

# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCOSHIPING**

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

**Edição 095/2021  
Data: 22/06/2021**

### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
AGRONEGÓCIO E CONTÊINERES GARANTEM NOVO RECORDE AO PORTO DE SANTOS .....	4
ACIDENTES ENVOLVENDO NAVIOS PODEM SER MAIS FREQUENTES NO PORTO DE SANTOS, DIZEM ESPECIALISTAS .....	5
MRS SE COMPROMETE A CONTRATAR MÃO DE OBRA DA BAIXADA SANTISTA PARA TRABALHOS NA REGIÃO .....	6
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>7</b>
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO SETOR PORTUÁRIO CRESCE 9,7% NO QUADRIMESTRE .....	7
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>8</b>
ACIDENTE NA TRAVESSIA SANTOS-GUARUJÁ REFORÇA A NECESSIDADE DE CONSTRUÇÃO DE TÚNEL .....	8
MAERSK LANÇA SERVIÇO DE FRETE AÉREO NO BRASIL .....	9
TARCÍSIO DE FREITAS PARTICIPA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA NA CÂMARA PARA FALAR SOBRE A INFRA WEEK .....	10
O AGRONEGÓCIO PELA LOGÍSTICA, EM PROSA .....	10
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>11</b>
PAGAMENTO DE PEDÁGIO COM CARTÕES É APROVADO EM SÃO PAULO .....	11
OGMO/SANTOS: BANCA EXAMINADORA DE OPERAÇÃO DE EMPILHADEIRA DE GRANDE PORTE (OEGP) – SINDOGEESP ..	11
DIRIGENTES DA CODESA REALIZAM VISITA AO PORTO DE SANTOS .....	12
PORTOS DO RIO DE JANEIRO E DE ITAGUAÍ RECEBEM VISITA DE REPRESENTANTES DO MÍNFR A E DA MRS .....	12
COMPLEXO DO PECÉM ASSINA TERMO DE COOPERAÇÃO COM O PORTO E ZONA FRANCA DE SOHAR, EM OMÃ .....	13
COM LICITAÇÃO APROVADA, PORTO DO RECIFE PUBLICARÁ EDITAL PARA INICIAR OBRA DE DRAGAGEM.....	15
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>15</b>
EUA E BRASIL DEVEM REDUZIR PRODUÇÃO DE ETANOL NOS PRÓXIMOS MESES.....	15
VLI FECHA CONTRATO DE CONCESSÃO DE TERMINAL INTEGRADOR NO MARANHÃO POR 15 ANOS .....	17
GOVERNO VÊ R\$80 BI COM OFERTAS SUBSEQUENTES DA ELETROBRAS E R\$48 BI EM ALÍVIO TARIFÁRIO .....	17
<b>MONEYTIMES</b> .....	<b>19</b>
WILSON SONS ESTÁ DE OLHO NO MERCADO DE GÁS APÓS APROVAÇÃO DE LEI DO SETOR .....	19
LIRA CRITICA TENTATIVA DE INVASÃO DA CÂMARA E DIZ QUE VAI DISCUTIR MINERAÇÃO EM TERRA INDÍGENA COM LÍDERES20	
<b>INFOMONEY</b> .....	<b>21</b>
ESTIMATIVA DE CONCLUSÃO DE PROCESSO DA ELETROBRAS É EM FEVEREIRO, DIZ SECRETÁRIO DE DESESTATIZAÇÃO .....	21
JUDICIALIZAÇÃO SERÁ TERCEIRO ROUND DA PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS .....	22
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>23</b>
COM AVANÇO DA VACINAÇÃO, EMPRESAS AÉREAS BRASILEIRAS JÁ SE PREPARAM PARA AMPLIAR ROTAS.....	23
REFORMA ADMINISTRATIVA: RELATOR VAI RETIRAR DA PROPOSTA FLEXIBILIZAÇÃO DE REGRAS PARA CONTRATAR	
SERVIDORES SEM CONCURSO PÚBLICO .....	24
PLANO SAFRA: CRÉDITO PARA AGRONEGÓCIO TERÁ R\$ 251 BI PARA CUSTEIO E INVESTIMENTOS .....	25
G-20 VAI ENDOSSAR ACORDO DA OCDE SOBRE IMPOSTO MÍNIMO GLOBAL PARA MULTINACIONAIS .....	26
GOVERNO PREVÊ PRIVATIZAR A ELETROBRAS EM JANEIRO DE 2022; SAIBA OS PRÓXIMOS PASSOS .....	27
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>29</b>
SECRETÁRIO DE GUEDES DIZ QUE FALAR EM AUMENTO NA TARIFA APÓS MP DA ELETROBRAS É 'DESINFORMAÇÃO'.....	29
CÂMARA APROVA PROJETO QUE AUTORIZA BC A RECOLHER DEPÓSITOS VOLUNTÁRIOS DOS BANCOS .....	31
JUROS ALTOS E EXPORTAÇÕES VALORIZAM O REAL FRENTE AO DÓLAR, QUE FECHA ABAIXO DOS R\$ 5 APÓS UM ANO .....	31
SECA REDUZIU ENERGIA DE HIDRELÉTRICAS EM 2,3 VEZES A GERAÇÃO DE ITAIPU .....	33
PETROBRAS PERDE PARTICIPAÇÃO NO SETOR DE ÓLEO E GÁS PARA CONCORRENTES ESTRANGEIRAS .....	33
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>35</b>
BRASKEM INVESTE R\$ 400 MILHÕES EM ALAGOAS.....	35
CRISE HÍDRICA PODE 'SEGURAR' O PIB AGRÍCOLA.....	36
MINÉRIO DE FERRO SE RECUPERA E TEM ALTA DE 3% EM QINGDAO .....	38
CUSTO DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE ARROZ SUBIU 170% NA PANDEMIA .....	39
<b>G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO</b> .....	<b>39</b>
GOVERNO FARÁ CONSULTA PÚBLICA NO 2º SEMESTRE PARA LEILOAR PORTO DE SANTOS E AEROPORTOS EM SP E RIO .....	40



<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>41</b>
COMUNIDADE MARÍTIMA PROMOVE “BUZINAÇO” DIA 25 PARA ALERTAR SOBRE CONDIÇÕES DE TRIPULANTES PRESOS EM ALTO-MAR.....	41
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO SETOR PORTUÁRIO CRESCE 9,7% NO QUADRIMESTRE .....	42
TERMINAL DE GRANÉIS SÓLIDOS VOLTA NO PORTO DE SUAPE .....	43
MODELO DE PROGRAMAS ESTRATÉGICOS ESTIMULA CONTEÚDO LOCAL, DIZ EMGEPRON .....	44
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NOS PORTOS PRIVADOS CRESCE QUASE 10% ENTRE JANEIRO E ABRIL .....	45
VLI E VALEC ASSINAM CONTRATO DE CONCESSÃO DO TERMINAL INTEGRADOR DE PORTO FRANCO .....	46
TCU CONSTATA QUE POLÍCIA FEDERAL PORTUÁRIA ESTÁ COM REGULAMENTAÇÃO DEFASADA E DESCUMPRE NORMAS DE SEGURANÇA .....	46
MAIO SUPERA EXPECTATIVAS E PORTO DE SANTOS ESTABELECE NOVOS RECORDES DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS.....	47
<b>MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA.....</b>	<b>49</b>
MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	49



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### AGRONEGÓCIO E CONTÊNERES GARANTEM NOVO RECORDE AO PORTO DE SANTOS

Terminais do complexo marítimo movimentaram 14 milhões de toneladas no mês passado, com alta de 7,3%

Por: Redação - 22/06/21 - 14:59



**Operação de contêineres no Porto de Santos cresceu 23,8% em TEU, em maio, segundo dados da APS - Foto: Carlos Nogueira/ AT**

A movimentação de contêineres e de commodities agrícolas, especificamente soja e suco de laranja, levou o Porto de Santos a bater um novo recorde operacional para o mês de maio, ao registrar 14 milhões de toneladas, entre embarques e desembarques. Esse total representa uma alta de 7,3% em relação

ao obtido em maio do último ano e é o segundo melhor resultado mensal da história do cais santista – perdendo só para os 15,2 milhões de toneladas registrados em março deste ano.

O recorde foi anunciado na tarde de ontem pela Autoridade Portuária de Santos (APS), ao divulgar os dados da operação do cais santista no mês passado.

De acordo com o levantamento da APS, o movimento de contêineres foi recorde. Ele cresceu 20,1% em unidades, chegando a 254 mil; 23,8% em TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), com 412,2 mil; e 19% no peso, totalizando 4,37 milhões de toneladas.

Entre as cargas agrícolas, o complexo soja (que reúne a commodity em grãos e em farelo) somou 4,83 milhões de toneladas, uma alta de 7,6%, e o suco de laranja, 198,6 mil toneladas, um aumento de 27,8%.

Considerando o acumulado do ano (a soma dos totais operados de janeiro a maio), o Porto movimentou 63 milhões de toneladas, número recorde e que mostra um crescimento de 8,1% sobre o contabilizado no mesmo período de 2020, segundo dados da Autoridade Portuária.

Também recordes, as operações de contêineres chegaram a 21,2 milhões de toneladas, um aumento de 13,8% (1,22 milhão de unidades, +15,2%; e 1,99 milhão de TEU, +16,7%). Já as do complexo soja chegaram a 19,78 milhões de toneladas (+4,6%) e as de suco de laranja, 968 mil toneladas (+24,6%).

Segundo consultores ouvidos pela Reportagem, a alta no movimento de contêineres segue a recuperação da economia brasileira, após os impactos da pandemia do novo coronavírus nas trocas comerciais.

Quanto ao desempenho da soja, esse aumento é resultado, em especial, da maior demanda chinesa, que deve continuar. Dados da Administração Geral das Alfândegas do país asiático apontam que as compras do grão brasileiro cresceram 82% em maio, quando somaram 9,23 milhões de toneladas, em relação ao mês anterior (5,08 milhões de toneladas).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 22/06/2021

### ACIDENTES ENVOLVENDO NAVIOS PODEM SER MAIS FREQUENTES NO PORTO DE SANTOS, DIZEM ESPECIALISTAS

Para Paulo Henrique Cremonese, o aumento da dimensão das embarcações aumenta também o risco de colisões

Por: **Fernanda Balbino** - 22/06/21 - 09:15



**Paulo Henrique Cremonese e Marcelo Ramos Martins falaram sobre os riscos de acidentes no Porto - Foto: Reprodução**

Acidentes como o do Cap San Antonio, ocorrido no último domingo (20), tendem a ser cada vez mais frequentes no Porto de Santos. O motivo, segundo o advogado e especialista em seguros de embarcações Paulo Henrique Cremonese, é o aumento da dimensão das embarcações que

vêm ao cais santista, o que também amplia os riscos de colisões.

“O que se viu, com certeza vai acontecer novamente. Cedo ou tarde. Essas coisas acontecem, por mais que os navios tenham avançado muito em tecnologia. Não só em engenharia naval, mas em informação. Tem o fato humano, erro de manutenção. Mas, de qualquer forma, a responsabilidade é sempre do navio”, destacou o especialista.

Segundo Cremonese, os riscos de acidentes são maiores conforme o tamanho das embarcações. O advogado se refere aos navios de até 366 metros que poderão trafegar no canal de navegação do Porto de Santos, graças a uma autorização da Marinha do Brasil.

“Santos, aos poucos, melhora o seu calado, e os grandes navios, os supercarrier ou megacARRIER, vão entrar e sair do Porto. É bom para a economia? De uma forma geral, é. É bom para os armadores? Muito bom, porque eles carregam mais cargas com menos tripulação e menos custos. Mas é mais perigoso”.

Por outro lado, para o engenheiro naval e professor da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (Poli-USP) Marcelo Ramos Martins, há o risco de acidentes, mas ele não é maior em casos de navios de grande porte.

Segundo ele, o fato de o Porto de Santos ter previsão de receber navios maiores leva a crer que a consequência, caso ocorra um acidente como esse ou pior, seja maior. Por isso, é preciso diminuir as chances de sinistros. “Se a gente quiser uma operação com risco zero, vai comprometer e limitar qualquer operação industrial. A ocorrência desse evento deve ser analisada, buscando identificar quais são as causas e as barreiras de segurança que não funcionaram”, afirmou o professor universitário.

#### Prejuízos

De acordo com o advogado, após o acidente, é hora de avaliar os prejuízos, que incluem, também, as cargas. Isto porque, com a colisão, algum contêiner pode ter se movimentado e sofrido avaria, assim como as mercadorias que estão dentro.

“Se o rasgo fosse maior do que a gente vê aparentemente nos vídeos, se ele (navio) tivesse adernado, contêineres cairiam no mar. Isso já aconteceu em Santos. Nesse caso, alguns podem ser retirados, outros não. Alguns têm produtos químicos, outros não. Estamos sempre sujeitos a riscos”, afirmou Cremonese.

O advogado também aponta que acidentes como este chamam ainda mais atenção para a necessidade de cobrar planos de contingência das autoridades e um trabalho preventivo a ser realizado pelos armadores. “Em uma sociedade como a que nós vivemos, não tem como não exigir dos armadores prevenção, máximo cuidados e reparação imediata em caso de danos”, destacou o especialista.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 22/06/2021*

## MRS SE COMPROMETE A CONTRATAR MÃO DE OBRA DA BAIXADA SANTISTA PARA TRABALHOS NA REGIÃO

Empresa ampliará malha férrea, fará drenagem na entrada de Santos e construirá novo viaduto em Cubatão

*Por: Redação - 22/06/21 - 09:08*



*A empresa ainda garantiu o desempenho e a integração de suas linhas - Foto: Alexander Ferraz/AT*

A concessionária ferroviária MRS Logística, que atende ao Porto de Santos, se comprometeu a contratar mão de obra local nas obras programadas para a região – a ampliação de sua malha férrea, a drenagem da entrada de Santos e construção de um novo viaduto de acesso à Vila dos Pescadores, em

Cubatão. A empresa ainda garantiu o desempenho e a integração de suas linhas – especificamente a Ferradura Ferroviária, localizada nos acessos ao complexo marítimo – à Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips).

A companhia assumiu esses compromissos na manhã desta segunda-feira (21), durante reunião de seus executivos com a deputada federal Rosana Valle (PSB-SP), uma das representantes da Baixada Santista no Congresso Nacional.

Atualmente, a MRS se prepara para ampliar sua capacidade de movimentação de cargas, das atuais 51 milhões para 110 milhões de toneladas anuais, tanto de grãos como carga geral. Para isso, vai integrar sua malha com os ramais da Rumo e as ferrovias do Vale do Paraíba e da Região de Campinas ao Porto de Santos, além de aperfeiçoar a descida da Serra do Mar pelo Ramal Cremalheira.

Na reunião, a concessionária explicou que prevê receber, neste ano, o parecer favorável do Tribunal de Contas da União (TCU) para a renovação, até 2056, da sua concessão ferroviária. O processo é tratado com o Ministério da Infraestrutura. A partir desse aval, fará uma série de obras.

A MRS planeja abrir novos pátios ao longo de sua malha (que se espalha por Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo – a letra inicial do nome de cada estado forma o nome da empresa), para ampliar e melhorar a capacidade de manobra dos trens. Este processo de expansão trará trens de até 2.400 metros de extensão ao Porto.

Questionada pela deputada, a empresa informou que pretende dar início, no começo do próximo ano, à construção de novas galerias de drenagem na entrada de Santos.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 22/06/2021*



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO SETOR PORTUÁRIO CRESCE 9,7% NO QUADRIMESTRE

De janeiro a abril, foram movimentados 380,5 milhões de toneladas

O setor portuário movimentou, de janeiro a abril, 380,5 milhões de toneladas. Isso corresponde a um aumento de 9,73% em relação ao mesmo período do ano passado. Os números são do Painel Estatístico Aquaviário da ANTAQ.

No primeiro quadrimestre do ano, os portos privados movimentaram 249,7 milhões de toneladas, um aumento de 9,94% em relação aos primeiros quatro meses de 2020. Já os portos públicos movimentaram 130,8 milhões de toneladas, registrando uma melhoria de 9,33%.

“Os números continuam positivos, e a tendência é que a movimentação portuária mantenha o viés de alta ao longo do ano. O setor portuário brasileiro vem demonstrando resiliência e capacidade de superar até mesmo uma pandemia”, afirmou o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, reforçando que a Agência continuará trabalhando, no que couber, para dotar o setor de mais infraestrutura e para atrair investimentos.

**Apenas em abril de 2021,**

**o setor portuário brasileiro movimentou 100,5 milhões de toneladas,**

**o que significou um aumento de 6,2%**

**em relação ao mesmo mês do ano passado**

#### Instalações Portuárias

Santos (SP) foi o porto público que mais movimentou: 38,1 milhões de toneladas no primeiro quadrimestre de 2021, um crescimento de 7,75% em comparação com o mesmo período de 2020. Em seguida, apareceu Paranaguá (PR): 16,5 milhões de toneladas (alta de 0,35%). Na terceira posição, figurou Itaguaí (RJ): 15,9 milhões de toneladas e um incremento de 34,7%.

Em relação aos terminais privados, Ponta da Madeira (MA) movimentou 54,4 milhões de toneladas no primeiro quadrimestre do ano: alta de 5%. Na segunda posição, apareceu o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ): 22,7 milhões de toneladas movimentadas e crescimento de 8,52%. Depois veio o Terminal Aquaviário de São Sebastião (Almirante Barroso), em São Paulo. A instalação movimentou 18,1 milhões de toneladas, crescimento de 3,6%.

As cargas mais movimentadas neste primeiro quadrimestre

foram minérios (+ 11,7%), combustíveis minerais (+ 15,87%)

e sementes e frutos oleaginosos (- 3,38%)

#### Contêineres

A movimentação de contêineres em TEUs no primeiro quadrimestre de 2021 foi de 3,7 milhões, um crescimento de 10,54% em relação ao mesmo período de 2020.

#### Cabotagem

A movimentação via cabotagem foi de 94,3 milhões de toneladas no primeiro quadrimestre do ano. Isso significou um crescimento de 12%. A carga mais movimentada foram os graneis líquidos e gasosos. Já a navegação de longo curso transportou 262,6 milhões de toneladas entre janeiro e abril de 2021 (alta de 9,95%). Granel sólido foi a carga mais transportada nesse tipo de navegação.

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

**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

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

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

**E-mail: asc@antaq.gov.br**

**Data: 22/06/2021**

# Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

## PORTAL PORTO GENTE

### ACIDENTE NA TRAVESSIA SANTOS-GUARUJÁ REFORÇA A NECESSIDADE DE CONSTRUÇÃO DE TÚNEL

*Assessoria de Comunicação*

*Colisão entre navio de grande porte e atracadouros de balsas levanta questão para encaminhamento da obra do túnel imerso na região do Porto de Santos, opção mais viável e segura para a ligação seca*

O grave acidente ocorrido neste domingo (20/6), quando um navio de grande porte colidiu e destruiu atracadouro de balsas causando a interrupção de travessia Santos-Guarujá, reforçou a necessidade de agilidade na definição pelo encaminhamento da obra do túnel imerso entre os municípios, considerada alternativa mais segura e eficiente para a ligação seca na região do Porto de Santos. O Ministério da Infraestrutura apresentará uma decisão sobre a obra, ponte ou túnel, até setembro.



#### **Navio Acidente**

Segundo o conselheiro da Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos e porta-voz da Campanha Vou de Túnel, Eduardo Lustoza, o projeto do túnel imerso é o único que atende e cobre todas as questões relacionadas à segurança, pois não cria uma barreira física no canal de navegação.

Lustoza, que é consultor portuário há 40 anos, explica que uma ponte na região aumentaria o risco de acidentes, já que pode prejudicar a manobrabilidade

dos navios e causar colisões nas áreas de manobra".

"Por sorte, a balsa não estava carregada de pessoas e nem de veículos, o que poderia significar uma tragédia com consequências sérias para o armador e, principalmente, para a população da Baixada Santista. Se existisse um pilar de uma ponte no trajeto deste navio, ou atingisse um outro navio petroleiro, a tragédia teria dimensões maiores e poderia interromper a navegação no principal porto do país, com prejuízos severos para a operação do Porto de Santos", defende Lustoza.

De acordo com ele, o serviço de balsas voltado para passageiros e ciclistas são embarcações lentas que operam na curva do canal e deve ser imediatamente substituído pelo túnel imerso, especialmente, pela questão da segurança dos usuários, mas também por promover a inclusão social e sustentabilidade ambiental e econômica. "Além de mais seguro, a escolha deste modal promove a mobilidade urbana já que permite a integração de ciclovias e conta com uma via exclusiva para o Veículo Leve sobre Trilhos, reduzindo o tempo de deslocamento com o transporte público", explica.

O engenheiro naval e ex-presidente da Autoridade Portuária de Santos, Casemiro Tércio de Carvalho, lembra que a experiência internacional atesta que a ligação seca nos portos do mundo é imersa. "Não existe ponte em rota de navegação nos principais portos espalhados pelo globo. Inúmeros são os exemplos de países que têm apostado na construção de túneis em detrimento de projetos considerados obsoletos do ponto de vista da segurança e que inviabilizam a passagem de navios maiores", completa.

Segundo Carvalho, o projeto do túnel imerso entre Santos e Guarujá é a única opção viável para a ligação seca entre os municípios e que segue as recomendações da PIANC (Associação Mundial de Infraestrutura de Transporte Marítimo) que indica a ligação via túnel como a melhor alternativa.

O presidente da UVEBS (União de Vereadores da Baixada Santista), vereador Betinho Andrade, lamentou o acidente que destruiu um atracadouro na margem esquerda (Guarujá) do Porto de Santos e também defendeu o túnel imerso como a melhor alternativa para a ligação seca às margens do maior porto da América Latina. "É inadiável a ligação seca entre Santos e Guarujá e a única opção é via túnel", afirmou. "Imagine se tivéssemos uma ponte ali", completa.

### **Campanha Vou de Túnel**

A campanha 'Vou de Túnel', criada por um pool de empresas que defendem que o túnel imerso é a melhor alternativa para a ligação seca, conta com apoio popular. A petição online disponível no site do movimento já recebeu quase 4,5 mil assinaturas desde o lançamento do movimento. A petição online pode ser assinada no endereço: <https://bit.ly/2Ht0aPY>

Além disso, o pool de empresas que apoia a causa é formado por cerca de 60 instituições que associam a sua marca ao movimento. A campanha tem promovido ações pontuais nas ruas dos municípios da Baixada Santista para conversar com a população sobre as vantagens do projeto túnel imerso, tanto em relação à mobilidade urbana e qualidade de vida, quanto para o desenvolvimento do Porto de Santos, já que o túnel possibilita a expansão dos negócios e a geração de emprego e renda.

**Fonte: Portal Porto Gente**

**Data: 22/06/2021**

### **MAERSK LANÇA SERVIÇO DE FRETE AÉREO NO BRASIL**

**Assessoria de Comunicação**

*Como integrador logístico global, companhia passa a contar com serviço próprio de agenciamento de carga aérea*

A Maersk, maior empresa de logística integrada de contêineres do mundo, lança no Brasil seu serviço de agenciamento de carga aérea. A expansão da rede intermodal da companhia, que oferece soluções logísticas por terra, mar e agora ar, é uma das estratégias globais da empresa e a posiciona mais uma vez na vanguarda do setor logístico, visando o crescimento em vários mercados, incluindo o brasileiro.

Segundo Mauricio Coelho, Head de Frete Aéreo da Maersk para Costa Leste da América do Sul, trata-se de um serviço abrangente, "O frete aéreo atenderá os clientes da Maersk que já operam em outras modalidades e para aqueles que precisam apenas dessa solução. Ao contrário do que algumas pessoas podem pensar, o serviço atende diversos perfis de volumes. Desde remessas menores a motores, turbinas e cargas oversized podem ser transportadas pelo modal aéreo. O serviço complementa o portfólio de expertise do grupo com uma opção focada principalmente em quem busca menores tempo de trânsito. "Operado em voos comerciais cargueiros e de passageiros, o frete aéreo da Maersk será a solução em situações com prazos críticos, devido a velocidade inerente ao modal", explica Mauricio Coelho.

Para oferecer um transporte aéreo com a tradicional excelência do grupo, a Maersk levou em conta os principais contratemplos de seus clientes que já operavam ou não com transporte de cargas

aéreas e buscou solucioná-los. "Entre as demandas que esse serviço resolve, estão: contratação de um único fornecedor com expertise e grande oferta de soluções, capacidade de atender os mercados globais com estrutura própria, problemas com tempo de espera e atrasos, mudanças de planejamento e demanda, atraso ou perda no processo de produção, lançamento de produtos, transporte de mercadorias valiosas e com volume reduzido e redução de inventário em trânsito, por exemplo", diz Mauricio Coelho.

A expectativa do executivo é que a Maersk esteja entre os maiores operadores de carga aérea nos próximos anos tanto no Brasil como nos demais países da América Latina.

"Nosso grande diferencial é a conectividade com os outros modais que oferecemos aos clientes que buscam simplificar sua cadeia logística", avalia o Head de Frete Aéreo da Maersk para Costa Leste da América do Sul. O programa de transportes contará com carregamento aéreo dentro do país e em diversas rotas de e para aeroportos brasileiros.

"Assim como já acontece em outros serviços oferecidos pela Maersk, os clientes de frete aéreo da companhia também têm à disposição ferramentas digitais, como Maersk Flow, MyFinance e Maersk Spot, para mover e acompanhar mercadorias, agendar serviços e envios e resolver questões aduaneiras", finaliza Mauricio Coelho.

**Fonte: Portal Porto Gente**

**Data: 22/06/2021**

## TARCÍSIO DE FREITAS PARTICIPA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA NA CÂMARA PARA FALAR SOBRE A INFRA WEEK

*Redação Portogente*

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, participa na manhã desta terça-feira (22/6) de audiência pública na Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados, que vai debater Infra Week, semana que concedeu 28 ativos públicos à iniciativa privada. Também está na pauta da CFFC o planejamento de ações de infraestrutura no estado de São Paulo e o programa de concessões do Governo Federal.

**Fonte: Portal Porto Gente**

**Data: 22/06/2021**

## O AGRONEGÓCIO PELA LOGÍSTICA, EM PROSA

*Editorial Portogente*

*A questão agrária latino-americana é elemento relevante para o entendimento do atual sistema-mundo moderno-colonial. (Banco Mundial)*

A partir desta terça-feira (22/6), Portogente vai dar mais destaque ao debate da logística do agro, com o blog do engenheiro agrônomo Gustavo Spadotti, "Prosa logística: da porteira ao porto". Uma conversa na internet para expor fatos, comentários e análises esclarecedoras sobre os caminhos mais ágeis entre a porteira e o porto.



### **Agricultura Sementes de Milho**

A visão apaixonada do agronegócio, com a robusta bagagem de conhecimento acadêmico e a fecunda experiência profissional na EMBRAPA, do jovem cientista, vem ampliar o horizonte do intenso debate da logística portuária no Portogente, com 3,5 milhões de visitas nos últimos 12 meses. Ademais, potencializar o Brasil como celeiro do mundo e contemplar demandas sociais nacionais.

“Prosa logística: da porteira ao porto” é o local da web onde o agro e a logística conversam na busca de novas ideias e soluções relevantes para o agronegócio. Ao cruzar fronteiras e conectar o mundo, em 55 idiomas, inspira temas desafiantes e uma pauta riquíssima. Acrescente-se o jeito feliz como o Gustavo lida com as coisas sérias, para se sentir convidada/o para uma prosa agradável e inovadora.

A experiência do Gustavo Spadotti com o agronegócio do Arco Norte, quando trabalhou no Amapá, e especialmente com a logística do rio Amazonas, situa-o num contexto dos mais desafiantes do agro brasileiro. Produzir, preservar e escoar com sustentabilidade, no menor tempo e ao menor custo. Um processo avançado de fomentar negócios modernos e gerar trabalho, com compromisso com as futuras gerações.

Indubitavelmente, o novo blog é um marco de uma abordagem inovadora do agronegócio do Brasil, sob múltiplas relações, visões e escolhas. Um blog produzido com competência, experiência, tecnologia, paixão e bom papo.

*Fonte: Portal Porto Gente*

*Data: 22/06/2021*



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

### **PAGAMENTO DE PEDÁGIO COM CARTÕES É APROVADO EM SÃO PAULO**

*Informação: Portal NTC (22 de junho de 2021 )*

Os deputados da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo aprovaram na noite dessa quarta-feira (16), o Projeto de Lei 1141/2019, do deputado Alex de Madureira, que prevê o pagamento da tarifa de pedágios com cartão de débito ou crédito.

De acordo com a proposta, as concessionária de rodovias paulistas e o Departamento de Estradas de Rodagem (DER), devem oferecer aos usuários ao menos 50% dos guichês em operação nas praças de pedágio voltados ao pagamento por cartão de débito ou crédito, sem nenhum acréscimo ao valor da tarifa.

Ainda de acordo com a proposta, a intenção é garantir a segurança dos pedágios, diminuindo a circulação de dinheiro em espécie, e evitar um possível constrangimento de motoristas que não tenham disponível a quantia em dinheiro para efetuar o pagamento.

“É de extrema importância que as concessionárias de pedágio disponibilizem essa praticidade em suas praças, uma vez que o pagamento eletrônico faz parte do cotidiano dos paulistas”, disse o parlamentar.

Agora, o projeto segue para análise do governador João Doria, que pode sancionar ou vetar.

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

*Data: 22/06/2021*

## **OGMO/SANTOS: BANCA EXAMINADORA DE OPERAÇÃO DE EMPILHADEIRA DE GRANDE PORTE (OEGP) – SINDOGEESP**

*Informação: OGMO/Santos (22 de junho de 2021 )*

O OGMO Santos, em parceria com a Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) por meio do Ensino Profissional Marítimo (EPM) em continuidade ao processo de atualização e capacitação da mão de obra dos trabalhadores portuários avulsos inscritos perante a entidade, bem como em atendimento à legislação vigente, com base no Programa de Atualização Técnica Profissional, implantado em 2013, convoca os trabalhadores portuários avulsos inscritos para a BANCA EXAMINADORA DE OPERAÇÃO DE EMPILHADEIRA DE GRANDE PORTE (OEGP).

Os Trabalhadores deverão se inscrever pelo site do OGMO Santos, no menu: “TPA”, “Pré- Inscrição de Cursos”, no período de 10/06 a 30/06/2021. O acesso à rede interna deve ser feito pelo candidato utilizando a sua senha pessoal da internet através do site: [www.ogmo-santos.com.br](http://www.ogmo-santos.com.br).

Instituição Responsável pelo Curso: FUNDAÇÃO CENEP – SANTOS

Data da banca: 13/07/2021 à 14/07/2021

PARA REALIZAR A INSCRIÇÃO É NECESSÁRIO E OBRIGATÓRIO:

- Estar ativo ou vinculado;
- Ter ASO atualizado e apto para função.

OUTRAS INFORMAÇÕES:

Havendo mais inscritos do que vagas disponíveis, o critério de seleção será da CIP mais antiga para mais recente;

A relação dos trabalhadores classificados será divulgada no dia 02 de julho no site [www.ogmo-santos.com.br](http://www.ogmo-santos.com.br) com as orientações para o início do treinamento.

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

*Data: 22/06/2021*

## DIRIGENTES DA CODESA REALIZAM VISITA AO PORTO DE SANTOS

*Informação: CODESA (22 de junho de 2021 )*



*Foto: CODESA / Divulgação*

Uma comitiva da CODESA, formada pelo superintendente Geral de Projetos, Anderson Dias Polido, e os coordenadores de Marketing e Gestão de Negócios, Raquel Guimarães, e de Planejamento de Desenvolvimento, Leonardo Bianchi, realizou visita técnica ao Complexo Portuário de Santos, São Paulo.

O objetivo da programação foi conhecer os projetos executados pela Santos Port Authority (SPA), modelagens contratuais, terminais de grãos e estrutura do complexo portuário. Foram recebidos pelos superintendentes Bruno Grecco e Luis Garcia e visitaram os terminais de grãos ADM e TES, cujo foco é exportação de soja, farelo de soja e milho.

Na sequência, acompanhados pelo diretor de Planejamento da SPA, Bruno Stupello, a comitiva navegou pelo canal, finalizando a rota no Terminal Marítimo do Guarujá (Termag), especializado na importação de fertilizantes.

A visita foi realizada durante os dias 15 e 16.

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

*Data: 22/06/2021*

## PORTOS DO RIO DE JANEIRO E DE ITAGUAÍ RECEBEM VISITA DE REPRESENTANTES DO MINFRA E DA MRS

*Informação: Companhia Docas do Rio de Janeiro (22 de junho de 2021 )*

Representantes da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura (SNTT/MInfra) e da operadora logística MRS, que administra uma malha ferroviária nos Estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, visitaram os Portos do Rio de Janeiro e de Itaguaí nos

últimos dias 14 e 15, respectivamente. O objetivo foi tratar, com os diretores e gestores da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), e com os representantes da SNTT/MInfra, das melhorias na infraestrutura ferroviária de acesso aos portos.



*Foto: ASSCOM/Companhia Docas do Rio de Janeiro*

Segundo o diretor de Negócios e Sustentabilidade da Docas do Rio, Jean Paulo Castro e Silva, a visita da comitiva da MRS e da SNTT/MInfra aos portos administrados pela Docas do Rio insere-se no contexto do reconhecimento em campo dos investimentos propostos pela MRS no processo de renovação da concessão da rede ferroviária operada por ela: “O conjunto de projetos propostos pela concessionária visam aumentar a eficiência

das operações logísticas pelo modal ferroviário e oferecer maior segurança nas travessias urbanas, trazendo ganhos de competitividade e sustentabilidade para os usuários.”

O diretor Jean Paulo explicou ainda que, “como a chegada aos portos é a última milha dos principais trechos da rede ferroviária, os investimentos propostos são fundamentais para garantir que o final do percurso não se torne um gargalo operacional, mitigando os potenciais ganhos dos demais investimentos a serem realizados ao longo da malha. Por isso, a Docas do Rio considera que os projetos propostos pela MRS nos portos administrados pela companhia são de grande interesse público”.

Depois de realizar uma apresentação dos projetos em seu escritório para os representantes da SNTT/MInfra e da Docas do Rio, a comitiva da MRS visitou as áreas do Porto do Rio de Janeiro onde estão sendo propostas obras de melhoria e expansão da infraestrutura ferroviária, assim como todo o contexto logístico e operacional. No Porto de Itaguaí, os visitantes assistiram a uma apresentação relativa às linhas que atendem aos terminais arrendados e às necessidades de realização de investimento para melhorar a performance operacional dos terminais do Porto de Itaguaí.

Nos dois encontros, por parte da Docas do Rio, estiveram presentes o diretor-presidente, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira; o diretor de Gestão Portuária, Mário Povia; o diretor de Negócios e Sustentabilidade, Jean Paulo Castro e Silva; além dos superintendentes dos portos, dos gerentes de Acesso Terrestre e de especialistas da área de Planejamento. No Porto do Rio de Janeiro, também participaram o diretor administrativo-financeiro da Autoridade Portuária, Indalecio Alvarez, além de gestores que atuam nas áreas de Engenharia e da Guarda Portuária. A MRS esteve representada por uma equipe composta por diretores, gerentes e funcionários. Dos integrantes do MInfra, participaram Thiago Douglas Alvarenga Camelo e Álvaro Simões da Conceição Neto.

No início deste mês de junho, a MRS divulgou um recorde diário, que bateu a marca de 640,3 mil toneladas transportadas, considerando as diversas cargas de clientes. Para o diretor-presidente da Docas do Rio, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, “os grandes volumes de cargas transportadas pelas ferrovias mostram o tamanho da importância deste modal para a infraestrutura portuária, especialmente para o escoamento em longas distâncias, e a busca pela melhoria e pelo crescimento necessita dos investimentos previstos”.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data: 22/06/2021*

## **COMPLEXO DO PECÉM ASSINA TERMO DE COOPERAÇÃO COM O PORTO E ZONA FRANCA DE SOHAR, EM OMÃ**

*Informação: Agência Porto (22 de junho de 2021)*

Com o objetivo de ampliar o intercâmbio de experiências, melhores práticas e a prospecção de novos negócios internacionais, o Complexo do Pecém (CIPP/SA) assinou na última semana, um Termo de Cooperação com o Porto e Zona Franca de Sohar, localizado em Omã, no Oriente Médio. O acordo



prevê a cooperação comercial e técnica entre os terminais industriais e portuários, que têm, ambos, o Porto de Roterdã como um de seus acionistas.

Posicionado entre Muscat e Dubai, em uma das rotas marítimas mais importantes do globo, de frente para o Mar da Arábia, Sohar é um dos portos que mais crescem no mundo, tendo acumulado investimentos superiores a US\$ 26 bilhões. “Parcerias internacionais, como essa com o Pecém, nos permite consolidar conhecimentos que nos ajudam a fortalecer e expandir nossa rede portuária mundial, promovendo a competitividade econômica”, disse Mark Geilenkirchen, CEO de Sohar, que assinou o documento de cooperação mútua junto com o vice-presidente de operações do Complexo do Pecém, Cornelis Hulst, em cerimônia on-line.

Na ocasião, Mark reforçou que Sohar tem bastante interesse em aprender a logística utilizada pelo Porto do Pecém para a exportação de alimentos, em especial as frutas, que partem do terminal brasileiro para diversos países ao redor do mundo. Ele lembrou, ainda, que Sohar já possui um forte laço com o Brasil, tendo em vista que é lar de um dos maiores terminais de minério do mundo, construído para as operações da Vale, gigante brasileira da mineração.

“O Brasil é um grande player nas exportações de alimentos, o que faz o Complexo do Pecém ser uma adição muito bem-vinda ao nosso próspero cluster de alimentos. Ao mesmo tempo, ao mostrar o incrível sucesso que a Vale alcançou em Omã nos últimos 10 anos, isso nos permitirá demonstrar às empresas brasileiras as vastas oportunidades que Sohar tem a oferecer”, finaliza Mark.

### **AMPLIAÇÃO DA CONECTIVIDADE**

Para o Presidente do Complexo do Pecém, Danilo Serpa, o relacionamento com o Porto de Roterdã, iniciado em 2018, abriu muitas oportunidades para o Ceará, incluindo a nova parceria com Sohar. Para ele, com esse acordo, a expectativa é de que o Porto do Pecém, que está localizado em posição estratégica entre os Estados Unidos e Europa, também crie uma conectividade importante entre Europa e Ásia, aproveitando assim todo o potencial do Oriente Médio.

“Somos um complexo industrial e portuário pioneiro no Brasil, pois possuímos a única ZPE em operação no País, inclusive exportando placas de aço para mais de vinte países. Sohar está estrategicamente localizado em uma rota de comércio global, que conecta a Europa e a Ásia, e pode nos proporcionar uma conectividade incomparável, ajudando-nos a aproveitar o enorme potencial da região do Oriente Médio. Esperamos conectar Brasil e Omã com os dois portos e assim agregar valor à nossa base de clientes compartilhada, bem como atrair mais investimentos para o Complexo do Pecém”, afirma Danilo Serpa.

Durante a assinatura do Termo de Cooperação, também participaram da cerimônia o Sr. Maia Júnior, secretário de Desenvolvimento Econômico e Trabalho do Ceará; o Sr. Al Khattab Al Maani, representante da Asyad, empresa do governo de Omã que detém ações de todas as vinculadas do Estado; e o Sr. René Van Der Plas, diretor do Porto de Roterdã, que é acionista do Complexo do Pecém e de Sohar.

“Estamos muito felizes com a assinatura deste Termo de Cooperação mútua, pois acreditamos que ele trará benefícios para todos os envolvidos. Temos muito orgulho do crescimento registrado por Sohar nos últimos anos e queremos replicar esse sucesso no Pecém, que já possui uma cadeia logística bastante privilegiada. Acredito que esse acordo trará uma extensa troca de experiências no setor de alimentos e, também, na ampliação de oportunidades relacionadas à produção do hidrogênio, que é uma prioridade para os próximos anos”, pontua René Van Der Plas.

### **PRINCIPAIS OBJETIVOS**

No geral, o acordo entre Pecém e Sohar permitirá que os complexos industriais e portuários avancem de forma colaborativa suas operações marítimas e logísticas globais, cumprindo uma série de objetivos compartilhados, incluindo a exploração de oportunidades de negócios conjuntas, o intercâmbio de conhecimentos e o desenvolvimento de tecnologias para Hidrogênio Verde (H2V) e outras energias renováveis.

**Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo**  
**Data: 22/06/2021**

### **COM LICITAÇÃO APROVADA, PORTO DO RECIFE PUBLICARÁ EDITAL PARA INICIAR OBRA DE DRAGAGEM**

*Informação: Porto do Recife (22 de junho de 2021)*

Na última sexta-feira (18/06), o Porto do Recife recebeu autorização para licitar a obra de dragagem do ancoradouro. O documento estava em Brasília aguardando aprovação do DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) e da Procuradoria Federal Especializada (PFE).

O parecer do procurador conclui que a Porto do Recife S.A. realize o certame, dentro do que preconiza a Lei nº 13.303 (Lei das estatais). Com a liberação da licitação pelos órgãos do Distrito Federal, os recursos devem ser repassados, ainda esta semana, para o ancoradouro recifense que lançará os editais de licitação da obra de dragagem, da supervisão da obra e do monitoramento ambiental necessário para a execução do trabalho, na sequência. A previsão é de dois meses para publicação do edital e processo licitatório; três meses para mobilização da obra, levantamentos hidrográficos e realização da dragagem e mais um mês para homologação do calado pela Marinha do Brasil.

A dragagem é o serviço de desassoreamento e desobstrução dos berços de atracação, canais de acesso e bacias de evolução, realizado em portos. O objetivo dessa obra é estabelecer uma profundidade satisfatória para o Porto do Recife, facilitando assim a navegação e chegada de navios de maior tonelagem. O recurso federal destinado para a obra ficou na ordem dos R\$ 28.500.000,00.

No final de 2019, o Governo do Estado e a União, com interveniência da Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado e a interveniência executora da Porto do Recife S.A, assinaram um Termo de Compromisso com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) para a execução das obras de dragagem do cais acostável. Do berço 00 ao 01, será aprofundado para 10 metros de profundidade; do berço 02 ao 06 para 11 metros de profundidade; e do berço 07 ao 09 para os 8 metros de profundidade. Serão 832.208 mil metros cúbicos de sedimentos dragados do cais acostável, canal interno e bacia de evolução.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo  
Data: 22/06/2021*

## **ISTOÉ Dinheiro**

**ISTOÉ - DINHEIRO**

### **EUA E BRASIL DEVEM REDUZIR PRODUÇÃO DE ETANOL NOS PRÓXIMOS MESES**

*Por Stephanie Kelly e Marcelo Teixeira e Mark Weinraub*

NOVA YORK (Reuters) – Os Estados Unidos e o Brasil, os dois maiores produtores de etanol do mundo, deverão reduzir a fabricação do biocombustível nos próximos meses, devido ao aumento nos custos do milho e do açúcar.

As ofertas apertadas do cereal e do adoçante estão repassando custos para o etanol, tornando produtores relutantes em ampliar a fabricação e dando impulso também aos preços da gasolina.

Os EUA e o Brasil são os pilares da oferta mundial de etanol, tendo respondido por 75% das exportações globais no ano passado, segundo a S&P Global Platts Analytics.

Os preços médios da gasolina nos EUA estão acima de 3 dólares por galão pela primeira vez desde 2014, de acordo com dados da American Automobile Association, enquanto as cotações no Brasil, considerando a referência do Estado de São Paulo, atingiram 5,40 reais por litro em junho, perto de máximas recordes.



O etanol geralmente ajuda a reduzir os preços da gasolina, já que tende a ser uma fonte barata da octanagem necessária para o combustível fóssil, disse Scott Irwin, professor da Universidade de Illinois. No entanto, com os atuais preços de mercado, o etanol está, na verdade, aumentando o custo da gasolina.

Os contratos futuros do milho negociados nos EUA alcançaram recentemente máximas que não eram vistas desde 2013, enquanto os preços do etanol atingiram o maior nível desde 2014, segundo dados do Refinitiv Eikon.

A produção de etanol nos EUA se recuperou de uma mínima de 537 mil barris por dia (bpd) vista em abril, avançando para cerca de 1 milhão de bpd, conforme dados da Administração de Informações sobre Energia (AIE). Os sinais do mercado, porém, sugerem que um maior crescimento será lento.

As ofertas à vista por milho diminuíram nas usinas de etanol de todo o Meio-Oeste dos EUA durante o mês de maio, e os preços oferecidos por operadores para entrega nos meses do verão local eram ainda mais baixos.

“Esperamos que a produção de etanol neste verão (do Hemisfério Norte) fique ligeiramente abaixo dos índices que vimos durante os verões de 2019 e 2018, e os altos preços do milho e a oferta restrita do cereal em termos regionais são uma grande razão para isso”, disse Geoff Cooper, presidente da Renewable Fuels Association, um grupo comercial de biocombustíveis dos EUA.

Os produtores de etanol devem adquirir 5,2 bilhões de bushels de milho ao longo do próximo ano, o que representaria o menor patamar desde 2013-2014 para um ano não afetado por pandemia, de acordo com dados do Departamento de Agricultura dos EUA (USDA, na sigla em inglês).

As fortes exportações deverão manter a oferta de milho apertada nos próximos meses, principalmente devido à demanda chinesa. O suprimento de milho dos EUA, segundo o USDA, tende a cair para uma mínima de oito anos antes da próxima colheita, em setembro.

As margens para produção de etanol no Cinturão do Milho norte-americano estão relativamente boas, a 13 centavos de dólar por galão, mostraram dados do Refinitiv Eikon, em momento em que a demanda por combustíveis retorna após a pandemia de Covid-19. No entanto, muitos produtores que ainda operam em níveis reduzidos não devem ampliar a fabricação do biocombustível por causa dos custos com o milho, disse Cooper.

## BRASIL

O Brasil, enquanto isso, lida com uma safra de cana-de-açúcar afetada pela seca. Os preços do etanol nas usinas locais estão próximos de suas máximas históricas, acima de 3,40 reais por litro, segundo a Universidade de São Paulo (USP). Como as distribuidoras de combustíveis são obrigadas a adicionar 27% de etanol à gasolina, isso tem elevado os preços no país.

Com menos etanol de cana disponível, é esperado que os motoristas utilizem mais gasolina, já que a maioria dos automóveis brasileiros possui motor flex.

“O etanol hidratado vai perder espaço para a gasolina”, disse Luiz Gustavo Figueiredo, diretor da usina Alta Mogiana.

A safra de cana do Brasil deve recuar 7% neste ano devido à seca. Com menos cana, as usinas vão favorecer o açúcar em seus “mix” de produção, em detrimento do etanol, segundo analistas.

A Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes (Fecombustíveis) pediu ao governo federal que a mistura obrigatória de etanol à gasolina fosse reduzida, visando diminuir os custos.

“O etanol pode ser aquele a sofrer as consequências de uma safra menor”, afirmou Bruno Lima, head de açúcar e etanol da corretora StoneX, que projeta uma queda de 6% na produção do biocombustível, para 28,5 bilhões de litros.

(Reportagem de Stephanie Kelly e Marcelo Teixeira, em Nova York, e Mark Weinraub, em Chicago)

Fonte: *IstoÉ - Dinheiro*

Data: 22/06/2021

## VLI FECHA CONTRATO DE CONCESSÃO DE TERMINAL INTEGRADOR NO MARANHÃO POR 15 ANOS

(Por Gabriel Araujo)



*Porto de Itaqui (MA), um dos principais destinos de grãos pelo Arco Norte*

SÃO PAULO (Reuters) – A VLI informou nesta terça-feira que assinou com a estatal Valec Engenharia um contrato de concessão do Terminal Integrador de Porto Franco (MA), que colocará o ativo sob administração da

companhia de logística por 15 anos, com possibilidade de renovação por mais cinco.

Segundo a VLI, o acordo prevê investimentos de mais de 20 milhões de reais no período, incluindo obrigações contratuais, adequação e capacitação do terminal. As obras no local terão início no mês que vem, enquanto as operações devem começar no primeiro semestre de 2022.

A empresa espera elevar em mais de 30% sua movimentação de cargas na região. A VLI destacou em nota que já recebe cargas de outros terminais, com a integração do modal ferroviário aos portos do Norte para escoamento de produtos como milho, soja e farelo de soja.

“O ativo conta com estruturas de armazenagem e transbordo de grãos... O terminal reforça, ainda, a presença da VLI no Corredor Centro-Norte, dentro do conceito de logística integrada da empresa”, disse a companhia.

A VLI tem como maior acionista a mineradora Vale. Também aparecem no quadro de acionistas da companhia Brookfield, Mitsui, FI-FGTS e Brasil Port Holdings.

Fonte: *IstoÉ - Dinheiro*

Data: 22/06/2021

## GOVERNO VÊ R\$80 BI COM OFERTAS SUBSEQUENTES DA ELETROBRAS E R\$48 BI EM ALÍVIO TARIFÁRIO

SÃO PAULO (Reuters) – A maior parte dos 100 bilhões de reais previstos com a privatização da Eletrobras deverá ser obtida com a venda de fatias do governo na empresa após a capitalização, que deverão render cerca de 80 bilhões de reais, disse nesta terça-feira o secretário especial de Desestatização do Ministério da Economia.

Segundo Diogo Mac Cord, o governo deve reduzir mais a participação na Eletrobras após a privatização, que deve se tornar a maior já feita no país, segundo o Ministério da Economia. Mas como e quando isso ocorrerá apenas a modelagem e as condições do mercado vão dizer.

“A gente não consegue fazer tudo agora, porque o mercado não teria capacidade de absorção e porque a gente quer capturar o ganho com o choque de gestão que a Eletrobras vai sofrer (com a privatização) ...”, declarou ele, em entrevista a jornalistas.

A União estima receber “à vista” da Eletrobras cerca de 20 bilhões de reais como pagamento das outorgas pela renegociação de contratos antigos de hidrelétricas, recursos esses que deverão ser

levantados com a oferta primária, em operação que o secretário espera estar concluída até fevereiro do ano que vem.

Na oferta primária, a União não acompanhará e terá sua participação de 61% diluída na empresa.

Ele lembrou que o próprio processo de privatização, desde que foi oficializado, elevou o valor de mercado da empresa por meio da valorização das ações em 27 bilhões de reais em cerca de quatro meses, para 74,6 bilhões de reais –um valor que o governo espera seguir capturando com as ofertas secundárias subsequentes ao processo.

### “DESCOTIZAÇÃO”

O governo estimou em 60 bilhões de reais o valor da chamada “descotização”, como ficou conhecido o processo de mudança de contratos de hidrelétricas antigas da Eletrobras para condições mais vantajosas.

“Os 60 bi são um ganho da Eletrobras, ela vai ter que pagar por isso (pelos novos contratos). Ou ela paga à vista ou ela difere, está acontecendo os dois agora, os 20 bi ela paga à vista, e os outros ela está diferindo, em fluxo de investimentos e para a CDE (Conta de Desenvolvimento Energético)”, explicou Mac Cord.

Conforme apresentação feita pelo secretário, dos 60 bilhões de reais, 30 bilhões serão pagos pela Eletrobras ao longo dos anos à CDE, com o objetivo de garantir modicidade tarifária, após a renegociação dos contratos.

Há previsão ainda de 10 bilhões de reais em obrigações de investimentos da Eletrobras, para viabilizar recuperação de reservatórios do Sudeste e Nordeste e reduzir custos de conexão no Norte –o valor total se completa com o pagamento da outorga de 20 bilhões de reais.

Além da parcela referente às outorgas, a CDE vai receber também fluxos do excedente econômico de Itaipu, com a quitação em 2023 de empréstimos que financiaram a construção da usina hidrelétrica binacional.

O valor estimado desses fluxos em 20 anos é de 25 bilhões de reais, sendo que 18 bilhões de reais destinados à CDE para redução de tarifas e 7 bilhões de reais para “programas contra pobreza”.

Considerando os pagamentos da Eletrobras e de Itaipu à CDE, o governo estima, portanto, 48 bilhões de reais para redução da tarifa dos brasileiros.

O secretário comentou que “nunca foi visto” tal injeção de recursos em prol da modicidade tarifária no país. Ele citou ainda medidas que ajustam a garantia física das usinas, a revitalização das bacias do São Francisco e Furnas, além da redução do chamado risco hidrológico do consumidor.

O secretário citou estudos do Ministério de Minas e Energia que preveem redução de tarifas de 6,34%, em um cenário-base, e de até 7,365% em uma visão mais “arrojada”.

Além disso, ele refutou o que chamou de contas “mirabolantes” que apontaram aumento de tarifas, que segundo ele foram divulgadas para tumultuar o processo.

Entre os fatores de alta nos custos estão a contratação obrigatória de 8 gigawatts em térmicas a gás, até mesmo em áreas não produtoras do insumo, o que garante uma reserva de mercado que ameaça um marco legal que preza pela competição, disseram os especialistas à Reuters.

Segundo o secretário, quando o governo realizar os leilões para contratação de térmicas, o mercado vai apresentar diferentes propostas, e o preço-teto terá que ser suficiente para bancar o projeto, com ou sem gasoduto.

O texto como aprovado pelo Congresso Nacional estabelece preço-teto de aproximadamente 360 reais/MWh –mesmo valor do último leilão A-6, de 2019, atualizado.

Com isso, o governo espera que as térmicas a gás sejam capazes de deslocar as termelétricas a óleo diesel, cuja energia custa três vezes mais.

Ele disse que vai ser criada ainda este ano uma estatal para abrigar Eletronuclear e Itaipu, que ficarão fora da nova Eletrobras privatizada. Ele ressaltou que essa empresa nascerá como não dependente, já que são companhias com caixas próprios.

**Fonte: IstoÉ - Dinheiro**

**Data: 22/06/2021**

## MONEYTIMES

### MONEYTIMES

#### WILSON SONS ESTÁ DE OLHO NO MERCADO DE GÁS APÓS APROVAÇÃO DE LEI DO SETOR

Por Renan Dantas



#### Gás natural

**Dados do Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP) mostram que a nova Lei do Gás pode gerar investimentos de até R\$ 17,1 bilhões (Imagem: Divulgação/Agência Petrobras)**

A Wilson Sons (WSON33), que opera nos portos do Brasil, está de olho no mercado de gás para apoio marítimo após aprovação da Lei 14.134, conhecida como Nova Lei do Gás e sancionada em abril pelo presidente Jair Bolsonaro.

Segundo a empresa, no último ano, a divisão de rebocadores da companhia realizou mais de 25 operações especiais, que incluíram serviços ao setor de gás natural ou GNL, como o apoio a navios gaseiros e FSRUs (sigla em inglês para Unidade de Armazenamento e Regaseificação de Gás Natural).

“Hoje temos uma frota de 80 rebocadores, a maior do Brasil, espalhados por toda a costa brasileira. Quatro são modelos escort tug, de grande potência, e aguardamos uma nova série de seis novas unidades dessa classe, que começaram a ser construídas este ano no estaleiro da Companhia no Guarujá (SP)”, conta Elísio Dourado, diretor comercial da divisão de Rebocadores da Wilson Sons.

Entre os clientes atendidos no segmento pelos rebocadores da Wilson Sons, está a Celse (Centrais Elétricas de Sergipe), que opera a Usina Termoelétrica Porto de Sergipe (UTE).

Com 1,5 GW de capacidade instalada, a UTE de Sergipe é abastecida por um terminal de regaseificação, capaz de estocar até 170 mil metros cúbicos de GNL e regaseificar até 21 milhões de metros cúbicos de gás por dia.

Para se ter uma ideia, o gasoduto Bolívia- Brasil, um dos mais importantes do país, pode transportar 30 milhões de metros cúbicos por dia.

#### Novos mercados

Os terminais de GNL também são vistos no Brasil como uma alternativa para a monetização de gás do pré-sal.

Dados do Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP) mostram que a nova Lei do Gás pode gerar investimentos de até R\$ 17,1 bilhões para construção de Unidades de Processamento de Gás Natural e Terminais de GNL.

Outra oportunidade são os projetos envolvendo a cabotagem e a comercialização do GNL em pequena escala (também chamado de “small scale LNG”).

O objetivo é atender a demanda de gás no interior do País, onde não há gasodutos para levar o combustível.

“Atualmente, o gás chega a um território muito restrito, mas com as novas medidas para o setor e um maior investimento na infraestrutura para o seu escoamento, será possível transportar o GNL em volumes maiores a preços competitivos. É uma opção à lenha, ao carvão e também à gasolina, diesel e óleo pesado”, destaca Buranelli.

Fonte: MoneyTimes

Data: 22/06/2021

### LIRA CRITICA TENTATIVA DE INVASÃO DA CÂMARA E DIZ QUE VAI DISCUTIR MINERAÇÃO EM TERRA INDÍGENA COM LÍDERES



*“Esta Casa não compactua com a violência, mas estamos hoje com três funcionários desta Casa atingidos por esta manifestação”, disse Lira (Imagem: Luis Macedo/Câmara dos Deputados)*

O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), afirmou que “não é invadindo o Parlamento que a Casa deixará de apreciar matéria A ou matéria B”. Ele respondeu, em Plenário, às críticas da oposição ao confronto entre policiais e índios ocorridos nesta terça-feira (22) por conta da perspectiva de

apreciação da autorização de mineração em terras indígenas (PL 490/07) pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

“Esta Casa não compactua com a violência, mas estamos hoje com três funcionários desta Casa atingidos por esta manifestação”, disse. Ele afirmou que as tentativas de invasão pelos índios foram sucessivas nas últimas semanas e repudiou a violência nos atos.

“Vamos esfriar os ânimos, botar panos quentes e na quinta-feira, na reunião de líderes, nós tratamos sobre esse tema”, afirmou.

Lira afirmou que pode criar um grupo de trabalho sobre a mineração em terras indígenas. “Esta Casa precisa ter coragem para analisar o tema de exploração de terras indígenas, não podemos ficar de olhos fechados”, opinou.

Ele disse que o garimpo ilegal existe, já foi denunciado, e que a Casa não pode se furtar de analisar o tema. Mas a oposição cobra que a proposta seja retirada da pauta de votações.

A violência foi alvo dos discursos da maioria dos deputados de oposição que falaram tanto na fase de Breves Comunicações quando na Ordem do Dia. A deputada Fernanda Melchionna (Psol-RS) criticou a inclusão da proposta na pauta da CCJ quando o tema ainda depende de decisão pelo Supremo Tribunal Federal. “Os últimos anos têm sido o maior período de violência contra lideranças indígenas”, condenou.

A deputada Maria do Rosário também afirmou que houve precipitação em pautar o tema. “Incentivou a existência de um confronto triste, que nós como Parlamentares não podemos aceitar. Nós não

aceitamos porque o nosso trabalho como Parlamentares é sermos mediadores, jamais colocar o povo em risco e jamais colocar os próprios servidores da Casa em risco”, disse.

O deputado Carlos Jordy (PSL-RJ) defendeu a votação do tema pela CCJ e condenou a atuação das lideranças indígenas. “São pessoas ligadas aos movimentos indígenas que são massa de manobra de partidos de esquerda e que estão sendo inflamadas para vir à Câmara dos Deputados para fazer atos de vandalismo”, afirmou.

Fonte: MoneyTimes

Data: 22/06/2021

### InfoMoney

#### INFOMONEY

## ESTIMATIVA DE CONCLUSÃO DE PROCESSO DA ELETROBRAS É EM FEVEREIRO, DIZ SECRETÁRIO DE DESESTATIZAÇÃO

Operação tem que ser homologada pelo TCU e também passar por aprovação da CVM e da assembleia de acionistas da própria empresa



*Diogo Mac Cord (Foto: Pablo Valadares/Câmara dos Deputados)*

Após a aprovação da medida provisória que permite a privatização da Eletrobras (ELET3;ELET6), o processo passa agora por uma série de etapas antes de ser concluído.

De acordo com o secretário especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados da Economia, Diogo Mac Cord, a expectativa é de conclusão da operação até fevereiro de 2022.

Ele explicou que o texto da MP segue agora para a sanção presidencial.

Em seguida, haverá a definição da modelagem do negócio pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) e conclusão de estudos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Então, a operação tem que ser homologada pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e também passar por aprovação da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e da assembleia de acionistas da própria Eletrobras.

Mac Cord acrescentou que, com a privatização, haverá imediatamente injeção de recursos para a “modicidade tarifária” o que, de acordo com o governo, levará à redução de tarifas para o consumidor de energia elétrica.

Especialistas do setor, porém, argumentam o contrário, que o negócio pode gerar um aumento no custo para o consumidor.

### Empregados

O secretário especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados da Economia disse também que o governo vai avaliar todo o conteúdo da Medida Provisória da Eletrobras aprovada na Câmara e poderá propor vetos a alguns dos trechos, especialmente aqueles inconstitucionais, antes da sanção presidencial.

Entre os trechos que podem ser vetados por serem inconstitucionais, os deputados determinaram que o Executivo deverá remanejar empregados da Eletrobras e subsidiárias que forem demitidos

sem justa causa nos primeiros 12 meses após o processo de desestatização. Os funcionários deverão ser realocados em cargos de mesma complexidade ou similaridade.

Mac Cord reconheceu que essa emenda é inconstitucional. Ele disse, porém, que os vetos serão definidos pelo governo após ouvir todas as áreas.

### Meio Ambiente

Outro trecho que viola a Constituição e que foi fundamental para a obtenção dos votos dos três senadores de Roraima na Casa em que a MP passou com margem de apenas um voto, foi a emenda que atropela o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e a Fundação Nacional do Índio (Funai) no licenciamento para a construção da linha de transmissão de energia Manaus-Boa Vista.

Do total de 721 km do traçado previsto para ser erguido, 125 km passam dentro da terra indígena Waimiri Atroari, onde estão 31 aldeias e vivem 1.600 índios.

Essa proposta pode ser considerada inconstitucional, já que é garantido na Constituição que as comunidades indígenas sejam consultadas sobre o tema, em atendimento a uma convenção da Organização Internacional do Trabalho (OIT) com a qual o Brasil concordou.

Embora haja interpretações de que essa emenda pode atrapalhar os negócios brasileiros e as exportações, dado que prejudica a imagem do Brasil no exterior, Mac Cord, esse assunto será tratado por outras áreas do governo. “Nossa secretaria não se envolve nesse tipo de tema”, disse.

Fonte: InfoMoney

Data: 22/06/2021

## JUDICIALIZAÇÃO SERÁ TERCEIRO ROUND DA PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS

Partidos políticos prometem entrar com mais processos na Corte contra o conteúdo aprovado pelo Congresso Nacional e na tentativa de impedir a sanção pelo presidente Jair Bolsonaro

Por XP Política

**Importante: os comentários e opiniões contidos neste texto são responsabilidade do autor e não necessariamente refletem a opinião do InfoMoney ou de seus controladores**



*Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) se reúne em sistema semipresencial para sabatina de indicado para exercer o cargo de ministro do Supremo Tribunal Federal (STF). As reuniões ocorrem de forma semipresenciais, sendo permitida a participação remota dos senadores através de um aplicativo de videoconferência, para debate com os indicados e leitura de relatórios. Em pronunciamento, indicado para exercer o cargo de ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), Kassio Nunes Marques. (Foto: Marcos Oliveira/Agência Senado)*

Já tramitam no Supremo Tribunal Federal (STF) duas ações contra a Medida Provisória que abre caminho para a privatização da Eletrobras, sob relatoria do ministro Kassio Nunes Marques e que contestam, principalmente, a tramitação da medida no Poder Legislativo.

Partidos políticos prometem entrar com mais processos na Corte contra o conteúdo aprovado pelo Congresso Nacional e na tentativa de impedir a sanção pelo presidente Jair Bolsonaro (sem partido). A depender do escopo dos pedidos feitos pelas legendas, é possível que novos processos sejam distribuídos a outros integrantes do STF.

Indicado por Bolsonaro, Nunes Marques tem demonstrado alinhamento com os interesses do governo, e não é esperado que ele tome alguma decisão para barrar ou atrasar o processo de capitalização da estatal. Com ele estão ações que tratam de problemas na tramitação ou na falta de urgência da medida provisória.

Questionamento sobre vantagens e desvantagens de privatizar a estatal do setor elétrico neste momento têm chances de terem outro relator.

Caso a presidência do Supremo Tribunal Federal entenda que novos questionamentos devem entrar no sorteio para definir relator, o cenário pode mudar. Entre os que demonstram posição menos alinhada com a política de privatizações do governo estão os ministros Ricardo Lewandowski, Edson Fachin e Marco Aurélio Mello – este com aposentadoria marcada para 12 de julho.

**Fonte: InfoMoney**

**Data: 22/06/2021**



### JORNAL O GLOBO – RJ

#### COM AVANÇO DA VACINAÇÃO, EMPRESAS AÉREAS BRASILEIRAS JÁ SE PREPARAM PARA AMPLIAR ROTAS

Mercado doméstico deve se recuperar antes das companhias reativarem as linhas internacionais  
*Por Glauce Cavalcanti*

RIO - As grandes empresas aéreas brasileiras já têm ao menos metade da oferta de voos domésticos de 2019 reativada. A estimativa é que o avanço da vacinação no país ajude a reduzir os níveis de contágio e óbitos por Covid-19, impulsionando essa retomada.

Na sequência, virá o desafio de recompor a malha de linhas internacionais, segmento em que as estrangeiras estão voando na frente.

Nos Estados Unidos, por exemplo, onde o movimento em voos domésticos já retomou os níveis pré-pandemia, a reativação das rotas para o exterior está acelerando, inclusive para o Brasil.

A American Airlines tem, por enquanto, 16 frequências entre os dois países, mas irá avançar para 35 em outubro, se aproximando do total de 42 antes da crise do novo coronavírus.

As aéreas do Brasil também se planejam. A Latam, por exemplo, que deve alcançar este mês 63% da oferta de voos domésticos que tinha em igual período de 2019, iniciou em junho uma rota para Cancún, no México.

#### Fronteiras fechadas são entrave

No mês que vem será a vez de Paris, apesar de a França ainda estar fechada a viajantes brasileiros. A Gol já anunciou que volta a voar para o exterior em novembro, também com Cancún, além de Punta Cana.

Fronteiras fechadas para nossos turistas são o maior entrave à volta das operações internacionais para as aéreas do país.

Na briga com as estrangeiras, pesa ainda a desvantagem financeira, já que as rivais lá de fora receberam ajuda de seus governos na pandemia, além de já estarem passos à frente na retomada doméstica.

Em julho, a Embratur, órgão responsável pela promoção turística do Brasil no exterior, vai reativar as campanhas internacionais, após ter saído de cena desde o início da pandemia.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/06/2021

## REFORMA ADMINISTRATIVA: RELATOR VAI RETIRAR DA PROPOSTA FLEXIBILIZAÇÃO DE REGRAS PARA CONTRATAR SERVIDORES SEM CONCURSO PÚBLICO

Arthur Maia diz que manter proposta de livre nomeação para comissionados seria favorecer intromissão da política na administração pública

Por **Fernanda Trisotto**



**Deputado Arthur Maia (DEM-BA) é o relator da reforma administrativa na comissão especial da Câmara Foto: Gustavo Sales/Câmara dos Deputados**

BRASÍLIA – O deputado Arthur Maia (DEM-BA), relator da reforma administrativa na Comissão Especial da Câmara, afirmou que vai modificar um ponto da proposta do governo em seu parecer para não promover alterações no sistema de preenchimento de cargos em comissão.

— O nosso relatório irá modificar esse ponto ou manter como é hoje: separando cargos de chefia de cargos em comissão, e deixando para aqueles que são da carreira, que são pessoas concursadas a elaboração de estratégias, de funções técnicas, e para os cargos em comissão apenas a possibilidade de assessoramento – declarou o deputado durante a primeira audiência pública da Comissão Especial, nesta terça-feira.

— Essa mudança eu posso antecipar, até para que nós possamos evoluir em outros pontos que são mais polêmicos – acrescentou.

A proposta de reforma administrativa do governo prevê a extinção dos atuais cargos comissionados e funções gratificadas, que seriam transformados em cargos de liderança e assessoramento. Parte desses cargos seria ocupada mediante processo de seleção simplificada e os demais teriam livre nomeação e exoneração.

A regulamentação dos critérios mínimos de seleção seria definida posteriormente, via lei complementar, a cargo de cada Poder.

Esse ponto vem sendo alvo de críticas, e foi debatido ao longo da audiência. Maia reiterou sua posição a respeito da livre nomeação, e disse que esse ponto deve ser modificado.

— Não faz sentido, e eu acho que nisso há uma convergência de todos aqueles que participam deste debate, de que não há nenhuma razão para nós, com essa mudança, estarmos a favorecer o aumento da inserção, da intromissão indevida, da política na administração pública – argumentou.

Atualmente, o Executivo Federal tem seis mil cargos comissionados de livre nomeação, como mostrou a colunista do GLOBO Míriam Leitão. Quem explicou esses números foi Rudinei Marques, presidente do Fórum Nacional Permanente de Carreiras Típicas de Estado (Fonacate).

De acordo com Marques, a União possui cerca de 90 mil cargos em comissão e funções de confiança em seu quadro de pessoal. Desses cargos, cerca de 70 mil correspondem a funções de confiança, que só podem ser exercidas pelos servidores de carreira.

Dos 20 mil cargos em comissão restantes, também há uma reserva de cerca de 14 mil, que precisam ser ocupados por servidores. Os demais 6 mil são de livre nomeação.

— Os vínculos de liderança eliminam qualquer restrição a que todos esses cargos sejam de livre indicação política – criticou Marques à coluna de Míriam Leitão.

### **Governo não definiu quantidade de cargos**

Quando propôs extinguir os cargos comissionados e funções gratificadas gradativamente para substituir pelos novos cargos de liderança e assessoramento, o governo não definiu a quantidade de cargos para livre nomeação.

"Esta definição ainda está em estudo pelo Ministério da Economia e será posteriormente regulamentada em Lei pelo Congresso Nacional. As posições de livre nomeação e exoneração estarão nos níveis mais altos da administração. Todavia, no caso do poder Executivo Federal, os órgãos devem seguir os critérios estabelecidos no Decreto nº 9.727, de 15 de março de 2019", diz o texto de perguntas frequentes sobre a reforma administrativa elaborado pelo Ministério da Economia.

De acordo com o texto, a ocupação de cargos de liderança e assessoramento como proposta "não abre, de forma alguma, margem para indicações políticas". A justificativa é de que cada Poder vai definir os critérios mínimos de acesso a esses cargos, e lei complementar trará as diretrizes para ocupação.

Essa lei complementar, que não foi apresentada, traria percentuais mínimos que seriam preenchidos por servidores de carreira e quantos cargos seriam providos, obrigatoriamente, por processo seletivo simplificado. Esse detalhamento não foi incluído na proposta do governo encaminhada ao Congresso por não se tratar de matéria constitucional.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 22/06/2021*

### **PLANO SAFRA: CRÉDITO PARA AGRONEGÓCIO TERÁ R\$ 251 BI PARA CUSTEIO E INVESTIMENTOS**

Tesouro vai liberar R\$ 13 bi para subsidiar taxas de juros aos agricultores

*Por Eliane Oliveira*



*Ministra da Agricultura, Tereza Cristina Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo*

BRASÍLIA — O crédito rural terá R\$ 251,22 bilhões este ano, montante 6,3% acima do total liberado em 2020, com taxas de juros de 3% a 8,5%, dependendo da modalidade de financiamento. O Tesouro Nacional entrará com R\$ 13 bilhões para a equalização de taxas de juros, ou seja, cobrirá a diferença entre as taxas cobradas no mercado e as oferecidas aos agricultores.

Os recursos estão previstos no Plano Safra, principal instrumento para financiar o plantio e investimentos da agricultura no país que atende a, principalmente, pequenos e médios produtores rurais. Os valores foram divulgados, nesta terça-feira, em cerimônia no Palácio do Planalto com o presidente Jair Bolsonaro, a ministra da Agricultura, Tereza Cristina, e outras autoridades.

Do total do valor anunciado, R\$ 177,78 bilhões serão destinados ao custeio e à comercialização e R\$ 73,4 bilhões serão para investimentos. Os recursos destinados a investimentos tiveram aumento de 29%.

— Essa edição do Plano Safra nos dá condições para manter o agronegócio como o setor mais dinâmico da economia — afirmou Tereza Cristina.

Segundo o Ministério da Agricultura, há três grandes destaques no plano para a próxima safra de grãos. Um deles é que o Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar (Pronaf) terá R\$ 39,34 bilhões, ou 19% a mais do que no ano passado.

O segundo é que o Programa para Ampliação de Construções de Armazéns ficará com R\$ 4,12 bilhões (84%).

Já o terceiro grande destaque citado pelo Ministério da Agricultura, o Programa ABC, contará com R\$ 5,05 bilhões (101%), com três novas possibilidades de financiamento: aquisição e construção de instalações para a implantação ou ampliação de unidades de produção de bioinsumos e biofertilizantes na propriedade rural, para uso próprio; para projetos de implantação, melhoramento e manutenção de sistemas para a geração de energia renovável; e financiamento de projetos de geração de energia elétrica a partir de biogás e biometano.

A ministra enfatizou que foram priorizados, no Plano Safra, a agricultura familiar e os investimentos em baixo carbono. Disse que são áreas que mais precisam de apoio, para que o Brasil continue na vanguarda da agricultura mundial".

O Plano Safra começa em julho e termina em junho do ano seguinte. Para a safra 2020/21, o governo ofereceu R\$ 236,3 bilhões de crédito, com taxas de juros de 2,75% a 7% ao ano.

A expectativa do agronegócio é que a safra de grãos que começa a ser colhida no início de 2022 terá um acréscimo de 5% ante o volume a ser colhido este ano, estimado em 262 milhões de toneladas pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).

O setor é considerado, por governo e setor privado, fundamental para a economia brasileira tanto em termos de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB), como no comércio exterior.

— Alimentamos mais de 1 bilhão de pessoas fora do Brasil e a tendência é aumentarmos esse número. Somos o país que mais preserva e não adianta falar que queimamos a Amazônia, que é uma mentira deslavada — afirmou o presidente Jair Bolsonaro.

Ele reafirmou que floresta úmida não pega fogo. Disse que o agronegócio foi importante e permitiu que o Brasil fosse um dos cinco países que menos "decreceu", apesar da pandemia.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 22/06/2021**

## **G-20 VAI ENDOSSAR ACORDO DA OCDE SOBRE IMPOSTO MÍNIMO GLOBAL PARA MULTINACIONAIS**

Taxa poderá afetar em especial 'big techs' como Google, Facebook, Apple e Amazon

**Por Reuters**

BRUXELAS - Os líderes financeiros mundiais vão endossar em 9 e 10 de julho um acordo estabelecendo um imposto corporativo mínimo global para multinacionais e pedir que o trabalho técnico seja concluído para que possam aprovar a estrutura para sua implementação em outubro, mostrou o esboço de um comunicado de grupo de trabalho do G-20.

"Depois de muitos anos de discussões e avançando sobre o progresso feito no ano passado, alcançamos um acordo histórico sobre uma nova arquitetura tributária internacional justa e estável", afirma o documento.

Os ministros das finanças do G-7 concordaram em apoiar no início deste mês uma alíquota tributária mínima global de pelo menos 15% e limites para a divisão dos direitos dos governos de tributar os lucros do comércio internacional. O imposto afetaria especialmente gigantes de tecnologia americanas como Google, Facebook, Apple e Amazon.



O texto não faz menção a uma taxa específica para um imposto corporativo mínimo global nem traz outros detalhes importantes que ainda precisarão ser acordados por cerca de 140 países na reunião virtual da chamada Estrutura Inclusiva, em conversas patrocinadas pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

Os detalhes acordados nessa reunião serão então enviados aos ministros das finanças do G-20 para aprovação quando se reunirem em 9 e 10 de julho em Veneza.

"Endossamos os elementos centrais dos dois pilares sobre a realocação de lucros de empresas multinacionais e o imposto mínimo global, conforme estabelecido na declaração divulgada pelo G-20/OCDE 'Estrutura Inclusiva sobre Erosão de Base e Transferência de Lucros' (BEPS)", diz o esboço do G-20 em antecipação às negociações na próxima semana.

"Apelamos ao Quadro Inclusivo G-20/OCDE sobre BEPS para finalizar rapidamente o trabalho técnico restante com vista a aprovar o quadro para a implementação dos dois pilares até a nossa próxima reunião em outubro", acrescenta o esboço, visto pela Reuters.

Discussões bilaterais intensas estão em andamento antes das negociações patrocinadas pela OCDE para buscar uma posição comum em face da forte resistência dos países que pratica impostos baixos, como a Irlanda.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 22/06/2021*

## **GOVERNO PREVÊ PRIVATIZAR A ELETROBRAS EM JANEIRO DE 2022; SAIBA OS PRÓXIMOS PASSOS**

Medida provisória que permite a venda da estatal foi aprovada pelo Congresso

*Por Manoel Ventura*

BRASÍLIA — Com a aprovação pelo Congresso da medida provisória (MP) que viabiliza a privatização da Eletrobras, concluída na noite desta segunda-feira pela Câmara, o governo se prepara para vender a maior estatal de energia do país em janeiro de 2022.

O governo precisará seguir um passo a passo para a operação, que será realizada por meio de uma capitalização na Bolsa de Valores.

O secretário de Desestatização do Ministério da Economia, Diogo MacCord, disse que o prazo máximo da privatização é fevereiro do próximo ano.

Após a sanção da medida pelo presidente Jair Bolsonaro, as premissas fundamentais da modelagem serão definidas pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), presidido pelo Ministério de Minas e Energia.

Depois, o BNDES irá apresentar os estudos finais com a modelagem da privatização da empresa, que precisará ser homologada pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Com todos esses passos cumpridos, a previsão é lançar as ações no mercado em janeiro de 2022.

A previsão é levantar cerca de R\$ 60 bilhões com a operação de janeiro. Metade irá para as políticas sociais do setor elétrico. Mais R\$ 9 bilhões para a revitalização de bacias hidrográficas. E o restante (cerca de R\$ 20 bilhões) para o governo.

— Pela primeira vez na história o governo está abrindo mão de recursos em prol da modicidade tarifária — disse o secretário.

O governo não irá acompanhar essa capitalização e, por isso, terá sua participação reduzida de 60% para cerca de 40%. Mesmo assim, deve ser o principal acionista da empresa.

A estatal se transformará numa corporação sem controle definido. Nenhum acionista ou bloco de acionista terá poder de voto superior a 10% do total, mesmo que tenha uma participação acionária maior que isso.

O governo também prevê vender, em parcelas, ações remanescentes na Eletrobras ao longo do próximo ano. Essa operação poderia render mais R\$ 80 bilhões, na avaliação do governo, fazendo a privatização render R\$ 100 bilhões.

A privatização da Vale na década de 1990, por exemplo, foi de pouco mais de R\$ 3,3 bilhões.

A despeito das críticas de parte do setor elétrico ao conteúdo da MP, técnicos do governo defendem as alterações feitas pelo Congresso. Citam uma estimativa do Ministério de Minas e Energia que aponta para uma redução, no cenário-base, de 6,3% nas contas de luz.

A principal crítica é a necessidade de contratação de 8 mil megawatts (MW) de energia gerada por usinas termelétricas a gás natural. A maioria das localidades onde as térmicas serão instaladas não conta com reservas de gás ou infraestrutura de transporte, o que representará custo bilionário na construção de gasodutos.

A equipe econômica diz que o texto aprovado pelo Congresso Nacional estabelece preço-teto para as usinas e o custo para a construção de eventuais gasodutos estarão embutidos nesse valor.

Além disso, diz que a contratação de térmicas a gás possibilitará o desligamento de das termelétricas a óleo diesel, que custam três vezes o preço-teto proposto e são muito mais poluentes.

— É importante a inclusão das térmicas — disse MacCord.

### **Nova estatal**

Será preciso criar uma nova estatal para abrigar a hidrelétrica de Itaipu e as usinas nucleares de Angra, que não podem ser privatizadas por impedimento constitucional. MacCord disse que a nova estatal vai ser criada neste ano. Já o Orçamento R\$ 4 bilhões previstos para esse fim.

— Vai ser criada ainda neste ano. Ela nasce como estatal não dependente do Tesouro Nacional — afirmou.

O Ministério da Economia admitiu, em nota divulgada nesta terça-feira, ter saído derrotado em cinco pontos com a aprovação da MP. O primeiro deles foi uma redução de R\$ 5 bilhões na arrecadação inicial. Também fala na necessidade de destinar R\$ 1 bilhão para a navegabilidade dos rios Madeira e Tocantins.

Além disso, o governo reclama da fixação de contratações em lei e da necessidade de sabadina de diretores do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS). O governo diz ainda ser inconstitucional a obrigação de abrigar funcionários demitidos da Eletrobras em outras estatais. Por isso, esse trecho deve ser vetado.

O Ministério da Economia também trata como derrota uma mudança feita pelos deputados. A Câmara voltou com a forma de cálculo que prevê valor mais alto para a renovação dos contratos do Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia (Proinfa). Este modelo funciona como um subsídio aos detentores destes contratos. O Senado estabelecera que eles seriam renovados pelo preço médio das fontes.

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 22/06/2021**

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### SECRETÁRIO DE GUEDES DIZ QUE FALAR EM AUMENTO NA TARIFA APÓS MP DA ELETROBRÁS É 'DESINFORMAÇÃO'

Diogo Mac Cord defende cálculos do Ministério de Minas e Energia que apontam redução de até 7,36% nas contas de luz e afirma que são 'mirabolantes' as projeções de associações do setor elétrico indicando custo a mais de R\$ 84 bilhões para o consumidor

*Por Lorenna Rodrigues e Anne Warth, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - Um dia após a aprovação da medida provisória que permite a privatização da Eletrobrás, o Ministério da Economia saiu em defesa do texto e refutou argumentos de que as mudanças incluídas na tramitação no Congresso Nacional trarão prejuízos ao consumidor de energia elétrica.

“Determinado grupo do mercado construiu uma narrativa de aumento de tarifa. Houve desinformação”, afirmou o secretário especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados da Economia, Diogo Mac Cord.

Repleto de jabutis (termo usado para assuntos que são incluídos em projetos não relacionados ao tema central), incluídos tanto pelos deputados quanto por senadores, o texto aprovado vai aumentar o custo da energia para consumidores em R\$ 84 bilhões nas próximas décadas, segundo cálculos de associações do setor, principalmente da indústria.

Por sua vez, o governo sustenta que a privatização da estatal e as medidas incluídas pelo Congresso podem reduzir a conta de luz em até 7,36%, mas não detalha como os cálculos foram feitos. “Não gosto do termo ‘jabuti’, o que observamos são emendas, ajustes que o Congresso faz. Há ajustes sobre os quais nos posicionamos contra, mas ninguém é dono da verdade, isso é necessário para que tenhamos aprimoramento do processo”, afirmou.

Mac Cord disse que as simulações do governo que apontam redução nas contas de luz consideram a tarifa atual como referência e não a redução potencial que poderia ocorrer caso o texto não incluísse os jabutis.

Os cálculos do Ministério de Minas e Energia (MME) incluem a queda no custo da energia produzida por Itaipu, mas essa diminuição poderia ocorrer independentemente da aprovação da medida. Até 2023, o custo de financiamento da construção da usina, que representa 60% da tarifa atual, será quitado e poderá ser retirado do preço ao consumidor. Para isso, porém, será preciso entrar em acordo com o Paraguai, que é dono de metade da hidrelétrica. As decisões a respeito de Itaipu são paritárias e exigem a concordância de ambos os lados para serem efetivadas.

A redução tarifária calculada pelo governo desconsidera o fato de que ela poderia ser ainda maior sem os jabutis que determinam a contratação de térmicas a gás em locais sem reservas ou gasodutos, a reserva de mercado para Pequenas Centrais Hidrelétricas (PCHs) e a renovação dos contratos das usinas contratadas no Programa de Incentivo às Fontes Alternativa de Energia Elétrica (Proinfa) a preços de energia nova, sem retirar a parcela referente à amortização dos investimentos.

Ainda assim, Mac Cord defendeu os números do MME e criticou as estimativas de entidades e associações da indústria e do setor elétrico. Para ele, os números são “mirabolantes”. “Frente à tarifa atual, o custo da energia vai cair. Conseguimos convencer o Congresso a destinar recursos para a conta de luz”, afirmou, ressaltando que, no passado, os governos priorizavam a arrecadação para o Tesouro Nacional.

No texto da MP, o fluxo futuro de Itaipu foi estimado em R\$ 25 bilhões, dos quais, dos quais R\$ 7 bilhões vão para um fundo de redução de pobreza e R\$ 18 bilhões irão para a Conta de

Desenvolvimento Energético (CDE) - fundo setorial que banca subsídios e descontos para grupos de interesse e é pago por meio de uma taxa embutida na conta de luz.

O secretário ironizou ainda o anúncio de parlamentares da oposição, que prometem entrar no Supremo Tribunal Federal (STF) para impedir a sanção da MP da Eletrobrás. “Tudo que é bom para o Brasil a oposição judicializa. Boa sorte a eles nessa batalha”, afirmou.

### Valorização da Eletrobrás

Mac Cord disse ainda que as modificações incluídas no texto são “muito pequenas” perto da “vantagem enorme” da aprovação e que nem sempre o governo consegue que seu ponto de vista seja ouvido no processo legislativo. Segundo ele, o valor de mercado da companhia aumentou quase R\$ 30 bilhões desde o envio do texto ao Legislativo.

“A privatização da Eletrobrás, por si só, é uma entrega elevadíssima que era tentada pelo governo federal desde maio de 1995. O custo de oportunidade de não ter privatizado a Eletrobrás é de 350 bilhões”, afirmou, acrescentando que a privatização da estatal com enfoque na geração e transmissão de energia garante R\$ 10 bilhões por ano a mais em investimentos para a empresa.

Segundo o secretário, o texto aprovado elimina as “pedaladas elétricas” criadas com contratos de cotas da MP 579/2012, no governo da ex-presidente Dilma Rousseff, em que o preço da energia foi reduzido artificialmente, o que gerou depois um “tarifaço” nas contas.

Nas contas do governo, o processo de emissão de novas ações, que vai reduzir a participação estatal de 60% para 45%, garantirá R\$ 100 bilhões para o governo, sendo R\$ 20 bilhões na emissão primária e R\$ 80 bilhões em eventuais emissões secundárias.

Também são previstos R\$ 60 bilhões com a mudança das cotas para produtores independentes de energia (valor presente líquido da desotização), sendo R\$ 20 bilhões como outorga do Tesouro, R\$ 30 bilhões para a Conta de Desenvolvimento de Energia, para redução de tarifa, e R\$ 10 bilhões em obrigações de investimento, revitalização de bacias e navegabilidade de rios da Região Norte.

“O que estamos fazendo com a CDE é destinando ao longo de todo o período da concessão parcelas importantes. Nunca até hoje tanto dinheiro foi destinado ao setor elétrico”, garantiu Mac Cord.

### Capitalização

Uma das maiores polêmicas em relação à MP da Eletrobrás diz respeito a um dos parágrafos do primeiro artigo da proposta, que foi modificado de tal forma que ficou impossível vetá-la sem colocar em risco a capitalização, prioritária na agenda da equipe econômica.

Em um texto sem ponto final e quase sem vírgulas, parlamentares misturam a modalidade da capitalização, por oferta pública de ações, a contratação de termelétricas a gás, distribuídas por potência e regiões, a prorrogação dos contratos de usinas caras contratadas há 20 anos e uma reserva de mercado para Pequenas Centrais Hidrelétricas.

Há interpretação de que o texto desrespeita a Lei Complementar 95/1998, que estabelece como regra para disposições normativas clareza, precisão e ordem lógica, além de restringir o conteúdo de cada artigo de cada lei a um único assunto ou princípio. Também há decisão do STF que impede a inclusão de jabutis quando o tema não está relacionado ao assunto da medida provisória em questão.

Sobre esse tema, Mac Cord reconheceu que a redação do parágrafo tem problemas, mas evitou criticar os parlamentares. “Obviamente um dos parágrafos da MP da Eletrobrás ficou grande demais, mas não fomos nós que escrevemos”, disse. “O Congresso escreveu a MP da Eletrobrás dessa forma com consciência, não tem o que discutir.”

Para o secretário, as térmicas a gás são um ponto pequeno frente aos benefícios da medida. Ainda segundo ele, o preço-teto para a energia dessas usinas, definida também na MP, terá que incluir a

infraestrutura necessária para levar gás até lá. Na avaliação dele, os parlamentares podem ter criado dificuldades para a contratação de termelétricas ao impor tantas especificidades, mas caberá ao mercado apresentar propostas nos leilões que serão realizados pelo governo.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 22/06/2021*

## **CÂMARA APROVA PROJETO QUE AUTORIZA BC A RECOLHER DEPÓSITOS VOLUNTÁRIOS DOS BANCOS**

Atualmente existe apenas o depósito compulsório, no qual os bancos são obrigados a reter no BC uma parte do dinheiro, que não pode ser usada para empréstimos; texto vai à sanção

*Por Camila Turtelli e Fabrício de Castro, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - O plenário da Câmara aprovou por 425 votos favoráveis e apenas 10 contrários o projeto de lei sobre os depósitos voluntários no Banco Central. O texto segue agora para a sanção presidencial.

Atualmente, os bancos são obrigados a fazer os chamados depósitos compulsórios, ou seja, reter no BC uma parte do dinheiro, que não pode ser usada para empréstimos. Não existe a modalidade de depósito voluntário.

Para manter a taxa básica de juros na meta estipulada pelo Comitê de Política Monetária (Copom), atualmente em 4,25%, o BC diariamente oferta títulos públicos com a promessa de recomprá-los no futuro.

Com as operações compromissadas, o BC vende e compra títulos federais para evitar excesso ou escassez de dinheiro em circulação. Para isso, o Tesouro precisa emitir títulos públicos, o que acaba impactando a dívida pública.

Com os depósitos voluntários, conforme o projeto, as instituições poderão optar por recolher os recursos no BC em troca de remuneração, sem a emissão de títulos públicos como nas compromissadas e sem efeito na dívida pública. Para o BC, o instrumento seria uma alternativa às compromissadas. Não haveria substituição de uma operação por outra.

Na Câmara, a relatora na Casa, deputada Joice Hasselmann (PSL-SP), manteve o texto aprovado pelo Senado em novembro do ano passado, sem novas alterações.

O texto aprovado pelo Senado foi o da relatora da proposta, Kátia Abreu (PP-TO). A senadora alterou o texto original estabelecendo que a remuneração dos depósitos será estabelecida pelo BC. O texto inicial definia que a remuneração não poderia ser maior do que os juros pagos pelo Tesouro Nacional com prazos equivalentes.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 22/06/2021*

## **JUROS ALTOS E EXPORTAÇÕES VALORIZAM O REAL FRENTE AO DÓLAR, QUE FECHA ABAIXO DOS R\$ 5 APÓS UM ANO**

Desde maio, as cotações da moeda americana vêm cedendo no Brasil, em um movimento que de certo modo pode ser considerado tardio; exportações de commodities estão aquecidas, na esteira da recuperação econômica de países como China e EUA

*Por Fabrício de Castro, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - Após intervalo de pouco mais de um ano, o dólar voltou a fechar abaixo dos R\$ 5 no mercado brasileiro nesta terça-feira, 22. A moeda americana à vista encerrou o dia com queda de 1,13%, cotada aos R\$ 4,966. Este é o menor patamar desde 10 de junho do ano passado, quando valia R\$ 4,935.

O resultado desta terça veio de uma combinação de fatores internos e externos. Internamente, a sinalização na ata do Copom de que o ritmo de elevação da Selic já poderia ter se intensificado na reunião da semana passada levou instituições - como o Itaú, o Bank of America e o ASA Investments - a aumentarem a aposta de juros mais altos pela frente no Brasil, o que torna o País mais atrativos para o capital externo.

Lá fora, a moeda americana intensificou o ritmo de queda ante moedas fortes e alguns emergentes já na parte da tarde. Em discurso no Congresso, Powell disse que a recuperação da economia dos Estados Unidos "ainda tem um longo caminho pela frente." Nesse cenário, ele comentou que "a crescente desigualdade de renda é um freio para a economia dos Estados Unidos" e descartou uma alta "preventiva" dos juros, mas prometeu agir "se a inflação ficar muito elevada."

Desde maio deste ano, as cotações da moeda americana vêm cedendo no Brasil, em um movimento que de certo modo pode ser considerado tardio. As exportações de commodities (produtos básicos, como minério de ferro e alimentos) estão aquecidas desde o ano passado, na esteira da recuperação econômica pós-pandemia de países como China e Estados Unidos.

Ao vender mais commodities no exterior, o Brasil recebe mais dólares, o que em tese deveria fazer o preço da moeda americana recuar. No entanto, o próprio presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, vinha alertando que os preços das commodities estavam subindo com a maior demanda, mas isso não vinha sendo acompanhado por uma melhora no câmbio de países produtores como o Brasil. O fenômeno também havia sido identificado em outros exportadores de commodities como Chile e Colômbia.

No caso brasileiro, um dos motivos para que a moeda americana permanecesse em níveis próximos de R\$ 5,50 era a preocupação do mercado financeiro com a sustentabilidade das contas públicas. A visão era de que, caso o governo não conseguisse organizar seu Orçamento em meio aos gastos extraordinários da pandemia, a moeda americana não recuaria.

"No ano passado, as commodities entraram numa tendência de alta por volta de agosto. Mas tivemos uma dissonância muito grande no mercado de câmbio", explica José Faria Júnior, diretor da Wagner Investimentos. "As dúvidas em torno do Orçamento para 2021 e da continuidade do auxílio emergencial mantiveram o dólar em alta, perto de R\$ 5,50, em boa parte deste ano."

A aprovação do Orçamento no fim de março reduziu a desconfiança do mercado em torno da área fiscal, pelo menos por enquanto. Isso abriu espaço para o efeito das commodities ser sentido mais diretamente no preço da moeda americana.

Ao mesmo tempo, o Banco Central iniciou, também no mês de março, o processo de alta da Selic (a taxa básica de juros), para segurar a inflação. Desde então, a taxa saltou 2% para 4,25% ao ano.

A mudança nos juros impactou o câmbio, na visão de alguns analistas. Cálculos do site MoneyYou e da Infinity Asset Management indicam que, com os aumentos recentes da Selic, o juro real (descontada a inflação) no Brasil já está no campo positivo, em 1,92% ao ano. No ano passado, em meio à crise provocada pela pandemia do novo coronavírus, a taxa real se manteve no território negativo por meses. Com juros reais positivos, o Brasil voltou a ser mais atrativo para o capital estrangeiro.

Dados do BC indicam que em 2021, até o dia 11 de junho, entraram no País US\$ 616 milhões pela via financeira, que engloba investimentos estrangeiros em ações, títulos de renda fixa e novas empresas, entre outros. A cifra parece pequena, mas no mesmo período do ano passado o Brasil havia perdido US\$ 33,8 bilhões por este canal, no auge da pandemia.

Além de vender mais commodities e atrair mais investimentos, o Brasil tem sido favorecido pela abundância de recursos no mercado internacional, vindos de países como os Estados Unidos. Parte deste dinheiro acaba sendo direcionado para investimentos em países emergentes.

Para Faria Júnior, existe a possibilidade de o movimento continuar nos próximos meses e o dólar atingir patamares ainda mais baixos, perto dos R\$ 4,50. Segundo ele, isso será possível se as projeções para o Produto Interno Bruto (PIB) continuarem subindo, o que contribui para o aumento da arrecadação e para a diminuição do rombo nas contas públicas. O avanço das reformas no Congresso, em especial a administrativa e a tributária, é outro fator que pode abrir espaço para um dólar mais barato, na visão dos especialistas.

### **Dólar turismo**

Ofertado pelas casas de câmbio para quem vai fazer viagens internacionais, o dólar turismo já está em patamares mais baixos, embora siga acima da moeda americana usada em transações comerciais. No fim da tarde desta terça, o dólar turismo era vendido a R\$ 5,25 em algumas casas de câmbio de Brasília e a R\$ 5,18 em lojas de São Paulo.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 22/06/2021*

### **SECA REDUZIU ENERGIA DE HIDRELÉTRICAS EM 2,3 VEZES A GERAÇÃO DE ITAIPU**

*Por Wilian Miron*

Os reservatórios das hidrelétricas do Sudeste e do Centro-Oeste deixaram de receber água suficiente para produzir 20,7 gigawatts-hora (GWh) de energia, o equivalente a 2,3 vezes a produção média de Itaipu entre 2011 e 2020, aponta estudo feito por pesquisadores do Grupo de Estudos do Setor Elétrico da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Gesel/UFRJ).

Nos últimos nove anos, a quantidade de água que chega aos reservatórios das usinas na região foi 17% menor do que a média histórica de 91 anos. Nos últimos 12 meses até maio, a situação foi ainda pior, e esses volumes ficaram 30% menores.

O levantamento mostra também que nos últimos nove anos, a capacidade instalada de geração aumentou 43%, enquanto o consumo cresceu 19%. Caso o consumo tivesse acompanhado a oferta, as consequências da crise hídrica poderiam ser ainda maiores, com risco de déficit agudo na oferta.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 22/06/2021*

### **PETROBRAS PERDE PARTICIPAÇÃO NO SETOR DE ÓLEO E GÁS PARA CONCORRENTES ESTRANGEIRAS**

Juntas, Shell, Repsol Sinopec, Petrogal e TotalEnergies já respondem por 20% da produção nacional de petróleo e gás; movimento acontece desde 2014, quando a estatal diminuiu os investimentos e passou a vender mais ativos

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

RIO - Com a Petrobrás pisando no freio dos investimentos e vendendo mais ativos, empresas petrolíferas estrangeiras estão ganhando espaço no Brasil. Juntas, Shell, Repsol Sinopec, Petrogal e TotalEnergies já respondem por 20% da produção nacional de petróleo e gás. Essas são as quatro maiores produtoras, atrás da estatal. Em conjunto, a iniciativa privada responde, hoje, por 27% do total, segundo dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

O novo retrato da indústria revela ainda a transferência dos investimentos para o pré-sal e a queda do número de descobertas de reservatórios. Mudou também a distribuição dos royalties entre municípios.

Representante das grandes petrolíferas, o Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP) acredita que a participação das estrangeiras deve crescer ainda mais à medida que o pré-sal avançar. A maior parte dos projetos na região é desenvolvida em parcerias. Grande parte é operada pela Petrobrás em sociedade com as multinacionais.



**Petrobrás passou a concentrar boa parte de seus investimentos no pré-sal. Foto: Fábio Motta/Estadão**

Os investimentos da Petrobrás estão caindo, na verdade, desde 2014, quando a empresa passou a ser alvo de denúncias de corrupção na Operação Lava Jato, a cotação do petróleo despencou e seu endividamento ultrapassou a marca dos US\$ 100 bilhões. Em resposta, seus gestores optaram por reduzir os investimentos, que passaram de US\$ 236,7 bilhões (para o período de 2014 a 2018) para os atuais US\$ 55 bilhões (de 2021 a 2025) - uma

retração de US\$ 181,7 bilhões.

Para isso, a estatal decidiu abandonar o plano de ser uma empresa integrada em cadeia e vendeu campos terrestres e em águas rasas. A intenção era concentrar os esforços no pré-sal. Da mesma forma, passou a colocar menos dinheiro na exploração de novas reservas, que responderiam por descobertas futuras. Poucas aquisições aconteceram nos últimos anos, exceto em áreas gigantes do pré-sal da Bacia de Santos, como em Búzios, tido como seu melhor ativo.

O reflexo direto dessas decisões aparece nas estatísticas da ANP. A participação da Petrobrás na produção nacional passou de 84% em abril de 2016 para 73% em igual mês deste ano, uma queda de 11 pontos percentuais em cinco anos. Em contrapartida, cresceu a presença estrangeira no setor.

A mais evidente foi a da Shell, que, há cinco anos, respondia por 7% da produção interna de óleo e gás, e atualmente está com 12%. Parte desse avanço se deve à compra da BG, no início de 2016. Em seguida, aparecem a Petrogal (cuja participação passou de 1,4% para 3,4%) e TotalEnergies, que saiu do zero para quase 2%. A Repsol Sinopec ocupa a quarta colocação, mas o volume extraído por ela caiu 0,2% no período.

Há ainda uma série de companhias estrangeiras de grande porte - como Chevron, Equinor e Exxon, que apostam em campos em águas profundas, inclusive no pós-sal - e brasileiras, como Enauta, PetroRio e Dommo, que vêm crescendo, principalmente, com a compra de áreas da Petrobrás.

### **Para a estatal, avanço de estrangeiras é 'natural'**

A Petrobrás afirmou ser "natural" o crescimento de concorrentes estrangeiras no mercado de petróleo no Brasil, "assim como a entrada de novas empresas em ativos vendidos" por ela. A estatal, em contrapartida, trabalha para manter sua liderança na produção de petróleo e gás em águas profundas e ultraprofundas, incluindo o pré-sal, como informou por meio de sua assessoria de imprensa.

A estatal confirmou a estratégia de atuar em sociedade e diz ser essa uma solução para reduzir a exposição ao risco e agregar o conhecimento e capital dos parceiros. Segundo a companhia, esse modelo de negócio ajuda a empresa a "estar presente em um maior número de oportunidades e agregar competência".

A Petrobrás argumenta que sua produção de petróleo cresceu nos últimos anos, com exceção de 2018, e que deve manter a liderança no segmento de refino, mesmo após se desfazer de metade da sua capacidade de produção de derivados. "A Petrobrás continuará sendo a maior companhia integrada no Brasil, utilizando seu parque para maximizar o retorno e otimizar suas operações", afirmou.

A empresa diz ainda que o campo de Búzios, no qual deve investir US\$ 4,2 bilhões por ano até 2025, tem reservas significativas, com baixo custo de extração e, por isso, é resistente a um cenário de baixos preços de petróleo. O campo seria, portanto, a melhor resposta da empresa à retração anual das suas reservas. A empresa ainda não informou ao mercado, no entanto, o volume de petróleo que o campo deve acrescentar ao seu reservatório.

### Produção estrangeira

A Shell, por meio de sua assessoria, afirmou ter ativos no Brasil, em todas as fases de execução, da exploração à desmobilização de plataformas. Dois deles estão na fase de produção: Parque das Conchas e Bijupirá-Salema, na Bacia de Campos. “Também planejamos para este ano um poço exploratório no bloco CM-791, na bacia de Campos, arrematado na 15ª rodada de concessão (em 2018), o que demonstra que o nosso interesse vai além do pré-sal”, destacou.

Já a TotalEnergies afirmou ter um “compromisso de longo prazo com o Brasil” e que o País “oferece grandes oportunidades, especialmente no pré-sal”. A empresa prevê investir aproximadamente US\$ 500 milhões por ano em exploração e produção até 2024 e elevar o volume extraído para 150 mil barris por dia no futuro.

A norueguesa Equinor, sétima maior produtora nacional, disse que o Brasil é estratégico para ela. “Desde 2001, a Equinor vem construindo uma organização local forte”, afirmou a empresa, em resposta ao Estadão/Broadcast. “A empresa já investiu mais de US\$ 11 bilhões no Brasil até agora e espera investir mais US\$ 15 bilhões até 2030”, acrescentou.

Para William Nozaki, coordenador do Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (Ineep), a retração da Petrobrás tem impactos negativos importantes na produção. “O primeiro efeito é a redução da taxa média de investimento total, já que as estrangeiras têm investido menos e não compensam a retração da estatal. Além disso, caiu a produção fora da Bacia de Santos (onde está o pré-sal). Na Bacia de Campos, por exemplo, Shell, Equinor, Dommo reduziram o volume extraído, e Chevron deixou de ser operadora no ano passado (a empresa mantém participação em um campo)”, afirmou o especialista, acrescentando que não houve nenhuma descoberta relevante desde que a Petrobras acelerou o programa de desinvestimentos.

“A ausência de novas descobertas se aufere a partir da queda das reservas provadas. No último ano as reservas provadas caíram 6,7%, a ANP declarou 11,89 bilhões de barris”, acrescentou Nozaki.

O IBP, no entanto, vê nas mudanças uma oportunidade de geração de emprego e renda. “Esse aumento de participação representa uma maior diversificação do mercado, com ampliação da capacidade de investimentos e redução do risco sistêmico”, afirmou.

O especialista em Petróleo e Gás e professor da Universidade Federal Fluminense (UFF), Luciano Losekann acredita que o crescimento das multinacionais é importante para cobrir a lacuna deixada pela Petrobrás, desde que decidiu reduzir seus investimentos. Ele destaca a importância da continuidade do investimento para a manutenção das receitas de royalties dos governos.

O Rio de Janeiro continua a ser o Estado mais favorecido. Internamente, no entanto, a arrecadação de compensações financeiras está migrando da região norte fluminense para a região metropolitana. No topo da lista das mais beneficiadas estão, agora, as cidades de Maricá e Niterói.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 22/06/2021*



## VALOR ECONÔMICO (SP)

### BRASKEM INVESTE R\$ 400 MILHÕES EM ALAGOAS

Após encerrar definitivamente a extração de sal-gema em Maceió, a empresa retomou as operações na fábrica de cloro-soda em fevereiro com matéria-prima importada

*Por Stella Fontes — De São Paulo*

Maior produtora de PVC no Brasil, a Braskem está investindo R\$ 400 milhões em suas unidades em Alagoas, numa iniciativa que, segundo a petroquímica, reforça seu compromisso com o Estado. A Braskem sempre negou os rumores de que sairia de Alagoas após o problema geológico em Maceió.

A companhia, que encerrou definitivamente a extração de sal-gema na capital alagoana após o solo ceder em regiões próximas à mina, retomou as operações na fábrica de cloro-soda em fevereiro, utilizando matéria-prima importada. Na outra unidade em Alagoas, em Marechal Deodoro, prevê executar 24 projetos de melhoria somente neste ano.

Na fábrica de PVC de Marechal, os projetos de melhoria concentram-se em atividades fundamentais para produtividade, confiabilidade operacional e segurança. Em Maceió, os investimentos permitirão a retomada plena das operações, que está prevista para o segundo semestre. Segundo a companhia, a produção integrada PVC e soda cáustica ajuda a movimentar cerca de 40 indústrias da cadeia produtiva da química e do plástico, que geram cerca de 12 mil empregos entre os dois municípios.

De acordo com o diretor industrial da Braskem em Alagoas, Hécio Colodete, a partir da retomada da produção de cloro-soda em Maceió, foram produzidas 72 mil toneladas de soda cáustica até maio e 85 mil toneladas de dicloroetano (DCE), matéria-prima para a produção do PVC. “Para viabilizar essa produção, a Braskem recebeu pelo porto de Maceió 270 mil toneladas de sal, proveniente do Chile”, explicou o executivo, em nota

Segundo a Braskem, a retomada teve efeito na arrecadação estadual. A Secretaria da Fazenda estima alta de 67,18% no ICMS arrecadado em maio, na comparação anual, tendo como principal fator os indicadores do setor industrial.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 22/06/2021*

## CRISE HÍDRICA PODE ‘SEGURAR’ O PIB AGRÍCOLA

Escassez de chuvas prejudica lavouras; MB Agro já vê estabilidade em 2021 após quatro anos de avanços

*Por Lucianne Carneiro e Alessandra Saraiva — Do Rio*



*Produção de feijão em Unaí (MG): restrições do uso da água em análise pelo governo poderão prejudicar culturas irrigadas e aprofundar os problemas já causados pela crise hídrica em plantações de milho, cana-de-açúcar, café e laranja — Foto: Ruy Baron/Valor*

Principal motor do crescimento da economia brasileira no primeiro trimestre, o setor agropecuário poderá perder dinamismo e encerrar 2021 com Produto Interno Bruto (PIB) estável depois de quatro anos consecutivos de crescimento.

Diante da consolidação das estimativas de quebras de safra em lavouras como milho, café, cana e laranja, por causa do baixo volume de chuvas, a consultoria MB Agro, por exemplo, já reviu para estabilidade seu cenário para o ano, que era de expansão de 2,5% a 3% do PIB do campo. O cenário poderá se agravar caso restrições para o uso da água, em estudo pelo governo, por causa da crise hídrica, de fato sejam adotadas e afetem a produção de frutas e hortifrutigranjeiros.

A soja, responsável por mais da metade da safra recorde de grãos neste ciclo 2020/21, já teve sua colheita concluída e não corre riscos, o que minimiza o impacto. Mas os riscos para a agricultura estão claros e mapeados por especialistas e produtores – que alertam, ainda, para a alta dos custos de produção nas culturas irrigadas em função da alta dos preços da energia elétrica, usada para captar a água.

“Com o cenário de escassez de água se consolidando, principalmente em junho, revimos nosso cenário para o PIB agropecuário em 2021 para estabilidade. A gente vem de quatro anos de crescimento do PIB Agro, então uma estabilidade é relevante. Até porque o PIB Agro tem segurado as pontas do PIB como um todo”, diz Francisco Queiroz, analista de mercado da MB Agro. Segundo ele, as quebras da segunda safra de milho e safra da cana-de-açúcar são as principais influências negativas.

A possibilidade de reflexo do problema para os preços também não é descartada. No caso do milho, lembra Queiroz, o efeito da falta de chuvas já apareceu no preço, embora acompanhada por outros fatores, como o aumento da demanda e a valorização da commodity no mercado internacional.

Nelson Ananias, coordenador de Sustentabilidade da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), é um dos que consideram também a chance de que a restrição de água para culturas irrigadas tenha impacto posterior sobre oferta e preços em alguns segmentos – como hortifrútiis, lavouras de ciclo curto de pronto consumo nas cidades.

Na Tendências Consultoria, o cenário ainda é de avanço do PIB agropecuário em 2021, de 2,6%. O impacto da crise hídrica no setor, no entanto, é acompanhado de perto e poderá gerar revisões nesse horizonte.

Um dos principais impactos da falta de chuvas no setor agrícola aparece no milho, segundo grão mais cultivado no país. As estimativas mais recentes do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), divulgadas no início deste mês, sinalizaram que a produção total de milho (primeira e segunda safras) em 2021 será de 99,2 milhões de toneladas, 3,9% inferior à de 2020, apesar de aumentos de 6% na área plantada e de 6,2% na colhida, incentivados pelos preços altos.

### **Fora da janela ideal**

Sem chuva já em setembro e outubro, os produtores atrasaram o plantio de soja nesta safra 2020/21. Com isso, a safrinha de milho (cerca de 74% dela plantado na sequência da colheita de soja) perdeu a janela climática ideal e enfrenta as consequências do clima seco. “O milho 2ª safra ainda está se desenvolvendo. É possível que tenhamos novas avaliações [de produção] nos próximos meses”, afirma o gerente de agricultura do IBGE, Carlos Alfredo Guedes.

A estimativa atual do IBGE para a safrinha é de 73,3 milhões de toneladas, mas Queiroz acredita que o volume ficará mais perto de 65 milhões. “Se o clima estivesse melhor, era para termos uma colheita entre 85 milhões e 90 milhões de toneladas, diante do tamanho da área plantada e do nível de tecnologia investido nesta safra”, diz.

Outros produtos que sofrem na seca são laranja, que terá sua pior quebra da história no cinturão formado por São Paulo e Minas Gerais, e café, com estimativa de produção 21% inferior a 2020. O ano de 2021 é de bialidade negativa para café arábica, que representa quase 70% da produção, mas a falta de chuvas aprofunda a queda.

Também o feijão, nas suas duas primeiras safras, sentiu o impacto da estiagem, aponta Guedes. Restam dúvidas sobre o impacto na 3ª safra – que responde por 20% do total e é majoritariamente irrigada. “É uma cultura relevante, importante para o brasileiro, e que poderá sentir a falta de água nas áreas irrigadas”, afirma.

Essa possibilidade está no radar dos produtores, segundo o presidente do Instituto Brasileiro de Feijão e Pulses (Ibrafe), Marcelo Eduardo Lüders. Ele lembra que, para garantir a colheita do feijão na 3ª safra, é preciso irrigar a lavoura em todo o ciclo produtivo (70 a 80 dias). “A cada dia, mesmo sem restrição do governo, estão avaliando o risco de não ter água suficiente nos reservatórios”, diz.

O governo estuda uma Medida Provisória para ampliar os poderes do Ministério de Minas e Energia na gestão dos recursos hídricos do país – incluindo os reservatórios das hidrelétricas – e privilegiar a oferta de água necessária para geração de energia, em detrimento de outros usos em agricultura e irrigação, transporte fluvial e turismo.

Nesse sentido, é grande a preocupação com possíveis limitações para o uso de água para a irrigação, que é usada para entre 3% a 4% da área plantada no país – 8,2 milhões de hectares, de acordo com dados da Agência Nacional de Águas (ANA).

Para o pesquisador Lineu Rodrigues, da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa), apesar de ocupar uma pequena parcela do território, o impacto seria relevante, especialmente para pequenos e médios produtores, que lidam mais com hortifrúteis de ciclo curto. “Será a classe mais pobre [na agricultura] que vai sofrer mais”, reforça. “Essa crise já foi”, diz Rodrigues, observando que não há mais muito o que fazer, em termos de prevenção, para minimizar o impacto da atual crise hídrica na cultura irrigada.

Conforme Carlos Alfredo Guedes, já há relatos de que produtores no Rio Grande do Sul limitaram a área plantada de arroz, por exemplo, por perceberem baixo nível de água nos reservatórios. Cerca de 80% do arroz cultivado no país está concentrada no Rio Grande do Sul (70%) e em Santa Catarina (10%), onde a maior parte das plantações é irrigada.

### **Rentabilidade comprometida**

O custo maior da energia elétrica, que compromete a rentabilidade do produtor, já é uma realidade. “Ainda que o governo não dê canetada [decida por restrições], não se pode descartar o risco de faltar água para irrigação. Existe essa preocupação em algumas regiões. E só o aumento da energia elétrica já complica a vida do produtor de áreas irrigadas”, afirma Queiroz.

Pela legislação, a oferta de água para irrigação “é a primeira” a ser cortada em caso de crise hídrica, lembra Nelson Ananias. Ele se refere à lei 9433, que institui a Política Nacional de Recursos Hídricos. Na regulamentação, a prioridade no uso da água é a população. Depois vêm os animais e, em seguida, outras atividades como irrigação.

O especialista lamenta que as culturas irrigadas não tenham mais importância em termos de estratégia governamental. “A irrigação ajudou a elevar a produtividade agrícola brasileira nos últimos 40 anos. Ela permite acelerar período de cultivo e garante segurança contra riscos climáticos”.

Para Ananias, o problema atual não pode ser considerado apenas como de “falta de água” nos reservatórios, e sim de ausência de ações de “preservação” de água, com políticas voltadas para estimular estocagem em propriedades rurais, com uso de barragens. Segundo ele, o Código Florestal do país não permite essa prática.

“A estiagem que atinge os reservatórios é a mesma que atinge a agricultura” diz. “Água para produzir energia tem substitutos, como térmica e solar. Água para produzir comida não tem substituto. Ou tem ou não tem”.

*Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 22/06/2021*

### **MINÉRIO DE FERRO SE RECUPERA E TEM ALTA DE 3% EM QINGDAO**

Com o aumento de hoje, a commodity do aço sobe 7,8% no mês. No ano, acumula valorização de 33,5%

*Por Ivo Ribeiro, Valor — São Paulo*

Após iniciar a semana em queda, a cotação do minério de ferro no mercado transoceânico voltou a se recuperar nas negociações do mercado à vista chinês, que é referência mundial para a commodity.

O minério de ferro com pureza de 62% de ferro foi negociado a US\$ 214,32 a tonelada, uma alta de 3% em relação à cotação do dia anterior, conforme a publicação especializada “Fastmarkets MB”.

O preço definido hoje no porto chinês de Qingdao significou valorização de US\$ 6,17 a tonelada. A China é o maior consumidor mundial da matéria-prima do aço, com cerca de 1,2 bilhão de toneladas por ano.

Segundo a publicação, o movimento de alta, de acordo com traders locais, se deve à potencial retomada das operações de altos-fornos e redução das restrições de emissões em Tangshan, maior cinturão do aço chinês.

Com o aumento de hoje, a commodity do aço sobe 7,8% no mês. No ano, acumula valorização de 33,5%.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 22/06/2021*

## CUSTO DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE ARROZ SUBIU 170% NA PANDEMIA

Segundo o projeto Brazilian Rice, iniciativa desenvolvida por Abiarroz e Apex-Brasil, em alguns casos, aumento chegou a 300%

*Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo*

A pandemia de covid-19 teve impacto no custo do transporte marítimo de cargas. Na cadeia do arroz, o aumento do frete foi, em média, de mais de 170%, com picos de até 300% em alguns casos, segundo levantamento feito pelo projeto Brazilian Rice, iniciativa desenvolvida pela Associação Brasileira da Indústria do Arroz (Abiarroz) em parceria com a Apex-Brasil

O estudo é resultado de consulta da equipe do Brazilian Rice a um grupo de empresas exportadoras de arroz beneficiado associadas à Abiarroz. As empresas ouvidas exportam a partir do Porto de Rio Grande (RS).

Nesse período de pandemia, houve ainda uma piora de 50% nas operações de transporte marítimo de cargas, conforme o levantamento. Isso fez com que 33% das empresas do setor arroseiro reduzissem as exportações. Outras 50% mantiveram o volume de embarques e 17% aumentaram. “Há falta de espaços nos navios para embarcar as cargas de arroz”, disse, em nota, Gustavo Trevisan, diretor de relações internacionais da Abiarroz.

O setor também enfrenta a escassez de contêineres para o transporte do produto, afirma Trevisan. O levantamento mostra ainda que houve aumento no tempo de espera para o cereal chegar ao seu destino e indisponibilidade de carga para o embarque.

Segundo a gerente de Exportação da Abiarroz, Carolina Telles Matos, a alta do custo do frete marítimo para o setor acaba se refletindo no valor final do arroz para o consumidor. “Por isso, não basta reduzir a tarifa de importação no Brasil. Também é preciso que haja queda no custo internamente”, diz, em nota

Em maio, o Brasil exportou 86,89 mil toneladas de arroz (base casca), 64,5% menos que no mesmo mês de 2020. As importações somaram 95,89 mil toneladas, com alta de 71,7% na mesma base de comparação.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 22/06/2021*



### GOVERNO FARÁ CONSULTA PÚBLICA NO 2º SEMESTRE PARA LEILOAR PORTO DE SANTOS E AEROPORTOS EM SP E RIO

Consulta pública deve ser lançada no segundo semestre e é etapa obrigatória para a concessão. Estudos já foram concluídos, diz ministro Tarcísio Gomes de Freitas; leilão é previsto para 2022.

*Por Jéssica Sant'Ana, G1 — Brasília*

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, afirmou nesta terça-feira (22) que o governo deve abrir, no segundo semestre deste ano, consulta pública sobre os leilões do porto de Santos (SP) e dos aeroportos de Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ).

A afirmação foi feita durante audiência pública na Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados.

Os três leilões são os mais aguardados pelo mercado até o fim do governo Bolsonaro na área de infraestrutura de transporte.

Segundo Freitas, os estudos para conceder a gestão dos ativos à iniciativa privada foram concluídos. Faltam, agora, apenas "aperfeiçoamentos" no estudo do leilão do Porto de Santos.

***"Santos Dumont, Congonhas e Porto de Santos, os três estudos estão com modelagem fechada, ou seja, estudos estão prontos. No segundo semestre, lançamos a consulta [pública] dos três ativos", afirmou o ministro. Além da consulta, serão realizadas audiências públicas.***

Finalizada a consulta à sociedade, a minuta de edital dos leilões será encaminhada ao Tribunal de Contas da União (TCU) para avaliação. "A gente não licita nada sem aval do TCU", explicou Freitas. O aval do TCU não é obrigatório, mas o governo espera para se precaver de futuros questionamentos jurídicos.

A previsão do governo é publicar o edital dos aeroportos e fazer o leilão no primeiro semestre de 2022. Já o Porto de Santos deve ficar para o segundo semestre de 2022.

#### **Aeroportos**

Os aeroportos de Congonhas e Santos Dumont serão leiloados junto com outros 14 terminais. Atualmente, os aeroportos são administrados pela estatal Infraero

Esta será a sétima e última rodada de leilão de aeroportos, segundo o cronograma do governo. Deve ser, também, a mais aguardada pelos investidores por reunir dois dos aeroportos mais atrativos do país.

#### **O leilão será realizado em três blocos:**

- Bloco Norte II – aeroportos de Belém/PA, Santarém/PA, Marabá/PA, Carajás/PA, Altamira/PA e Macapá/AP;
- Bloco RJ-MG – aeroportos Santos Dumont/RJ, Jacarepaguá/RJ, Uberlândia/MG, Montes Claros/MG e Uberaba/MG;
- Bloco SP-MS – aeroportos de Congonhas/SP, Campo de Marte/SP, Campo Grande/MS, Corumbá/MS e Ponta Porã/MS.

A empresa que arrematar cada bloco terá que administrar todos os aeroportos do bloco. O modelo vem sendo utilizado desde 2019.

As vencedoras ganharão o direito de administrar os terminais por 30 anos. Os ativos continuam sendo da União. Ao final do prazo de contrato, uma nova licitação deve ser aberta.

***No último leilão do setor, realizado em abril, a União arrecadou R\$ 3,3 bilhões.***

### Porto de Santos

Já o leilão do Porto de Santos – o maior complexo portuário da América Latina – é o mais aguardado pelo setor portuário.

O governo vai conceder à iniciativa privada a gestão do porto, que hoje é feita pela Santos Port Authority (antiga Companhia Docas do Estado de São Paulo — Codesp). Os terminais localizados no porto de Santos já são privados.

A previsão é que o leilão acontece em 2022.

Neste ano, o governo fará a concessão da gestão dos portos do Espírito Santo. Atualmente, a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) administra os portos do estado.

Será o primeiro leilão de administração de portos, servindo de modelo para a desestatização dos demais portos do país.

No caso dos portos, os contratos são de 35 anos.

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

*Data: 22/06/2021*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### COMUNIDADE MARÍTIMA PROMOVE “BUZINAÇO” DIA 25 PARA ALERTAR SOBRE CONDIÇÕES DE TRIPULANTES PRESOS EM ALTO-MAR

*Da Redação NAVEGAÇÃO 22 Junho 2021*

No próximo dia 25 (sexta-feira), a comunidade marítima promove o movimento "Ships sound their horns", em português "Navios tocam suas buzinas" ou o nosso popular "buzinaço". A iniciativa tem como objetivo alertar o mundo sobre a situação caótica vivida pelos tripulantes, que em muitos casos não conseguem desembarcar devido à pandemia, ficando presos em alto-mar. Informações da Organização Marítima Internacional (IMO) mostram que em março deste ano ainda existiam cerca de 200 mil tripulantes impossibilitados de serem repatriados.

Outro fator que chama a atenção e vem causando preocupação entre os profissionais da categoria é a quantidade de embarcações abandonadas. De acordo com a Organização Internacional do Trabalho, há mais de 250 casos do tipo em todo o mundo — só em 2020 foram 85 novos registros, o dobro do ano anterior.



#### ***Pandemia fez crescer o número de navios abandonados e descaso com tripulantes***

A pandemia causou uma série de dificuldades em diversos setores da economia e, para o setor marítimo, isso significou também a maior crise humanitária da história. Com aumento de custos e burocracias para a troca e repatriação de tripulantes, milhares de marítimos são obrigados a permanecer a bordo, mesmo depois do tempo máximo permitido de 11 meses.

“Os entraves e burocracias são sempre preocupantes, porque dependendo do caso pode demorar anos para ter resolução. Para se ter ideia, de forma histórica, apenas cerca de 30% dos casos relacionados ao abandono de embarcações foram resolvidos até hoje”, explica Leonardo Brunelli, diretor da 7Shipping, empresa que presta serviços de troca de tripulação para agências marítimas e que já repatriou mais de 4 mil tripulantes durante a pandemia. “Além do natural e habitual impacto no bem-estar físico e mental dos marítimos dentro dos 11 meses de trabalho a bordo permitido por lei,

ao considerar questões de abandono, as questões de saúde emocional e psicológica ultrapassam todos limites da saúde humana. Como, por exemplo, não saber quando poderão pisar em terra, ver suas famílias ou, até mesmo, saber se terão dinheiro no final das contas”, lamenta.

Um episódio recente aqui no Brasil, mais precisamente, no Porto de Santos, foi relacionado ao navio Srakane e sua dívida trabalhista que ultrapassa a cifra de US\$ 111 mil, o equivalente a R\$ 602 mil. A embarcação conta com 15 tripulantes a bordo que, além dos problemas financeiros, sofrem com péssimas condições de trabalho, falta de água, alimentos e combustível. Isso sem mencionar os contratos de trabalho vencidos.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 22/06/2021*

## MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO SETOR PORTUÁRIO CRESCE 9,7% NO QUADRIMESTRE

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22 Junho 2021*



### **Terminal Ponta da Madeira**

De janeiro a abril, foram movimentados 380,5 milhões de toneladas

O setor portuário movimentou, de janeiro a abril, 380,5 milhões de toneladas. Isso corresponde a um aumento de 9,73% em relação ao mesmo período do ano passado. Os números são do Painel Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

No primeiro quadrimestre do ano, os portos privados movimentaram 249,7 milhões de toneladas, um aumento de 9,94% em relação aos primeiros quatro meses de 2020. Já os portos públicos movimentaram 130,8 milhões de toneladas, registrando uma melhoria de 9,33%.

“Os números continuam positivos, e a tendência é que a movimentação portuária mantenha o viés de alta ao longo do ano. O setor portuário brasileiro vem demonstrando resiliência e capacidade de superar até mesmo uma pandemia”, afirmou o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, reforçando que a Agência continuará trabalhando, no que couber, para dotar o setor de mais infraestrutura e para atrair investimentos.

Apenas em abril de 2021, o setor portuário brasileiro movimentou 100,5 milhões de toneladas, o que significou um aumento de 6,2% em relação ao mesmo mês do ano passado.

### **Instalações portuárias**

Santos (SP) foi o porto público que mais movimentou: 38,1 milhões de toneladas no primeiro quadrimestre de 2021, um crescimento de 7,75% em comparação com o mesmo período de 2020. Em seguida, apareceu Paranaguá (PR): 16,5 milhões de toneladas (alta de 0,35%). Na terceira posição, figurou Itaguaí (RJ): 15,9 milhões de toneladas e um incremento de 34,7%.

Em relação aos terminais privados, Ponta da Madeira (MA) movimentou 54,4 milhões de toneladas no primeiro quadrimestre do ano: alta de 5%. Na segunda posição, apareceu o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ): 22,7 milhões de toneladas movimentadas e crescimento de 8,52%. Depois veio o Terminal Aquaviário de São Sebastião (Almirante Barroso), em São Paulo. A instalação movimentou 18,1 milhões de toneladas, crescimento de 3,6%.

As cargas mais movimentadas neste primeiro quadrimestre foram minérios (+ 11,7%), combustíveis minerais (+ 15,87%) e sementes e frutos oleaginosos (- 3,38%).

### **Contêineres**

A movimentação de contêineres em TEUs no primeiro quadrimestre de 2021 foi de 3,7 milhões, um crescimento de 10,54% em relação ao mesmo período de 2020.

### Cabotagem

A movimentação via cabotagem foi de 94,3 milhões de toneladas no primeiro quadrimestre do ano. Isso significou um crescimento de 12%. A carga mais movimentada foram os grânéis líquidos e gasosos. Já a navegação de longo curso transportou 262,6 milhões de toneladas entre janeiro e abril de 2021 (alta de 9,95%). Granel sólido foi a carga mais transportada nesse tipo de navegação.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 22/06/2021*

## TERMINAL DE GRANÉIS SÓLIDOS VOLTA NO PORTO DE SUAPE

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22 Junho 2021*



O terminal de grânéis sólidos do Porto de Suape, localizado na retroárea do Cais 5 do atracadouro, começou a operar no último fim de semana, depois de dois anos e três meses com as atividades paralisadas. A área dispõe de 72 mil metros quadrados para movimentação e armazenagem de cargas diversas.

“Com essa retomada, Suape terá incremento na exportação e importação, tais como açúcar a granel e em sacos, grânéis sólidos em geral, como fertilizantes e barrilha (sal branco e translúcido aplicado na produção de vidro, papel, sabão e detergente); coque de petróleo, grânéis vegetais, entre outros”, pontua Roberto Gusmão, diretor-presidente de Suape. A chegada da primeira carga importada de coque verde de petróleo pelo porto marcou o reinício das operações do terminal, arrendado, temporariamente, pela empresa M&G São Caetano.

A embarcação com carga importada de coque verde de petróleo atracou no último domingo (20) e a operação de desembarque das 33 mil toneladas do produto teve início quatro horas depois, devendo ser concluída em cinco ou seis dias.

Assinado no último dia 16 de junho, o contrato de transição com a M&G tem duração de seis meses ou até a conclusão do processo licitatório do arrendamento definitivo pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que ocorrerá em 2022, para exploração do terminal por 35 anos. O espaço foi oferecido para arrendamento após a devolução da área pela Agrovía do Nordeste e autorização da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA). A M&G São Caetano participou do chamamento público em 2020 e ofereceu o maior preço do certame. O terminal tem capacidade de movimentar de 500 a 600 mil toneladas de carga por ano.

O coque verde de petróleo é usado como matriz energética e pode substituir o carvão como combustível nas indústrias. A carga é constantemente exportada via Porto de Suape. Já a operação de descarga é uma novidade e difere dos procedimentos de embarque. O produto é retirado do navio pelos guindastes da embarcação e depositado na caçamba de caminhões por meio de uma moega (equipamento portuário que tem o formato de funil). A carga segue para ser armazenada no terminal, situado próximo do local de desembarque e esse é um dos diferenciais da operação.

Outro ponto a considerar é o monitoramento de particulados 24 horas/dia. A M&G contratou duas empresas, uma para o monitoramento terrestre e outra, para o marítimo. Esses e outros procedimentos são importantes para garantir que não ocorram danos ao meio ambiente. “Contamos também com um supressor de particulados sueco que evita a dispersão de partículas durante a movimentação das cargas. Essas melhorias são baseadas em 15 anos de experiência operando coque de petróleo”, explica Geraldo Lobo, proprietário e CEO da empresa.

A Diretoria de Meio Ambiente e Sustentabilidade de Suape emitiu recomendações quanto aos procedimentos de segurança que devem ser seguidos, como por exemplo: limpeza constante do

cais, quando houver produto no chão; paralisação imediata em caso de chuva ou ventos fortes; instalação de barreiras de contenção para cercamento do espelho d'água ao redor do cais, entre outras providências.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 22/06/2021

## MODELO DE PROGRAMAS ESTRATÉGICOS ESTIMULA CONTEÚDO LOCAL, DIZ EMGEPRON

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 22 Junho 2021



### Arquivo/Divulgação

Diretor-presidente da empresa destacou que participação de fornecedores de navieças locais no cluster naval do Rio de Janeiro podem contribuir para ampliar suporte a demandas de construtores em projetos de renovação da esquadra.

O diretor-presidente da Empresa Gerencial Projetos Navais (Emgepron), vice-almirante Edésio Teixeira, disse que os programas estratégicos da Marinha empregam um modelo que estimula o grupo construtor contratado a cumprir as exigências de conteúdo local. Teixeira destacou a participação da indústria nacional de navieças no cluster tecnológico naval do Rio de Janeiro a fim de compreender melhor as demandas dos projetos em curso e dar suporte com os itens que os fornecedores locais conseguem atender.

Para Teixeira, o problema do conteúdo é defini-lo, ter instrumentos de acompanhamento e atuar com o máximo de eficiência de conhecimento para que a indústria brasileira possa saber o que é demandado e possa pressionar o fabricante. "Divulgamos no ambiente do cluster, criando uma eficiência de informação, toda essa visão de conteúdo local que achamos que a indústria brasileira pode fornecer", disse na última segunda-feira (21), durante sessão das comissões de ciência e tecnologia e especial da indústria naval e offshore da Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro (Alerj).

Ele explicou que, de um lado, a indústria brasileira se relaciona e pressiona o construtor e, de outro, a Emgepron pressiona o contratado a fim de alcançar os níveis de conteúdo local estabelecido. Teixeira contou que, durante discussões com o consórcio responsável pela construção das fragatas Tamandaré, em certos aspectos, o entendimento do contratado era de que a indústria brasileira era primária para fornecer equipamentos.

"Mostramos que, em função do programa de submarinos (Prosub), fornecemos válvulas de fundo — equipamentos mais críticos de um navio — para o programa do submarino nuclear francês. Diante dessa argumentação, tiveram que ceder e buscar conteúdo nacional", revelou. "É simples o instrumento de pressão: ao fazer análise de valor agregado, se não tiver alcançado a meta, não pagamos", acrescentou. Teixeira citou que a Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq) veio para dentro do cluster e trabalha diretamente pressionando, buscando negócios e colocar fornecedores brasileiros no conteúdo local.

O programa de obtenção das fragatas classe Tamandaré (PFCT) prevê investimentos da ordem de US\$ 2,3 bilhões, a serem capitalizados na Emgepron. Teixeira explicou que o conteúdo das quatro fragatas previstas nesse programa foi especificado pela diretoria-geral de material da Marinha do Brasil, que selecionou o consórcio formado pela Thyssenkrupp, fabricante mundial de navios de guerra; Embraer, responsável pelos sensores e gerenciamento de sistema de combate dos navios desse projeto; e Atech.

Entre as exigências, a força naval estabeleceu conteúdo local de 30% para o primeiro navio da série e o percentual mínimo de 40% a partir do segundo navio. "É uma meta ambiciosa para um navio de guerra, quando percebemos que grande parte vem de sensores e armamentos e tecnologia que não

temos aqui", reconheceu Teixeira. Ele ressaltou que a Emgepron negociou o contrato por um ano, onde foram firmadas condições para acompanhar esse conteúdo local. Ele detalhou que a Emgepron firmou acordo com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que atualizou seu modelo de cálculo de conteúdo local. As informações serão fornecidas pelo consórcio construtor. O BNDES informará, a partir do conhecimento lançado pelo construtor, qual nível de conteúdo local na estrutura de gerenciamento implementado na Emgepron, dentro da visão do ciclo de vida.

"Criamos um modelo específico para gerenciamento do valor agregado numa visão de governança do programa. O construtor tem que apresentar, em função de uma estrutura analítica do programa previamente estabelecida. Com todos todos os [itens] entregáveis e detalhando gastos com mão de obra, materiais, serviços e apontando para o conteúdo local. Nós aqui batemos a análise do conteúdo local agregado (exigência do TCU) e usamos a visão de conteúdo local do algoritmo do BNDES", explicou.

Teixeira salientou que o modelo adotado pela Marinha e pela Emgepron para aquisições de programas estratégicos também prevê transferência de tecnologia, como a que permitirá ao Brasil ter capacitação na parte de inteligência do software que controla um navio moderno como as novas fragatas. O diretor-presidente da Emgepron disse que o PFCT reúne atualmente quase 100 pessoas dedicadas à Tamandaré, das quais 80% de engenheiros. Ele destacou que os trabalhos focaram na qualificação de finanças corporativas, a fim de entender a estruturação e avaliação econômico-financeira dos programas, bem como na gestão do ciclo de vida, com a engenharia de sistemas e gerenciamento de projetos.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 22/06/2021*

## MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NOS PORTOS PRIVADOS CRESCE QUASE 10% ENTRE JANEIRO E ABRIL

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22 Junho 2021*



### *Terminal Ponta Ubu*

Os TUPs (Terminais de Uso Privado) movimentaram 249,7 milhões de toneladas de cargas nos primeiros quatro meses de 2021, o que representa crescimento de 9,9% em relação ao mesmo período do ano anterior. A movimentação total — portos públicos e privados — foi de 380,4 milhões de toneladas no período, com incremento de 9,73%.

O presidente da ATP Associação de Terminais Portuários Privados), Murillo Barbosa aponta que os TUPs foram responsáveis por 65,62% da movimentação total de cargas no quadrimestre e destaca a intensa contribuição dos TUPs para a economia nacional, desde o início da pandemia de Covid-19 no país.

"Apesar da crise imposta pela pandemia, os portos privados não pararam e seguiram apresentando números ascendentes na movimentação de cargas e, assim, contribuindo tanto para o superavit da balança comercial brasileira, como para o recente cenário de recuperação econômica dos últimos meses", analisa.

Os perfis de cargas que apresentaram maior crescimento em movimentação nos portos privados no período foram carga geral (+18,8%), contêiner (+16,3%), granel líquido e gasoso (+15%) e granel sólido (+5,85%), que se manteve com maior volume total de movimentação, com 139,12 milhões de toneladas.

Barbosa destaca a evolução da movimentação de cargas nos TUPs associados da ATP, como o Terminal Marítimo Ponta Ubu, com 1,7 milhões de toneladas a mais (+392,3%), Porto do Açú -

Terminal Tmult e TCAR, com incremento de 200 mil toneladas (+136,7%), e o Terminal Aquaviário de São Francisco Do Sul, com 3,7 milhões de toneladas a mais (+136,2%).

Os números foram divulgados pela Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e podem ser encontrados no DataPort, banco de dados da ATP (Associação de Terminais Portuários Privados) que reúne informações atualizadas do setor portuário em uma única plataforma.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 22/06/2021*

## VLI E VALEC ASSINAM CONTRATO DE CONCESSÃO DO TERMINAL INTEGRADOR DE PORTO FRANCO

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22 Junho 2021*



Acordo prevê a administração do ativo pela VLI nos próximos 15 anos; obras de operacionalização do terminal terão início a partir de julho

A VLI e a Valec Engenharia, Construções e Ferrovias assinaram contrato de concessão do Terminal Integrador de Porto Franco, no Maranhão. O ativo estará sob administração da VLI pelos próximos 15 anos, com possibilidade de renovação por mais cinco.

A empresa vai investir, entre obrigações contratuais, adequação e capacitação do terminal, mais de R\$ 20 milhões durante o período. As obras no terminal terão início a partir do próximo mês e a previsão é de que as operações comecem no primeiro semestre de 2022. As obras para ativação do complexo devem gerar mais de 100 empregos no estado.

O ativo conta com estruturas de armazenagem e transbordo de grãos e a previsão é de elevar a movimentação de cargas na região, que a empresa já recebe de outros terminais, em mais de 30%.

Para integrar os modais, conectando a malha ferroviária aos principais portos do Norte, a VLI implementou uma solução logística que já conta com os Terminais Integradores de Porto Nacional e Palmeirante, no Tocantins; além de escoamento via Terminal Portuário de São Luís, no Maranhão. Por meio do modal ferroviário, cargas de milho, soja e farelo de soja saem do interior do país, passam pelos terminais de Porto Nacional e Palmeirante, e seguem até Porto do Itaqui.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 22/06/2021*

## TCU CONSTATA QUE POLÍCIA FEDERAL PORTUÁRIA ESTÁ COM REGULAMENTAÇÃO DEFASADA E DESCUMPRE NORMAS DE SEGURANÇA

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22 Junho 2021*

Auditoria na função de polícia marítima da Polícia Federal mostrou que as normas regulatórias estão defasadas e que as instalações portuárias não cumprem integralmente as normas de segurança

O TCU fez auditoria na Polícia Federal e na Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos) para analisar as ações adotadas na prevenção e repressão a ilícitos praticados em portos, terminais e vias navegáveis.

A fiscalização avaliou a organização e o funcionamento das atividades de polícia marítima exercidas nos portos de Santos/SP, Paranaguá/PR, Rio Grande/RS, Suape/PE, Rio de Janeiro/RJ, Salvador/BA, Itajaí/SC e Vitória/ES.

A conclusão foi que a regulamentação da atuação da PF na função de polícia marítima está defasada e necessita de atualização. Os Núcleos Especiais de Polícia Marítima, por falta de

estrutura, executam apenas parcialmente as atividades de polícia marítima, e as instalações portuárias não cumprem integralmente as normas de segurança da Conportos.

A regulamentação da atuação da Polícia Federal (PF) na função de polícia marítima está defasada e as instalações portuárias não cumprem integralmente as normas de segurança. Essa é a conclusão a que o Tribunal de Contas da União (TCU) chegou ao fazer auditoria na Polícia Federal e na Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos) para analisar as ações adotadas na prevenção e repressão a ilícitos praticados em portos, terminais e vias navegáveis.

A fiscalização avaliou a organização e o funcionamento das atividades de polícia marítima exercidas pelos Núcleos Especiais de Polícia Marítima (Nepoms) da Polícia Federal nos portos de Santos/SP, Paranaguá/PR, Rio Grande/RS, Suape/PE, Rio de Janeiro/RJ, Salvador/BA, Itajaí/SC e Vitória/ES.

Em relação aos Nepoms, as principais constatações da auditoria foram a insuficiência de efetivo para executar as atividades de polícia marítima, a inadequação das embarcações disponíveis para o patrulhamento marítimo e a restrição de acesso aos contêineres, imposta pela Receita Federal.

O TCU verificou ainda descumprimentos, pelas instalações portuárias, de normas de segurança da Conportos relacionadas à ausência de estudo de risco ou plano de segurança, à falta de designação de supervisor de segurança e à inexistência de prevenção a acessos de pessoas não autorizadas. Além disso, a Conportos não mantém registros de segurança na Organização Marítima Internacional e não cobra informações acerca das fiscalizações realizadas pelas Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos).

Para o Tribunal, portanto, a regulamentação da atuação da PF na função de polícia marítima está defasada e necessita de atualização. Os Nepoms, por falta de estrutura, executam apenas parcialmente as atividades de polícia marítima e as instalações portuárias não cumprem integralmente as normas de segurança da Conportos.

Como consequência dos trabalhos, entre outras decisões, o TCU determinou à Polícia Federal que elabore plano de ação com medidas a serem adotadas para reestruturar os Nepoms. À Conportos, o Tribunal determinou que estabeleça cronograma para que todos os portos e terminais do País cumpram as exigências de segurança previstas na legislação.

A unidade técnica do TCU responsável pela fiscalização foi a Secretaria de Controle Externo da Defesa Nacional e da Segurança Pública. O relator do processo é o ministro Jorge Oliveira.

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

**Data: 22/06/2021**

## MAIO SUPERA EXPECTATIVAS E PORTO DE SANTOS ESTABELECE NOVOS RECORDES DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

**Da Redação NOTÍCIAS 21 Junho 2021**



Acumulado do ano atinge alta de 8,1%; contêiner cresce dois dígitos

O Porto de Santos estabeleceu em maio novo recorde de movimentação de cargas para o mês ao atingir 14 milhões de toneladas, alta de 7,3% sobre a maior marca anterior para maio, registrada em 2020. É o segundo melhor resultado mensal da história do Porto, atrás somente de março deste ano (15,2 milhões de toneladas).

Maio marca também o quinto recorde consecutivo no ano - janeiro, fevereiro, março e abril de 2021 já tinham superado as próprias marcas.



No acumulado dos cinco primeiros meses do ano, o movimento atingiu 63 milhões de toneladas, 8,1% superior na comparação anual, o que caracteriza também recorde para o período.

O fluxo de contêineres em TEU (contêiner padrão de 20 pés) aumentou dois dígitos em relação a 2020, tanto no movimento mensal (23,8%), quanto no acumulado do ano (16,7%), envolvendo a operação de 412.263 TEU no mês e 1.996.561 TEU no acumulado do ano, registrando novos recordes no mês e no acumulado do ano para essa modalidade de carga.

Segundo o diretor de Operações da Santos Port Authority (SPA), Marcelo Ribeiro, a sucessão de bons resultados na movimentação reflete, além da força do agronegócio e do crescimento acentuado do contêiner, o trabalho para aumentar a eficiência do Porto de Santos e mantê-lo como principal ativo da logística nacional. “Esses números são favorecidos pelas ações de gestão que vimos adotando nos últimos anos, e envolvem desde revisão de regimentos e aumento da fiscalização para cumprimento de indicadores de produtividade até a ampliação de áreas por meio de novos leilões e contratos de transição”, explicou o executivo.

Os embarques cresceram 5% em maio, para 10,4 milhões de toneladas, e 8,5% nos cinco primeiros meses do ano, para 45,6 milhões de toneladas comparados a 2020.

A soja em grãos a granel se manteve como a principal carga responsável pelo bom desempenho das exportações, atingindo um volume de 4,1 milhões de toneladas no movimento mensal e 17 milhões de toneladas no acumulado do ano.

O açúcar a granel apresentou alta de 5% no mês de maio, mantendo crescimento de dois dígitos no acumulado do ano, com alta de 16,9% - com 2 milhões de toneladas e 7 milhões de toneladas, respectivamente.

Os desembarques atingiram, no mês, um total de 3,6 milhões de toneladas, aumento de 14,9% sobre o registrado no mesmo mês do ano passado. No primeiro quinquemestre o volume cresceu 7% sobre mesmo período de 2020, para 17,4 milhões de toneladas.

Em termos de volume desembarcado, o destaque ficou com o adubo que, a despeito de apresentar redução de 7,1% no mês, somou 606,6 mil toneladas. No acumulado, atingiu 2,7 milhões de toneladas, crescimento de 28,5%.

Os granéis sólidos somaram 32 milhões de toneladas de janeiro a maio, aumento de 6,5% em relação à mesma base do exercício anterior, registrando a melhor marca para o período. Os granéis líquidos alcançaram 7,2 milhões de toneladas, revelando queda de 1,7% na comparação anual, apresentando, entretanto, a segunda maior marca para o período.

O fluxo de navios teve aumento de 3,6% no mês (429 embarcações) e queda de 1,5% no resultado acumulado (2.017 embarcações), apontando aumento do volume de cargas transportadas por navio.

### Participação nas trocas comerciais brasileiras

O Porto de Santos teve uma participação de 28,5% na movimentação das cargas que integram as transações do Brasil com outros países, destacando-se a China como o principal destino e origem das mercadorias (28,7%). O Estado de São Paulo continua apresentando a maior participação nessas transações por meio do Porto de Santos (55,5%).

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

**Data: 22/06/2021**



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Para utilizar os recursos de “feeds” é necessário ter um software agregador de notícias instalado em seu computador. Basta inserir o link do arquivo XML do InforMS <http://www.mercosshipping.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.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)).

Fonte : InforMS  
Data : 20/04/2006