se um gasoduto é de transporte ou de distribuição, a partir das definições legais de gasoduto de escoamento da produção, de transferência ou de transporte (art. 3º, §§1º e 2º).

Além disso, a Agência passa a ter especial importância em matéria de acesso à infraestrutura. Cabe a ela:

- (i) decidir eventuais controvérsias referentes ao acesso não discriminatório e negociado de terceiros às infraestruturas essenciais, tendo em vista os códigos de conduta e prática de acesso (art. 28, §4º), e
- (ii) estabelecer o período em que o acesso aos novos gasodutos de transporte e às instalações de estocagem não será obrigatório, considerados os investimentos que viabilizaram sua implementação (art. 18, §3º).

### **Novas entidades**

Além de endereçar soluções para as atividades econômicas da indústria do gás natural, a Lei criou duas novas entidades para atuarem em conjunto com a ANP e que passam a integrar o setor a partir de sua nova fase: uma entidade administradora de mercado de gás e gestores de áreas de mercado.

A entidade administradora do mercado de gás natural (art. 32) será um agente habilitado para administrar o mercado organizado de gás, isto é, o ambiente físico ou eletrônico de negociação ou registro de operações com gás realizadas por agentes autorizados a operar, por conta própria ou de terceiros.

A atuação da entidade administradora se dará mediante acordo de cooperação técnica celebrado com a ANP, em que a entidade se obriga, no mínimo, a:

- (i) facultar o acesso da ANP a todos os contratos registrados;
- (ii) certificar-se de que os contratos estão aderentes à regulação da ANP;
- e (iii) atender ao fluxo e ao sigilo de informações entre as entidades administradoras do mercado e os gestores das áreas de mercado de capacidade, nos termos da regulação. Ressalte-se que a Lei não indica natureza jurídica ou padrões de governança para essa entidade.

Como mencionado, os instrumentos padronizados das operações de compra e venda de gás deverão ser registrados na ANP ou na entidade administradora por ela habilitada e regulamentada pela agência.

Trata-se, enfim, de uma entidade comparável à Câmara de Comercialização de Energia Elétrica.

Os gestores de área de mercado, por sua vez, são agentes constituídos por transportadores que operam em uma mesma área de mercado de capacidade (art. 14 e seguintes), sendo esse mercado uma delimitação do Sistema de Transporte de Gás Natural no qual o carregador pode contratar acesso à capacidade de transporte nos pontos de entrada ou de saída, por meio de serviços de transporte padronizados.

***O sistema de transporte é a organização da malha formada por gasodutos de transporte interconectados e outras instalações para a manutenção da estabilidade, confiabilidade e segurança.***



Assim, esses gestores são responsáveis pela coordenação de todas as operações dos transportadores em sua área, bem como pela comunicação dessas operações à ANP.

Eles exercem, sobretudo, uma atividade de coordenação dos diversos transportadores. Os gestores ainda possuem obrigações de transparência, como a publicação de informações tarifárias e divulgação dos planos à ANP.

As obrigações dos gestores também contemplam a organização do “plano coordenado de desenvolvimento do sistema de transporte” e a elaboração e execução do “plano de contingência” de forma conjunta pelos transportadores da área, além de calcular e alocar capacidades de transporte, e balancear as áreas de mercado de capacidade para manter a integridade do sistema e dos serviços.

### **Regulamentação e operacionalização do mercado de gás**

A regulamentação deverá endereçar, com a devida celeridade, temas referentes ao regime de autorização, ao acesso e carregamento de gás, às regras de comercialização e de segregações societárias, guiadas por critérios de autonomia e independência entre os segmentos da cadeia.

Além desses trabalhos de regulamentação (edição de novas normas e revisão de existentes), a serem conduzidos pela ANP, e dos esforços para homogeneização e aperfeiçoamento das regulações estaduais em convergência à legislação federal, as figuras inovadoras agora incorporadas ao setor de gás deverão ser objeto de normatização.

Há gatilhos para a ANP regulamentar a constituição dos gestores de área de mercado, a celebração de acordo de cooperação técnica com a entidade administradora do mercado de gás natural e os procedimentos de contabilização e liquidação, de aplicação compulsória a todos os agentes da indústria do gás.

Por fim, o Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) já aprovou a atualização dos padrões tributários à nova Lei, uniformizando e simplificando as regras tributárias relacionadas ao processamento de gás.

Paralelamente, há indicativo de que o Ministério de Minas e Energia trabalha na regulamentação da nova Lei, que deve avançar na expansão do sistema de transporte, do livre acesso e da competição.

As peças estão posicionadas, no âmbito legal, e os atores envolvidos no desenvolvimento do mercado mais livre e competitivo de gás natural se movimentam.

Marina Zago coordena a área de Óleo & Gás e Energia Elétrica e Rodrigo Rodi atua em demandas dos setores de Energia Elétrica, Óleo e Gás do escritório Manesco Advogados

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 05/05/2021*

## **CONSELHO DA PETROBRAS NEGA CONVOCAÇÃO DE ASSEMBLEIA EXTRAORDINÁRIA PARA NOVA ELEIÇÃO**

*Por epbr - 5 de maio de 2021 - Em Comece seu Dia, Mercado, Política energética*

**Quem faz***Editada por Gustavo Gaudarde*  
[gustavo.gaudarde@epbr.com.br](mailto:gustavo.gaudarde@epbr.com.br)

### **em jogo**

O conselho de administração da Petrobras decidiu, por maioria, negar a convocação de nova Assembleia Geral Extraordinária (AGE) após a renúncia de Marcelo Gasparino, representante dos acionistas minoritários.

— Gasparino foi eleito em abril, na formação do novo conselho que marcou a chegada de Joaquim Silva e Luna ao comando da Petrobras.



— Crítico da forma como a eleição foi realizada – incluindo alegações de falta de clareza para investidores – Gasparino havia anunciado desde o início que iria renunciar para provocar a reconvocação da assembleia.

— Com a vacância, o próprio conselho escolherá o substituto. Segundo o comunicado da companhia, a renúncia de Gasparino terá efeito a partir de 31 de maio.

— Nova eleição, portanto, ocorrerá apenas na próxima Assembleia Geral de Acionistas.

— “A vacância do cargo de Conselheiro de Administração eleito por voto múltiplo poderá ser preenchida por substituto eleito pelo colegiado até que seja realizada uma próxima Assembleia Geral de Acionistas, de maneira a assegurar a continuidade da gestão e o regular funcionamento dos órgãos de administração”, diz.

— Companhia também atribui a decisão aos próprios questionamentos sobre as irregularidades na votação. O conselho entende que não há garantia de que uma nova eleição realizada enquanto os fatos não foram totalmente esclarecidos não seria novamente desafiada.

Reforma tributária. O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP/AL), extinguiu a comissão especial da reforma tributária, alegando o descumprimento de prazos regimentais para apresentação do relatório de Aguinaldo Ribeiro (PP/PB).

— Na prática, tramitação recomeça. Mas Lira promete celeridade na apresentação e votação de uma reforma “possível”.

— “Entre o tudo e o nada, eu prefiro o melhor possível. É o que faremos”, disse Lira.

— Ribeiro entregou seu parecer nesta terça (4), com a inclusão de diversos pontos defendidos pelo governo federal para o mercado de combustíveis – uma tributação monofásica e uniforme em todo o país. Veja a proposta

IPO da PetroRecôncavo. Companhia levantou R\$ 1,1 bilhão na bolsa com precificação das ações em R\$ 14,75. O valor foi definido abaixo da faixa indicativa inicial de preços, de R\$ 15,50 a R\$ 19,50. Negociações na B3 começam nesta quarta (5).

— O objetivo é a aquisição de campos de produção. Cerca de 66% dos recursos serão destinados ao pagamento de negócios já firmados com a Petrobras – a empresa comprou os polos Riacho da Forquilha, Remanso e Miranga da Petrobras.

— Outros 24% serão usados em novas aquisições e os valores remanescentes vão fortalecer o caixa.

A PetroRio permanece na disputa pelo campo de Albacora, na Bacia de Campos, colocado à venda pela Petrobras, mas também avalia a compra de outros ativos offshore, afirmou o presidente da companhia, Roberto Monteiro, em conferência com analistas.

— A entrega de ofertas por Albacora está prevista para julho. “Temos uma parceria já firmada com um grupo espanhol – isso é público; hoje teríamos 50%, nós seríamos operadores, e esse grupo teria os outros 50%. Gostamos da ideia, sem dúvida, e estamos abertos a isso”, disse. Reuters.

Petróleo sobe quase 2%. O preço da commodity avançou quase 2% nesta terça (4), após mais estados dos EUA flexibilizarem lockdowns e a União Europeia iniciar a abertura para turistas.

— Os contratos futuros ganharam força pós-fechamento, depois de o Instituto Americano de Petróleo (API, na sigla em inglês) estimar que os estoques da commodity nos EUA recuaram mais que o esperado, de acordo com operadores. Reuters

— O Brent fechou em alta de US\$ 1,32 (+1,95%), a US\$ 68,88 o barril. Já o WTI avançou US\$ 1,20 (+1,86%), para US\$ 65,69 dólares por barril. Na manhã desta quarta (5), Brent e WTI registravam valorização de 1,3%.

Aneel adia editais de leilões de energia A Aneel adiou nessa terça (4/5) a aprovação dos editais dos leilões A-4 e A-5, programados para o dia 11 de junho.

— Os editais seriam aprovados na reunião pública da diretoria da agência, mas foram retirados de pauta a pedido do relator, o diretor Efrain da Cruz. Segundo ele, a área técnica do órgão precisará aprofundar a análise sobre as condições da disputa. Estadão

Leilão da CEA. O BNDES conseguiu destravar o processo de privatização da Companhia de Eletricidade do Amapá (CEA), uma das últimas distribuidoras de energia de controle estatal no país, e tem a expectativa de ver um leilão competitivo em junho.

— Iniciado em 2018, o projeto de desestatização da CEA esbarrava numa dívida bilionária de R\$ 2,3 bilhões. Mas esse valor foi renegociado com os principais credores da empresa, que chegaram a um acordo para um corte de mais de 50%, reduzindo o valor a R\$ 1,1 bilhão.

— Com a questão superada, o BNDES aguarda aprovações do Tribunal de Contas da União (TCU) e espera lançar o edital da CEA ainda em meados deste mês, para que o leilão possa ser realizado na segunda quinzena de junho. Valor

RN prepara atlas solar e eólico. O Rio Grande do Norte começou a instalar equipamentos para análise dos ventos e radiação solar que deverão viabilizar o Atlas Solar e Eólico do estado, previsto para ser lançado no segundo trimestre de 2022.

— O projeto desenvolvido pelo estado com o Centro de Tecnologias do Gás e Energias Renováveis. G1

Preço do carbono bate recorde na Europa. A adoção de políticas ambientais mais rígidas na Europa fez os contratos futuros de carbono baterem recorde no continente, ultrapassando os 50 euros (cerca de R\$ 330) por tonelada nessa terça (4/5). epbr

Hidrogênio verde. Equinor, Ørsted, Boskalis e outras sete empresas se juntaram ao projeto de hidrogênio verde do AquaVentus. O consórcio desenvolve um projeto para produzir hidrogênio com 10 GW de energia eólica offshore no Mar do Norte. Produção será destinada ao mercado europeu. epbr

*Fonte: Agência EPBR de Notícias  
Data: 05/05/2021*

## **EÓLICAS PODEM SUBSTITUIR EMPREGOS COM 3,3 MILHÕES DE POSTOS EM CINCO ANOS**

*Por Nayara Machado - 4 de maio de 2021 - Em Diálogos da Transição, Eólica, Transição energética*

**Editada por Nayara Machado**  
**nayara.machado@epbr.com.br**

A energia eólica continuará com crescimento recorde nos próximos cinco anos e os investimentos em novas instalações podem gerar 3,3 milhões de empregos no período, em toda a cadeia de abastecimento global.

A estimativa é de um estudo (.pdf) do Conselho Global de Energia Eólica (GWEC, em inglês) publicado na última semana.

Esse tipo de análise, recorrente na indústria de energia renovável, é um importante tópico da transição energética: a nova oferta de energia limpa precisa carregar os trabalhadores da indústria fóssil.

Com 751 gigawatts (GW) de capacidade de energia eólica já instalada, a indústria eólica gerou quase 1,2 milhão de empregos em todo o mundo até o momento, de acordo com a Agência Internacional de Energia Renovável (Irena, em inglês).

Em 2020, havia aproximadamente 550 mil trabalhadores em energia eólica na China, 260 mil no Brasil, 115 mil nos EUA e 63 mil na Índia, de acordo com uma pesquisa global da GWEC Market Intelligence.

### **Destaques:**

- Os 470 GW adicionais de capacidade eólica previstos até 2025 podem criar mais de 3,3 milhões de empregos diretos na cadeia de fornecimento em todo o mundo;
- Ações estatais de recuperação verde, que aceleram os projetos de energia eólica, podem destravar a demanda por trabalhadores nos segmentos de transporte, instalação e comissionamento;
- A implantação de 6 mil GW de energia eólica até 2050 mitigaria 6,3 gigatoneladas de emissões de CO2 anualmente, causando economia de custos em saúde, infraestrutura, bem-estar social e resiliência do sistema;
- A energia eólica offshore, em particular, oferece uma resposta às rupturas no mercado de trabalho decorrentes da transição energética, como o deslocamento de empregos para trabalhadores de petróleo e gás offshore e de engenharia naval.

Para atingir os 470 GW de capacidade adicional nos próximos cinco anos, entretanto, a GWEC alerta para a necessidade de metas ambiciosas de energia renovável, planejamento de longo prazo para a ação climática e um ambiente regulatório para que os projetos possam caminhar dentro do cronograma.

“[Os impactos da pandemia de covid-19] tornaram a urgência da transição energética mais aguda — aumentando a necessidade de reformas proativas para permitir a integração do sistema de energia renovável em grande escala e acelerando a eliminação da geração a carvão”, diz o conselho.

O relatório destaca ainda que, nos orçamentos para estímulo ao setor de energia comprometidos pelos governos do G20 desde a pandemia de covid-19, pouco mais de um terço dos fundos foram destinados às renováveis, volume considerado insuficiente pelo GWEC.

### **Novos empregos precisam considerar diversidade**

Os efeitos econômicos da pandemia exacerbaram desigualdades sistêmicas em todo o mundo, especialmente na relação gênero e mercado de trabalho.

No estudo da GWEC, os analistas indicam que os estímulos econômicos e as políticas para a recuperação pós-pandemia devem estar alinhados com uma transição energética justa, “que inclui princípios de integração da diversidade e contabilização do deslocamento de mão de obra em áreas como o setor convencional”.

Entretanto, a participação de mulheres nestes setores é baixa, e os novos empregos gerados pela transição energética correm o risco de reproduzir velhos padrões.

Em janeiro de 2020, a Irena publicou um estudo que mostra que as mulheres representam apenas 21% da força de trabalho da energia eólica, em comparação com 32% nas energias renováveis em geral e 22% nas indústrias de energia tradicionais, como petróleo e gás.

O estudo Wind energy: A gender perspective mostra que as percepções dos papéis de gênero e das normas sociais e culturais formam uma grande barreira à diversidade nesse setor.

“As disparidades no local de trabalho refletem caminhos educacionais e redes de recrutamento que permanecem fortemente orientadas para os homens”, diz a agência.

O valor da equidade de gênero foi tema da coluna Petropolitica, desta terça (4), de Fernanda Delgado, que grava quinzenalmente para o canal da epbr.

Ela recebe mulheres que atingiram altos cargos no setor brasileiro de energia, infraestrutura e na advocacia para demonstrar, com experiências e exemplos, por que a equidade de gênero importa.

### **Geração de empregos no Brasil**

Em fevereiro, o Brasil atingiu a marca de 18 GW de capacidade instalada de energia eólica, com cerca de 700 parques geradores.

Um estudo (.pdf) encomendado pela Associação Brasileira de Energia Eólica (Abeeólica) mostra que, entre 2011 e 2019, o setor foi responsável por quase 500 mil empregos por ano, em média, no Brasil, e uma massa salarial que somou R\$ 45,2 bilhões.

Realizado pela consultoria GO Associados, o levantamento considera o setor de máquinas e equipamentos, inclusive manutenção e reparos, aquisição de produtos e a contratação de serviços no mercado doméstico.

### **Curtas**

A Comissão do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável da Câmara dos Deputados aprovou, nesta terça (4), os dois requerimentos de autoria do deputado Zé Silva (Solidariedade/MG) para realização de “audiência pública para discutir os projetos e propostas que o Brasil levará à Conferência do Clima em Glasgow – a COP26”. epbr

Pesquisa sobre diesel verde. O Ministério de Minas e Energia (MME) iniciou nesta segunda (3) uma pesquisa sobre a inserção de biocombustíveis no Ciclo Diesel. Proposta é avaliar vantagens e desvantagens dos usos de biodiesel, diesel verde e diesel coprocessado serão avaliados. A pesquisa é aberta ao público e deve subsidiar GT que estuda uma política pública para o diesel verde. MME

Relator rejeita PL que cria cota para renováveis no transporte público. O deputado Lucas Gonzalez (Novo/MG) rejeitou o PL 11084/2018 na comissão de transportes na semana passada. Apesar de o PL não especificar as fontes de “energia renovável” — que poderiam incluir biogás, etanol, biodiesel e bioeletricidade —, Gonzalez justificou a rejeição do projeto citando apenas a inviabilidade da adoção de veículos elétricos. epbr

O custo da poluição na Europa aumentou mais de 50% este ano, sinalizando que as políticas climáticas mais duras da região estão começando a fazer a diferença. Os futuros no mercado de carbono da região — o maior do mundo — ultrapassaram 50 euros (US\$ 60) por tonelada pela primeira vez nesta terça (4). Bloomberg

O mercado global de fundos ESG (sigla em inglês para Ambiental, Social e Governança) atraiu US\$ 185,3 bilhões em ingressos líquidos, somente nos três primeiros meses de 2021, segundo relatório da Morningstar. O montante representa uma alta de 17% em relação aos US\$ 158,3 bi registrados no trimestre anterior, impulsionada por fortes ingressos na Europa. epbr

A Ponta Grossa Ambiental (PGA) inaugurou na sexta (30) a usina termoelétrica a biogás associada à biodigestão do lixo produzido na cidade paranaense. Um caminhão 100% elétrico da BYD será empregado na coleta diária de 12 toneladas de resíduos sólidos orgânicos. A energia será destinada a prédios públicos na cidade. epbr

Equinor, Ørsted, Boskalis e outras sete empresas se juntaram ao projeto de hidrogênio verde do AquaVentus. O consórcio está desenvolvendo um projeto para produção de hidrogênio verde alimentado por 10 GW de energia eólica offshore instalada no Mar do Norte, e agora conta com 50 empresas e organizações. epbr

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 05/05/2021*



### JORNAL O GLOBO – RJ

#### FABRICANTES DE OXIGÊNIO SÃO ALVO DE AÇÃO COLETIVA DE INDENIZAÇÃO POR PRÁTICA DE SOBREPREÇO

*Por Mariana Barbosa*

Condenado pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) há mais de dez anos a uma multa de R\$ 2,3 bilhões, o Cartel do Oxigênio se livrou da punição na Justiça, mas ainda poderá ter de indenizar hospitais lesados pela prática de sobrepreço.

Uma ação coletiva ajuizada pela Federação de Santas Casas e Hospitais Beneficentes do Estado de São Paulo e que tramita há 7 anos em paralelo à ação que levou o Cade a condenar White Martins, Linde, Air Liquide, Air Products e IBG por formação de cartel, teve alguns desdobramentos recentes e está em fase de perícia para apurar valores para uma indenização pela prática de preços abusivos.

Em abril, após contestação das fabricantes de oxigênio, o Tribunal de Justiça de São Paulo garantiu a atuação do Cade no caso: o órgão antitruste agora faz parte do processo como amicus curiae ou amigo da corte — condição que permitirá ao órgão auxiliar o juiz a interpretar o direito concorrencial em disputa. E em fevereiro, o Ministério Público, em função da pandemia da covid-19, também entrou no caso, na qualidade de custos legis ou fiscal da lei.

A tragédia da falta de oxigênio para tratamento de pacientes com Covid nos hospitais de Manaus trouxe a lembrança da condenação do cartel e expôs a dependência dos hospitais a um pequeno número de empresas e de como contratos de longo prazo dificultam o acesso de fabricantes e revendedores de usinas de oxigênio aos hospitais. O tema está na pauta da CPI da Covid no Congresso, que deve convocar executivos da White Martins a depor.

Embora a multa aplicada pelo Cade e a responsabilização criminal pelos crimes de ordem econômica tenham sido anuladas no STJ sob o argumento de que uma das provas fora obtida de maneira ilegal, contaminando todo o processo e demais provas, a defesa dos hospitais filantrópicos conseguiu, na esfera civil, validar as provas lícitas colhidas pela Secretaria de Defesa Econômica e pela Polícia Federal e que comprovariam a existência de cartel. (O Cade recorreu da decisão do STJ e o caso aguarda, há anos, uma decisão do Supremo.)

— As provas são robustas e incontestáveis e, no ano passado, conseguimos no STJ uma manifestação de que as provas são válidas. O fato de uma regra de processo criminal ter inutilizado as provas não significa que não houve lesão a hospitais e consumidores e que não houve crime — diz o advogado Luis Carlos Pascual, do escritório Pascual Advogados, que está a frente do caso em um consórcio com o Araújo e Policastro Advogados. — Todos os lesados têm direito a perdas e danos — completa.

Na ação, a federação dos hospitais filantrópicos pede o ressarcimento no valor equivalente a 30% de sobrepreço em relação aos contratos dos últimos 15 anos, em média. Segundo Pascual, os valores totais podem chegar ao valor da multa bilionária aplicada pelo Cade, beneficiando mais de 1000 hospitais de São Paulo, Paraná e Minas Gerais, podendo se estender também aos demais hospitais filantrópicos e até para os privados. Em valores corrigidos, a conta seria na casa de R\$ 3,5 bilhões.

— O sobrepreço tem um impacto que onera toda a cadeia de saúde em progressão geométrica. Se você precisar de internação, vai precisar de oxigênio. E isso reverbera na conta do hospital, na conta do plano de saúde. Toda a cadeia é afetada — diz Luis.

Em uma manifestação nos autos de fevereiro, o promotor Arthur Pinto Filho, do MP de São Paulo, justificou seu interesse em atuar na causa para fiscalizar o cumprimento da lei: “Apesar da ação prever pedido indenizatório em favor de hospitais, evidentemente que o processo envolve interesses difusos atrelados à saúde pública, tendo em vista o pedido de abstenção da prática de condutas próprias por parte das rés. A existência de cartel na área em lume foi uma das causas apontadas por especialistas para a tragédia que se abateu sobre Manaus, com hospitais sem oxigênio”, escreveu o MP.

Diz ainda o MP: “se confirmada a existência de cartel, é patente o prejuízo a todos os usuários de serviços de saúde pública e privada, vez que o aumento abusivo de preços, para aumento arbitrário de lucros de oligopólio, reduz o poder econômico de compra dos insumos médicos pelos hospitais e, conseqüentemente, gera problemas estruturais em equipamentos de saúde, bem como piora de atendimento e na prestação de serviço.”

— Estamos presenciando uma mudança de percepção do MP, que agora compreendeu a importância da defesa da concorrência para a defesa do livre mercado e dos direitos dos consumidores — diz o advogado e professor da FGV/SP Luciano Timm. — E do lado do CADE, também estamos vendo um maior ativismo. O órgão antitruste não costumava intervir como parte interessada.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 05/05/2021*

## PARALISAÇÃO DE FÁBRICAS E ESCASSEZ DE PEÇAS DERRUBAM PRODUÇÃO INDUSTRIAL EM MARÇO

Setor recua 2,4% no mês. Único segmento a permanecer no terreno positivo foi o de bens intermediários

*Por Carolina Nalin*



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24910429-b45-d76/FT1086A/x89409904\\_EC-Sao-PauloSP01-09-2020-O-Produto-Interno-Bruto-PIB-do-segundo-trimestre-ficou-em.jpg.pagespeed.ic.H9S239b8Cc.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24910429-b45-d76/FT1086A/x89409904_EC-Sao-PauloSP01-09-2020-O-Produto-Interno-Bruto-PIB-do-segundo-trimestre-ficou-em.jpg.pagespeed.ic.H9S239b8Cc.jpg)

*Apesar de ter sido o primeiro setor a se recuperar das perdas da pandemia, indústria encerrou 2020 com queda de 4,5% e vem perdendo dinamismo Foto: Edilson Dantas / Agência O Globo*

RIO - A produção industrial brasileira registrou queda de 2,4% no mês de março frente a fevereiro, segundo dados divulgados pelo IBGE nesta quarta-feira. A paralisação de diversos setores por escassez de peças e componentes explicam o recuo da atividade econômica.

O mercado projetava queda de 2,8% do setor industrial, segundo analistas ouvidos pela agência Bloomberg. Com o resultado, a indústria acumula queda de 3,1% em 12 meses.

A indústria já havia recuado 1% em fevereiro, o que levou o setor - até então o primeiro a ter se recuperado do tombo inicial da pandemia - a interromper nove meses de alta.

O gerente da pesquisa, André Macedo, avalia que os dois resultados negativos têm relação com o recrudescimento da pandemia:

— Isso faz com que haja maior restrição das pessoas, o que provoca a interrupção das jornadas de trabalho, paralisações de plantas industriais e atrapalha toda a cadeia produtiva, levando ao encarecimento e à falta de insumos para o processo produtivo — explica Macedo.

O recuo da indústria em março teve um perfil disseminado, com três das grande quatro categorias econômicas em queda.

Bens de consumo semi e não duráveis caiu 10,2% e bens de capital recuou 6,9%, ambos registrando a queda mais intensa desde abril do ano passado. Já bens de consumo duráveis caiu 7,8%, movido pela redução da produção de veículos.

O único setor a permanecer no terreno positivo foi o setor produtor de bens intermediários, com alta de 0,2%. O resultado positivo do setor tem ligação o desempenho da exportação de commodities, já que o segmento inclui matérias-primas como minério de ferro, petróleo, açúcar, derivados da soja e produtos do refino do petróleo.

### **Escassez de insumos**

Em março, montadoras como General Motors, Honda, Volvo e Volkswagen, relataram gargalos em sua produção de automóveis, tanto nas suas matrizes quanto nas suas subsidiárias no Brasil, em razão da escassez global de chips semicondutores.

A falta de insumos já atinge o setor automotivo brasileiro desde o fim de 2020, e levou algumas montadoras a paralisarem suas produções em março e até concederem férias coletivas aos funcionários ligados à atividade.

O desequilíbrio na cadeia tem relação com fabricantes do Leste Asiático (Huawei, Samsung, TSMC e SK Hynix), produtoras dos semicondutores, que durante a pandemia viram a demanda por eletrônicos disparar.

Além de serem utilizados na indústria automobilística, os chips semicondutores são demandados em segmentos de ponta como o da produção de smartphones, consoles de jogos e 5G.

### **Perspectivas**

Fontes do setor automotivo avaliam que a normalização da produção deve ocorrer somente no segundo semestre e sinalizam ainda que, além do atraso na produção e na entrega ao consumidor, o preço tende a subir para quem está na ponta.

Segundo relatório do Ibre-FGV, a escassez de matéria-prima passou a ser o mais relevante fator limitativo à expansão dos negócios. Em abril deste ano, 25,3% das empresas de diferentes setores apontaram este problema, percentual recorde da série iniciada em abril de 2001.

Na avaliação de Natalie Victal, economista da Garde, a falta de insumos pode comprometer alguns subsetores da indústria ao longo do ano mas, por enquanto, a perspectiva é de recuperação gradual do setor, com crescimento de 5% em 2021 após o tombo de 4,5% em 2020.

— A insuficiência de estoques é um vetor determinante para a retomada da produção, mas o crescimento de bens intermediários é um indicador antecedente das boas perspectivas da indústria em 2021. Bens de consumo duráveis, em particular automóveis, também tem potencial positivo devido a necessidade de recomposição de estoques.

## ESTADOS DIZEM QUE DECISÃO DE LIRA DE EXTINGUIR COMISSÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA É 'ENORME DESRESPEITO'

Comsefaz defende a continuidade dos trabalhos do colegiado e o aperfeiçoamento do texto do relator Aguinaldo Ribeiro no Congresso

*Por Fernanda Trisotto*

BRASÍLIA – A decisão do presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), de extinguir os trabalhos da Comissão Mista da Reforma Tributária, divulgada durante a leitura do relatório do deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB) que foi cobrado pelo próprio Lira, repercutiu mal entre os estados.

O presidente do Comitê Nacional de Secretários de Fazenda, Finanças, Receita ou Tributação dos Estados e do Distrito Federal (Comsefaz), Rafael Fonteles, considerou a decisão um “enorme desrespeito” a quem participou da construção da proposta e à sociedade.

— Entendemos que o relatório do deputado Aguinaldo deve ser apreciado pelo Congresso, pois foi fruto de centenas de reuniões e debates. Caso o presidente da Câmara não queira, esperamos que seja apreciado pelo Senado – afirmou.

## ENTENDA O NÓ DA TRIBUTAÇÃO NO BRASIL

### Sistema complexo

O Congresso retomou no início de maio o debate sobre a reforma tributária e a principal proposta é a unificação dos impostos. Entrar em um acordo sobre como ela será feita é tão complexo quanto o próprio sistema tributário brasileiro. Isso porque estados e municípios temem perder uma fatia de suas arrecadações e são muitos os impostos.

### Emaranhado de impostos

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

### Custo alto

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

### Classificação

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

### Burocracia sem fim

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

### Efeito cascata

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

O Grupo de Trabalho de Secretários de Fazenda para Reforma Tributária (GT-RT) se reuniu nesta quarta-feira para avaliar o relatório apresentado por Ribeiro, mas a decisão de encerrar os trabalhos da comissão se sobrepôs ao debate. Na visão dos secretários, o fim do colegiado desconsidera as dezenas de reuniões e debates que foram realizadas ao longo dos últimos dois anos.

Em relação ao relatório apresentado, a análise do grupo é de que houve avanços no texto, que ainda precisaria ser discutido em alguns pontos. O Comsefaz vai sugerir emendas diretamente ao relator.

Em análise: Economia alega impacto na arrecadação e recomenda veto à prorrogação de prazo da entrega do IR

### **Surpresa e consternação**

O anúncio do fim dos trabalhos da comissão mista por uma questão regimental surpreendeu os parlamentares, que ainda estão digerindo a informação.

Lira sinalizou que vai tomar a dianteira no processo de discussão da reforma, trazendo para o plenário da Câmara o debate. A Casa também já está tocando a reforma administrativa, que passa por audiências públicas na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ).

Ele ainda não conversou com Rodrigo Pacheco (DEM-MG), presidente do Senado, que se manifestou favorável aos trabalhos da comissão. Um encontro entre os dois está sendo planejado, mas não há data confirmada.

Esse impasse pode atrasar a tramitação. Apesar de Lira apostar na celeridade da análise de um novo texto, a condução do episódio repercutiu mal e pode ser o estopim para um novo embate entre as duas Casas pelo protagonismo na discussão.

Essa sinalização já foi feita pelo senador Roberto Rocha (PSDB-MA), ainda durante a sessão de leitura do relatório na terça-feira, quando mencionou as concessões que o Senado havia feito à Câmara em torno da matéria. Rocha, que relatava a proposta de emenda à Constituição (PEC) 110 no Senado, queria acumular a função na comissão.

Ele abriu mão da relatoria, função que considerava a mais relevante, para ficar com a presidência do colegiado. A missão coube ao deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), que já relatava a PEC 45 na Câmara. Rocha pretende manter o cronograma de trabalho, com apresentação de emendas ao texto até sexta-feira e nova leitura da versão final na próxima semana.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 05/05/2021*

### **COM INFLAÇÃO EM ALTA, BC DEVE ELEVAR TAXA DE JUROS A 3,5% AO ANO HOJE. ENTENDA**

Levantamento do GLOBO com 21 instituições financeiras aponta para aumento de 0,75 ponto percentual. Preocupação com preços de 2022 já está no radar

*Por Vitor da Costa*

RIO - O Banco Central (BC) deve elevar, novamente, a taxa básica de juros (Selic) em 0,75 ponto percentual na reunião do Comitê de Política Monetária (Copom), que termina nesta quarta-feira. Pelo menos, essa é a aposta dos agentes do mercado financeiro, segundo levantamento feito pelo GLOBO com 21 instituições financeiras e corretoras.

Se a previsão se confirmar, a Selic deve passar dos atuais 2,75% para o patamar de 3,50%. Para o fim do ano, a maioria das casas aposta em uma taxa de 5%. O principal motivo para essa decisão é a inflação em alta. Mas há mais coisas em jogo

No último boletim Focus, relatório semanal divulgado pelo BC com as projeções do mercado, as expectativas para a Selic estavam em 5,5% para o término deste ano e 6,25% para o fim de 2022.



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24963424-a68-681/FT1086A/x92349707\\_FILE-PHOTO-Brazils-central-bank-president-Roberto-Campos-Neto-attends-a-news-conferenc.jpg.pagespeed.ic-fS\\_R3arqV.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24963424-a68-681/FT1086A/x92349707_FILE-PHOTO-Brazils-central-bank-president-Roberto-Campos-Neto-attends-a-news-conferenc.jpg.pagespeed.ic-fS_R3arqV.jpg)  
 O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto Foto: ADRIANO MACHADO/ 07/04/2020 / REUTERS

A decisão do Copom no sentido da alta já vem sendo adiada pelo presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, que em aparições públicas ressaltou que um novo aumento em 0,75 iria ocorrer,

segundo a comunicação divulgada em março.

### BC mira na inflação

Campos Neto demonstrou preocupação com uma inflação persistente, ainda que temporária, e com o risco fiscal. E tem motivos para isso.

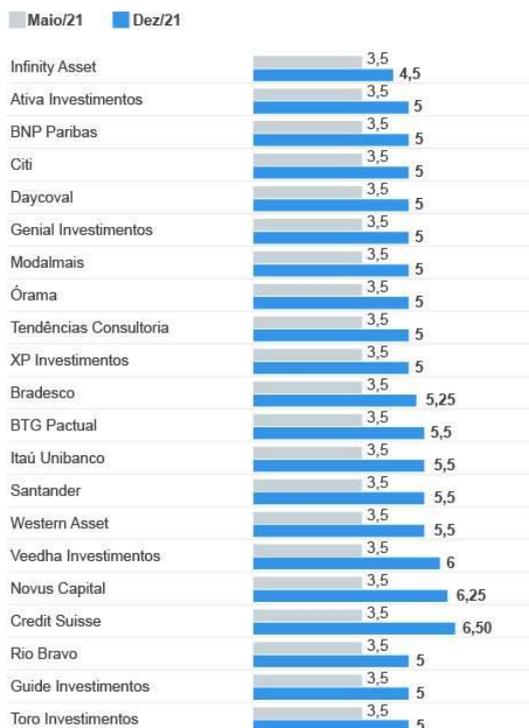
O IPCA-15, prévia da inflação oficial do país, ficou em 0,6% em abril. No acumulado dos últimos 12 meses, o índice acumula alta de 6,17%. É mais que o teto da meta estabelecida pelo BC para 2021: 5,25%.

### À espera de um sinal

O foco, portanto, deve ficar mesmo na sinalização da autoridade monetária no comunicado que acompanha o anúncio da nova taxa. Os analistas estão acostumados a ler nas entrelinhas do texto. Estão de olho principalmente numa indicação ou não de estabilização da Selic.

### Projeções em alta

Expectativas para a Selic em maio e no fim do ano, em ponto percentual



Segundo analistas ouvidos pelo GLOBO, a preocupação com o real desvalorizado frente ao dólar e o efeito que isso causa em vários preços, como os de alimentos e combustíveis, estão no radar do Banco Central.

Além disso, segundo eles, já há a preocupação de que a elevação da inflação deste ano comece a contaminar as expectativas para 2022.

<https://ogimg.infoqlobo.com.br/in/25003334-bc6-75c/FT450A/xeco-selic.jpg.pagespeed.ic.Phx1zdtQtV.jpg>  
 O GLOBO ouviu 21 instituições financeiras e corretoras. Foto: Arte

### Reflexo no dólar

Desde a última reunião do Copom, em março, o dólar apresenta oscilação. A divisa americana chegou a superar a casa dos R\$ 5,80 em alguns pregões, mas deu sinais de desvalorização nas últimas semanas, fechando pela primeira vez com uma queda mensal no ano, em abril.

Nova medida: Bolsonaro assina decreto que antecipa pagamento do 13º para aposentados e pensionistas do INSS

Para o superintendente executivo de Macroeconomia do

Santander, Maurício Oreg, a decisão anterior do Copom de elevar a taxa em março teve efeitos na queda do dólar, mas outros fatores também ajudaram na atração de capital de investidores estrangeiros, o que contribui para a valorização do real.

— Tem um movimento internacional, com as expectativas de retomada da economia e política monetária expansionista, que deve continuar por mais tempo. A resolução da questão do Orçamento também evitou uma deterioração em curto prazo — disse Oreg, destacando que a questão fiscal ainda preocupante do país limita o otimismo em relação aos ativos brasileiros.

### **Impacto da Selic no câmbio**

Já para o economista-chefe da Novus Capital, Tomás Goulart, o impasse em relação à aprovação do Orçamento contaminou o noticiário econômico durante todo o mês de abril, impedindo que a alta de juros tivesse um efeito mais rápido sobre o dólar.

— Quando a questão do Orçamento foi solucionada, isso permitiu que o efeito da subida dos juros, além do esperado, começasse a prevalecer.

Segundo Goulart, um dos principais responsáveis pelo desempenho ruim do real frente ao dólar é justamente o baixo patamar atual dos juros. Isso diminui a atração de investidores estrangeiros por títulos públicos, por exemplo.

Os analistas ainda destacam que a inflação no país sofre de um efeito externo, pois com o dólar elevado somado à alta das commodities, os preços das matérias-primas ficam mais caros.

Isso explica por que o índice vem aumentando, mesmo com o consumo das famílias estando em patamar baixo.

— À medida em que o real vai se apreciando, podemos ter uma mudança dessa dinâmica. A primeira variável a se observar então é o câmbio — disse Goulart.

### **Os efeitos colaterais da alta**

Se a subida dos juros não garante dólar e inflação mais baixos, pode por outro lado reprimir ainda mais a atividade econômica. Financiamentos para investimentos e consumo ficam mais caros.

Para Oreg, no entanto, a elevação é necessária para evitar que as expectativas de inflação para 2022 se deterioreem ainda mais.

— Esse aperto monetário, aos poucos, vai conter o crescimento da demanda. Estamos vivendo um choque forte nos preços das matérias-primas e o BC não pode mais acomodar. Mas o pior cenário seria o BC não subir juros e a inflação sair do controle, prejudicando ainda mais o crescimento no longo prazo.

### **Ritmo de subida**

Se o percentual do aumento da Selic nesta quarta é quase uma unanimidade, há diferenças entre os analistas sobre o tom da ata do Copom.

— Avaliamos que o BC não vai ser tão taxativo quanto foi na última reunião. Mas, ao mesmo tempo, vai se demonstrar bastante austero contra as expectativas de inflação e vai manter o aspecto parcial de redução do estímulo monetário - diz o economista-chefe da Ativa Investimentos, Étore Sanchez

Para Oreg, haverá a preocupação de deixar claro que a meta de inflação para o ano que vem será perseguida, o que pode ser feito sem o caráter parcial da normalização, expresso na última comunicação.

— O Copom vai enfatizar que o processo de ajuste vai depender da evolução do cenário. Acredito que eles vão reforçar essa dependência dos dados para embasar a atuação. Eles podem fazer isso mantendo a normalização parcial ou não.

Goulart segue na mesma linha:

— O BC vai falar que normalização ainda segue parcial, mas deixando claro que é algo com menor importância. Eles já devem sinalizar que na reunião seguinte, em junho, vai ocorrer uma nova alta de 0,75 ponto percentual.

### **Volta para a renda fixa?**

A perspectiva para um ciclo de altas na Selic melhora a perspectiva dos rendimentos em renda fixa. Mas os analistas ainda alertam que há riscos, sendo a diversificação da carteira, a melhor opção para quem investe. A percepção dos analistas é a de que ativos como títulos públicos só ficarão mais atraentes ao final do atual ciclo de alta da Selic iniciado pelo BC.

— Pode haver uma maior valorização no curto prazo. Mas nada que seja muito substantivo. O ideal é optar pela diversificação - diz Sanchez.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 05/05/2021*

## **O ESTADO DE S. PAULO**

### **O ESTADO DE SÃO PAULO - SP**

#### **'NA PANDEMIA, EMPRESAS AÉREAS TERÃO DE SE REINVENTAR', DIZ CEO DA LATAM BRASIL**

Desafio do setor é 'planejar sem conhecer o futuro' e 'baixar custo sem prejudicar o passageiro', diz Jerome Cadier

*Por Sonia Racy, O Estado de S.Paulo*

### **Entrevista com**

#### **Jerome Cadier, CEO da Latam Brasil**



A pandemia fez grandes estragos por todos os lados, mas poucos setores na economia vivem situação tão difícil quanto o das empresas aéreas. Para começar, seu cliente preferencial, o chamado passageiro corporativo, quase desapareceu – e ele respondia por 60% ou até 70% da receita. Além disso, é difícil cortar custos; e o planejamento, quase todo de médio e longo prazos, fica inviável numa hora em que ninguém consegue programar nem sequer o próximo semestre.

<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/2/5/1620183235852.jpg>

*Cadier acredita que o setor aéreo 'está aprendendo com a crise e vai sair melhor do que entrou'. Foto: Divulgação,*

Esse é o Brasil-2021 do engenheiro Jerome Cadier\*, que chegou à Latam Airlines Brasil em 2013 e se tornou, em 2017, o CEO da companhia. “A gente está realmente

se reinventando nessa pandemia”, diz ele nesta entrevista para a série Cenários. E o que é reinventar-se? É descobrir como buscar um novo caminho sem saber bem em que direção, “pois esse mercado nunca mais vai voltar a ser o que era antes”.

Negociar com a indústria aeronáutica, sobre comprar ou devolver aviões, por exemplo, não é para amadores. Às vezes, é uma encruzilhada onde é preciso dizer coisas como “Ou eu te devolvo o avião e não pago nada ou tento fazê-lo voar e pago por hora de voo”. Proposta que Cadier define como “mudança de paradigma”.

Ainda assim, ele acredita que o volume de passageiros “deve voltar aos níveis de 2019 lá por 2022 ou 2023”. O dilema, até lá, “é operar a um custo mais baixo, sem que o passageiro sofra por isso”. Otimista, apesar de tudo, o CEO acha que a equipe “está aprendendo com a crise e vai sair melhor do que era quando entrou”. A seguir, os principais trechos da conversa.

### **As empresas aéreas, em especial as do Brasil, têm feito muitas coisas para sobreviver e ajudar. Pode contar algumas dessas coisas?**

A gente está, realmente, se reinventando nessa pandemia. Acho que apesar da crise que o setor enfrenta, o turismo em geral, não só no Brasil, tem feito muito para ajudar. Mesmo com a dificuldade para voar, mesmo com muitos poucos passageiros, com dificuldades financeiras, as empresas estão transportando as vacinas de graça, os profissionais de saúde também, fazendo os insumos, os respiradores, os remédios, os cilindros de oxigênio chegarem onde é necessário. Acho que é uma reinvenção do setor, sabendo das novas realidades e do seu papel neste momento.

### **Vocês estão trabalhando hoje com 10% do que faturavam antes. Como se trabalha com essa queda drástica de faturamento?**

Acho que a gente enfrenta duas crises neste momento. A primeira é quando o passageiro desaparece. Tem pouca venda, a pressão no caixa é gigante, a gente enfrenta isso desde o primeiro momento. O outro desafio é de longo prazo, pois mesmo se o mercado retomar o ritmo vai ser diferente. Esse mercado nunca vai voltar ao que era antes. E para isso há duas razões. Primeiro, a gente vê desaparecer o passageiro corporativo, que responde por 60% ou 70% do resultado financeiro das aéreas no mundo inteiro. Se voltar, será em menor escala. A segunda razão é que, como todo o volume de passageiros caiu, tem um excesso de capacidade e a pressão por preço será violentíssima nos próximos anos. Enfim, essa transformação do setor é enorme e deve durar por muitos anos depois da pandemia.

### **Esse é um setor difícil, o investimento é altíssimo... Por que empresários gostam dessa área? É o sonho de voar?**

Pode ser o sonho de voar. Mas a gente sempre teve no setor uma aposta de crescimento. Voar de avião era uma coisa rara no passado. Hoje é comum e em função disso há uma aposta no crescimento. Ele vem crescendo de forma brutal. Dou um exemplo: aqui no Brasil a quantidade de passageiros multiplicou por três entre 2002 e 2019. E, mesmo assim, o brasileiro ainda voa pouco, comparado com o chileno. Americano ou europeu, então, nem se fala.

### **A indústria toda do setor precisa de um planejamento muito detalhado, e nessa pandemia não tem como. De que forma é feito esse planejamento?**

Essa é uma das nossas grandes dificuldades. Decisões sobre compra de aviões, treinamento de pessoal, criação de um novo voo são tomadas às vezes com anos de antecedência. No entanto, hoje, a nossa capacidade de planejar o mês que vem é quase nula. Em dezembro passado, nossos voos domésticos davam 80% do que a gente voava em 2019. Hoje dão 35%. Ou seja, tivemos um aumento no segundo semestre de 2020, aí engatamos uma marcha à ré e agora esperamos que o crescimento volte em meses. Mas nossa capacidade de acertar o planejamento é zero. Por isso, temos agora de ter uma empresa muito mais flexível do que ela era antes.

### **Uma empresa que fabrica novos aviões tem de planejar um aparelho para um mercado cujo tamanho futuro ela desconhece. Ou vocês fazem um leasing não sabendo para onde vai o mercado. Como vocês negociam isso?**



Foi todo mundo atingido. Quem fabrica aviões e quem faz leasing. O que fizemos foi sentar, conversar. Se eu voar ou não com aquele avião, eu vou ter de pagar por ele. Uma das grandes mudanças foi começar a pagar por horas de voo. Ou seja, a gente tornou variável um custo que antes era fixo. Isso permite ajustar o tamanho da frota ao que se precisa. É uma grande mudança de paradigma. Tivemos de nos sentar com os donos dos aviões e dizer: “Ou eu devolvo o avião e não pago nada ou pago por hora de voo”.

### **Como são hoje os procedimentos, desde a chegada do passageiro ao balcão até ele deixar o avião?**

O setor aéreo percebeu logo que precisava oferecer um ambiente seguro para o passageiro e para as tripulações. Quando pouca gente ainda falava de máscara, em abril passado, tomamos a decisão de pedir a todos os passageiros para ficarem de máscara o tempo todo no voo, a Latam foi a primeira a fazer isso. Desenvolvemos equipamentos de luz ultravioleta para matar os vírus e bactérias. Fizemos o processo nos aeroportos ser mais espaçado, com mais balcões. E aumentamos os recursos digitais para que as pessoas não precisassem, fisicamente, manusear coisas ou falar com pessoas no aeroporto.

### **Uma mudança de peso, não?**

A gente repensou toda a forma de tratar o passageiro, desde que entra até quando sai do aeroporto. Dentro dos aviões, o sistema permite que o ar se renove a cada três minutos, com filtros que eliminam 99% das bactérias e vírus. Posso lhe dar um dado? Os tripulantes a bordo contraíram menos o vírus do que outras pessoas que não estão voando. Vemos pessoas contraindo o vírus mais entre amigos, no convívio familiar, do que num avião.

### **Diante desses desafios todos, o que os governos poderiam fazer?**

Mundialmente, essa combinação de passageiro corporativo voltando em menor escala, e o excesso de capacidade fazendo os preços caírem, vai exigir um custo operacional menor para as companhias aéreas. Os governos poderiam ajudar tornando mais eficiente a operação das empresas. Por exemplo, aqui temos o combustível aeronáutico mais caro do mundo, por causa dos impostos. Tem de rever essa carga tributária. Veja o Chile, lá não existe o ICMS sobre a aviação. E isso faz sentido porque o que interessa é que o passageiro viaje. Quando viaja ele aluga carro, paga hotel, vai a um evento e gasta com alimentação, compra produtos. Se você taxa, o cidadão não viaja e não gasta nada.

### **Tivemos concessões e novos aeroportos vão ser construídos. Qual a maneira de atrair de volta os passageiros, mesmo com máscara e tudo?**

A gente vai voltar ao que transportou em 2019 e crescer além, não tenho dúvida. E vai ser num patamar de preço mais baixo. As empresas vão ter de se reinventar para oferecer um preço menor, operando a custo menor. E tem outra coisa, a gente precisa entender que os efeitos da evolução digital e tecnológica devem vir mais. Acho que essas três coisas – tarifa mais baixa, voar de forma mais fácil e melhor relacionamento via ferramentas digitais – são as três alavancas que vão fazer o setor voltar forte.

### **A concorrência no setor é grande. Houve alguma cooperação, diante dos atuais desafios?**

Não houve. Cada uma das empresas tomou suas decisões, de manter ou não determinada rota. Aí as operadoras viram que estavam perdendo dinheiro, o número de voos foi alterado. O que se viu foi uma competição acirrada. Houve um momento, semanas atrás, em que você comprava uma passagem de ponte aérea por R\$ 22. Não paga a taxa do aeroporto, não paga nem o estacionamento do avião.

### **Em termos de investimento, de ampliação da empresa, o que vocês têm em mente no momento?**

Acreditamos que o volume de passageiros de 2019 deve voltar em 2022 ou 2023. E a nossa empresa, até aqui, reduziu o tamanho da frota e a quantidade de colaboradores, está se transformando para ser mais competitiva, apesar de menor. A gente sabe que precisa de uma empresa mais flexível, que se ajuste rápido às mudanças da demanda. Esse é o dilema, operar a um



custo mais baixo, sem que o passageiro sofra por isso. Mas a gente está aprendendo com a crise, e vai sair melhor do que era quando entrou.

\*ENGENHEIRO PELA POLITÉCNICA DA USP, COM MBA EM MARKETING E FINANÇAS PELA KELLOGG SCHOOL OF MANAGEMENT (EUA). NA LATAM AIRLINES DESDE 2013, ASSUMIU COMO CEO EM 2017.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 05/05/2021*

## **SEM RUÍDOS POLÍTICOS, BOLSA PODE DEIXAR DE SER O PATINHO FEIO NO MERCADO MUNDIAL**

Muitos analistas acreditam que há um potencial de alta para o Ibovespa daqui em diante, com chance de recuperar as perdas de 2020

*Por Fábio Alves\*, O Estado de S.Paulo*

Há pelo menos três meses e meio o Ibovespa vem patinando ao redor dos 120 mil pontos, ficando bem atrás do desempenho de outros índices acionários mundiais em 2021, incluindo os de países emergentes, o que suscita a seguinte questão: mesmo não tão distante do seu nível recorde histórico, a Bolsa brasileira já estaria perto do seu teto, diante da atual conjuntura macroeconômica doméstica e do cenário externo?

A resposta depende de qual Bolsa estamos falando. Isso porque desde que o Ibovespa atingiu seu nível máximo antes do início da pandemia de covid, em janeiro de 2020, o desempenho das ações ligadas à exportação de matérias-primas, como minério de ferro, celulose e aço, espelhou, em alguma medida, a impressionante valorização observada pelos índices do mercado acionário de países que vêm registrando forte retomada da economia, como os Estados Unidos.

Mas as ações de setores afetados pelas restrições à mobilidade social, adotadas para conter o rápido avanço de mortes e de casos de covid no Brasil, sofreram perdas em comparação com os preços observados antes do início da pandemia, como as de empresas do setor de varejo.

Na última segunda-feira, o Ibovespa encerrou a sessão de negócios a 119.209 pontos. Na sua máxima antes da crise do coronavírus, o índice atingiu 119.527 pontos em 23 de janeiro de 2020.

Naquele dia, a ação ordinária da Vale fechou cotada a R\$ 55,50. Na última segunda-feira, fechou a R\$ 107,95, mas chegou a bater R\$ 111,95 na semana passada, num ganho ao redor de 100%.

No mesmo período, a ação ordinária da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) mais que triplicou de preço, passando de R\$ 15,47 para R\$ 47,54, no fechamento da última segunda-feira. Já os papéis da Suzano, maior produtora de celulose do mundo, valiam R\$ 44,45 no dia 23 de janeiro de 2020. Seu preço atingiu mais de R\$ 79 no início de março deste ano, mas recuou para R\$ 67,52 no início desta semana, ainda assim com um ganho de quase 52% em relação ao nível pré-pandemia.

O setor de fabricantes de materiais básicos, como os exportadores de commodities, e o das empresas produtoras de petróleo, gás e biocombustíveis, representam um peso de mais de 34% da composição do Ibovespa. Com a recente disparada nos preços de várias commodities, como o minério de ferro, que acumula alta de quase 18% no ano até abril, as empresas exportadoras dessas matérias-primas registraram resultados financeiros impressionantes no primeiro trimestre deste ano, o que impulsionou a cotação das ações.

Já os papéis das empresas ligadas ao consumo cíclico, com um peso de pouco mais de 10% no Ibovespa, acabaram prejudicados com a segunda onda de casos e de mortes por covid, a lenta vacinação no País e as medidas mais duras de distanciamento social adotadas em várias regiões do País.

O preço da ação ordinária das Lojas Renner, uma das maiores empresas do comércio varejista, era R\$ 60,87 no seu pico pré-pandemia. No pregão da segunda-feira encerrou a R\$ 41,05, ou menos 32,6%.

A ação ordinária da Multiplan, uma das maiores administradoras de shopping centers do País, caiu 32,8% desde que atingiu a cotação máxima antes da pandemia (R\$ 35,52) em comparação com o preço da última segunda-feira (R\$ 23,86).

Muitos analistas acreditam que há um potencial de alta para o Ibovespa daqui em diante, recuperando boa parte do terreno em relação aos ganhos registrados pelas Bolsas de países desenvolvidos e emergentes em 2021.

De um lado, apesar de os preços das commodities terem subido significativamente neste ano, os analistas apostam que a tendência ainda é de alta das cotações de várias matérias-primas em razão da perspectiva de crescimento econômico global mais acelerado.

De outro, como observado recentemente, o afrouxamento das restrições à mobilidade social em vários Estados, como em São Paulo, deve dar um novo fôlego aos setores dependentes da atividade econômica doméstica, após a retração observada em março e abril, no auge da segunda onda de covid. Além do varejo, o setor de serviços deve se beneficiar.

Ou seja, se ruídos políticos não atrapalharem, como foi a intervenção do governo federal no comando da Petrobrás, ou ainda pressão por mais gastos públicos, o Ibovespa pode finalmente deixar de ser o patinho feio no mercado mundial.

\*COLUNISTA DO BROADCAST

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 05/05/2021*

## **PRODUÇÃO INDUSTRIAL CAI 2,4% EM MARÇO COM AVANÇO DA PANDEMIA**

Segundo o IBGE, o segundo resultado negativo consecutivo da indústria foi puxado principalmente pelo recuo de 8,4% na produção de veículos

*Por Daniela Amorim e Thaís Barcellos, O Estado de S.Paulo*

RIO e SÃO PAULO - O recrudescimento da pandemia de covid-19 no País voltou a afetar o desempenho da indústria em março. A produção recuou 2,4%, após já ter registrado uma perda de 1,0% no mês anterior, segundo os dados da Pesquisa Industrial Mensal divulgados nesta quarta-feira, 5, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

“Tem uma relação direta com esse início de 2021 com menor ritmo da produção, tem uma associação bem clara com o recrudescimento da pandemia e todos os efeitos que isso traz para dentro do processo produtivo: maior restrição da mobilidade, maiores exigências sanitárias, falta de matérias-primas, desorganização da produção”, enumerou André Macedo, gerente da Coordenação de Indústria do IBGE.

O pesquisador lembrou ainda que a indústria também é prejudicada por fatores conjunturais, como o desemprego elevado, a inflação pressionada e a ausência de pagamento do auxílio emergencial no primeiro trimestre deste ano.

Na passagem de fevereiro para março, 15 dos 26 setores investigados registraram queda na produção. O destaque foi o tombo de 8,4% registrado pelo setor de veículos automotores, terceiro resultado negativo consecutivo, período em que acumulou perda de 15,8%.

A escassez de peças e equipamentos paralisou fábricas no período, aponta o economista-chefe da SulAmérica Investimentos, Newton Camargo Rosa. Para o economista, o desempenho da produção

industrial está de acordo com a avaliação que o Banco Central tem feito da atividade econômica, de que a retomada vem avançando, mas que a incerteza permanece elevada diante dos efeitos da pandemia.

"A pandemia acaba fazendo com que a recuperação não seja tão consistente. Os dados de janeiro e fevereiro foram bem positivos, mas o recrudescimento da pandemia a partir de março traz incerteza", alertou Camargo Rosa.

O economista Daniel Silva, da Novus Capital, pondera que as medidas restritivas anticovid adotadas este ano tiveram duração e impactos menores do que no pior momento do ano passado.

"Quando se compara com o que aconteceu no segundo trimestre de 2020, as medidas restritivas tiveram um efeito menor sobre a atividade e também parece que o impacto teve duração menor, com retomada mais rápida", avaliou Silva.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/3/4/1610107583343.jpg>

**Produção de veículos recuou 8,4% em março, aponta o IBGE. Foto: Taba Benedicto/Estadão - 29/4/2020**

A produção industrial teve um avanço de 10,5% em março de 2021 em relação a março de 2020, com expansão em 20 dos 26 ramos pesquisados. O resultado foi o mais elevado desde junho de 2010, quando cresceu 11,2%, além de ser a sétima taxa positiva consecutiva nesse tipo de comparação.

"Os resultados são amplamente positivos, mas em função da base de comparação. A base mais baixa vai estar inflando essas comparações anuais, tanto no ano de 2021 quanto na comparação com o mesmo mês do ano anterior", esclareceu Macedo, do IBGE.

O mês de março de 2021 teve um dia útil a mais que em março de 2020, o que também ajudou o resultado, acrescentou Macedo. Em março de 2020, a indústria tinha encolhido 3,9% ante março de 2019, já em decorrência dos impactos da pandemia de covid-19, perda que se intensificou nos meses seguintes.

"A base de comparação mais baixa com o efeito calendário, esses dois efeitos combinados, impulsionam não só os resultados anuais por atividades mas também por produtos", apontou Macedo.

O índice de difusão, que mostra a proporção de produtos com avanço na produção em relação ao mesmo mês do ano anterior, cresceu de 56,8% em fevereiro para 69,6% em março, permanecendo acima de 50% pelo sétimo mês consecutivo.

A indústria recuou 0,4% no primeiro trimestre de 2021 ante o quarto trimestre de 2020. Na comparação com o primeiro trimestre de 2020, a indústria avançou 4,4% no primeiro trimestre de 2021.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 05/05/2021**

### LEILÃO DA CEDAE LEVA INVESTIDOR A QUESTIONAR MEIRELLES SOBRE PROBLEMAS NA SABESP

*Por Fernanda Guimarães*



[https://economia.estadao.com.br/blogs/coluna-do-broad/wp-content/uploads/sites/431/2020/10/sabesp\\_081020205133.jpg](https://economia.estadao.com.br/blogs/coluna-do-broad/wp-content/uploads/sites/431/2020/10/sabesp_081020205133.jpg)

Foto: Nilton Fukuda/Estadão

Depois do leilão da Companhia Estadual de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro (Cedae), o secretário da Fazenda e ex-ministro Henrique Meirelles recebeu uma mensagem de um ex-investidor da Sabesp, companhia de saneamento de São Paulo. Isso porque, os bônus de outorga da Cedae para os blocos 1, 2 e 4, atingiram quase R\$ 23 bilhões – montante que encosta no valor de mercado da Sabesp, considerada a joia da coroa do governo do Estado de São Paulo.

Hoje, a empresa de saneamento vale aproximadamente R\$ 28 bilhões na B3. “Não existe comparação entre os ativos. Esse é o reflexo da falta de confiança do investidor em relação à Sabesp e à política econômica liberal do Estado de SP”, conforme um trecho da carta, enviada por Fabiano Custódio, sócio da gestora Miles Capital e, agora, ex-acionista da Sabesp.

Depois de comprar uma posição antes das eleições de 2018 e se posicionar como o maior acionista local da empresa de saneamento, ele zerou toda a posição no fim do ano passado. Em um pouco mais de um ano a Sabesp perdeu cerca de 40% de valor de mercado.

Estatual tem opção de integrar consórcio da Cedae

Na segunda-feira, quando a Sabesp informou ao mercado que tinha a opção de investir e integrar o bloco da Cedae, juntamente com a Iguá, as ações encerraram o pregão com um tombo de 6%. Isso porque, na leitura do mercado, a estatal não deve investir em outras operações, mas sim ser privatizada.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/05/2021



## VALOR ECONÔMICO (SP)

### GERDAU APONTA ALTA DE MATÉRIA-PRIMA E DIZ QUE BUSCA MANTER RENTABILIDADE

Presidente cita pressão do custo de insumos como minério de ferro

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

A Gerdau buscará manter o patamar de rentabilidade atual, afirmou o presidente da empresa, Gustavo Werneck. Questionado por jornalistas sobre os preços praticados pela companhia, o executivo disse que não gosta de falar sobre os valores.

“Vamos seguir procurando patamares de rentabilidade semelhantes ao do primeiro trimestre. Há uma forte pressão do custo da matéria-prima — cito, por exemplo, o minério de ferro. A companhia vai seguir procurando alternativas para manter sua rentabilidade, mesmo com o aumento dos preços”, afirmou, em teleconferência nesta quarta-feira sobre os resultados do primeiro trimestre, divulgados mais cedo.

A Gerdau segue otimista com as perspectivas do mercado dos EUA, que já tem um estoque de três meses de pedidos, afirmou o presidente da companhia.

Werneck destacou a forte entrada de pedidos do setor de construção no país, e a evolução da retomada da economia local, em linha com o avanço do plano de vacinação promovido pelo governo americano.

“Além disso, seguimos otimistas com os possíveis efeitos do pacote de investimentos em infraestrutura anunciado pelo governo Biden, que prevê ampla geração de empregos e investimentos ao longo dos próximos oito anos”, afirmou.

A associação americana de aço estimou que cada 1 bilhão de dólares investido em infraestrutura gera um consumo de 50 mil toneladas de aço, o que leva a uma previsão de demanda adicional de 3 milhões a 4 milhões de toneladas de aço por ano.

Mesmo com o bom desempenho nos EUA, a Gerdau planeja manter seu foco no mercado doméstico brasileiro, que deverá se manter aquecido nos diversos setores de atuação, como construção civil, infraestrutura e indústria, afirmou o presidente da companhia.

No primeiro trimestre, a empresa restringiu suas vendas para exportação a apenas 4% da operação — contra cerca de 15% no ano passado. O plano é manter esse patamar, segundo o executivo.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 05/05/2021*

## TIM LANÇA EDITAL PARA COMPRAR USINAS DE FONTES RENOVÁVEIS DE ENERGIA

Operadora quer elevar de 34 para 60 usinas neste ano e ter 90% de seu consumo de energia de fontes renováveis até 2025 ante os 62% registrados até setembro

*Por Ivone Santana, Valor — São Paulo*



[https://s2.glbimg.com/g\\_N0AvBtm0RZ5DX4uKulmLeP5Ro=/0x0:1280x720/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2021/s//ei4eutTIO4JgAxPLnUxw/foto-20-281-29.jpg](https://s2.glbimg.com/g_N0AvBtm0RZ5DX4uKulmLeP5Ro=/0x0:1280x720/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/s//ei4eutTIO4JgAxPLnUxw/foto-20-281-29.jpg)

— Foto: Divulgação

A operadora de telecomunicações TIM Brasil informou que está recebendo propostas para comprar usinas de fontes renováveis em todo o país. O objetivo da companhia é que 90% de seu consumo de energia seja proveniente de fontes renováveis até 2025. Até setembro de 2020, 62% do consumo de energia da tele se originou de fontes renováveis.

A companhia possui atualmente 34 usinas de energia solar, hídrica e de biogás em operação, e a meta é encerrar o ano com 60 unidades, segundo diz em nota o diretor de suporte aos negócios da TIM, Bruno Gentil. As novas usinas serão conectadas a 18 distribuidoras.

O foco da companhia são usinas de menor capacidade que, combinadas, possam abastecer cerca de 7 mil antenas e lojas em 11 Estados com 14 gigahertz por mês. Antenas são os equipamentos instaladas em torres de telecomunicações para possibilitar a comunicação da rede da operadora com os usuários.

O pedido de cotação é dirigido a empresas que trabalham com tecnologias solar, eólica, hidráulica e biomassa, explica Gentil. A tele dará prioridade a “empresas consolidadas no mercado de geração distribuída e que já tenham projetos em tramitação nas concessionárias do setor energético”.

A busca por um ambiente saudável, redução de custos e economia sustentável atraiu todas as operadoras de telecomunicações nos últimos anos. Em 2020, essas empresas pretendiam gerar

diretamente até 80% da energia de baixa tensão consumida por seus milhares de pontos, como escritórios, prédios, antenas, equipamentos de telecomunicações e lojas. Nesse sentido, teles têm ampliado o investimento em eficiência energética e geração distribuída de energia — gerada no local de consumo ou próximo a ele, a partir de fontes renováveis.

Os investimentos se traduzem também em economia. No ano passado, a Vivo, controlada pela Telefônica Brasil, previa que a geração própria representaria redução de 10% do custo total de energia, em torno de R\$ 1 bilhão por ano, embora o consumo varie por contrato de concessão.

A Claro afirma que até 2021 vai gerar 80% da energia que consome, mais de 600 mil megawatts hora (MWh) por ano. Seu programa com uso de fontes renováveis, lançado em 2017, contava com mais de 30 usinas no país no ano passado.

A Oi informa que fechou 2020 com 50% de participação da energia limpa vinda do mercado livre e Geração Distribuída (GD) em sua matriz de consumo. Segundo nota da empresa, seu objetivo é chegar ao fim de 2022 com 80% da matriz limpa, sendo os 20% remanescentes vindos do cobre, que será descontinuado até 2025. Além da responsabilidade socioambiental, essa transformação traz significativos ganhos financeiros para as empresas. A Oi afirma que completou em 2020 seu projeto de 25 usinas solares em 17 Estados, na modalidade de geração distribuída. Isso, segundo a companhia, lhe traz economia de R\$ 400 milhões por ano em gastos com energia.

As operadoras instalam suas usinas em todo o país, gerando, cada uma delas, capacidade suficiente para abastecer cidades inteiras. Pelo projeto de expansão da TIM, a geração de energia deve ser suficiente para abastecer uma cidade com 150 mil habitantes por mês, de acordo com o executivo

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 05/05/2021*

## MINERAÇÃO DA BRASKEM FAZ MACEIÓ AFUNDAR E PÕE MAIS FAMÍLIAS EM RISCO

Problema tem origem em extração de mineral e ameaça principal avenida da cidade  
*Por Marina Falcão — Do Recife*



[https://s2.glbimg.com/9toDXPbAfgG7TEV8ZN9Y\\_iZj2nU=/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/nternal\\_photos/bs/2021/q/8/eDY5n3R9mvJnMNmY0Cqg/foto05bra-101-maceio-a6.jpg](https://s2.glbimg.com/9toDXPbAfgG7TEV8ZN9Y_iZj2nU=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/nternal_photos/bs/2021/q/8/eDY5n3R9mvJnMNmY0Cqg/foto05bra-101-maceio-a6.jpg)

**Bairro atingido por afundamento em Maceió: área foi abandonada por moradores e telhas foram furtadas — Foto: Davysson Mendes/Secom Maceió**

A cidade de Maceió nota desde 2018 o afundamento de seus bairros, um processo provocado pela atividade de extração de sal-gema da Braskem, mas esse processo se alastrou rapidamente nos últimos meses, chegando agora às proximidades da principal avenida da capital alagoana.

Com isso, também cresceu o passivo da companhia com indenizações a moradores e compensações socioambientais e urbanísticas. A primeira versão do acordo para pagamento das famílias, firmado no início do ano passado, contemplava 17 mil pessoas. Um ano e meio depois, esse número já aproxima de 75 mil.

No momento, o programa de compensação financeira contempla cerca de 65 mil pessoas, ou 17 mil famílias. Ontem, após ser provocada pelo Ministério Público Federal em Alagoas na semana passada, a Defesa Civil elaborou um laudo sugerindo a inclusão de mais 10 mil pessoas no

programa de indenização. Trata-se de 2.700 famílias dos bairros pobres de Flexal de Cima, Flexal de Baixo, Bom Parto e Vila Saem, que ficaram isolados depois que os bairros de Pinheiros, Bom Parto, Mutange e Bebedouro foram desocupados nos últimos meses.

Com a saída dos moradores, a área ficou abandonada. Depredados, a maioria dos imóveis não tem mais teto, pois as telhas foram furtadas. Quem permaneceu nas proximidades, por não estar incluída na área demarcada para indenização, acabou ficando ilhado, sem infraestrutura urbana e convívio social.

“São famílias que ficaram sem acesso a escolas, comércio, susceptíveis a insegurança”, explica Ronnie Mota, que coordena o Gabinete de Gestão Integrada para Adoção de Medidas de Enfrentamento aos Impactos do Afundamento dos Bairros em Maceió, órgão vinculado diretamente ao prefeito de Maceió, João Henrique Caldas (PSB).

O sal-gema é utilizado na produção de soda cáustica e PVC. Os problemas decorrentes de sua extração em Maceió pela Braskem surgiram em março de 2018, quando foram registrados abalos sísmicos em um conjunto de bairros da cidade, provocando largas fissuras nas paredes dos imóveis e pânico na população. Em maio do ano passado, o Serviço Geológico do Brasil (CPRM) concluiu que os tremores estavam ligados aos poços de sal da empresa.

Após sucessivas atualizações, o mapa da região atingida pelo afundamento já representa 5,6% de toda área urbana de Maceió. Nas últimas semana, houve um aumento nos registros de rachaduras em imóveis fora da região demarcada, enquanto viralizaram nas redes sociais vídeos com depoimentos de moradores chamando atenção para o “afundamento de Maceió”.

Mota diz que o prejuízo para cidade pode ser maior do que o calculado inicialmente. Ele conta que já surgiram fissuras em casas que estão a uma distância de apenas 900 metros da principal avenida de Maceió, a Fernandes Lima, que liga o aeroporto ao centro da cidade. “Se o problema chegar nessa avenida, será um caos na mobilidade urbana. É uma situação muito preocupante”, afirma.

O geólogo Abel Galindo, da Universidade Federal de Alagoas (UFAL), pondera que as fissuras mais em imóveis próximos à avenida Fernandes Lima são bem menores do que as vistas em Pinheiro, onde o problema surgiu inicialmente. “Tenho recomendado que as pessoas não se desesperem e vendam seus imóveis a preço de banana”, diz.

No período de um ano e dois meses, a Braskem aumentou de R\$ 3,4 bilhões para R\$ 10,1 bilhões a provisão para cumprir os acordos firmados com as autoridades, tanto de indenização das famílias de Maceió quanto de compensações socioambientais e urbanísticas. Até o momento, a empresa apresentou mais de 6 mil propostas de compensação financeira às famílias, com índice de aceitação de 99,8%, e pagou cerca de R\$ 713 milhões em indenizações, auxílios-financeiros e honorários de advogados.

“A desocupação está sendo feita antes mesmo que todos os estudos sobre o fenômeno geológico na região sejam finalizados, para priorizar a segurança dos moradores”, afirmou a empresa, em nota. A Braskem afirmou ainda que está instalando uma rede de sismógrafos para acompanhar a estabilidade dos terrenos, que será doada para a Defesa Civil, e está promovendo o fechamento e preenchimentos dos poços de sal, desativados desde maio de 2019. Após assinar um termo de acordo socioambiental em dezembro, a empresa iniciará ações de recuperação da vegetação da encosta do Mutange.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 05/05/2021**

## FRENTE INDÍGENA CRITICA NOTA DO MPF SOBRE FERROGRÃO

A Rede Xingu+ manifestou “surpresa e discordância” com uma nota técnica do Ministério Público Federal que defendeu o projeto

*Por Isadora Peron — De Brasília*

A Rede Xingu+ manifestou “surpresa e discordância” com uma nota técnica do Ministério Público Federal (MPF) que defendeu, na semana passada, a construção da Ferrogrão, projeto de ferrovia com 933 quilômetros que pretende ligar Sinop (MT) e Miritituba (PA).

A frente - que reúne 22 organizações de povos indígenas, associações de comunidades ribeirinhas e instituições da sociedade civil que atuam na bacia do Rio Xingu - afirmou, em nota, que a Câmara do Consumidor e Ordem Econômica do MPF (3CCR) se mostrou favorável à obra sem fazer “nenhuma menção” ao fato de o empreendimento violar o direito a uma “consulta livre, prévia e informada” dos povos indígenas e comunidades tradicionais afetados.

De acordo com a Rede Xingu+, esse é um aspecto que tem sido objeto de denúncia por parte dos povos indígenas e do próprio Ministério Público desde 2017. “Fomos surpreendidos por mencionada omissão por parte da 3ª CCR/MPF, considerando que a defesa dos direitos e interesses das populações indígenas é uma das funções institucionais do Ministério Público, competindo-lhe zelar pelo efetivo respeito aos direitos, interesses e garantias das comunidades indígenas.”

A frente, então, pediu uma explicação sobre o documento e também uma manifestação da Câmara das Populações Indígenas e Comunidades Tradicionais (6CCR). “Diante do histórico recente da nossa atuação conjunta junto ao Ministério Público Federal, em alinhamento à defesa dos direitos indígenas à participação sobre o projeto da Ferrogrão, solicitamos esclarecimentos quanto à omissão do pleito do cumprimento da Consulta e Consentimento Livre, Prévio e Informado na Nota Técnica, bem como solicitamos a manifestação especializada da 6ª CCR/MPF sobre o empreendimento em questão”, disse a nota.

No texto, a Rede Xingu+ afirmou ainda que, em outubro de 2020, procuradores federais do Ministério Público Federal de Mato Grosso e do Pará encaminharam uma representação ao Tribunal de Contas da União (TCU) para denunciar o descumprimento do direito da realização da consulta prévia.

A entidade também destacou uma manifestação do Ministério Público junto ao TCU que defendeu que a análise do tribunal só deveria ser feita depois de ouvir os povos indígenas afetados pela Ferrogrão.

Idealizada para baixar os preços do frete agrícola e impulsionar o escoamento de grãos pelo chamado Arco Norte, desafogando as rotas logísticas do Sudeste, a ferrovia tem seus estudos de viabilidade em reta final de avaliação pela área técnica do TCU.

O Ministério da Infraestrutura pretende fazer o leilão do projeto no segundo semestre. De acordo com estimativas oficiais, serão necessários investimentos de R\$ 8,4 bilhões. No setor privado, no entanto, muitos acreditam que esse valor está subestimado e que as obras devem ultrapassar os R\$ 10 bilhões.

No mês passado, o Supremo Tribunal Federal (STF) suspendeu a lei que alterou os limites do Parque Nacional do Jamaxim (PA) para viabilizar as obras da Ferrogrão. A decisão foi do ministro Alexandre de Moraes, em ação movida pelo PSOL. O caso ainda será levado a plenário.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 05/05/2021*

## **DÚVIDAS DO TCU SOBRE 5G CAUSAM DESCONFORTO**

Questionamentos envolvem principalmente a rede privativa de uso exclusivo do governo e a infraestrutura de serviço na Amazônia

*Por Rafael Bitencourt — De Brasília*

A dificuldade de convencer a unidade técnica do Tribunal de Contas da União (TCU) a liberar a inclusão de obrigações adicionais para as operadoras no leilão da tecnologia 5G já não é mais negada pelo governo. Ontem, o ministro das Comunicações, Fábio Faria, admitiu o desconforto em ter que responder ao volume de questionamentos enviados ao ministério pelos auditores.

Durante evento do setor, o ministro afirmou que já deixou claro aos ministros do TCU que só vai se manifestar quando a discussão técnica chegar ao plenário, após apresentação do parecer do relator, o ministro Raimundo Carreiro. “Não estou me pronunciando em nada, porque, até por uma conversa que tive com os ministros, vou esperar a decisão deles para ter alguma manifestação”, afirmou.

O ministro demonstrou irritação não só com os questionamentos da unidade técnica do tribunal, mas também com o vazamento de informações das reuniões de interação com o órgão de controle. “Se eu fosse responder a cada auditor ou a cada técnico, em algo que eles soltassem para a imprensa, a gente praticamente ia cancelar tudo que estava fazendo no ministério para ficar respondendo”, disse ele.

Em reunião em 22 de abril, os auditores e ministros do TCU fizeram uma exposição detalhada a integrantes do Ministério das Comunicações e da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) sobre problemas relacionados especialmente a duas contrapartidas de investimento incluídas no edital pelo governo: a rede privativa de uso exclusivo do governo e a infraestrutura de serviço na Amazônia, com o projeto Norte Conectado. A informação foi revelada pelo portal especializado “TeleTime” e confirmada pelo Valor.

A obrigação de construir as duas redes foi criticada pelas próprias operadoras, por incertezas relacionadas ao orçamento dos projetos, superior a R\$ 3 bilhões, à contratação do serviço de instalação e à escolha de quem cuidará da operação.

Se o plenário do TCU não aceitar a inclusão dos dois projetos, a Anatel terá que converter os valores em novas obrigações de investimentos ou repassá-los para o preço das licenças da faixa de 3,5 gigahertz (GHz). O pagamento pelas licenças, com transferência de recursos para o Tesouro, é rejeitado pelo ministério, pela Anatel e pelas teles desde o início das discussões sobre o modelo do leilão.

“A minha defesa, desde o começo, é que o leilão seja não arrecadatório para que, em vez de recebermos um cheque, possamos receber vários investimentos no setor”, reforçou Faria, no evento virtual.

O Valor apurou que podem surgir alternativas à construção da rede privativa, como levar conectividade a mais escolas públicas. Embora o atendimento de escolas possa ser encarado como uma saída política positiva, ela poderá demandar mais estudos e gerar novos atrasos na licitação.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 05/05/2021**

## A INDÚSTRIA BRASILEIRA ENTRE O PASSADO E O FUTURO

Os resultados pífios das nossas políticas industriais não construíram o futuro  
*Por Roberto Alvarez*

O Valor Econômico foi palco de um debate sobre o futuro da indústria manufatureira no Brasil no início do ano. À mesma época, a Ford anunciou o encerramento da produção local, enquanto a Ambev firmava contratos com startups de veículos elétricos brasileiras. Enquanto isso, nos EUA, há sinais de uma renascença da manufatura e o presidente Biden prometeu há poucos dias fazer com que os investimentos em pesquisa básica e ciência atinjam a marca de 2% do PIB, pois “...o futuro é daqueles que dominarem a tecnologia...”. Esses casos fazem parte de um mesmo quadro, que enseja reflexão por todos interessados no futuro do Brasil.

A importância da indústria de transformação está documentada. É fundamental para o crescimento da produtividade, inovação e comércio exterior nas economias avançadas e tem sido, historicamente, o principal motor de crescimento dos países em desenvolvimento. Só que a indústria de hoje não é a mesma de ontem. As atividades de manufatura são hoje inseparáveis dos serviços e intensivas em conhecimento científico, tecnológico e gerencial contemporâneo, habilitadas por inteligência artificial, impressão 3D, simulação, sensores e internet das coisas, robótica, materiais avançados, biologia sintética e outras tecnologias.

### ***Políticas para construir o futuro não podem ser informadas pela falsa dicotomia entre Estado e mercado***

É nisso que apostam as estratégias dos países avançados (Alemanha, Austrália, Canadá, Coreia, Estados Unidos, França, Reino Unido, Suécia e outros), e é esse o pulo que almejam aqueles que vêm atrás. Avançar em manufatura significa inovar e depende de ciência, tecnologia e gestão empreendedora.

O encerramento das operações industriais da Ford no Brasil decorre da estratégia global da empresa e das limitações do mercado automotivo regional, foco dos investimentos das décadas de 1990 e 2000. Também ilustra a decadência da indústria de transformação como um todo, cuja participação no PIB cai desde os anos 1980. Em anos recentes, a indústria automotiva andou de lado no país: não tem competitividade global, e os mercados local e regional encolheram. Uma série de políticas e regimes implantados nas últimas décadas não resultaram em uma indústria globalmente competitiva com origem ou operações industriais (e de engenharia) no país. Bilhões de reais foram concedidos em incentivos fiscais que, no geral, apenas serviram para enxugar o gelo, mitigando os efeitos de um ambiente econômico de alta fricção e que onera as empresas (a exemplo do complexo, ineficiente e injusto sistema tributário).

As políticas industriais ressurgiram no Brasil em 2003, mesmo ano em que foi fundada nos Estados Unidos a Tesla, que em menos de 20 anos se tornou a maior montadora em valor de mercado no mundo, batendo GM, Ford, Volkswagen e Toyota. O caso da Tesla combina inovação com velocidade, em um cenário marcado por uma profunda mudança tecnológica: no futuro, os veículos serão autônomos e majoritariamente elétricos. O recém anunciado plano de infraestrutura do governo Biden inclui US\$ 174 bilhões de dólares para investimentos em veículos elétricos e acelerará essa transição. É aí que entram a FNM e a Ambev na história.

A assinatura de um contrato para a aquisição pela Ambev de 1000 caminhões da FNM revela um caminho para criar empresas de veículos elétricos no Brasil (na China, surgiram cerca de 500 firmas desde 2013) e sugere novas possibilidades. É um projeto que não surgiu dos incentivos concedidos para as montadoras já estabelecidas, mas sim da ação de empreendedores e da aceleradora de negócios sustentáveis de uma grande empresa, por onde também passaram startups como a Origem Motos Elétricas. São projetos ainda iniciais, com alto risco, em busca de modelos de negócios sustentáveis e escaláveis, mas alvissareiros, pilotados por empreendedores com experiência e visão global. Sugerem um caminho e ferramentas para a construção do futuro da indústria que são diferentes da atuação pública das últimas décadas.

As políticas industriais brasileiras recentes tiveram resultados pífios, não construíram futuro. Muitas das causas restam documentadas em obras como "Untangling Industrial Policy: ideas and coordination between state and business". Porém, o reconhecimento dos problemas não justifica a negação desse tipo de instrumento, o contrário. Como diz o professor de Harvard Dani Rodrik, é chegada (passada) a hora de normalizar o debate e a questão não é "se" o governo deve ou não promover o desenvolvimento industrial, mas sim "como". Há lições no mundo sobre a direção e o 'como'.

Uma política ou estratégia industrial deve ter foco na transformação estrutural da economia e ser essencialmente voltada para a inovação. Deve focar em temas e áreas de futuro, destravar o potencial empreendedor da sociedade e valer-se de novos modelos.

Além dos EUA, vários países estão reforçando suas estratégias voltadas para a indústria durante a pandemia, como a Austrália, que aposta na indústria espacial e aumentou em mais de 100% os investimentos em requalificação profissional para preparar a força de trabalho para a economia digital. Do Reino Unido, vêm lições importantes de política industrial a partir do desenvolvimento da vacina Oxford- AstraZeneca para a covid-19. E o Brasil?

Um país como o Brasil não pode prescindir de uma indústria de transformação dinâmica, conectada com o mundo e globalmente competitiva. As nações avançadas mostram o caminho: investimentos em ciência, tecnologia e inovação, apostas na construção de novos setores da economia e da manufatura, e instrumentos contemporâneos de política. Temos exemplos que sugerem novos caminhos e podem ser potencializados.

Empreender políticas industriais contemporâneas requererá uma nova institucionalidade, novos instrumentos, competências e formas de organização e atuação do setor público brasileiro, em parceria com o privado. Exigirá novos arranjos de governança e trazer empreendedores e inovadores para a mesa. As políticas para construir o futuro não podem ser guiadas pelos conceitos de 1950 ou 1980, muito menos informadas pela falsa dicotomia entre Estado e mercado. Construir o futuro da indústria pede novas ideias.

*\* O artigo reflete a opinião pessoal do autor, não da GFCC.*

**Roberto Alvarez é doutor em Engenharia de Produção e diretor executivo da Global Federation of Competitiveness Councils (Washington, EUA), organização presente em 35 países. É investidor anjo na Origem Motos Elétricas.**

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 05/05/2021*

## **BUNGE AMPLIOU RECEITA EM 41% NO PRIMEIRO TRIMESTRE**

Múlti americana reportou lucro líquido de US\$ 831 milhões no período

*Por Naiara Albuquerque — De São Paulo*

A americana Bunge, uma das maiores empresas de agronegócios do mundo, informou ontem que registrou lucro líquido de US\$ 831 milhões no primeiro trimestre de 2021, ante prejuízo de US\$ 184 milhões no mesmo período de 2020. O lucro por ação ficou em US\$ 5,52, ante perda de US\$ 1,46 um ano antes.

Entre os meses de janeiro a março, a receita da múlti cresceu 41,3%, para US\$ 12,96 bilhões. Levando em conta apenas a divisão “Agribusiness”, que inclui originação e processamento de grãos, as vendas líquidas atingiram US\$ 9,79 bilhões, avanço de 53,4% ante igual intervalo de 2020.

Na divisão de óleos especiais e refinados, as vendas somaram US\$ 2,73 bilhões, com aumento de 17%, e na área de açúcar e energia atingiram US\$ 54 milhões, com crescimento de 8%.

Diante dos resultados, a empresa aumentou sua previsão de lucro ajustado por ação para 2021 como um todo para US\$ 7,50, ante os US\$ 6 previstos anteriormente.

“Estamos otimistas de que o ambiente favorável de demanda no primeiro trimestre continuará até 2021 e estamos confiantes de que temos a equipe e o modelo certos para manter nosso bom momento”, afirmou Greg Heckman, CEO da Bunge, em comunicado.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 05/05/2021*

### 5G: QUEREMOS O LEILÃO EM JULHO, MAS NÃO DEPENDE SÓ DE NÓS, DIZ FÁBIO FARIA, SOBRE AVAL DO TCU

Ministério das Comunicações tem sido questionado pelo órgão sobre aspectos técnicos e financeiros do certame

Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília



[https://s2.glbimg.com/rsk1IMjOlxxjs3aulhXIEfk7fCU=/0x0:1153x998/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2020/w/z/JtoCiRRi6eUJjv5psaw/foto12pol-201-sucessao-a8.jpg](https://s2.glbimg.com/rsk1IMjOlxxjs3aulhXIEfk7fCU=/0x0:1153x998/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/w/z/JtoCiRRi6eUJjv5psaw/foto12pol-201-sucessao-a8.jpg)

**Ministro Fábio Faria:** "Se eu fosse responder a cada auditor ou a cada técnico [...] , praticamente ia cancelar tudo que estava fazendo no ministério — Foto: Pablo Jacob/Agência O Globo

O ministro das Comunicações, Fábio Faria, disse nesta terça-feira que ainda trabalha para realizar o leilão da quinta geração da telefonia celular (5G) em julho. Ele, porém, admitiu que os estudos econômicos da licitação são alvo de questionamentos constantes da unidade técnica do Tribunal de Contas da União (TCU).

“A nossa ideia é que o leilão ocorra em julho. A gente tem trabalhado para isso. Lógico que isso foge um pouco de nós. O Tribunal de Contas da União está no momento de tomar a decisão”, disse Faria. A declaração foi dada no evento virtual de lançamento da campanha "Antene-se", voltada para combater barreiras à instalação de novas antenas de serviço de telecomunicações nas legislações municipais.

A unidade técnica do TCU tem questionado o Ministério das Comunicações principalmente sobre os compromissos de investimentos relacionados à construção da rede privativa de uso exclusivo de órgãos públicos federais e da infraestrutura de telecomunicações em regiões isoladas (projeto Norte Conectado). Os auditores do tribunal tem mapeado as inconsistências da proposta do governo, que envolve até aspectos de legalidade.

Ao manifestar o descontentamento com os questionamentos do tribunal, Faria afirmou que somente vai responder ou se manifestar publicamente após a decisão dos ministros do TCU, na sessão plenária. Segundo ele, o ministro-relator, Raimundo Carreiro, deve “daqui a pouco” distribuir o parecer aos demais ministros da corte de contas.

“Não estou me pronunciando em nada, porque, até por uma conversa que tive com os ministros, vou esperar a decisão deles para ter alguma manifestação. Se eu fosse responder a cada auditor ou a cada técnico, em algo que eles soltassem para a imprensa, a gente praticamente ia cancelar tudo que estava fazendo no ministério para ficar respondendo”, disse o ministro das Comunicações.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/05/2021

### COM ALTA DO FRETE, MAERSK LUCRA US\$ 2,7 BI E FARÁ RECOMPRA DE AÇÕES DE US\$ 5 BI

Resultado do 1º trimestre veio bem acima dos US\$ 197 milhões do mesmo período de 2020 e superou também as projeções de analistas, de US\$ US\$ 2,38 bi

Por Dow Jones Newswires — Copenhague

O conglomerado dinamarquês A. P. Moeller-Maersk informou nesta terça-feira que registrou um lucro líquido de US\$ 2,7 bilhões no primeiro trimestre de 2021, bem superior aos US\$ 197 milhões

verificados em igual período de 2020. O resultado ficou acima do projetado pela FactSet, de US\$ 2,38 bilhões.

A receita cresceu 30% no período, para US\$ 12,44 bilhões, em linha com a projeção da empresa.



[https://s2.glbimg.com/m7MPEu4IcNsb0BkxmQ4YRvfii9k=/0x0:1920x1222/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2019/Y/O/67Ntg7SeOPUd857qA4Dw/0020mar11.jpg](https://s2.glbimg.com/m7MPEu4IcNsb0BkxmQ4YRvfii9k=/0x0:1920x1222/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/Y/O/67Ntg7SeOPUd857qA4Dw/0020mar11.jpg)

— Foto: *Brendon O'Hagan/Bloomberg*

A Maersk, que controla cerca de 20% da capacidade global de transporte marítimo de carga e é considerada um barômetro do comércio mundial, informou que os volumes embarcados cresceram 5,7% no trimestre e que

a taxa média de frete subiu 36% no período.

A empresa também informou que vai acelerar seu atual programa de recompra de ações (mais US\$ 1 bilhão em ações devem ser recomprados até maio) e lançar um novo programa de recompra de US\$ 5,01 bilhões, sustentado pelo bom resultado obtido com a alta do frete, que elevou seu fluxo de caixa, para ser executado nos próximos dois anos.

Após a divulgação dos números, as ações da empresa subiram 5,13% nesta manhã na bolsa da Dinamarca.

Fonte: *Valor Econômico - SP*

Data: 05/05/2021

## ARCO NORTE AMPLIOU PARTICIPAÇÃO NO ESCOAMENTO DE GRÃOS EM 2020, CONFIRMA CNA

Participação no total chegou a 32%, e vai crescer mais em 2021

Por *Rikardy Tooge e Rafael Walendorff, Valor* — São Paulo e Brasília

Os portos do Arco Norte do país aumentaram sua participação nas exportações do complexo soja e milho, chegando próximo a um terço dos embarques dessas culturas em 2020, confirmou estudo da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA).

De acordo com o levantamento, no ano passado 31,9% dos embarques de grãos do país ocorreram em portos acima do paralelo 16, área que engloba parte do Centro-Oeste e as regiões Norte e Nordeste. O resultado representou um aumento de 3,5 pontos percentuais em relação a 2019.

### Sul e Sudeste

Os portos do Sul e Sudeste, abaixo do paralelo 16, foram responsáveis por 68,1% dos envios ao exterior. No total, o país exportou 132,7 milhões de toneladas, 1,22% a mais que em 2019.

Entre os principais portos de saída de soja e milho, a liderança continuou com o porto de Santos (SP), que foi responsável por embarques de 42,2 milhões de toneladas. Na sequência aparece Paranaguá (PR), com 22,2 milhões de toneladas.

Elisângela Pereira Lopes, coordenadora de Assuntos Estratégicos da CNA, lembra que, apesar do ano atípico por causa da pandemia de covid-19, a movimentação nos portos brasileiros foi recorde. Segundo ela, medidas como classificar o transporte de cargas como atividade essencial ajudaram no resultado.

### Trajetória de alta

Outro ponto de destaque é que os portos do Arco Norte mantêm uma consistente trajetória de alta. Em 2009, ano do primeiro levantamento da CNA, os embarques na região foram de 16,6% do total.

Para Elisângela, o movimento é uma tendência natural, pois mais da metade da produção de soja e milho vem de áreas acima do paralelo 16. No último ano, foram produzidas 227,4 milhões de toneladas desses dois grãos em todo o Brasil, sendo 148,6 milhões de toneladas (65,3%) vindas de áreas do Centro-Oeste, Norte e Nordeste, ante 78,8 milhões de toneladas (34,7%) do Sul e Sudeste.

Segundo a CNA, em 2009 a produção acima do paralelo 16 correspondeu a 51,9% do que foi colhido no país, enquanto as áreas abaixo do paralelo 16 foram responsáveis por 48,1%.

Porém, para que a participação do Arco Norte seja ainda maior são necessários mais investimentos na ampliação da capacidade portuária e também na logística. “O que prejudica muito são os acessos aos portos. Tivemos o leilão da Ferrogrão paralisado, há o impasse de licenciamento ambiental na BR-158, por exemplo”, disse ao Valor.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 04/05/2021**

## TRÁFEGO NAS ESTRADAS DA ECORODOVIAS CRESCE 9,4% NO ACUMULADO DO ANO

Na comparação com o mesmo intervalo de 2019, no entanto, o movimento caiu 3,5%

**Por Allan Ravagnani, Valor — São Paulo**



[https://s2.glbimg.com/C0SQrNGidULPjvzKeZxMB7w1gZ0=/0x0:536x227/924x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2019/Z/y/kenf2fQNukzHfknXvOLg/e-corodovias-parana-rep-facebook.png](https://s2.glbimg.com/C0SQrNGidULPjvzKeZxMB7w1gZ0=/0x0:536x227/924x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/Z/y/kenf2fQNukzHfknXvOLg/e-corodovias-parana-rep-facebook.png)

**Foto : Reprodução**

O tráfego total comparável nas estradas sob concessão da Ecorodovias aumentou 9,4% no acumulado do ano até o dia 2 de maio, na comparação com o mesmo período de 2020, pico na restrição de deslocamentos. Na comparação com o mesmo intervalo de 2019, no entanto, o movimento foi 3,5% menor.

No Estado de São Paulo, onde estão as rodovias de maior movimentação do grupo, a Ecovias dos Imigrantes, que liga a capital paulista à Baixada Santista pelo sistema Anchieta-Imigrantes, viu uma alta de 6,2% no volume total de veículos, incluindo leves e pesados, no acumulado do ano ante o ano passado. Já se for comparado ao ano de 2019, antes da pandemia, o volume foi 5,2% menor no sistema.

Na Ecopistas, concessionária das rodovias do sistema Ayrton Senna-Carvalho Pinto, que faz a ligação entre a capital paulista, Vale do Paraíba e litoral norte do Estado, o tráfego foi 8,4% maior ante 2020, mas 12,8% menor quando comparado ao mesmo período de 2019.

A Ecovia Caminho do Mar, estrada entre Curitiba e o porto de Paranaguá, no Paraná, viu o número de veículos pedagiados cair 5,7% neste ano, ante 2020, mas subir 9,2% ante 2019. Já na Ecocataratas, que liga o interior paranaense (Guarapuava) até Foz do Iguaçu, a movimentação avançou 2,8% ante 2020, e 1% ante 2019.

A Ecosul, que administra as rodovias do polo rodoviário de Pelotas, no Rio Grande do Sul, viu o volume aumentar 2,9% em 2021 ante o ano passado e 2,8% ante 2019. A Eco101, que corta o Espírito Santo de norte a sul, teve o tráfego 19,8% maior que 2020 e 2,8% maior que 2019.



[https://s2.glbimg.com/WfNjL1xZbr25jopr0GnErgzaTc=/0x0:1500x500/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2021/c/q/N83O1PTLqTH3rkEABdJg/ecoponte-concessionaria-do-grupo-ecorodovias-que-administra-a-ponte-rio-niteroi-twitter.jpg](https://s2.glbimg.com/WfNjL1xZbr25jopr0GnErgzaTc=/0x0:1500x500/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/c/q/N83O1PTLqTH3rkEABdJg/ecoponte-concessionaria-do-grupo-ecorodovias-que-administra-a-ponte-rio-niteroi-twitter.jpg)

*Ecoponte, concessionária do grupo Ecorodovias que administra a ponte Rio-Niterói — Foto: Twitter/@\_ecoponte*

A Ecoponte, que administra a ponte Rio-Niterói, teve alta de 11,9% no volume de carros passando por seus pedágios no acumulado do ano, ante 2020, mas 9,5% a menos que os níveis de 2019.

A concessão Eco135 (MG) registrou alta de 14,4% no acumulado do ano ante 2020, mas não entra na comparação contra 2019, enquanto a Eco050 (MG-GO) teve alta de 14,1% na comparação com o ano passado e de 14,6% ante 2019.

A Ecovias do Cerrado, rodovia recém-assumida pelo consórcio, que liga Uberlândia (MG) à Jataí (GO) não entra no modelo de comparação.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 05/05/2021*

## portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

### ABAC TENTA REVERTER FIM DOS ACORDOS BILATERAIS COM ARGENTINA E URUGUAI

*Da Redação NAVEGAÇÃO 05 Mai 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/161226-log-in-navio.jpg>

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) está se mobilizando para reverter a decisão do governo brasileiro de não renovar os acordos bilaterais para transporte marítimo com Argentina e Uruguai. Embora só comece a valer efetivamente em janeiro de 2022, a medida já foi anunciada aos dois países. Na avaliação da Abac, é contraditório o Brasil estimular a cabotagem por meio do Projeto de Lei nº 4199/2020, o chamado BR do Mar e,

simultaneamente, acabar com um acordo que favorece as empresas nacionais.

— Hoje, 20% da movimentação de contêineres feita pelas empresas brasileiras de navegação têm como origem ou destino os portos da Argentina ou do Uruguai. É um volume muito significativo de negócios — afirma o diretor-executivo da Abac, Luís Fernando Resano.

A decisão de encerrar o acordo partiu de reclamações de exportadores, que propõem a livre concorrência no setor, com a permissão para que empresas do mundo todo possam prestar o mesmo serviço. Em nota, a Confederação Nacional das Indústrias (CNI) classifica os acordos como “instrumentos defasados”, que impedem a livre concorrência e favorece o “aumento dos custos”. “No setor de transporte internacional, a experiência tem demonstrado que o que reduz fretes e aumenta o nível de serviços é a competição”, diz a nota da CNI. A Abac discorda.

— Por causa da pandemia, o preço do frete no Brasil se multiplicou por quatro. Isso não aconteceu no transporte marítimo entre o Brasil e a Argentina — observa Resano. — Levamos muito tempo para consolidar esse mercado e não faz sentido algum abrir mão dele para empresas estrangeiras.

De qualquer modo, com o apoio da Confederação Nacional de Transportes (CNT), a Abac já está conversando com a CNI, em busca de uma solução de consenso. Paralelamente, a entidade também abriu o diálogo com a Câmara de Comércio Exterior (Camex), órgão federal que determinou o fim do acordo.

— Estamos correndo contra o relógio para buscar outra solução — diz o diretor-executivo da Abac.

Dados do setor indicam que o transporte marítimo responde pela movimentação de cerca de 45% de todos os produtos que o Brasil exporta para a Argentina. Em relação ao Uruguai, esse percentual ficaria em torno de 40%. Enquanto a Economia aposta que a medida terá o efeito de diminuir os custos de exportação, o Ministério da Infraestrutura tem posição diferente. Em seminário sobre o assunto, promovido pelo Instituto Besc de Humanidades e Economia, o diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias do Minfra, Dino Antunes Dias Batista, observou que a pasta defende a manutenção dos acordos bilaterais.

— No nosso entendimento, eles permitem uma regularidade fundamental para a logística — afirmou.

Há outra questão envolvida: o Brasil disputa com a Argentina uma vaga na Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) e, se vencer, o acordo, por questões legais, terá que ser encerrado, como explicou a secretária-executiva do Conselho Nacional das Zonas de Processamento e Exportação, do Ministério da Economia, Natasha Martins do Valle Miranda, no mesmo seminário.

— Nós, do governo como um todo, temos que olhar para a OCDE a fim de deixar nosso ordenamento mais perto do que a organização dispõe — explicou Natasha, em relação às normas jurídicas que a OCDE exige.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 05/05/2021*

## **PORTOS DO PARANÁ PREPARA ESTUDO PARA AMPLIAR CAPACIDADE OPERACIONAL**

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 05 Mai 2021*

A empresa pública Portos do Paraná está concluindo estudo técnico para aumentar a capacidade e a competitividade dos terminais de Paranaguá e Antonina. O projeto, que deve ser validado ainda neste mês de maio, avalia ações de melhorias no canal de acesso – trecho que liga o mar aberto ao cais do porto. A expectativa é ampliar o calado operacional, ou seja, a distância entre a lâmina d'água e o fundo do mar, e permitir que os terminais recebam navios maiores e com mais carga.

A meta de dragagem para aumentar o calado é a mais ousada da história dos portos paranaenses. Atualmente, os navios operam com profundidade de 12,5 metros para entrar no Porto de Paranaguá e de 8,5 no Porto de Antonina. O objetivo é alcançar 15,5 e 12,5 metros, respectivamente.

“O calado operacional limita o tamanho do navio e também a quantidade de produtos que ele consegue transportar em segurança”, explica o presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

**FUTURO** – Esse estudo de engenharia voltado a atrair embarcações maiores e mais modernas, que está sendo finalizado, é o primeiro passo do projeto. O estudo mapeia os procedimentos necessários para o aprofundamento do canal de acesso.

Contratado pela autoridade portuária no início de 2020, o projeto foi entregue no final do último mês de março e está em análise pela Diretoria de Engenharia e Manutenção da Portos do Paraná. A versão definitiva, com as considerações da equipe, deve ser finalizada ainda em maio.

**CONCESSÃO** - Já ter esse estudo encaminhado foi fundamental para que o Governo Federal, através do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), qualificasse a concessão do canal como prioritária para o Brasil. O anúncio foi feito na última quinta-feira (27) e, com isso, a modelagem será avaliada pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), estatal da União.

“A intenção é que a iniciativa privada explore e que tenha por obrigação deixar o calado nas condições operacionais necessárias, realizando as dragagens de aprofundamento, manutenção, sinalização e outros serviços que garantem segurança na navegação”, destaca o secretário nacional de portos, Diogo Piloni.

Ele acrescenta que as dragagens têm um processo de contratação complexo. “Por vezes, a burocracia e os prazos de licitações do poder público acabam atrasando obras que são essenciais para o funcionamento pleno da atividade portuária”.

A descontinuidade da dragagem em qualquer porto localizado em baía (área naturalmente abrigada) pode gerar grandes prejuízos. Isso porque esses portos sofrem assoreamento regular, em que os sedimentos se acumulam com maior facilidade no fundo do mar.

**TARIFAS** – Atualmente, toda a manutenção marítima e de segurança para a navegação, incluindo os serviços de dragagem dos portos do Paraná, é realizada com a receita composta pelas tarifas já pagas pelos navios que utilizam o canal de acesso. Isso acontece em qualquer outro porto público ou privado do país.

Chamada de Inframar, a tarifa é calculada de acordo com o tipo de carga transportada, sendo regulamentada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Segundo a autoridade portuária do porto, os valores cobrados no Paraná são mais baratos que em portos vizinhos. “A diferença chega a 37% por tonelada na comparação da movimentação de carga geral, entre Paranaguá e Itajaí (SC). Para contêineres cheios, um navio paga quase 22% menos no porto paranaense do que no Porto de Santos (SP)”, diz a entidade em nota.

A Inframar é uma das tarifas que compõem as receitas portuárias. “O uso da estrutura marítima, do cais, equipamentos, armazéns, remunera os nossos serviços de dragagem, sinalização, monitoramentos ambientais, entre outros”, esclarece o presidente Luiz Fernando Garcia. Estudo avalia aumento na capacidade e competitividade dos portos do Paraná.

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

**Data:** 05/05/2021

### EM REUNIÃO COM ATP, PRESIDENTE DO INEA GARANTE ANULAR MULTAS NOS PORTOS DO RJ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 05 Mai 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/160428-Terminal-de-Itaguaí.jpg>

Representantes da ATP (Associação dos Terminais Portuários Privados) e de empresas associadas participaram nesta terça-feira (4) de reunião com o presidente do Inea (Instituto Estadual do Ambiente), Philipe Campello, e o secretário estadual de Transportes do Rio de Janeiro, Delmo Pinho, para tratar das ações arbitrárias de fechamento, interdição e multas aplicadas por prefeituras dos municípios fluminenses de Itaguaí e Mangaratiba em portos do Rio de Janeiro.

"É uma situação grave e que preocupa muito porque causa insegurança não só para o Rio de Janeiro, mas para todo o Brasil. Se o modus operandi começa a ser repetido em outros lugares pode se transformar em um problema federal", avaliou o presidente do Inea. Campello confirmou que "não houve constatação de dano ambiental nem eminência" nas empresas e garantiu a anulação das multas.

O presidente da ATP, Murillo Barbosa, também reforçou a preocupação com o efeito de transbordamento das ações para prefeituras de outras localidades. "Precisamos que a questão seja tratada na esfera estadual, mas também pelos órgãos federais, como o Ministério do Meio Ambiente", defendeu. Ele elogiou as ações imediatas do Inea para reverter a interdição dos portos. Entre os Terminais de Uso Privado (TUPs) afetados pelas ações das prefeituras estão o Porto Sudeste, em Itaguaí, e Terminal da Ilha Guaíba (TIG), em Mangaratiba.

O presidente do Inea informou que o órgão entrou com pedido para o Ministério Público atuar no processo e afirmou que houve uma atitude "enérgica" para judicialização dos casos com as secretarias municipais. "Ficamos surpresos e decepcionados com essa prática que não é usual do estado do Rio", disse o secretário de Transportes. Ele concordou que a relevância do assunto merece com que seja tratado pelas entidades representativas com órgãos de controle do âmbito federal.

Também participaram da reunião representantes da ABTP (Associação Brasileira dos Terminais Portuários), de empresas com arrendamentos portuários, advogados e especialistas no tema ambiental.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/05/2021

### MOVIMENTAÇÃO ABRIL SOBE 12,6% NO PORTO DE IMBITUBA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 05 Mai 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210505-porto-de-imituba.jpg>

O Porto de Imbituba segue registrando crescimento no transporte de cargas e em abril movimentou 466,7 mil toneladas, resultado 12,6% maior do que o realizado no mesmo mês do ano anterior. No acumulado de janeiro a abril, o porto movimentou 1,8 milhão de toneladas e 80 atracções.

"O desempenho operacional do Porto de Imbituba no último

mês reflete o intenso trabalho da nossa comunidade portuária, que aproveita oportunidades de negócios nos mercados nacional e internacional e reforça o importante papel do porto na geração de emprego e renda para a região”, avalia Fábio Riera, presidente da SCPAR Porto de Imbituba.

Os granéis minerais lideraram o volume de cargas movimentadas em abril, com destaque para as operações de coque (calcinado e não calcinado), que somaram aproximadamente 140 mil toneladas, principalmente de exportação, além do sal, com quase 72 mil toneladas de importação. Em seguida, aparecem os contêineres (81,3 mil toneladas), que cresceram 39,8% no volume de toneladas atendidas, se comparado a abril do ano passado. Sulfato de sódio, soja e farelo de soja, malte, barrilha, minério de ferro, celulose e salitre também passaram pelos cais do Porto de Imbituba no período.

Ao todo, foram atendidos 24 navios em abril.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 05/05/2021*

## MINÉRIO DE FERRO SUBSTITUIRÁ SOJA COMO PRINCIPAL PRODUTO DE EXPORTAÇÃO DO BRASIL

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 05 Mai 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170411-minerio-ferro-vale.jpg>

As receitas de exportação de minério de ferro do Brasil devem aumentar 60% este ano e substituir a soja como a principal fonte de receita cambial do país pela primeira vez em seis anos. A informação é da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB).

Nos primeiros quatro meses deste ano, os preços de exportação do minério de ferro subiram 77,6%, enquanto os preços de exportação da soja subiram 18%, segundo dados do Ministério da Economia. As exportações brasileiras de minério de ferro alcançaram um preço médio de US \$ 129,8 por tonelada em abril, em comparação com US \$ 67,6 por tonelada no mesmo mês do ano passado.

As novas previsões da AEB estão baseadas nos preços em alta e a forte demanda da China. No final do ano passado, a AEB previu que as exportações de minério de ferro em 2021 atingiriam US\$ 35,7 bilhões, substancialmente mais do que os US\$ 26 bilhões estimados de receitas de exportação em 2020.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 05/05/2021*

## BTP ENCOMENDA NOVE TERMINAL TRACTORS À KALMAR

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 05 Mai 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210505-kalmar-terminal-tractor-ottawa.jpg>

A Kalmar, parte da Cargotec, fechou contrato com a Brasil Terminal Portuário (BTP) para fornecer um total de nove terminal tractors Kalmar Ottawa T2 para suas operações no terminal do Porto de Santos. Todas as unidades estão programadas para serem concluídas no início do terceiro trimestre.

A BTP, joint venture entre Terminal Investment Limited (TIL) e APM Terminals, é um terminal multiuso para movimentação de contêineres e granéis líquidos localizado na margem direita do Porto

de Santos. Em 2020, a BTP bateu recorde ao movimentar quase 1,2 milhão de unidades de contêineres. A frota existente de equipamentos Kalmar da BTP inclui manipuladores de contêineres vazios, reachstackers e terminal tractors.

O terminal tractor Kalmar Ottawa T2 é um caminhão projetado especificamente com design de cabine ergonômico, elevação rápida da quinta roda e pontos de serviço de fácil acesso para agilizar as verificações de rotina. Em 2020, a linha de tratores Ottawa atingiu um marco significativo com a conclusão da 75.000ª unidade.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 05/05/2021*

## MAERSK ANUNCIA LUCRO BRUTO DE US\$ 4 BILHÕES NO PRIMEIRO TRIMESTRE

*Da Redação NAVEGAÇÃO 05 Mai 2021*

A Maersk anunciou um início de ano excepcionalmente forte, com lucro e crescimento em todos os seus negócios: marítimo, portuário e de logística. O grupo se beneficiou da forte demanda em um mercado ainda influenciado pela pandemia e interrupções significativas nas cadeias de abastecimento globais.

No primeiro trimestre, o EBITDA aumentou para US\$ 4 bilhões, ante US\$ 1,5 bilhão no ano anterior. E o EBIT para US\$ 3,1 bilhões, ante US\$ 552 milhões no mesmo período do ano anterior. As receitas melhoraram em 30%, para US\$ 12,4 bilhões.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/160729-maersk-moviment.jpg>

Os resultados refletem os elevados volumes, que aumentaram 5,7%. As taxas de frete subiram 35% e os preços do bunker caíram, o que levou a um EBITDA no transporte marítimo de US\$ 3,4 bilhões, ante US\$ 1,2 bilhão no primeiro trimestre de 2020, e um aumento na receita de US\$ 7,2 bilhões para US\$ 9,5 bilhões, enquanto o EBIT atingiu US\$ 2,7 bilhões, em comparação com os US\$ 348 milhões em 2020.

A empresa atribui o resultado à forte demanda. Gargalos, falta de capacidade e escassez de equipamentos nas cadeias de abastecimento globais fizeram com que o frete aumentasse consideravelmente. Ao mesmo tempo, a demanda dos clientes por cadeias de suprimentos integradas e soluções simples de autoatendimento nunca foi tão evidente, impulsionando, principalmente, as soluções logísticas e digitais.

### Resultados por divisões

Logística e Serviços continuaram com forte dinâmica de crescimento e aumento de receita: de 42% no primeiro trimestre, ou US\$ 2 bilhões, impulsionado principalmente pelo crescimento orgânico, mas também pelo crescimento das aquisições da Performance Team e KGH Customs Services.

O EBITDA aumentou 201%, US\$ 205 milhões, comparado aos US\$ 68 milhões do mesmo período de 2020, e o EBIT aumentou para US\$ 139 milhões, comparado aos US\$ 29 milhões no mesmo trimestre do ano anterior.

Da mesma forma, os terminais portuários tiveram um bom desempenho no primeiro trimestre, com um aumento de receita de 24%, para US\$ 915 milhões, em comparação com os US\$ 740 milhões do período anterior, graças ao aumento de volumes e receitas de armazenamento. O EBITDA aumentou 52%, para US\$ 323 milhões, ante US\$ 213 milhões do período anterior.

"A AP Moller - Maersk entregou um desempenho excepcionalmente forte no primeiro trimestre de 2021, com um lucro recorde no trimestre", disse Søren Skou, CEO da AP Moller-Maersk. O executivo acrescentou que "continuamos focados na transformação de longo prazo da AP Moller - Maersk, priorizando a demanda do cliente por logística integrada. Nossa estratégia de integração foi validada pelo forte suporte ao cliente durante o primeiro trimestre".

### Orientação para 2021

A Maersk estima que, considerando o resultado do primeiro trimestre de 2021 e as expectativas de que a situação excepcional do mercado continuará até o quarto trimestre de 2021, a orientação para todo o ano foi revisada para cima em 26 de abril de 2021.

### Os novos números projetados

- EBITDA básico na faixa de US\$ 13-15 bilhões (anteriormente, US\$ 8,5-10,5 bilhões) contra US \$ 8,3 bilhões em 2020.
- EBIT básico na faixa de US\$ 9-11 bilhões (anteriormente, US\$ 4,3-6,3 bilhões) contra US\$ 4,2 bilhões em 2020.
- Fluxo de caixa de no mínimo US\$ 7 bilhões (anteriormente acima de US\$ 3,5 bilhões) contra US\$ 4,6 bilhões em 2020.

Como parte da orientação para todo o ano de 2021, a Maersk projeta que a atual situação, com o aumento da demanda causando gargalos na cadeia de suprimentos e escassez de equipamentos, continuará no quarto trimestre de 2021.

O setor marítimo ainda deve crescer em linha com a demanda global por contêineres, entre 5% e 7% em 2021 (anteriormente estimado entre 3% e 5%). A estimativa leva em conta principalmente os volumes de exportação da China para os EUA.

Para os anos de 2021-2022, o CAPEX acumulado (investimentos de capital) é estimado em cerca de US\$ 7 bilhões (anteriormente, US\$ 4,5-5,5 bilhões).

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 05/05/2021*

## INDÚSTRIA NAVAL CHINESA REGISTRA CRESCIMENTO NO PRIMEIRO TRIMESTRE

*Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 05 Mai 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210505-industria-naval-estaleiro-china-1.jpg>

A indústria de construção naval da China teve forte desempenho no primeiro trimestre do ano. Os estaleiros mantêm grande participação global tanto em termos de volume de entrega como novos pedidos.

As novas encomendas de construção aumentaram 251,7% em relação ao mesmo período do ano passado, para 17,2 milhões de dwt, de acordo com o Ministério da Indústria e Tecnologia da Informação (MIIT) da China, ocupando 47,4% da participação no mercado global.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 05/05/2021*

## PRINCIPAIS PORTOS DA CHINA REGISTRAM CRESCIMENTO NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 05 Mai 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210505-porto-de-ningbo-zhoushan-na-provincia-de-zhejiang-leste-da-china.jpg>

A Associação de Portos da China anunciou que os principais portos do país registraram crescimento na movimentação de contêineres em meados de abril.

De 11 a 20 do mês passado, a movimentação de contêineres nos oito principais portos da China aumentou 17,8% ano a ano.

Especificamente, a movimentação dos contêineres para o comércio exterior aumentou 22,3% em termos anuais.

A taxa de crescimento da movimentação de contêineres no porto de Ningbo Zhoushan passou de 30% em meados de abril, enquanto a dos portos de Shanghai, Xiamen e Shenzhen passaram de 20%, revelou a associação.

O boom da movimentação de contêineres para o comércio exterior ocorreu em meio à rápida expansão das exportações chinesas, que cresceram 38,7% em relação ao ano anterior no primeiro trimestre deste ano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 05/05/2021

## PORTOCEL VAI EXPORTAR TODA A PRODUÇÃO DA LD CELULOSE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 05 Mai 2021



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/210505-portocel.jpg>

**Produzida no Triângulo Mineiro, a celulose chegará ao porto por ferrovia**

O Portocel, terminal portuário situado no município de Aracruz (ES), e a LD Celulose, que está implantando uma fábrica no Triângulo Mineiro entre os municípios de Indianópolis e Araguari (MG), acabam de firmar contrato para que toda a produção da unidade seja exportada pelo terminal capixaba. A previsão é de que a nova fábrica comece a operar em março de 2022 e terá capacidade para produzir 500 mil toneladas/ano de celulose

solúvel.

A celulose chegará ao porto por ferrovia, valendo-se da multimodalidade do terminal portuário. Para atender o novo cliente, Portocel vai investir na extensão e na cobertura de parte de seus ramais ferroviários internos. O projeto referente a esse investimento está em fase de desenvolvimento e sua execução está prevista para o segundo semestre deste ano. A iniciativa contribuirá positivamente para o fortalecimento da economia capixaba e do município de Aracruz.

“A parceria comercial com a LD Celulose está em linha com a nossa estratégia de atrair novos clientes e serviços e fortalecer nosso posicionamento como opção logística diferenciada”, disse Alexandre Billot Mori, gerente executivo de Operações de Portocel. O terminal, que é responsável pela movimentação de boa parte da celulose exportada pelo Brasil, vem se modernizando, investindo em novas tecnologias e em capacitação profissional com vistas a expandir e diversificar a sua atuação. A expansão dos ramais ferroviários internos contribuirá fortemente com esse objetivo.

Para o CEO da LD Celulose S.A., Luís Künzel, a parceria com a Portocel reforça o compromisso da LD em trabalhar com empresas que são referências no mercado de celulose. “Por ser um terminal portuário especializado na movimentação de produtos florestais e pela sua localização, Portocel nos traz segurança e competitividade no escoamento da nossa produção”, enfatiza Künzel.

Resultado de uma joint venture entre o grupo austríaco Lenzing e a brasileira Duratex, a LD Celulose está investindo R\$ 5,2 bilhões na implantação de uma das maiores fábricas de celulose solúvel do mundo. Toda a produção será destinada ao abastecimento das unidades da Lenzing, para o fornecimento de fibras celulósicas produzidas de forma sustentável a fabricantes globais de têxteis e não tecidos.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 05/05/2021*

## ASIA SHIPPING APOSTA NO SEGMENTO AUTOMOTIVO COMO UM DOS PILARES DE CRESCIMENTO EM 2021

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 05 Mai 2021*

No ano passado, a Asia Shipping transportou cerca de cinco mil contêineres para a Caa Chery, volume que deve crescer 20% em 2021

A Asia Shipping acaba de comemorar 25 anos com uma meta ousada: ampliar 10% no volume de cargas transportadas na importação e 15% na exportação. A empresa, que atua na gestão de processos logísticos de mercadorias, utilizando os modais aéreo, marítimo e rodoviário, espera fechar o ano com um crescimento acima de 10%. Atualmente, as principais cargas transportadas pela empresa são: eletrônicos, farmacêutico e automotivo.

Um dos principais clientes do setor automotivo é a Caa Chery. Apesar do cenário desafiador, a montadora atravessou a turbulência e encerrou 2020 com crescimento de 35% de participação no mercado, ou seja, 1,03% de market share contra os 0,76% no ano anterior. Com 20.089 veículos comercializados, a marca se consolidou ainda na 11ª colocação no ranking das montadoras nacionais.

No ano passado, a Asia Shipping transportou cerca de cinco mil contêineres para a CAO CHERY, volume que deve crescer 20% em 2021.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 05/05/2021*

## ABIMAQ VÊ SUCESSO DE CONTEÚDO LOCAL EM PROJETOS DE FPSOS E NO SUBSEA

*Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 04 Mai 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/180417-p-76-techint.jpg>

*Arquivo/Divulgação*

Associação destacou êxito de projetos de FPSOs no Brasil com a SBM, no estaleiro Brasa (RJ), e a conclusão da FPSO P-76 (foto), na Techint, com preço mais baixo e com conteúdo local acima do exigido. Para conselho de O&G da entidade, itens submersos de exploração e produção atraíram uma grande quantidade de empresas para o Brasil.

A Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq) observa que o segmento subsea é um exemplo de conteúdo local que deu certo. O diretor-executivo do conselho de óleo e gás da associação, Alberto Machado, citou que os itens submersos de exploração e produção atraíram uma grande quantidade de empresas para o Brasil. São fornecedores de equipamentos como umbilicais, linhas flexíveis, árvores de natal molhadas, manifolds submarinos e risers. O

entendimento é que houve sucesso no desenvolvimento de conteúdo local nesse nicho porque esses itens estavam no primeiro elo da cadeia, por serem atingidos pelo Repetro (regime aduaneiro especial) e porque as empresas tinham relacionamento direto com as operadoras, principalmente, a Petrobras.

“Esses itens vieram para o Brasil por conta do conteúdo local, pois foi exigido que eles tivessem fábrica por aqui”, disse Machado, nesta terça-feira (4), durante o workshop sobre conteúdo local da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Ele acrescentou dois projetos exitosos de FPSOs: da SBM, no estaleiro Brasa (RJ), e a conclusão da FPSO P-76, no Brasil (Techint), com preço mais baixo e com conteúdo local acima do exigido.

O diretor da Abimaq lembrou que a ANP inseriu cláusulas exigindo o convite à participação da indústria nacional desde a rodada zero. Ele ponderou que as cláusulas não deram certo pela ausência de consequências. “Como a cláusula está, sem consequência, acaba não gerando resultado, haja visto que tivemos vários pedidos de waiver (isenção) no passado que não comprovaram que a cadeia de valor foi convidada”, disse. Machado citou o caso de Libra, em que a indústria nacional foi considerada incapaz de atender, mas não foi nem mesmo convidada.

A Abimaq observa condições diferentes entre a indústria nacional e empresa internacional que, muitas vezes, vence o certame e não se sabe como foi feita a habilitação técnica. Machado explica que, muitas vezes, a fiscalização, o acompanhamento e a inspeção são feitos de forma diferente no Brasil, o que ocasiona mais pontuação (gold points) do que aquelas que acontecem no exterior. É comum a habilitação técnica no exterior se dar mais pela função, enquanto, no Brasil, ela acaba sendo pela especificação técnica. “São vários pontos que não são atendidos na proposta internacional e são cobrados na proposta brasileira. Isso gera falta de isonomia, encarece e tira nossa competitividade”, disse Machado.

A associação também identifica que as condições diferentes de entrega (FCA) dão vantagem ao fornecedor internacional, que ganha tempo de viagem. Além disso, a assimetria de moedas encarece os custos, já que a empresa estrangeira cota em dólar e a nacional em reais, precisando fazer o hedge cambial da parte em dólar. Outro ponto de preocupação da cadeia de fornecedores nacionais foram as mudanças nas condições da Petrobras, que estabeleceram 90 dias para o pagamento da indústria local.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 05/05/2021*

## ATUAIS REGRAS DE CONTEÚDO LOCAL DEIXARÃO INDÚSTRIA NACIONAL FORA DE MAIS DE 200 PROJETOS

*Por Danião Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 04 Mai 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/180225-eas-estaleiro.jpg>

*Arquivo/Divulgação*

Avaliação do Sinaval, com base em dados da ANP, identifica concentração de encomendas de plataformas e embarcações em estaleiros no exterior nos próximos seis anos.

A demanda potencial para construção de plataformas e navios destinadas ao setor brasileiro de petróleo e gás até 2027 reúne uma carteira com aproximadamente 39 plataformas de produção, 60 navios aliviadores e 117 embarcações de apoio marítimo, que totalizam 216 projetos com investimentos da ordem de US\$ 81,6 bilhões. A projeção é do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), com base em dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). A avaliação do Sinaval, no entanto, é que os estaleiros nacionais e a



indústria fornecedora brasileira praticamente não participarão dessas obras, que devem se concentrar principalmente em estaleiros asiáticos, devido às atuais regras de conteúdo local.

210504-demanda-potencial-industria-naval-divulgacao-sinaval.jpg"Esse é o resultado prático e incontestável da atual política de conteúdo local. O conteúdo local precisa, mas ainda não é um vetor de desenvolvimento nacional, não apenas por conta das leis", disse a assessora jurídica do Sinaval, Daniela Santos, nesta terça-feira (4), durante o segundo dia do workshop sobre conteúdo local promovido pela ANP. Ela destacou que o trabalho desenvolvido pelas empresas, entre 2003 e 2014, permitiu ganhos de produtividade em toda a indústria brasileira de petróleo e gás.

A assessora citou que, em alguns projetos de construção de FPSOs, além da conversão dos cascos, os módulos foram produzidos em quase sua totalidade no Brasil durante esse período. Atualmente, porém, o cenário é de grande redução da produção de módulos e a integração local deixou de ser feita no Brasil. "Eles são completados no exterior e, muitas vezes, precisam passar por uma complementação ou por uma correção dentro do Brasil pelas empresas brasileiras", afirmou Daniela.

O Sinaval acredita que os pilares da indústria naval são: demanda perene, recursos financeiros, desenvolvimento da cadeia produtiva e reserva de bandeira, como em países como China, Coreia do Sul, Japão e Estados Unidos, onde essa atividade está consolidada. "Essa circunstância decorreu fundamentalmente do apoio e incentivos a estaleiros e a fornecedores locais, uma vez considerado o papel estratégico dessa indústria", apontou a assessora. Ela acrescentou que os estaleiros nacionais empregaram 2.000 pessoas nos estaleiros no final dos anos 1990, chegando a 82.500 empregos em 2014.

O sindicato defende que a política de conteúdo local pode ser instrumento para voltar a atingir melhores resultados e que, para voltar a gerar empregos, é necessário engajamento de todos os entes envolvidos para chegar próximo da indústria naval mundial que dá certo e trazer ganhos para desenvolvimento nacional. Daniela acrescentou que aumentar o número de fornecedores no Brasil passa pela redução do Custo Brasil, que traz clara desvantagem competitiva. "É um fato que existe necessidade dessa isonomia e de parâmetros. Precisamos avançar nisso e voltar a conversar sobre como colocar a indústria naval e a indústria brasileira competitivas. Queremos política de conteúdo local com prazo e que permita competição", destacou.

A assessora jurídica do Sinaval disse que, na prática, persistem problemas na política de conteúdo local apontados pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e que deveriam ser corrigidos. "É importante retomar também as orientações do TCU para voltar a entender o que se espera da política de conteúdo local", defendeu. Daniela acrescentou que o desenvolvimento nacional tem suporte na Constituição Federal, que prevê como cenário econômico aquele de bem-estar e autonomia tecnológica, afastando a dependência externa, mas fomentando a participação da sociedade brasileira em condições de igualdade no mercado internacional.

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

**Data: 05/05/2021**



## MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

### MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 067/2021  
Página 58 de 58  
Data: 05/05/2021  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

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

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

Fonte : InforMS  
Data : 20/04/2006