

# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCOSHIPING**

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

**Edição 100/2021  
Data: 30/06/2021**

### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>3</b>
INSCRIÇÕES PARA WEBINAR SOBRE TRABALHO PORTUÁRIO TERMINAM NESTA QUARTA-FEIRA .....	3
PREFEITURA DE SANTOS PEDE QUE PARALISAÇÃO DE CAMINHONEIROS DO PORTO SEJA ADIADA.....	3
<b>SETE SEGUNDOS – NOTÍCIAS – AL</b> .....	<b>4</b>
ADVOGADO ASSUME COMANDO DO PORTO DE MACEIÓ PARA AJUDAR NA REELEIÇÃO DE DEPUTADO FEDERAL.....	4
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>5</b>
COMUNICADO RELEVANTE SOBRE O SISTEMA DE OUTORGA ELETRÔNICA (SOE) .....	5
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>5</b>
POR UNANIMIDADE, TCU APROVA COM RESSALVAS CONTAS DE 2020 DO GOVERNO BOLSONARO .....	5
ANP REGISTRA ATÉ AGORA 6.040 PETROLEIROS CONTAMINADOS PELA COVID-19 .....	6
ARGENTINA VAI LICITAR DRAGAGEM DO RIO PARANÁ E PREPARA CONCESSÃO MAIS LONGA, DIZ MINISTRO.....	6
<b>MONEYTIMES</b> .....	<b>7</b>
GOVERNO FEDERAL INAUGURA ESTAÇÃO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO EM PONTA PORÃ.....	7
INFRAESTRUTURA OFERECE OPORTUNIDADES DE SOBRA; VEJA QUAIS AÇÕES TER .....	8
CADE DIZ QUE NOVA POLÍTICA DE PREÇOS DA IPIRANGA É LÍCITA.....	10
VALE APOSTA EM BOLHAS PARA REDUZIR CUSTO DE TRANSPORTE MARÍTIMO .....	10
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>11</b>
PRESIDENTE DA PETROBRAS RECEBE CAMINHONEIROS PARA DISCUTIR PREÇOS DO DIESEL .....	11
EXCELERATE ENERGY RECORRE PARA TENTAR SALVAR ARRENDAMENTO DO TERMINAL DE GNL DA BAHIA.....	13
É PRECISO ALTERAR DEMANDA E CONSUMO DE ENERGIA PARA ALCANÇAR NET-ZERO, DIZEM CEOS.....	15
SUZANO CAPTA US\$ 1 BI COM TÍTULOS ATRELADOS A METAS DE DIVERSIDADE DE GÊNERO E USO DA ÁGUA .....	17
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>18</b>
CSN COMPRÁ ELIZABETH CIMENTOS E MINERAÇÃO EM NEGÓCIO DE R\$ 1,08 BI .....	18
BOLSONARO NOMEIA ALEXANDRE CORDEIRO PARA A PRESIDÊNCIA DO CADE .....	19
DÍVIDA PÚBLICA CAI PELO TERCEIRO MÊS SEGUIDO E CHEGA A 84,5% DO PIB .....	20
CONHEÇA AS 5 MAIORES HIDRELÉTRICAS DO MUNDO. USINA INAUGURADA NA CHINA TOMA 2º LUGAR DE ITAIPU .....	21
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>24</b>
GUEDES SINALIZA ALÍQUOTA MENOR PARA EMPRESAS NO IR, MAS MANTÉM TRIBUTAÇÃO DE DIVIDENDOS .....	24
EMIÇÃO SECUNDÁRIA DA BR DISTRIBUIDORA TEM DEMANDA DE R\$ 30 BILHÕES.....	25
BRIDGESTONE INVESTIRÁ R\$ 700 MILHÕES PARA AMPLIAR FÁBRICA NA BAHIA.....	25
VALE VAI INICIAR OPERAÇÃO DE 10 CAMINHÕES AUTÔNOMOS EM CARAJÁS ATÉ O FIM DO ANO.....	26
EM MEIO À CRISE HÍDRICA, TÉRMICA EM MS PARADA HÁ 4 ANOS SERÁ REATIVADA .....	27
GOVERNO QUER TORNAR PERMANENTE PROGRAMA DE REDUÇÃO DE JORNADA E SUSPENSÃO DE CONTRATO .....	28
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>29</b>
MINÉRIO DE FERRO CHEGA AO FIM DE JUNHO EM LEVE ALTA EM PORTO NA CHINA .....	29
ÇAÇA AO INVESTIMENTO.....	30
PROJETOS PARA HUB LOGÍSTICO MOVIMENTAM R\$ 5 BILHÕES .....	32
COMPLEXO PORTUÁRIO VAI ATINGIR EM 2021 META PREVISTA PARA 2030.....	33
DADOS MOSTRAM RETOMADA DO EMPREGO .....	35
LEILÃO DE TRECHO DA BR-163 DEVERÁ ATRAIR POUCA CONCORRÊNCIA .....	36
NACIONAL GÁS AMPLIA FATIA DE MERCADO APÓS COMPRAR 20% DA LIQUIGÁS .....	37
PORTO DA CCCC NO MARANHÃO NÃO SAI DO PAPEL .....	39
MINÉRIO DE FERRO RECUA 2,9% NO PORTO DE QINGDAO .....	40
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>40</b>
MINISTÉRIO DA SAÚDE ENVIU 100% DAS VACINAS DESTINADAS À 1ª DOSE EM PORTUÁRIOS.....	41
CAMPANHA 'VOU DE TÚNEL' ACELERA MOBILIZAÇÃO.....	42
DESMANTELAMENTO NO BRASIL CARECE DE CLÁUSULAS ESPECÍFICAS EM EDITAIS.....	43
O QUE PODE ACONTECER COM A DUIMP NOS PRÓXIMOS ANOS? .....	44
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA</b> .....	<b>46</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	46



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### INSCRIÇÕES PARA WEBINAR SOBRE TRABALHO PORTUÁRIO TERMINAM NESTA QUARTA-FEIRA

Evento vai analisar a evolução do trabalho avulso nos portos

Por: Redação



**Webinar Trabalho Portuário: Passado, Presente e Futuro acontece nesta quinta (1º)**  
Foto: Carlos Nogueira/AT

As inscrições, gratuitas, para o webinar Trabalho Portuário: Passado, Presente e Futuro, que analisará a evolução do trabalho avulso nos portos, podem ser feitas até esta quarta-feira (30). Realização da Ruy de Mello Miller (RMM) Advocacia e do Grupo Tribuna, o debate será realizado nesta quinta (1º),

às 9 horas, com transmissão on-line só para o público inscrito. O evento integra a programação dos 60 anos da RMM Advocacia.

O webinar terá a participação do presidente da Comissão de Direito Portuário da seccional de Santos da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) e sócio da Advocacia RMM, Lucas Rênio, e do advogado especialista em trabalho portuário Augusto Grieco Sant'Anna Meirinho. A mediação será do editor de Porto & Mar, Leopoldo Figueiredo.

Na ocasião, haverá o lançamento do livro Temas de Trabalho Portuário: do individual ao coletivo, do saco nas costas à automação do porto 4.0.

Para se inscrever, os interessados devem acessar a página de A Tribuna, onde há o link para o cadastro. As vagas são limitadas.

As comemorações dos 60 anos da RMM Advocacia ainda envolvem a realização de mais um webinar, com o tema Os efeitos concretos da nova regulação do setor portuário. O debate será no dia 8, às 14 horas. Os interessados poderão se inscrever na página de A Tribuna, até o dia 7.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 30/06/2021

## PREFEITURA DE SANTOS PEDE QUE PARALISAÇÃO DE CAMINHONEIROS DO PORTO SEJA ADIADA

Greve seria por conta da vacinação contra a covid-19, ainda não definida para a categoria

Por: Redação

A Prefeitura de Santos pediu que os caminhoneiros autônomos do Porto adiem seus planos de realizar uma paralisação, como forma de pressionar o Governo Federal para o adiantamento da vacinação da categoria. Em reunião na tarde desta terça-feira (29), na cidade, o secretário municipal de Assuntos Portuários e Desenvolvimento da Região Central, Julio Eduardo dos Santos, disse a representantes dos motoristas que, junto com a Autoridade Portuária, está em busca de doses junto ao Ministério da Saúde, para atender os profissionais.

Representantes da categoria que participaram do encontro ficaram de dar a resposta nesta quarta-feira (30). Há a expectativa de que os caminhoneiros adiem o protesto.

De acordo com a Prefeitura, as autoridades aguardam o envio de doses por parte do Estado. Ofício enviado pelo Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista, solicitando as doses para a vacinação da categoria profissional, foram enviadas pela Secretaria Municipal de Saúde às equipes do Palácio dos Bandeirantes.

Os autônomos aguardam, há meses, pela imunização. Havia previsão de paralisação na semana passada, mas após pedido da Autoridade Portuária, a categoria decidiu esperar.

O grupo a ser contemplado reúne os trabalhadores entre 25 e 34 anos, num total de 439 pessoas. Isso corresponde a pouco mais de 20% do total previsto.

Na semana passada, a Autoridade Portuária e o Ministério da Infraestrutura receberam, dos sindicatos, a lista dos profissionais a serem imunizados. Os dados foram repassados às prefeituras locais.

Porém, a campanha de vacinação contra a covid-19 tem avançado por a idade. E a orientação do Ministério da Saúde é de que os profissionais sejam imunizados de acordo com as faixas etárias.

Em nota, a Autoridade Portuária de Santos informou que “permanece trabalhando junto às administrações dos municípios do entorno do Porto de Santos, bem como com os sindicatos de caminhoneiros, para que a categoria receba a primeira dose o mais rapidamente possível”

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 30/06/2021*



## SETE SEGUNDOS – NOTÍCIAS – AL

### ADVOGADO ASSUME COMANDO DO PORTO DE MACEIÓ PARA AJUDAR NA REELEIÇÃO DE DEPUTADO FEDERAL



Dagoberto Omena é, atualmente, diretor-presidente da Imprensa Oficial de Alagoas

O renomado advogado Dagoberto Omena será o novo administrador do Porto de Maceió. A indicação é do deputado federal Sérgio Toledo (PL), que aposta na competência do jurista para melhorar a imagem da instituição e contribuir com sua reeleição, em 2022.

O Porto de Maceió possui grande influência junto aos grandes setores da economia alagoana. Através da instituição, é movimentada todo o combustível, produtos sucroalcooleiros, entre outros. Com uma boa gestão de Dagoberto Omena, Sérgio Toledo pode atender os interesses de grandes empresários e ter um retorno positivo para sua campanha de reeleição.

Antes de pertencer a Sérgio Toledo, a indicação para o Porto de Maceió era da família Beltrão. Por lá, já passaram Djalma Beltrão, Jorge Galvão e Rosiana Beltrão. Todos saíram bem estruturados politicamente e no ano passado venceram as eleições para a prefeitura de municípios da região Sul do Estado.

Dagoberto Omena está na presidência da Imprensa Oficial de Alagoas desde 2017, também através de indicação de Sérgio Toledo. A nomeação foi um gesto do governador Renan Filho (MDB) ao parlamentar, que passou a se comportar como um aliado do governo.

Atualmente, o advogado foi eleito como o primeiro alagoano a presidir a Associação Brasileira de Imprensa Oficial (Abio), conglomerado de direito privado interessado no aperfeiçoamento da prestação dos serviços de produção, publicação, tratamento, preservação e integridade dos atos oficiais – historicamente concentrados nos Diários Oficiais de cada Estado e da União.

*Fonte: Sete Segundos – Notícias - Maceió-AL*

*Data: 30/06/2021*



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### COMUNICADO RELEVANTE SOBRE O SISTEMA DE OUTORGA ELETRÔNICA (SOE)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ informa que, nos últimos dias, o Sistema de Outorga Eletrônica (SOE) encaminhou automaticamente e-mails para diversos usuários de forma indevida. Solicitamos que o conteúdo seja desconsiderado e participamos que as inconsistências estão em processo de verificação pelas equipes responsáveis da Agência.

*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: 30/06/2021*

# ISTOÉ Dinheiro

## ISTOÉ - DINHEIRO

### POR UNANIMIDADE, TCU APROVA COM RESSALVAS CONTAS DE 2020 DO GOVERNO BOLSONARO

*Por Ricardo Brito*

BRASÍLIA (Reuters) – Os ministros do Tribunal de Contas da União (TCU) aprovaram nesta quarta-feira com ressalvas as contas do governo Bolsonaro no exercício de 2020, primeiro ano da pandemia, ressaltando que os apontamentos feitos pela área técnica da corte não comprometeram a totalidade da gestão.

O colegiado acompanhou o parecer do ministro relator das contas, Walton Alencar, em julgamento que foi acompanhado por ministros do governo, entre eles o da Economia, Paulo Guedes. Agora, a decisão do TCU terá de ir à votação pelo Congresso Nacional.

Em seu voto, o relator disse que não houve atos adotados em desacordo com a Constituição Federal nos aspectos de abertura de créditos, regra de ouro ou teto dos gastos públicos. Ele ressaltou o fato de que, no ano passado, abriu-se exceções na execução orçamentária em razão da pandemia de coronavírus.

“Em que pese as dificuldades advindas da situação de calamidade pública, não foram evidenciados atos em desacordo com a Constituição Federal no que tange a abertura de créditos adicionais, a aplicação mínima de recursos em manutenção e desenvolvimento do ensino e em ações e em serviços públicos de saúde, execução de despesas decorrentes de emendas parlamentares individuais e de bancada, regra de ouro das finanças públicas e tetos dos gastos fixados através da emenda constitucional 95 de 2016”, disse.

O ministro do TCU afirmou também que não foram observadas irregularidades em relação à regularidade da análise financeira e orçamentária do governo no exercício de 2020.

Alencar disse que, em razão da dispensa das metas fiscais por causa da pandemia, houve a flexibilização do cumprimento do déficit primário para 2020. Destacou que houve queda do PIB de 4,1%, o que resultou em acentuada queda de arrecadação, mas ao mesmo tempo houve um forte aumento de despesas para fazer o enfrentamento da crise sanitária.

O relator do TCU ressaltou que essa situação extraordinária vai exigir um esforço dos gestores públicos nos próximos anos.

Alencar citou três ressalvas em seu parecer. Em um deles, a “insuficiência” de informações relativas às prioridades e metas da administração pública federal no Orçamento de 2020. Outro ponto refere-se à execução de despesas sem suficiente dotação orçamentária de investimentos pela Caixa. Finalmente, que não houve no ano passado a aplicação mínima de recursos na irrigação no Centro-Oeste, conforme previsto na Constituição.

Durante os votos, ministros chegaram a criticar a gestão federal no enfrentamento à pandemia. O ministro Benjamin Zymler, por exemplo, disse que o governo deveria ter aplicado uma política mais efetiva de testagem de pessoas com Covid-19.

“A falta de política de testagem é a que impõe, às vezes, medidas drásticas de Estados e municípios de circulação de pessoas”, afirmou.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 30/06/2021*

## **ANP REGISTRA ATÉ AGORA 6.040 PETROLEIROS CONTAMINADOS PELA COVID-19**

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) registrou 6.040 casos de contaminação de covid-19 entre trabalhadores das atividades de exploração e produção de petróleo e gás natural. Deste total, 4.283 trabalham ou estiveram embarcados, em algum momento, em unidades marítimas de perfuração e produção. Os dados foram atualizados no fim da terça-feira, 29.

Já o número de mortes permanece o mesmo há quase dois meses. Até agora, 12 trabalhadores morreram contaminados pelo coronavírus.

O último óbito aconteceu no dia 8 de maio. O empregado de uma plataforma, de empresa não identificada pela ANP, recebeu o resultado positivo do teste de contaminação no dia 23 de abril, antes de embarcar. Ele ficou internado em UTI por 14 dias.

A agência informou que as petrolíferas estão diminuindo ao mínimo o número de pessoas a bordo em suas embarcações, para reduzir a exposição dos trabalhadores à doença. Além disso, estão adotando procedimentos de contingência para manutenção das operações.

“Já os procedimentos de quarentena pré-embarque, bem como as alterações na escala de revezamento de pessoal embarcado, vêm sendo fiscalizadas pela Anvisa e pela Secretaria do Trabalho, com o acompanhamento do Ministério Público do Trabalho”, afirmou a ANP, em nota.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 30/06/2021*

## **ARGENTINA VAI LICITAR DRAGAGEM DO RIO PARANÁ E PREPARA CONCESSÃO MAIS LONGA, DIZ MINISTRO**

*(Reportagem de Maximilian Heath e Hugh Bronstein)*

*Vista do porto de Rosario, na Argentina, na costa do rio Paraná.*



BUENOS AIRES (Reuters) – A Argentina vai licitar por um ano a dragagem e manutenção do rio Paraná, principal via de saída dos embarques do país que é grande exportador mundial de alimentos, e neste período será preparada uma segunda concessão mais longa, disse nesta terça-feira o ministro dos Transportes, Alexis Guerrero.

A Argentina é o maior exportador mundial de óleo e farelo de soja e o terceiro maior de milho. Cerca de 80% de seus embarques agrícolas

saem pelo rio Paraná, cuja margem fica em um importante complexo portuário e com gigantescas plantas de processamento de grãos.

Atualmente, a manutenção da navegabilidade do Paraná é feita pela belga Jan de Nul, que fechou contrato de 90 dias em abril, após ter sido a concessionária responsável pela tarefa por 25 anos.

Há um decreto aguardando a assinatura do presidente Alberto Fernández que “permitirá lançar uma licitação por 12 meses que será liderada pela AGP (Administração Geral Portuária)”, disse o ministro dos Transportes à rádio local El Destape.

O objetivo da licitação de um ano é “dar-nos tempo para preparar a licitação longa, que é aquela que contemplará as novas obras”, disse Guerrero, acrescentando que a partir daí o Estado passará a cobrar a taxa de a navegação pelo Paraná.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*  
*Data: 30/06/2021*

## MONEYTIMES

### MONEYTIMES

#### GOVERNO FEDERAL INAUGURA ESTAÇÃO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO EM PONTA PORÃ



**Estação de controle do espaço aéreo**  
*A cerimônia de inauguração da estação contou com a presença do presidente da República, Jair Bolsonaro (Imagem: Ministério da Defesa/Divulgação)*

O Ministério da Defesa inaugurou, hoje (30), em Ponta Porã (MS), uma nova Estação Radar de Vigilância Aérea. O sistema, o terceiro instalado no Mato Grosso do Sul desde agosto de 2020, faz parte do processo de modernização da rede de vigilância do

Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro, gerenciado pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea).

Segundo o ministério, em conjunto, as estações de Ponta Porã, Porto Murtinho (inaugurada em março deste ano) e Corumbá (ativada em agosto de 2020) vão permitir o aprimoramento da capacidade de vigilância e controle da fronteira sul-mato-grossense com outros países e o combate ao tráfico de drogas e de armas, ampliando a capacidade de vigilância do espaço aéreo pelas Forças Armadas.

A cerimônia de inauguração da estação contou com as presenças do presidente da República, Jair Bolsonaro, do governador do Mato Grosso do Sul, Reinaldo Azambuja, do ministro da Defesa,

Walter Souza Braga Netto, além de parlamentares e convidados, como o ex-piloto de Fórmula 1, Nelson Piquet.

Após ativar o equipamento e simular um exercício de interceptação de aeronave em voo, o presidente declarou que, com as três estações sul-mato-grossenses ativas, as fronteiras brasileiras se tornam mais seguras”.

O comandante da Força Aérea Brasileira (FAB), tenente-brigadeiro Carlos de Almeida Baptista Júnior, destacou o fato dos radares e sistemas serem fabricados por uma empresa nacional – o que, de acordo com o Ministério da Defesa, agiliza eventuais procedimentos de assistência técnica. Para o comandante, o maior controle das aeronaves que ingressam no espaço aéreo nacional é fundamental para coibir a prática de crimes transfronteiriços.

O governador declarou que a proteção das fronteiras do estado reforçam a proteção ao país e à população de todas as outras unidades da federação. Em nota divulgada hoje, o governo estadual informa que o governo federal investiu cerca de R\$ 127 milhões nos três sistemas de vigilância.

Azambuja aproveitou para agradecer ao governo federal por destinar 165,5 mil doses da vacina contra a covid-19 para a realização de um estudo que visa a imunizar todos os moradores com mais de 18 anos de idade de 13 municípios sul-mato-grossenses que fazem fronteira com a Bolívia e o Paraguai.

Fonte: MoneyTimes  
Data: 30/06/2021

## INFRAESTRUTURA OFERECE OPORTUNIDADES DE SOBRA; VEJA QUAIS AÇÕES TER

Por Renan Dantas

Os leilões de infraestrutura no Brasil promovidos pelo Governo Federal prometem reduzir os custos e melhorar um gargalo que por décadas tem prejudicado o crescimento do país. O pacote inclui portos, rodovias, ferrovias e aeroportos. Só entre 2017 e 2021 foram investidos R\$ 110 bilhões em leilões.



*Segundo os analistas, há janela de oportunidades na esteira do leilões dos portos, ferrovias e rodovias e também da retomada econômica. (Imagem: Agência Brasil)*

Com isso, a XP Investimentos iniciou a cobertura das principais ações do setor: CCR (CCRO3), Ecorodovias (ECOR3), Rumo (RAIL3), Hidrovias do Brasil (HBSA3), Santos Brasil (STBP3) e Brz Infra (BRZP11).

**Veja a tabela com as recomendações da corretora:**

Empresa	Ticker	Recomendação	Preço-alvo	Potencial
CCR	CCRO3	Compra	R\$ 15,60	18%
Ecorodovias	ECOR3	Neutra	R\$ 12,40	3,67%
Rumo	RAIL3	Compra	R\$ 23,00	16,75%
Hidrovias do Brasil	HBSA3	Compra	R\$ 9,20	49%
Santos Brasil	STBP3	Neutra	R\$ 8,50	-6,50%
BRZ Infra Portos	BRZP11	Compra	R\$ 120	55,80%

Segundo os analistas Pedro Bruno, Gabriela Ferrante, Lucas Laghi e Marcella Ungaretti há uma janela de oportunidades na esteira dos leilões dos portos, ferrovias e rodovias, além da retomada econômica que bate na porta do país. Além disso, o agronegócio brasileiro continua mais forte do que nunca.

### Mas quais ações ter para aproveitar essa alta?

No caso das concessionárias de rodovias, a XP tem preferência pelas ações da CCR devido ao valuation mais barato (TIR – Taxa de Retorno Interno – alavancada real de 10%, contra 7,9% de Ecorodovias) e a melhoria de governança corporativa (IG4 substituindo Andrade Gutierrez no grupo de controle).

“Mesmo que o cenário base de nossos modelos não considerem o crescimento por meio de novos projetos, acreditamos que a CCR está bem posicionada para participar do grande pipeline de leilões de rodovias”, apontam.

A empresa também tem nas mangas os reequilíbrios regulatórios, um importante catalizador positivo de curto-prazo. E para coroar a boa posição da concessionária, há a venda de participação relevante da Andrade Gutierrez, o que reduziu o conflito de interesses.

Os analistas ressaltam que apesar da Ecorodovias estar bem posicionada para aproveitar os leilões, os papéis da empresa estão caros.



*Apesar de manter a recomendação de compra para ambos os papéis, a XP tem preferência pela Hidrovias ao invés da Rumo (Imagem: Hidrovias do Brasil/Divulgação)*

### Barco ou trem?

A equipe de analistas está otimista com a demanda ferroviária e hidroviária baseados em uma forte perspectiva para a produção e exportação de grãos do Centro-Oeste do Brasil.

“Assim, vemos um cenário competitivo (de preços) saudável de longo prazo (hoje uma das principais preocupações dos investidores)”, apontam.

Apesar de manter a recomendação de compra para ambos os papéis, a XP tem preferência pela Hidrovias ao invés da Rumo devido seu nível de valuation mais atrativo (13,6% TIR alavancada real, versus 9,4% da Rumo).

“Posicionamos a Hidrovias como nossa principal escolha entre os nomes cobertos de Infraestrutura no Brasil”, aponta.

Os analistas citam o bom posicionamento da companhia no Centro-Oeste do Brasil, considerado o celeiro do país, e o forte crescimento com riscos reduzidos por conta dos contratos de longo prazo.

### Santos Brasil já subiu o que tinha para subir; BRZ pode ser opção

No caso dos portos, a XP destaca que a Santos Brasil já aproveitou parte do crescimento provocado pela sua melhora operacional. Recentemente, a empresa arrematou portos e renovou o contrato com a sua principal cliente, a Hamburg Sub.

Com a retomada econômica, é esperado que o volume de cargas no porto de Santos se normalize. Os resultados do primeiro trimestre já mostraram essa tendência.

“Apesar de nossas expectativas positivas para receita e lucratividade, vemos o mercado já precificando um forte crescimento de EBITDA implícito no múltiplo de 15 vezes o múltiplo EV/EBITDA, que mede o valor da empresa, para a Santos Brasil”, apontam.

No caso da BRZ Infra Portos, a XP reiterou a recomendação de compra. Segundo a corretora, a empresa oferece uma oportunidade atrativa na infraestrutura do Brasil, com base em posicionamento estratégico do ciclo de investimento.

“Vemos o único ativo da BRZ Infra Portos (Porto de Itapoá) bem posicionado para capturar a demanda futura na região sul”, argumenta.

Fonte: MoneyTimes

Data: 30/06/2021

## CADE DIZ QUE NOVA POLÍTICA DE PREÇOS DA IPIRANGA É LÍCITA

Por Alberto Alerigi Jr.

SÃO PAULO (Reuters) - O Tribunal do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) decidiu nesta quarta-feira que a nova política da rede de postos Ipiranga, da Ultrapar (SA:UGPA3), para negociação de preços com revendedores de combustíveis que integram a sua rede é lícita.



© Reuters. Posto da rede Ipiranga no Rio de Janeiro (RJ)  
05/03/2021 REUTERS/Ricardo Moraes

O Cade afirmou que a empresa havia procurado a autarquia sobre a licitude do mecanismo de precificação, que envolve uso de algoritmos, para negociação com revendedores da sua bandeira. A estratégia usa sugestão de preço máximo de combustíveis líquidos no varejo.

"De acordo com a relatora da consulta, conselheira Paula Azevedo, a proposta de política apresentada pela Ipiranga não desperta preocupações concorrenciais porque reúne elementos que afastam a possibilidade de gerar efeitos anticompetitivos no mercado", afirmou o Cade em comunicado à imprensa.

Fonte: MoneyTimes

Data: 30/06/2021

## VALE APOSTA EM BOLHAS PARA REDUZIR CUSTO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Por Bloomberg



A primeira embarcação equipada com o sistema de lubrificação a ar deve chegar às águas brasileiras em agosto, vinda da China (Imagem: Vale/Divulgação via REUTERS)

Pequenas bolhas são a nova aposta para reduzir os custos dos combustíveis e emissões ao longo da jornada de mais de 13 mil milhas náuticas entre as minas de minério de ferro no Brasil até as siderúrgicas na China.

A Vale (VALE3), segunda maior exportadora de minério de ferro do mundo, testa uma técnica em que compressores enviam ar para dispositivos posicionados sob os navios, formando um tapete de bolhas que reduz o atrito entre o casco e a água. A primeira embarcação equipada com o sistema de lubrificação a ar deve chegar às águas brasileiras em agosto, vinda da China.

A empresa busca reduzir custos e reduzir o desconto dado às suas ações em relação às rivais Rio Tinto e BHP. Ao mesmo tempo, a Vale intensifica os esforços ambientais, sociais e de governança após os recentes desastres em barragens de rejeitos em meio à batalha mundial para reduzir os

gases de efeito estufa. O transporte marítimo de minério da Vale gera 18 milhões de toneladas de emissões de carbono por ano.

Projetado pela britânica Silverstream Technologies, o sistema de lubrificação a ar deve diminuir o uso de combustíveis em pelo menos 5% a 8%, com redução potencial das emissões de 4,4%, ou 860 mil toneladas de CO<sub>2</sub> por navio, disse Rodrigo Bermelho, gerente técnico de navegação da Vale.

A instalação do sistema pela Vale no primeiro navio na China levou 35 dias e custou US\$ 5 milhões. Se o teste for bem-sucedido, a empresa cogita instalar a lubrificação a ar em toda a frota contratada, possivelmente compartilhando os custos com proprietários.

Como parte de seu compromisso com as metas de emissões da Organização Marítima Internacional, a Vale também testa a tecnologia de vela rotativa em grandes navios, bem como um tanque multicomcombustível capaz de armazenar e usar gás natural liquefeito, metanol e amônia como combustíveis marítimos alternativos.

“O transporte marítimo representa aproximadamente metade dos nossos custos da mina ao cliente”, disse Bermelho. “É um elo estratégico da nossa rede.”

*Fonte: MoneyTimes*

*Data: 30/06/2021*



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### PRESIDENTE DA PETROBRAS RECEBE CAMINHONEIROS PARA DISCUTIR PREÇOS DO DIESEL

*Por epbr - 30 de junho de 2021 - Em Combustíveis, Comece seu Dia, Newsletter, Setor elétrico*

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

#### em jogo

O presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna, recebeu nessa terça (29/6) a diretoria do Conselho Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas (CNTRC). A associação convocou uma greve dos caminhoneiros para 25 de julho.

— “O transporte modal rodoviário é muito importante para o Brasil. A Petrobras busca compreender os atores da sociedade, avalia a melhor forma de contribuir com todos eles e está sempre aberta ao diálogo”, afirmou Silva e Luna, segundo nota da Petrobras.

— Setores da categoria querem o fim da paridade internacional de preços dos combustíveis, prática da Petrobras iniciada no governo Temer, com Pedro Parente, que foi alvo da greve dos caminhoneiros de 2018.

— Em maio, a CNTRC defendeu a taxa de exportações de óleo em carta enviada ao presidente Jair Bolsonaro (sem partido). “Os recursos advindos da taxa de exportação de petróleo bruto poderão ser utilizados para compensar Estados e União na redução de impostos sobre combustíveis”, diz o documento.

— “Passamos para ele [Silva e Luna] a nossa pauta e falei sobre a realidade das estradas, as dificuldades que a categoria está passando. Fomos bem recebidos e se abriu um diálogo, criamos

uma agenda de trabalho e vamos ter outra reunião”, afirmou Plínio Nestor Dias, presidente do sindicato, ao Broadcast.

— A Petrobras, por sua vez, mantém os preços do diesel congelados desde 1º de maio, quando foi feito um corte de 2% nos valores, no primeiro reajuste da gestão Silva e Luna.

— Não impede, contudo, o aumento dos preços ao consumidor. A prévia da inflação de junho (IPCA-15, do IBGE) apontou alta de 3,53% nos preços do diesel; a gasolina subiu 2,86%; o etanol ficou 9,12% mais caro; e o gás veicular, 12,41%.

OPEP. Rússia e Arábia Saudita divergem sobre a trajetória de aumento da oferta de óleo dos países signatários da OPEP+. A expectativa média de analistas é um aumento de 550 mil barris/dia nas cotas de produção, cerca de 10% da capacidade que permanece ociosa. Bloomberg (em inglês).

— A Rússia, novamente, pressiona por um aumento mais acelerado da produção. Os ministros devem se reunir nesta quinta (1/7), em um momento em que o mercado de óleo recua diante da ameaça da variante Delta do novo coronavírus, que volta a provocar restrições de circulação até mesmo países em fases mais avançadas de vacinação. Reuters

— Os contratos Brent ficaram praticamente estáveis na terça (29/6), a US\$ 74,76 (+0,11%) e são negociados em queda de 0,45% nesta quarta (30/6), a US\$ 74,40.

EUA. Um item na agenda da OPEP+ é a produção doméstica dos Estados Unidos, mas a alta nos preços tem servido como prêmio para o balanço dos operadores no shale, em vez de motivar outra corrida por aumento da produção – e custos.

— A produção de petróleo nos EUA está quase 15% inferior em relação ao recorde do ano passado, de cerca de 13 milhões de barris por dia. Os produtores do shale foram fortemente atingidos pela derrubada nos preços do barril ano passado. Financial Times (em inglês).

Crise elétrica. A diretoria da Aneel decidiu elevar a bandeira tarifária vermelha patamar 2 em 52%, aumentando a cobrança extra feita nas contas de luz de R\$ 6,24 para R\$ 9,49 a cada 100 kWh.

— A área técnica indicou a necessidade de um aumento maior, superior a 90%. Tanto que nova consulta pública foi aberta e pode elevar a bandeira máxima para R\$ 11,50 a partir de agosto. Estadão

— A escolha da bandeira aplicada mês a mês depende das condições de atendimento à demanda de energia no Sistema Interligado Nacional (SIN), em crise em razão da escassez de chuvas.

— Análise do Valor alerta que manter as bandeiras abaixo do necessário posterga, mas não resolve o problema. Eventual déficit na conta vinculada ao sistema de bandeiras acaba repassado para as tarifas, como ocorreu em 2020.

— Para o Idec, o país vive “acionamento de energia via preços e consumidor paga a conta”. Em nota, o Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor cobrou ações estruturantes de eficiência energética para preservar os consumidores nessa crise.

— “Ao invés de declarar de fato um racionamento e arcar com os custos políticos da medida, o governo espera que o aumento dos valores pagos pelos consumidores – como o reajuste de 52% no valor da bandeira tarifária vermelha patamar 2 – cumpra o papel de promover a necessária redução do consumo”, diz.

Ninguém contestou MP da Eletrobras, disse Bento Albuquerque. Em entrevista à Rede TV, o ministro de Minas e Energia afirmou que as críticas às projeções do governo, apontando redução

de custo com a contratação de térmicas e outras emendas à privatização da Eletrobras, não chegaram ao MME.

— “Nós apresentamos todos os nossos cálculos de forma transparente, chamamos a todos para discutir essas planilhas, essas informações que nós tínhamos, e ninguém apareceu para contestar isso”, disse. MegaWhat.

— O MME entrou em defesa da MP da Eletrobras com uma conta indicando redução das contas de energia. Dezenas de associações empresariais e de consumidores contestaram o efeito da medida.

A oferta secundária de ações da Petrobras na BR Distribuidora, que deve ser concluída nesta quarta (30/6), pode movimentar R\$ 11 bilhões. A BR foi privatizada há dois anos, e agora a Petrobras conclui a saída do capital da empresa. Estadão

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 30/06/2021*

## **EXCELERATE ENERGY RECORRE PARA TENTAR SALVAR ARRENDAMENTO DO TERMINAL DE GNL DA BAHIA**

Licitação foi a segunda tentativa de arrendar o terminal

*Por Gustavo Gaudarde e epbr - 30 de junho de 2021 - Em Mercado de gás*

A Excelerate Energy recorreu de sua desclassificação na licitação para o arrendamento do terminal de gás natural liquefeito (GNL) da Bahia, o TR-BA. A proposta da empresa foi rejeitada pela Petrobras na semana passada, nessa segunda tentativa frustrada de fechar o negócio.

Segundo o recurso, a Excelerate reconhece que sua proposta tinha condicionantes não previstas no edital, mas pede a abertura de uma negociação para eventual retirada dessas condições e a efetivação do arrendamento.

A comissão de licitação considerou que a proposta possui “vícios insanáveis”, entendimento que a Excelerate Energy tenta reverter.

Entre os argumentos, a empresa ressalta que arrendamento do TR-BA é uma condição prevista no acordo com o CADE para abertura do mercado de gás.

A Excelerate Energy, sediada nos Texas (EUA), fornece e opera unidades flutuantes de regaseificação de GNL. No Brasil, têm um contrato de afretamento com a Petrobras para a FRSU Experience, instalada no terminal da Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro.

Atualmente, o terminal de GNL da Bahia (TR-BA) tem capacidade autorizada para regaseificar 20 milhões m<sup>3</sup>/dia de gás natural. Localizado na Baía de Todos os Santos, em Salvador, está conectado à malha de transporte de gás natural.

O arrendamento inclui equipamentos para geração e suprimento de energia elétrica localizados no Terminal Aquaviário de Madre de Deus (TEMADRE), integrantes do TR-BA.

### **Quais eram as condições?**

A Excelerate tentou preservar o direito de rescindir o acordo, sem motivação, caso tenha dificuldade para assumir a operação do TR-BA, incluindo a possibilidade de cancelar o arrendamento até 31 de dezembro de 2021.

Em geral, a minuta do contrato de arrendamento prevê uma série de etapas até a efetivação do arrendamento, envolvendo aprovações no Inema, órgão estadual da Bahia, e pela ANP, Antaq e Cade.

A empresa ofereceu pouco mais de R\$ 3 milhões de pagamento mensal, que poderia totalizar R\$ 92 milhões para o contrato de dois anos e meio (30 meses).

A cada tentativa frustrada de arrendar o terminal, o prazo total diminui.

No acordo firmado pela Petrobras com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), em 2019, a empresa se comprometeu a arrendar o terminal em um contrato com duração até 31 de dezembro de 2023.

No edital de 2020, a vigência prevista era de 40 meses, caindo para 30 meses nesta segunda tentativa.

No relatório mais recente da consultoria PWC, auditora que acompanha o acordo com CADE, consta a informação que a prorrogação da vigência levaria ao aumento de custos para a Petrobras, em razão dos contratos vigentes – os detalhes são sigiloso.

A consultoria, contudo, registra que a “compromissária [Petrobras] afirmou que este custo seria repassado para o arrendatário do TR-BA”, em caso de ampliação da vigência do contrato.

Esta é a segunda vez que a Petrobras licita o arrendamento do TR-BA.

**Diversas empresas foram pré-qualificadas para a 2º concorrência, mas apenas a Excelerate Energy apresentou proposta. Veja a lista:**

- Gás Natural do Brasil S.A
- Bahiagás
- Excelerate Energy L.P
- Compass Gás e Energia
- Repsol LNG Holding
- BP Energy do Brasil
- Total Gás & Eletricidade do Brasil
- Eneva
- Shell Brasil Petróleo e Shell Energy do Brasil Gás
- Excelerate Energy Comercializadora de Gás Natural
- CH4 Energia

### **Golar foi desclassificada da primeira licitação**

Ano passado, a concorrência também terminou com apenas uma proposta, da Golar Power Comercializadora, que acabou desclassificada.

A Golar Power ofereceu R\$ 130 milhões pelo arrendamento do terminal de GNL da Bahia, mas a Petrobras atribuiu à empresa um alto grau de risco de integridade (GRI).

A decisão foi tomada após o então presidente da Golar Power, Eduardo Antonello, ter sido alvo de uma operação da Lava Jato, por conta de sua atuação no passado na Seadrill, empresa de sondas de perfuração.

A investigação apura irregularidades em contratos de sondas de águas profundas fechados com a Petrobras.

De lá para cá, a Hygo Energy, antiga controladora da Golar Power no Brasil, foi vendida para New Energy Fortress (NEF), empresa dos EUA que assumiu a operação de GNL no Brasil em um negócio de US\$ 5 bilhões.

**Fonte: Agência EPBR de Notícias**

**Data: 30/06/2021**

## É PRECISO ALTERAR DEMANDA E CONSUMO DE ENERGIA PARA ALCANÇAR NET-ZERO, DIZEM CEOS

Por *Nayara Machado* - 29 de junho de 2021 - Atualizado em 30 de junho de 2021 - Em *Diálogos da Transição, Petróleo e gás, Política energética, Transição energética*

**Diálogos da Transição**

***epbr.com.br* | 29/06/21**

**Apresentada por**

**Editada por *Nayara Machado* - [nayara.machado@epbr.com.br](mailto:nayara.machado@epbr.com.br)**

Para ajudar os países na transição energética, a Agência Internacional de Energia (IEA, em inglês) lançou um roteiro com mais de 400 marcos para que o mundo alcance emissões líquidas zero até 2050, e consiga limitar o aumento da temperatura global a 1,5 °C.

Entre eles, interromper imediatamente os investimentos em novos projetos de fornecimento de combustível fóssil.

Clarissa Lins, sócia fundadora da Catavento Consultoria, avalia que as mudanças comportamentais são uma parte pouco explorada, mas absolutamente fundamental para entender o tamanho deste desafio.

“As mudanças comportamentais responderão por 8% dessas mudanças e o engajamento com o consumidor final por mais 50% das mudanças necessárias. O roteiro da IEA afeta a oferta de energia, mas se não mexer na forma como demandamos e consumimos energia, não vamos conseguir chegar lá”, diz.

Clarissa participou nesta terça (29) do painel Roadmap to Net Zero: a descarbonização da indústria de óleo da série de debates Diálogos da Transição. O encontro contou também com as presenças de André Araújo (Shell Brasil) e Décio Oddone (Enauta).

A executiva aponta que há um risco de que os ofertantes de energia — no caso, produtores de óleo e gás —, migrem antes da demanda.

“Será que a gente quer de fato que o investimento mude de mãos tão rapidamente e que a sociedade corra o risco de novos investimentos exploratórios nas mãos de empresas que não têm os mesmos padrões de emissões de gases de efeito estufa, segurança e saúde?”, questiona.

Segundo Clarissa, será necessário engajar e revisar as estratégias das empresas de óleo e gás de forma a alinhá-las com o que a sociedade pede em termos de transição.

**Veja a transmissão na íntegra - <https://youtu.be/Z2bVOJBPfjw>**

**Por outro lado, os governos precisam apontar quais são as políticas públicas para que a transição seja justa.**

“Para não ter desequilíbrio de condições competitivas entre países, regiões e diferentes ramos da sociedade. Que a transição seja inclusiva. Também avaliar se, com esse descompasso entre mudanças no padrão de oferta e mudanças no padrão de demanda, a gente pode incorrer em eventuais riscos à segurança energética”, alerta.

Ela acredita que a transição deverá ocorrer de “maneira suave e não disruptiva para a sociedade”.

Visão compartilhada por Décio Oddone, CEO da Enauta, para quem o planejamento dos governos precisa levar em consideração a necessidade de aumento na oferta de energia.

“É a mesma coisa que a gente está vivendo agora na crise energética no Brasil. Quando se tem uma situação como essa, seja a necessidade de mudança da matriz energética com inclusão, seja

uma falta de energia como a gente pode ter aqui, é preciso atacar os dois lados, a oferta e a demanda, senão é ineficiente”, analisa.

Para o CEO da Enauta, as mudanças serão profundas e vão depender de planejamento, vontade política, determinação, investimento e aumento de eficiência. Mas os grandes avanços virão da inovação – em processos, políticas públicas e mudanças de taxas.

Na lista dos grandes desafios, estão as indústrias de cimento, siderurgia e petroquímica – setores de difícil descarbonização que vão depender de tecnologias ainda em desenvolvimento e elevados custos.

“O desafio é para que a solução seja escalável e economicamente viável. As tecnologias hoje de hidrogênio, captura de carbono e soluções baseadas na natureza já estão no nosso leque de opções”, completa Clarissa.

### **Brasil precisa de planejamento integrado**

“Tinha uma tradição na indústria de se preocupar com o custo do barril — quando tem crise de preço de petróleo, quem tem mais capacidade de produzir com preço mais baixo tem maior resiliência. Acho que a gente vai incorporar isso às emissões também”, aposta Décio Oddone.

O executivo vê o Brasil aumentando a demanda pela redução de emissões, o que levará a indústria de óleo a medir sua eficiência também pela emissão de CO2.

“Eu vejo menos exploração, especialmente em bacias de fronteira, em projetos de longo prazo de maturação. E ao mesmo tempo, maior recuperação de petróleo em campos maduros. A gente costumava dizer que petróleo mais barato é o já descoberto. Agora, a gente vai agregar ‘petróleo que menos emite é o que já foi descoberto’”, projeta.

Outro ponto de atenção é a disputa do carro elétrico com o biocombustível.

“Muitas sociedades e montadoras já optaram pela motorização elétrica. O que a gente tem que programar no Brasil? Como aproveitar os biocombustíveis sem perder o bonde da eletrificação? A gente ainda não aproveitou o gás natural e o mundo já está discutindo hidrogênio, amônia e novas energias”.

Para Oddone, o país precisa de um planejamento integrado e abrangente, considerando energia, emissões e como o Brasil se insere nas cadeias produtivas globais.

Já André Araújo, presidente da Shell Brasil, vê espaço para crescimento do setor de biocombustíveis no país.

“Nada impede que os carros elétricos sejam analisados, mas a gente tem segurança quando fala em emissões de carbono e olha toda a cadeia do carro elétrico, e toda a cadeia da produção de etanol. E agora, com o etanol de segunda geração, há uma chance enorme de aumento de produtividade que não vai ser fácil para outros países copiarem”, destaca.

A companhia de petróleo e energia investe em biocombustível no Brasil por meio da Raízen, uma joint venture formada por Shell e Cosan.

***Mais: Óleo, gás e renováveis disputam espaço em alinhamento da Shell Brasil com metas globais de transição*** → <https://epbr.com.br/oleo-gas-e-energia-disputam-espaco-em-alinhamento-da-shell-brasil-com-metas-globais-de-transicao/>

### **Curtas**

Organizações colocam pressão sobre planos net-zero, com estudo que aponta falha em estratégias de descarbonização. Em entrevista, Rachel Rose Jackson, co-autora da pesquisa The Big Con, afirma que ausência de ações reais nos planos net-zero atrasa transição energética. epbr

A demanda de hidrogênio deve chegar a mais de 200 milhões de toneladas em 2030, calcula o cenário carbono zero traçado pela IEA. O estudo leva em conta a substituição do hidrogênio usado atualmente, feito a partir de combustíveis fósseis, por hidrogênio de baixo carbono. E o cenário é promissor para o Brasil. epbr

A diretoria da Aneel decidiu elevar a bandeira tarifária vermelha patamar 2 em 52%, aumentando a cobrança extra feita nas contas de luz de R\$ 6,24 para R\$ 9,49 a cada 100 kWh. Decisão foi tomada nesta terça (29). epbr

Os títulos verdes respondem por 84% do mercado de dívida sustentável brasileira, com um total acumulado de US\$ 9 bilhões emitidos até fevereiro de 2021. Em seguida, estão os títulos sustentáveis com US\$ 1,6 bilhão, representando 15% do volume total. Avaliação faz parte de relatório da Climate Bonds Initiative divulgado na segunda (28).

Decreto qualifica Florestas de Três Barras e Chapecó (SC) e de Irati (PR) no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). Os novos projetos oferecerão cerca de 9,7 mil hectares de área de manejo, que se somarão aos 2,5 milhões de hectares das áreas dos projetos já qualificados. PPI

Inscrições para curso de tecnologia gratuito para mulheres na Câmara Brasil-Alemanha terminam amanhã. Segunda edição do Women Going Digital tem como objetivo aumentar as chances de empregabilidade e recolocação profissional. O programa de capacitação é 100% on-line.

A Órigo Energia, de geração distribuída de energia, está buscando profissionais de diversas áreas – marketing, comercial, tecnologia da informação, vendas e projetos –, para os estados de São Paulo e Minas Gerais. Veja as vagas abertas.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 30/06/2021*

## **SUZANO CAPTA US\$ 1 BI COM TÍTULOS ATRELADOS A METAS DE DIVERSIDADE DE GÊNERO E USO DA ÁGUA**

Companhia se comprometeu a ter 30% dos cargos de liderança ocupados por mulheres até 2025

*Por Gabriel Chiappini - 30 de junho de 2021 - Em Estratégia ESG*

A fabricante de celulose Suzano concluiu na segunda (28) a captação de US\$ 1 bilhão em Sustainability-linked bonds (SLB) atrelados a metas ESG (sigla em inglês para ambiental, social e governança) da empresa.

A companhia se comprometeu a ter 30% dos cargos de liderança ocupados por mulheres até 2025 e reduzir em 12,4% a utilização de água nas suas operações industriais até 2026, tomando por base o uso de 2018.

A operação teve uma demanda mais de três vezes maior e é a primeira do tipo na América Latina.

“Seremos a primeira empresa na América Latina a utilizar uma ambição de diversidade e inclusão em uma operação financeira desse tipo”, disse Marcelo Bacci, diretor executivo de finanças da Suzano.

Os títulos, com vencimento em 2032, possuem yield de 3,28% ao ano, e cupom de 3,125% ao ano. Caso a empresa não atinja as metas ESG no período anunciado, a dívida aumenta, e ela terá que pagar 12,5 pontos básicos a mais de juro ao ano.

### **Vencimentos atrelados à sustentabilidade**

Com a operação, o perfil da dívida da Suzano contará com 35% dos vencimentos totais atrelados à sustentabilidade.

No ano passado, a empresa já tinha captado US\$ 1,25 bilhão em duas operações de SLBs vinculados a metas de redução de carbono.

Em 2016, a Suzano também foi a primeira companhia a emitir green bonds — ou títulos verdes — no mercado brasileiro, captando R\$ 1 bilhão de reais na época, depois de já ter emitido US\$ 500 milhões, também em green bonds, mas no mercado internacional.

Em 2017, a empresa realizou outra operação em títulos verdes, no total de US\$ 700 milhões.

Diferente do SLB, todo recurso captado por meio de green bonds deve ser alocado em projetos específicos classificados como sustentáveis ou verdes.

### **Empresas de papel e celulose lideram emissões de títulos sustentáveis**

O mercado brasileiro de títulos verdes vem crescendo exponencialmente desde sua criação em 2015, e nos últimos dois anos, o mercado passou a ter espaço também para títulos com rótulos diversos, como sociais, sustentáveis, vinculados à sustentabilidade e de transição.

“A categoria de uso da terra ainda é a segunda mais financiada no Brasil considerando todos esses rótulos ligados à sustentabilidade, e as empresas de papel e celulose continuam a liderar as emissões desses títulos”, avalia o relatório Análise do Mercado de Financiamento Sustentável da Agricultura no Brasil da Climate Bonds Initiative divulgado na segunda (28).

O estudo também destaca a estreia recente de empresas de agricultura e bioenergia neste mercado, o que seria uma demonstração de apetite crescente por produtos financeiros sustentáveis emitidos por esses setores.

Segundo o levantamento, os títulos verdes respondem por 84% do mercado de dívida sustentável brasileira, com um total acumulado de US\$ 9 bilhões emitidos até fevereiro de 2021.

Em seguida, estão os títulos sustentáveis com US\$ 1,6 bilhão, representando 15% do volume total. Por último, os títulos sociais, com US\$ 111 milhões equivalente a 1% do mercado.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 30/06/2021*



## **JORNAL O GLOBO – RJ**

### **CSN COMPRA ELIZABETH CIMENTOS E MINERAÇÃO EM NEGÓCIO DE R\$ 1,08 BI**

Com aquisição, companhia passará a ter capacidade total de 6 milhões de toneladas de cimento por ano

*Por Reuters*



*Vista geral da CSN cortando a cidade de Volta Redonda  
Foto: Antonio Scorza / Agência O Globo*

RIO - A CSN comunicou nesta quarta-feira que a sua controlada CSN Cimentos fechou contrato para a aquisição da Elizabeth Cimentos e Elizabeth Mineração, que atua na região Nordeste, em especial na Paraíba e Pernambuco.

O negócio foi avaliado em R\$ 1,08 bilhão e envolve pagamento em caixa, aporte de capital e

assunção de dívidas.

O fechamento da operação, segundo a CSN, está sujeito a condições precedentes usuais em operações desta natureza, inclusive a aprovação por parte das autoridades concorrenciais.

A aquisição adiciona uma capacidade produtiva para a CSN Cimentos de 1,3 milhão de toneladas por ano.

Com a conclusão da operação, ela passará a ter uma capacidade total de 6 milhões de toneladas por ano e presença cada vez mais abrangente no território nacional como um produtor relevante e de baixo custo.

"São esperadas relevantes sinergias operacionais, logísticas, de gestão e comerciais, com espaço para evolução de mix de produtos e expansão da base de clientes", afirmou a CSN em fato relevante à Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 30/06/2021*

## **BOLSONARO NOMEIA ALEXANDRE CORDEIRO PARA A PRESIDÊNCIA DO CADE**

Indicação coroa sucesso de articulação política nos bastidores, mas é vista com apreensão no mercado

*Por Ivan Martínez-Vargas*



*Alexandre Cordeiro, superintendente geral do Cade Foto: Eliane Oliveira / Agência O Globo*

SÃO PAULO - O presidente Jair Bolsonaro nomeou nesta quarta-feira o atual superintendente-geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), Alexandre Cordeiro, para o cargo de presidente do órgão, com mandato de quatro anos. O mandato atual de Cordeiro na superintendência-geral, de dois anos, termina em outubro.

A indicação foi publicada no Diário Oficial da União e Cordeiro deverá ser sabatinado pelo Senado. No mercado, a indicação é vista com apreensão. O Cade é o órgão antitruste brasileiro e deve analisar nos próximos meses grandes casos, como a fusão entre Localiza e Unidas e a proposta de faturamento dos ativos da Oi feita por Claro, TIM e Vivo.

A nomeação consagra o sucesso da articulação política de Cordeiro, que tem como padrinho o senador e líder do Centrão Ciro Nogueira (PP) e, desde 2019, aproximou-se de gente próxima ao presidente, como o ex-secretário de Comunicação da Presidência Fabio Wajngarten.

Em campanha nos bastidores desde o ano passado, Cordeiro articulou uma dobradinha com o então presidente do órgão, Alexandre Barreto, para trocar de cargo com o xará. O mandato de Barreto acabou na semana passada.

Barreto é próximo do senador Renan Calheiros (MDB-AL) e foi chefe de gabinete do ministro do Tribunal de Contas da União (TCU) Bruno Dantas. Sua proximidade com Calheiros pode ter minado as chances de sucesso da dobradinha.

### **Quarta indicação**

Esta é a quarta indicação consecutiva de Cordeiro no Cade, o que lhe garantirá uma longevidade inédita no órgão. O atual superintendente-geral chegou ao Cade em 2015, no governo Dilma, e emplacou seu nome também nos governos Michel Temer e Bolsonaro.

No meio de seu mandato, em setembro de 2017, Cordeiro conseguiu que o então presidente Temer o nomeasse superintendente-geral do Cade.

A nomeação à época foi uma surpresa, porque um mês antes Temer havia enviado ao Congresso a indicação de uma servidora do órgão, Amanda Athayde, para o posto de superintendente-geral. A reviravolta gerou mal-estar no Cade na ocasião. Hoje, Athayde não atua mais na autarquia.

A gestão de Cordeiro tem sido marcada por uma forte centralização quanto a promoções e exonerações de servidores. Sob seu comando, ao menos seis servidores técnicos de longa data, elogiados pelos pares e pelo mercado, pediram para sair ou foram dispensados.

O estilo político de Cordeiro é visto com restrições em grandes bancas de advocacia e também por servidores do Cade, que também se queixam reservadamente do caráter pouco técnico e centralizador das promoções e nomeações do futuro presidente do órgão.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 30/06/2021*

## DÍVIDA PÚBLICA CAI PELO TERCEIRO MÊS SEGUIDO E CHEGA A 84,5% DO PIB

Após atingir patamar recorde no início do ano, trajetória do nível de endividamento é de queda nos últimos meses

*Por Gabriel Shinohara*

BRASÍLIA — Pelo terceiro mês consecutivo, o nível de endividamento do país caiu e atingiu 84,5% do PIB em maio. A informação foi divulgada nesta quarta-feira pelo Banco Central (BC).

A relação dívida/PIB vem caindo rapidamente depois de uma trajetória de alta em 2020 e de beirar o patamar de 90% em fevereiro deste ano, ao fechar o mês em 89,4%. Em março, o índice já caiu para 87,8%, seguido de uma queda mais intensa em abril para 85,6% e uma nova redução em maio.

A economista-chefe da Reag Investimentos, Simone Pasianotto, explica que o resultado do mês reflete principalmente a surpresa do PIB, que veio acima do esperado no primeiro trimestre e cuja as expectativas vêm subindo nas últimas semanas. Em uma escala menor, a desvalorização cambial também foi relevante.

— A gente também vê que a relação dívida/PIB vem caindo rapidamente depois de beirar os 90% em fevereiro. Tivemos uma alta muito grande, acima do que era esperado e agora ela está se acomodando a patamares de uma tendência mais condizente com a retomada do crescimento econômico — disse a economista.

Apesar de um déficit nas contas públicas de R\$ 15,5 bilhões em maio, a trajetória de queda reflete os resultados fiscais positivos registrados ao longo do ano, com um superávit de R\$ 60,3 bilhões. No mesmo período do ano passado, o resultado era de um déficit de \$ 214 bilhões.

### Revisão de estimativas

Antes da divulgação desta quarta-feira, o Instituto Fiscal Independente (IFI), órgão ligado ao Senado, revisou suas estimativas e passou a projetar que a relação dívida/PIB deve chegar ao final deste ano em 85,6% por conta de um PIB mais alto e da melhora dos resultados fiscais.

Patrícia Krause, economista-chefe para a América Latina da Coface, destaca que essa trajetória de queda neste ano já era esperada, mas para o ano que vem a tendência é que suba novamente

porque as condições de 2021, como uma retomada mais intensa da economia, não estarão presentes.

— Isso é um efeito temporário até o final do ano. Tem uma base muito fraca de comparação. Depois disso, a gente sabe que a gente continua precisando de reformas estruturais, que possa não só ajudar a continuar crescendo forte, porque não vamos continuar crescendo 4%, como também no sentido de consolidação fiscal, porque não houve uma consolidação — afirmou a analista.

A estatística considera a dívida pública bruta, que compreende o governo federal, o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) e os governos estaduais e municipais. O dado é acompanhado de perto pelo mercado financeiro para medir a capacidade do país de pagar suas dívidas, o chamado nível de solvência.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 30/06/2021*

## CONHEÇA AS 5 MAIORES HIDRELÉTRICAS DO MUNDO. USINA INAUGURADA NA CHINA TOMA 2º LUGAR DE ITAIPU

Cada uma das duas primeiras unidades geradoras de Baihetan, construída no sudoeste do país asiático, é capaz de produzir 1 GW

*Por O Globo*



*Água do rio Jinsha começa a mover as turbinas da hidrelétrica de Baihetan, na província de Sichuan, no sudoeste da China Foto: STR / AFP*

RIO - Duas gigantescas usinas chinesas, Três Gargantas e Baihetan, já superaram a capacidade de geração da binacional Itaipu, de Brasil e Paraguai, que já foi a maior do mundo.

Baihetan, que entrou em operação no sudoeste da China na última segunda-feira, tomou o segundo lugar de Itaipu. A

hidrelétrica chinesa é um marco da engenharia do gigante asiático e começou a gerar energia com direito a uma carta de saudação aos funcionários do presidente chinês, Xi Jinping.

Cada uma das duas primeiras unidades geradoras que começaram a operar é capaz de produzir 1 GW, a maior capacidade unitária do mundo. Até meados de 2022, serão 16 unidades em geração, totalizando 16 GW.

## CHINA COMEÇA OPERAÇÃO DA MAIOR HIDRELÉTRICA EM CONSTRUÇÃO DO MUNDO; VEJA FOTOS 1 de 5

**1 - A usina está localizada no rio Jinsha, na seção superior do rio Yangtzé, e atravessa as províncias de Yunnan e Sichuan, no sudoeste da China Foto: STRINGER / REUTERS**

[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25081809-d8a-e73/FT1086A/620x372x93628925\\_The-Baihetan-hydropower-plant-is-seen-in-operation-on-the-border-between-Qiaojia-county-of.jpg.pagespeed.ic.PN4IZLsuNd.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25081809-d8a-e73/FT1086A/620x372x93628925_The-Baihetan-hydropower-plant-is-seen-in-operation-on-the-border-between-Qiaojia-county-of.jpg.pagespeed.ic.PN4IZLsuNd.jpg)

**2 - A estação hidrelétrica de Baihetan tem 289 metros (de altura. É a maior desde Três Gargantas Foto: - / AFP**

[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25081810-91e-075/FT1086A/620x372x93629884\\_This-aerial-photo-taken-on-June-26-2021-shows-the-289-metre-948-ft-tall-Baihetan-Hydropower.jpg.pagespeed.ic.F1Jm2ZrAwC.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25081810-91e-075/FT1086A/620x372x93629884_This-aerial-photo-taken-on-June-26-2021-shows-the-289-metre-948-ft-tall-Baihetan-Hydropower.jpg.pagespeed.ic.F1Jm2ZrAwC.jpg)

**3 - Estima-se que todas as unidades estejam operacionais em julho de 2022 e gerem mais de 62,4 bilhões de quilowatts-hora (kWh) de eletricidade por ano, em média** Foto: STR / AFP  
<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25081811-d17-674/FT1086A/620x372x93630152>This-photo-taken-on-June-22-2021-shows-water-being-released-from-the-289-metre-948-ft-tall.jpg.pagespeed.ic.OxiCnVPKEs.jpg>

**4 - Quando estiver em plena operação, o projeto Baihetan deverá economizar aproximadamente 19,68 milhões de toneladas de carvão padrão e reduzirá as emissões anuais de dióxido de carbono em 51,6 milhões de toneladas, de acordo com a China Three Gorges Corporation (CTGC), que construiu a usina** Foto: STR / AFP  
<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25081812-c89-4c4/FT1086A/620x372x93630154>This-photo-taken-on-June-22-2021-shows-water-being-released-from-the-289-metre-948-ft-tall.jpg.pagespeed.ic.LMUjValejAF.jpg>

**5 - Com capacidade instalada total de 16 milhões de quilowatts, a usina está equipada com 16 unidades geradoras hidrelétricas, cada uma com capacidade de 1 milhão de quilowatts, a maior de unidade única do mundo** Foto: - / AFP  
[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25081813-271-bd9/FT1086A/620x372x93630590\\_TOPSHOTThis-aerial-photo-taken-on-June-26-2021-shows-the-289-metre-948-ft-tall-Baihetan.jpg.pagespeed.ic.i7PSNymY1C.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25081813-271-bd9/FT1086A/620x372x93630590_TOPSHOTThis-aerial-photo-taken-on-June-26-2021-shows-the-289-metre-948-ft-tall-Baihetan.jpg.pagespeed.ic.i7PSNymY1C.jpg)

O complexo projeto dessa usina é mais um dos cartões de visita que a China gosta de exibir sobre sua capacidade de planejamento estratégico e de execução de grandes obras de engenharia.

Mas, no conjunto, a usina chinesa de Três Gargantas ainda é a maior de todas, com capacidade de 22,5 GW. Itaipu é a terceira colocada, com 14 GW.

Confira abaixo na galeria as cinco maiores hidrelétricas em operação no planeta.

### VEJA AS CINCO MAIORES HIDRELÉTRICAS DO MUNDO 1 de 5

**1ª - Hidrelétrica de Três Gargantas. Construída no Rio Yang-tsé, tem capacidade de 22.500 MW** Foto: Reprodução  
<https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/23716507-1cf-52f/FT1086A/620x372xThreeGorgesDam-China2009.jpg.pagespeed.ic.wKAXqoSCoZ.jpg>

**2ª - A usina hidrelétrica de Baihetan está equipada com 16 unidades geradoras hidrelétricas, cada uma com capacidade de 1 milhão de quilowatts, a maior de unidade única do mundo** Foto: - / AFP  
<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25081810-91e-075/FT1086A/620x372x93629884>This-aerial-photo-taken-on-June-26-2021-shows-the-289-metre-948-ft-tall-Baihetan-Hydropower.jpg.pagespeed.ic.F1Jm2ZrAwC.jpg>

**3ª - Usina Hidrelétrica binacional de Itaipu. Foi a maior do mundo desde a inauguração, em 1984, até o 2012. Produz até 14.000 megawatts** Foto: Alan Santos / PR  
[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25051495-4db-4d3/FT1086A/620x372x93115892\\_Foz-do-IguacuPR-07-04-2021-Presidente-da-Republica-Jair-Bolsonaro-sobrevoa-a-Usina-Hidre.jpg.pagespeed.ic.tZ0jyaYele.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25051495-4db-4d3/FT1086A/620x372x93115892_Foz-do-IguacuPR-07-04-2021-Presidente-da-Republica-Jair-Bolsonaro-sobrevoa-a-Usina-Hidre.jpg.pagespeed.ic.tZ0jyaYele.jpg)

**4ª - Situada na província de Sichuan, na China, a usina de Xiluodu tem capacidade de gerar 13.860 MW**  
<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25081876-d1b-134/FT1086A/620x372xxiluodu-1500x430.jpg.pagespeed.ic.feoDaUu1et.jpg>

**5ª - Usina de Belo Monte é a segunda maior do Brasil, com capacidade para 11.233 megawatts** Foto: Agência O Globo

[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25051472-8fd-5eb/FT1086A/620x372x71175955\\_PA29-01-2016Vista-aerea-da-usina-de-Belo-Monte.-Foto-Divulgacao.jpg.pagespeed.ic.eVjQ00caKa.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25051472-8fd-5eb/FT1086A/620x372x71175955_PA29-01-2016Vista-aerea-da-usina-de-Belo-Monte.-Foto-Divulgacao.jpg.pagespeed.ic.eVjQ00caKa.jpg)

### **Brasil reduz dependência de hidrelétricas**

No Brasil, o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, minimizou o risco de racionamento de energia diante da atual crise hídrica com o argumento de que as condições do setor elétrico nacional são diferentes atualmente em comparação com as do apagão de 2001.

Uma das mudanças foi a redução da participação das hidrelétricas na matriz elétrica do país, mas elas ainda respondem por cerca de 60% da eletricidade no país. Por isso o baixo nível de seus reservatórios preocupa.

### **VEJA AS MAIORES USINAS HIDRELÉTRICAS EM FUNCIONAMENTO NO BRASIL 1 de 6**

**1 - Usina Hidrelétrica binacional de Itaipu. A maior do mundo desde a inauguração, em 1984, até o ano de 2012, produz até 14.000 megawatts Foto: Alan Santos / PR**

[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25051495-4db-4d3/FT1086A/620x372x93115892\\_Foz-do-IguacuPR-07-04-2021-Presidente-da-Republica-Jair-Bolsonaro-sobrevoa-a-Usina-Hidre.jpg.pagespeed.ic.tZ0jyaYele.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25051495-4db-4d3/FT1086A/620x372x93115892_Foz-do-IguacuPR-07-04-2021-Presidente-da-Republica-Jair-Bolsonaro-sobrevoa-a-Usina-Hidre.jpg.pagespeed.ic.tZ0jyaYele.jpg)

**2 - Vista aérea da usina de Belo Monte, a segunda maior do país: capacidade para 11.233 megawatts Foto: Agência O Globo**

[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25051472-8fd-5eb/FT1086A/620x372x71175955\\_PA29-01-2016Vista-aerea-da-usina-de-Belo-Monte.-Foto-Divulgacao.jpg.pagespeed.ic.eVjQ00caKa.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25051472-8fd-5eb/FT1086A/620x372x71175955_PA29-01-2016Vista-aerea-da-usina-de-Belo-Monte.-Foto-Divulgacao.jpg.pagespeed.ic.eVjQ00caKa.jpg)

**3 - Hidrelétrica de Tucuruí, no Rio Tocantins, no Pará, pode produzir até 8.535 megawatts e foi inaugurada no mesmo ano que a de Itaipu, 1984**

[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25051466-e04-3c0/FT1086A/620x372x36745096\\_ECRio-de-Janeiro-RJ-24-07-2008Coluna-NegociosCiaCampanha-da-Agencia3-para-o-aniver.jpg.pagespeed.ic.amzxa\\_lqUp.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25051466-e04-3c0/FT1086A/620x372x36745096_ECRio-de-Janeiro-RJ-24-07-2008Coluna-NegociosCiaCampanha-da-Agencia3-para-o-aniver.jpg.pagespeed.ic.amzxa_lqUp.jpg)

**4 - Casa de força e vertedouro da usina hidrelétrica de Jirau, no rio Madeira, em Rondônia. Com capacidade instalada de 3.750 megawatts, ela está em operação no Rio Madeira, na Bacia Amazônica, desde 2013 Foto: Agência O Globo**

[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25051473-e15-546/FT1086A/620x372x74060420\\_Casa-de-forca-e-vertedouro-da-usina-hidreletrica-de-Jirau-no-rio-Madeira-em-Rondonia.-Foto.jpg.pagespeed.ic.k3zGAXU0o4.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25051473-e15-546/FT1086A/620x372x74060420_Casa-de-forca-e-vertedouro-da-usina-hidreletrica-de-Jirau-no-rio-Madeira-em-Rondonia.-Foto.jpg.pagespeed.ic.k3zGAXU0o4.jpg)

**5 - No mesmo Rio Madeira, está a Usina Hidrelétrica de Santo Antônio, instalada no rio Madeira, em Porto Velho (RO). Ela tem capacidade para 3.568 MW Foto: Divulgação / Ibama**

[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25051629-0c0-095/FT1086A/620x372xuhe\\_santo\\_antonio\\_.jpg.pagespeed.ic.M3OWbZydgQ.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25051629-0c0-095/FT1086A/620x372xuhe_santo_antonio_.jpg.pagespeed.ic.M3OWbZydgQ.jpg)

**6 - Hidrelétrica Ilha Solteira, em São Paulo. Em operação desde 1973 Foto: Henrique Manreza / Manreza Imagens / Divulgação / CTG Brasil**

[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25051686-c67-d4e/FT1086A/620x372x20170706ctgilhasolteira\\_01diadrone014.jpg.pagespeed.ic.XhvzHWdbPL.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/25051686-c67-d4e/FT1086A/620x372x20170706ctgilhasolteira_01diadrone014.jpg.pagespeed.ic.XhvzHWdbPL.jpg)

Nos últimos anos, para minimizar impacto ambiental dos reservatórios, o Brasil tem optado por usinas com baixa capacidade de armazenamento de água.

Mas outros países seguem investindo em grandes hidrelétricas como uma fonte de energia limpa, com destaque para a China. A construção de hidrelétricas é peça-chave do plano chinês de reduzir a geração com carvão e alcançar emissão zero no setor elétrico.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/06/2021

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### **GUEDES SINALIZA ALÍQUOTA MENOR PARA EMPRESAS NO IR, MAS MANTÉM TRIBUTAÇÃO DE DIVIDENDOS**

Apesar da pressão de grandes empresários ao projeto da reforma tributária, ministro da Economia não quer abrir mão da volta da taxaço da distribuição do lucro e dividendos com uma alíquota de 20%

*Por Adriana Fernandes e Camila Turtelli, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - Para enfrentar as resistências dos grandes empresários ao projeto de reforma tributária, o ministro da Economia, Paulo Guedes, sinalizou que o governo deve acelerar a queda do Imposto de Renda das empresas em 2022. Mas Guedes não quer abrir mão da volta da taxaço da distribuição do lucro e dividendos com uma alíquota de 20%, segundo apurou o Estadão.

Pela proposta do governo, a alíquota do IRPJ cairia cinco pontos percentuais de 25% para 20% em dois anos, metade em 2022 e 2023. Guedes já antecipa que a queda pode ocorrer de uma vez só no ano que vem. A interlocutores, ele admitiu que se a recuperação da arrecadação ao longo do ano que vem for ainda maior e se confirmar estrutural, como está sendo esperado pelos técnicos da Receita, a alíquota poderá ter uma queda ainda adicional de mais 2,5 pontos percentuais, chegando a 7,5 pontos.

O aceno do ministro foi feito durante o anúncio da arrecadação recorde. Há muita confiança na equipe econômica de que o desempenho da arrecadação não está tendo um desempenho positivo apenas por razões cíclicas, mas também estrutural e permanente.



*Guedes tem repetido que a direção da reforma é neutra, sem aumento de imposto. Foto: Adriano Machado/Reuters*

A proposta de reformulação do Imposto de Renda foi apresentada na sexta-feira e desde lá o governo vem sofrendo uma enxurrada de críticas do mercado financeiro e das grandes empresas que distribuem dividendos. A redução da alíquota do IRPJ foi considerada baixa por representantes do setor produtivo para fazer frente à taxaço de lucros e dividendos. Empresários disseram ao ministro que queriam uma alíquota de lucro e dividendos na mesma proporção da queda do

IRPJ.

A pressão chegou com força ao Congresso. O presidente da Câmara, Arthur Lira, já admitiu a possibilidade de redução para 15%. Há uma movimentação para que o projeto seja aprovado antes do recesso parlamentar de julho, o que deixou preocupados representantes das grandes empresas pelo conteúdo polêmico.

Ao Estadão, o relator da reforma do imposto de renda, deputado Celso Sabino (PSDB-PA), admitiu essa possibilidade. Ele quer ainda conversar com líderes partidários e com o governo para definir qual será o percentual da taxa cobrada sobre os lucros e dividendos distribuídos pelas empresas aos acionistas, atualmente isentos de imposto. "Já houve essa manifestação de alguns deputados para se discutir melhor isso, mas essa alíquota ainda não está definida, não está fechado", disse Sabino. Ele já iniciou conversas com a Receita Federal.

Guedes tem repetido que a direção da reforma é neutra, sem aumento de imposto. As projeções da Receita e do governo para o cálculo da reforma têm sido conservadoras por causa do risco com o

aumento do uso de crédito tributários e também de precatórios (pagamentos que o governo é obrigado a fazer depois de decisões judiciais).

A equipe econômica acha ruim uma queda da alíquota proposta lucros e dividendos de 20% para 15% e fontes do Ministério da Economia apontam que há 25 anos os “bilionários brasileiros” não pagam esse imposto, que é cobrado na maioria dos países. O argumento usado é que uma coisa é a tributação sobre a empresa e outra é sobre o acionista. A avaliação é de que a isenção que existe hoje acaba deixando a empresa fraca e descapitalizada com o dono rico.

### **Bolsa Família**

Outro ponto que reforça a resistência à mudança na alíquota é que a nova taxa de dividendos, que aumentará a base de arrecadação, será carimbada para compensar o reforço para a reformulação do programa Bolsa Família. É uma questão jurídica. É que a Lei de Responsabilidade Fiscal exige compensação para políticas públicas que sejam permanentes. A redução de impostos sobre empresas e assalariados, com a desoneração do Imposto de Renda da Pessoa Física, será garantida pelo aumento de arrecadação permanente e estrutural.

Se o Congresso quiser aumentar o valor do benefício do Bolsa Família terá que reduzir a isenção proposta para os lucros de dividendos de R\$ 20 para R\$ 10 mil por mês.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 30/06/2021*

### **EMISSÃO SECUNDÁRIA DA BR DISTRIBUIDORA TEM DEMANDA DE R\$ 30 BILHÕES**

*Por Cynthia Declodt*

A oferta subsequente de ações (follow on) da BR Distribuidora, que envolve um lote de mais de R\$ 11 bilhões de ações detidas pela Petrobrás, teve demanda de R\$ 30 bilhões – o que indica grande sucesso da operação -, de acordo com fontes. A precificação da oferta acontece hoje (30), e a oferta atraiu grandes fundos globais.

Conforme prospecto preliminar da oferta, estão sendo oferecidos de 436.875.000 ações ordinárias da BR Distribuidora, no valor total que pode chegar a R\$ 11,542 bilhões. O período de reserva terminou ontem. O valor, meramente indicativo, considera a cotação de fechamento das ações no pregão de terça-feira, de R\$ 26,42.

A oferta está sendo estruturada pelo Morgan Stanley (coordenador líder), Bank of America Merrill Lynch, Goldman Sachs, JPMorgan, Itaú BBA, Citi e XP.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 30/06/2021*

### **BRIDGESTONE INVESTIRÁ R\$ 700 MILHÕES PARA AMPLIAR FÁBRICA NA BAHIA**

Segundo a companhia de pneus, obras terão início no quarto trimestre de 2021, gerando mais de 400 novos empregos para a região

*Por Redação, O Estado de S.Paulo*



*Expansão terá início no quarto trimestre de 2021 e criará 420 novos empregos na região, entre posições fixas e temporárias. Foto: Divulgação/Bridgestone*

A Bridgestone informou que investirá mais de R\$ 700 milhões na modernização e ampliação da sua fábrica de pneus em Camaçari, na Bahia. Em comunicado, a companhia disse que a expansão aumentará em mais de 20% a capacidade produtiva da unidade e criará 420 novos empregos na região, entre posições fixas e temporárias. Segundo a empresa, as obras

terão início no quarto trimestre de 2021.

O projeto da planta prevê um aumento na produção anual de 3,5 milhões para 4,3 milhões de pneus, com novas tecnologias de fabricação e aplicação de conceitos da indústria 4.0. A companhia informou que a unidade da Bridgestone em Camaçari se prepara para o crescimento da demanda por veículos elétricos, híbridos e sustentáveis – e os pneus de alto desempenho para equipá-los.

Com o avanço da agenda ESG (sigla em inglês para questões ambientais, sociais e de governança), esse novo investimento faz parte do plano estratégico de negócios de médio e longo prazo anunciado pelo Grupo Bridgestone em fevereiro deste ano. A iniciativa quer "tornar a companhia uma líder em soluções sustentáveis até 2050, proporcionando valor social e para o cliente".

Inaugurada em 2006, a planta da Bridgestone na Bahia emprega mais de 900 colaboradores diretos e 400 indiretos. Nela, são produzidos pneus para veículos de passeio, caminhonetes e picapes, destinados ao mercado de equipamento original (montadoras), reposição e exportação. A empresa também conta com outra fábrica de pneus, em Santo André (SP), e duas fábricas de bandas de rodagem Bandag, em Campinas (SP) e Mafra (SC).

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 30/06/2021*

## VALE VAI INICIAR OPERAÇÃO DE 10 CAMINHÕES AUTÔNOMOS EM CARAJÁS ATÉ O FIM DO ANO

Veículos com capacidade para transportar 240 toneladas de minério são controlados por sistemas de computador, sem operador na cabine; mineradora já tem 13 desses caminhões operando na mina de Brucutu, em Minas Gerais

*Por Bruno Villas Bôas, O Estado de S.Paulo*

RIO - A Vale deve colocar em operação definitiva, nos próximos meses, uma frota de dez caminhões fora de estrada autônomos em Carajás (PA), a maior mina a céu aberto do mundo. Com capacidade para transportar 240 toneladas, os veículos vêm sendo testados na rota entre a frente de lavra e a área de descarga do minério de ferro.



*Os caminhões autônomos já estão sendo testados pela Vale em Carajás (PA), a maior mina a céu aberto do mundo. Foto: Vale*

Segundo a mineradora, os caminhões são controlados por sistemas de computador, sem um operador na cabine, e contam com GPS, radares e inteligência artificial. Ao detectar riscos, paralisam suas operações até o caminho ser liberado. A Vale vai investir US\$ 40 milhões em seu programa de autônomos neste ano. O objetivo é expandir a frota para 50 caminhões do tipo até o fim de 2024.

Atualmente, a Vale já opera 13 caminhões autônomos em Brucutu, em São Gonçalo do Rio Abaixo (MG), fazendo da mina a primeira do Brasil com a operação 100% autônoma. Desde 2016, quando foram iniciados os primeiros testes na mina, esses veículos já movimentaram 100 milhões de toneladas, marca alcançada em junho.

Em quase seis anos de operação, não houve acidentes com os caminhões autônomos, informa a empresa. "Os equipamentos possuem sensores que mapeiam e identificam, de forma contínua, o relevo, objetos e pessoas, de modo que a tecnologia autônoma pode paralisar a operação de um ou mais caminhões em caso de mudanças que não estavam previstas no trajeto determinado pelo centro de controle", diz Kléber Gonçalves, gerente de Operação e Infraestrutura de Brucutu.

No total, os veículos já rodaram em Brucutu 1,8 milhão de quilômetros, o equivalente a 46 voltas ao redor da Terra. O consumo de combustível seria 11% menor do que nos caminhões tripulados, resultando em uma redução de 4.300 toneladas de CO2 por ano na atmosfera. A produtividade também é maior. Segundo a Vale, a quantidade de minério transportada por hora teve aumento de 11% em Brucutu, cinco pontos percentuais a mais do que o esperado.

Os operadores que ficavam na cabine receberam treinamento e foram realocados em outras funções, como nas salas de controle dos veículos - com ar condicionado, sem vibração e ruídos. As situações de risco envolvendo os operadores dos caminhões, como tombamento e colisão, foram eliminadas.

“Certamente o avanço mais importante propiciado pela implantação é a redução da exposição de pessoas ao risco”, disse o gerente-executivo do Complexo de Brucutu e Água Limpa, Jefferson Corraide.

Dentro do programa de autônomos, a Vale também investe em perfuratrizes - máquinas que perfuram o solo para saber onde o minério está. Atualmente, 11 delas estão em operações em Minas Gerais e no Pará. Até o fim do ano devem ser 21. Outro projeto em curso é de automatizar as máquinas de pátio, que já foi concluído na Malásia e está em implantação em quatro Estados do Brasil.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 30/06/2021*

## EM MEIO À CRISE HÍDRICA, TÉRMICA EM MS PARADA HÁ 4 ANOS SERÁ REATIVADA

Usina William Arjona foi inaugurada em 1999 e uma das primeiras a usar o gás natural do gasoduto Brasil-Bolívia

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

Parada há quatro anos, a termoelétrica Willian Arjona, localizada em Mato Grosso do Sul, está sendo reativada e será usada para ajudar a amenizar a crise hídrica do Brasil. Comprada em 2019 pela Delta Energia, da franco belga Engie, a térmica tem capacidade para gerar 190 megawatts (MW) - o suficiente para abastecer mais de 50% da cidade de Campo Grande, por exemplo.



***A térmica Willian Arjona tem capacidade para gerar 190 MW de energia, o suficiente para abastecer mais de 50% de Campo Grande (MS), onde está localizada. Foto: Delta Energia***

Willian Arjona foi inaugurada em 1999 e uma das primeiras a usar o gás natural do gasoduto Brasil-Bolívia. Mas teve problemas na contratação do combustível e, por isso, ficou parada. Para reativar a usina, a Delta Geração fez uma série de investimentos na recuperação do maquinário e na contratação e treinamento de profissionais. Além disso, fez uma peregrinação em órgãos federais e estaduais para

acelerar a operação da usina.

O mais importante, no entanto, foi a negociação para contratação do gás natural. O acordo foi fechado com a Petrobrás e envolve o fornecimento de forma intermitente já que a usina só funcionará quando houver necessidade de suporte no sistema. A térmica não é barata.

Cada MWh gerado pela unidade custará R\$ 1.520. Mas, diante da situação atual dos reservatórios, o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) deve acionar a usina nos próximos dias. O Brasil vive hoje novo risco de racionamento decorrente da pior crise hidrológica dos últimos 91 anos.

A termoelétrica é o primeiro empreendimento de geração de eletricidade da Delta Energia, empresa criada em 2001 - ano do racionamento - como comercializadora. Hoje detém 8% de participação nesse mercado. Em 2019, junto com a aquisição da usina, surgiu a Delta Geração.

Segundo o presidente da divisão, Luiz Fernando Vianna, a nova área tem o objetivo de expandir os negócios em energia renovável, com empreendimentos de energia eólica e solar. “Neste momento, estamos fazendo prospecção dessas duas fontes renováveis.” Ele destaca que, frente ao aquecimento global, as fontes renováveis são fundamentais para o desenvolvimento do Brasil.

Além da comercialização e agora da geração, a Delta também atua no mercado de biocombustíveis. A empresa tem duas unidades - em Rio Brilhante (MS) e Cuiabá (MT) - que produzem 1,6 milhão de litros de biodiesel por dia. Outros negócios do grupo envolvem tancagem de etanol e gestão de recursos, com três fundos de investimentos voltados para comercialização de energia.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 30/06/2021*

## GOVERNO QUER TORNAR PERMANENTE PROGRAMA DE REDUÇÃO DE JORNADA E SUSPENSÃO DE CONTRATO

Ideia é deixar na lei um gatilho para o acionamento dessas ações emergenciais, caso haja necessidade no futuro; equipe econômica também discute maneiras de flexibilizar regras e reduzir custos de contratação

*Por Célia Froufe, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - O governo negocia com o Congresso Nacional uma mudança nas medidas que instituíram regras trabalhistas mais flexíveis na crise da covid-19 e no programa que permite redução de jornada e salário ou suspensão de contrato. A ideia é deixar na lei um gatilho permanente para o acionamento dessas ações emergenciais, caso haja necessidade no futuro. A equipe econômica também discute, de forma mais ampla, maneiras para flexibilizar regras e reduzir custos de contratação, com o objetivo de impulsionar a geração de vagas.

“Se pudermos apertar um botão no futuro para acessar o BEm será muito importante”, defendeu o secretário especial de Previdência e Trabalho do Ministério da Economia, Bruno Bianco, sobre o Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda, que prevê o benefício pago pelo governo para quem teve o salário cortado ou o contrato suspenso na crise. “Estamos em momento de elaboração para termos um botão para momentos de calamidade”, reforçou. Segundo ele, o BEm conta com baixo número de irregularidades e fraudes, com índice de 0,7%.



*O secretário especial de Previdência e Trabalho do Ministério da Economia, Bruno Bianco. Foto: Fabio Rodrigues Pozzebom/Agência Brasil - 2/3/2020*

Bianco salientou que, se for o entendimento do Congresso, a intenção é tornar perenes as duas MPs que permitiram o programa que autoriza a redução de jornada e salário e a suspensão temporária dos contratos de trabalho e as medidas que flexibilizam regras trabalhistas sobre férias, feriados, bancos de horas e FGTS.

Sobre a legislação trabalhista, Bianco avaliou que a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) nem sempre se aplica às novas formas de contratação que foram criadas no Brasil. Ele adiantou que o presidente Jair Bolsonaro lançará nos próximos dias a iniciativa de um marco legal para o enxugamento das normas, que vão ser diminuídas para um total de 12.

O secretário disse que a ideia é enxugar todas as normas infralegais na área de segurança do trabalho até a exclusão de portarias obsoletas, em movimento que já vem sendo feito pelo ministério.

“Tudo o que não tiver norma legal, estamos revisitando. A ideia é continuar com a simplificação trabalhista”, disse, explicando que as revisões estão sendo feitas em conjunto com empregadores e trabalhadores e garantindo que não haverá qualquer “passo atrás” para a segurança do trabalhador. “Queremos que as normas sejam dinâmicas, simples, palatáveis. Isso muda a lógica de tratamento de conversa com o setor privado”, disse.

Na visão do secretário, não há dúvidas de que a legislação trabalhista precisa ser atualizada, porque o mercado de trabalho é dinâmico e que a nova forma de trabalho em casa, o home office, precisará de um novo marco legal. Ele comentou que essa nova realidade de trabalho foi imposta pela pandemia de forma rápida e veloz. “Isso não é negativo. A pandemia trouxe tristeza, mas trouxe também mudanças que serão positivas no futuro”, avaliou.

Quando for feito um marco legal para o home office, de acordo com Bianco, haverá o compromisso do governo de abordar atividades internacionais por parte dos trabalhadores. “Não tenho dúvida de que teremos compromisso com o teletrabalho no marco do home office. O teletrabalho não pode ter fronteiras, tem que ter baliza, fiscalização, mas sem fronteiras”, enfatizou.

O secretário também disse contar com a “sensibilidade” do Judiciário para cancelar o trabalho intermitente no Brasil, modalidade em que o trabalhador é contratado com carteira assinada, mas sem a garantia de jornada mínima de trabalho. “É interessantíssima essa forma de geração de empregos em momentos de crise e também quando não há crise”, defendeu.

Na avaliação de Bianco, esse tipo de contratação é ainda pouco utilizado pela baixa segurança jurídica que existe hoje no País, deixando empresários temerosos.

Ele fez essas afirmações durante live do jornal Valor Econômico para debater sobre as transformações, desafios e oportunidades na legislação das relações trabalhistas pós-pandemia. Além de Bianco, participaram do evento o deputado federal Christino Áureo, o presidente da Febraban, Isaac Sidney e a presidente do TST e do Conselho Superior de Justiça do Trabalho, Maria Cristina Peduzzi.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 30/06/2021*



## VALOR ECONÔMICO (SP)

### MINÉRIO DE FERRO CHEGA AO FIM DE JUNHO EM LEVE ALTA EM PORTO NA CHINA

Comportamento confirma as projeções mais otimistas de que os preços seguiriam elevados no curtíssimo prazo

*Por Stella Fontes, Valor — São Paulo*

O minério de ferro encerrou o mês em alta no mercado à vista, confirmando as projeções mais otimistas de que os preços seguiriam elevados no curtíssimo prazo, refletindo a demanda aquecida pela principal matéria-prima do aço. Em junho, a valorização acumulada pela commodity ficou em 7,7%.

Segundo a publicação especializada Fastmarkets MB, a tonelada de minério com teor de 62% de ferro subiu 0,8% nesta quarta-feira no porto de Qingdao, para US\$ 214,08.



Em 2021, a alta acumulada chega a 33,4%. Mas a expectativa é de início de correção no segundo semestre, uma vez que os fundamentos de mercado, por mais aquecida que esteja a demanda neste momento, não justificam preços acima de US\$ 200 por tonelada, na avaliação de analistas e consultores.

Conforme a Fastmarkets, os preços da commodity foram impulsionados hoje por receios quanto ao tamanho da oferta de aço na China em 2021 — participantes do mercado levantaram dúvidas em relação ao volume que de fato será produzido neste

ano, o que levou à valorização imediata dos produtos siderúrgicos, com reflexos no minério

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/06/2021

## CAÇA AO INVESTIMENTO

Programa para atração de negócios no Estado, quinta maior economia do país, totaliza R\$ 28 bilhões em três anos

Por Marli Lima — Para o Valor, de Curitiba



já totaliza R\$ 28 bilhões em três anos.

A primeira máquina de papel da Klabin no Projeto Puma II entra em operação na segunda quinzena de julho, em Ortigueira (PR). As obras foram iniciadas em maio de 2019, pouco depois de a empresa anunciar o maior investimento de sua história, no valor de R\$ 9,1 bilhões. Em maio de 2021, passados dois anos, a companhia confirmou mais R\$ 2,6 bilhões para a unidade, que terá outra máquina de papel em 2023. A Klabin é uma das empresas que estão turbinando o programa de atração de investimentos Paraná Competitivo, que

Do total de investimentos privados previstos para o Estado, R\$ 4,6 bilhões são de 2020 e R\$ 10,8 bilhões foram anunciados neste ano, ou estão com protocolo assinado e em fase de definição de local de instalação. “Estendemos tapete vermelho para quem quer investir aqui”, diz o diretor-presidente da agência de busca de investimentos Invest Paraná, José Eduardo Bekin.

Ele diz que há Estados mais agressivos na oferta de incentivos fiscais, por isso é preciso ir além do “feijão com arroz”, ser rápido, mostrar benefícios como localização e mão de obra e buscar fornecedores que completem a cadeia de produção. Como exemplo, Bekin lembra que, em março de 2019, chamou o governador Carlos Massa Ratinho Junior (PSD) para entrar pessoalmente na briga pelo investimento da Klabin. “Existia um apetite por Santa Catarina”, conta, acrescentando que “a virada aconteceu em 40 dias”.

Quinta maior economia do país, o Paraná tem se mostrado resiliente na pandemia do coronavírus. Com grande influência do agronegócio, está sendo beneficiado pelo bom momento da indústria de alimentos e, enquanto vê aumentar sua produção de frangos, que representa 35% do país, tem fábricas sendo reativadas. No dia 4 de maio, a empresa de alimentos BRF anunciou R\$ 292 milhões em investimentos no Estado e a retomada da produção de perus, que estava parada desde 2018, na unidade de Francisco Beltrão. No mesmo dia, a Gerdau comunicou a destinação de R\$ 55 milhões para voltar a produzir aço em Araucária, em fábrica que ficou hibernada por sete anos.

O vice-presidente da Gerdau, Marcos Faraco, lembra que o mercado não estava bom em 2014, mas a empresa percebeu uma recuperação importante, especialmente no segmento de pequenas obras e reparos, porque a chamada construção formiguinha foi intensificada na pandemia. Segundo ele, com a reabertura no Paraná a empresa vai ampliar em 15% a capacidade de produção de aço no país e o alvo é o mercado interno.

Também em maio a JBS informou que construirá em Rolândia (PR) uma das maiores fábricas de empanados e salsichas do mundo. Segundo a empresa, a unidade já estava prevista e responderá por “parte preponderante” do investimento de R\$ 1,85 bilhão que fará no Paraná.

Apenas em 2021, R\$ 800 milhões serão investidos na primeira etapa de construção da nova fábrica, informa a empresa. Sobre a escolha do local, a JBS cita que o “Paraná é um importante polo para a produção global de alimentos” e Rolândia está bem posicionada geograficamente para atender demandas do mercado interno e externo.

Além das já citadas, a lista do Paraná Competitivo inclui montadoras de automóveis, empresas de cimento, biodiesel e cooperativas agrícolas, entre outras. Segundo Bekin, quando começou a pandemia, parte da equipe da Invest Paraná foi ouvir empresas que já haviam anunciado investimentos, porque houve uma desaceleração nos primeiros meses, e parte foi em busca de oportunidades e segmentos que sofreriam menos os efeitos do isolamento social. “Se todo mundo está chorando, vamos atrás de fábricas de lenços.

Dados de 2021 mostram áreas em que o Estado tem se destacado. A produção industrial paranaense teve crescimento de 9% no primeiro trimestre de 2021, ante igual período de 2020, mais que o dobro da média nacional de 4,4%, de acordo o IBGE. “Estamos crescendo apesar da tragédia humana”, comenta o presidente da Federação das Indústrias do Paraná (Fiep), Carlos Valter Martins Pedro, a respeito da Covid. De acordo com ele, está previsto aumento de 7% a 10% na produção industrial no Estado neste ano.

O Paraná registrou no primeiro quadrimestre o melhor resultado de geração de empregos formais dos últimos 11 anos. Foram abertos 87.804 postos de trabalho, mostra o Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged), do Ministério da Economia. A indústria puxou o resultado, com 27.991 vagas, seguida por comércio (15.048) e construção civil (13.617).

“O Paraná foi afetado como todos os Estados, mas sofreu menos”, comenta Marcelo Curado, professor de Economia da Universidade Federal do Paraná. Como motivo, ele cita o agronegócio, o bom relacionamento com a União e ações adotadas pelo governo e as estatais, como suspensão do corte de água e luz na pandemia e ampliação de linhas de crédito para empresas. O economista ressalta avanços na estratégia do governo de tornar o Estado um hub logístico, o que inclui recentes leilões de aeroportos e a nova concessão de rodovias federais que cortam o Paraná. “Foram anos de sofrimento”, diz Curado, sobre o modelo adotado há 24 anos para as rodovias, com tarifas de pedágios consideradas caras.

Os contratos em vigor com as concessionárias de pedágios vencem em novembro e, após consultas à população e diversas reuniões com o governo estadual e representantes de instituições produtivas, o modelo acordado com a União prevê que vencerá a nova concessão quem apresentar a menor tarifa ao usuário e garantir a execução de obras por meio de depósito caução. A expectativa é de que serão investidos R\$ 42 bilhões em obras nos seis lotes que serão irão a leilão no prazo de 30 anos.

Em abril, quatro aeroportos localizados no Estado foram leiloados, entre eles o Afonso Pena, na Grande Curitiba, e o aeroporto de Foz do Iguaçu. As obras de ampliação e modernização dos terminais podem chegar a R\$ 1,4 bilhão, e o governo paranaense trabalha para tirar do papel outro grande projeto, a Nova Ferroeste, ferrovia que terá traçado de 1.285 quilômetros, ligando Maracaju (MS) ao porto de Paranaguá (PR). Ela está orçada em R\$ 25 bilhões e o leilão está previsto para o fim do primeiro trimestre de 2022. Quando concluído, será o segundo maior corredor de grãos e contêineres do País.

Antes da redução do valor do pedágio e da nova ferrovia, as cooperativas do Paraná planejam investimento recorde em 2021, de R\$ 4,65 bilhões, mais que o dobro de 2019 e maior que os R\$ 3,8 bilhões de 2020. “Não tivemos a opção de parar. Nossas atividades são essenciais, tivemos mais demanda e mais oportunidades”, diz José Roberto Ricken, presidente da Organização das Cooperativas do Paraná (Ocepar).

Beneficiadas por uma boa safra de grãos em 2020 e crescimento da demanda internacional, as cooperativas paranaenses se preparam para atingir a meta de R\$ 200 bilhões em faturamento nos próximos anos - alcançaram R\$ 115,7 bilhões em 2020, com crescimento de 32% sobre 2019. Mesmo diante do bom momento, Ricken é cauteloso. “A situação é complexa e haverá consequências. Diminuiu a renda da população e houve substituição no consumo, para itens mais baratos”, comenta o presidente da Ocepar.

O secretário da Fazenda do Paraná, Renê Garcia Júnior, também acompanha os números com cautela, mesmo com um primeiro quadrimestre melhor que o do ano anterior. “Sou conservador. Sempre tenho preocupação de conter o otimismo para não confundir o que é transitório com permanente e acelerar as despesas quando o momento é de contenção”, conta. “Mas a realidade tem sido melhor do que imaginávamos”, afirma.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 30/06/2021*

## PROJETOS PARA HUB LOGÍSTICO MOVIMENTAM R\$ 5 BILHÕES

Ratinho Junior afirma que cronograma de obras de infraestrutura está em dia

*Por Marli Lima — Para o Valor, de Curitiba*



**Carlos Massa Ratinho Junior: “Criamos uma força de trabalho para o enfrentamento da pandemia, mas sem deixar que o planejamento estratégico ficasse parado” — Foto: Silvia Costanti/Valor**

Quando assumiu o governo do Paraná, em 2019, Carlos Massa Ratinho Junior (PSD) deu destaque a duas estratégias: transformar o Estado em um hub logístico para a América do Sul e fazer do turismo uma das matrizes econômicas. Com a pandemia do coronavírus, o turismo foi afetado pela necessidade de distanciamento social, mas ele assegura que o cronograma de projetos para rodovias, ferrovia, portos e aeroportos está em dia.

“Já estamos nos consolidando como hub logístico”, afirma.

Calhou de vencer em seu mandato o contrato de concessão de estradas federais que cortam o Paraná, feito há 24 anos, que sempre foi alvo de críticas pelos preços cobrados nas praças de pedágio e pela falta de obras.

“Teremos a maior concessão de rodovias da América Latina, com 3.300 quilômetros e R\$ 42 bilhões em investimentos privados em estradas federais e estaduais”, diz Ratinho Junior, sobre acordo feito com o governo federal com o fim dos contratos atuais, em novembro. De acordo com ele, foram atendidos os três critérios pedidos: leilão em bolsa, garantia de obras estratégicas e menor tarifa.

O governador defende o projeto de hub usando o mapa. Fala que o Paraná liga o Sul ao Sudeste, onde está o maior potencial de consumo do país, e também está no centro de 70% do Produto Interno Bruto da América do Sul, fazendo fronteira com o Paraguai e a Argentina. Mas era preciso reforçar a logística e, para isso, foi criado um banco de projetos a serem executados nesta e em outras gestões. Como resultado, segundo ele, há R\$ 5 bilhões em obras de infraestrutura em andamento.

Foi do banco de projetos que saiu o novo desenho da Ferroeste, estrada de ferro criada em 1988 que já foi alvo de privatização e reestatização. Ela tem 250 quilômetros dentro do Estado e a intenção é chegar a 1.285 quilômetros, unindo a cidade de Maracaju, no Estado vizinho de Mato Grosso do Sul, ao Porto de Paranaguá, além de ter um ramal para Foz do Iguaçu, na divisa com o Paraguai e a Argentina.

Questionado sobre tentativas anteriores de ampliar a ferrovia e torná-la relevante para o transporte de grãos, o governador responde que “não havia projeto”. “Fizemos o caminho inverso”, acrescenta. Ele pretende levá-la a leilão no primeiro trimestre de 2022.

Para os aeroportos, além da concessão recente de quatro (dois da região de Curitiba e os de Londrina e Foz do Iguaçu), o Estado planeja que o terminal de Maringá tenha foco no transporte de cargas em geral, mas especialmente alimentos.

“Produzimos 37% das tilápias do Brasil, que precisam ser transportadas de avião”, explica. Para o Porto de Paranaguá, o governador cita investimentos de R\$ 1,4 bilhão para ampliar a estrutura e modernizar a carga e descarga de produtos.

“Criamos uma força de trabalho para o enfrentamento da pandemia, mas sem deixar que o planejamento estratégico ficasse parado”, comenta o governador. Hoje, boa parte da energia do governo é usada no enfrentamento do coronavírus, mas ele diz que tem aberto espaço na agenda para buscar investimentos e mostrar o que o Estado tem a oferecer.

De acordo com Ratinho, ações realizadas antes da pandemia começam a dar resultados, como os eventos batizados de Paraná Day, que apresentaram oportunidades a investidores no Brasil e também em Nova York, nos Estados Unidos, e em Madri, na Espanha.

Além disso, houve redução de burocracias e modernização de processos. Como exemplo, ele cita que o prazo para a liberação do funcionamento de um barracão para criação de aves caiu de oito meses para cerca de 15 a 20 dias, o que tem levado a mais investimentos na área por empresas e cooperativas. Também foi desburocratizado o investimento em energia sustentável, como solar e biogás. “O pacote de modernização do Estado nos deu conforto organizacional para esse período de pandemia.”

Ratinho assumiu o governo com as contas em dia e fez algumas reformas em 2019, como redução do número de secretarias de 28 para 15, previdência dos servidores, lei de terceirização da prestação de alguns serviços e lei de qualidade fiscal. Agora, prepara para agosto o uso de parâmetros de eficiência e gestão das universidades estaduais para o repasse de recursos.

Outra aposta para os próximos meses tem a ver com um pacote que prevê a construção de 30 mil casas populares e a geração de 100 mil empregos em todas as regiões do Estado. “Estou empolgado com a velocidade que o Paraná está tendo no desenvolvimento econômico e social”, diz o governador, citando dados de geração de emprego e de crescimento industrial. “Só não estou mais feliz porque a pandemia nos entristeceu.”

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 30/06/2021**

## **COMPLEXO PORTUÁRIO VAI ATINGIR EM 2021 META PREVISTA PARA 2030**

Movimentação de cargas deve chegar a 60 milhões de toneladas  
*Por Vladimir Goitia — De São Paulo*

Apontado como porta de entrada do Mercosul, o Paraná deve antecipar em dez anos a marca de 60 milhões de toneladas em movimentação de carga em seus portos. Apenas em maio, foram 6 milhões de toneladas, considerado um recorde histórico. No ano passado, o complexo portuário

paranaense movimentou pouco mais de 57 milhões de toneladas, volume próximo à meta estipulada para 2030 no Plano Nacional e Logística Portuária (PNLP).

“Encerramos o ano [passado] com a possibilidade de ultrapassar a projeção do PNL P e crescer ainda mais com os investimentos públicos e privados que vêm sendo realizados em obras e projetos, além de leilões de áreas disponíveis para arrendamentos pelo Programa de Parceria de Investimentos (PPI)”, explica Sandro Alex, secretário de Infraestrutura e Logística do governo do Paraná.

De acordo com ele, a Portos do Paraná (complexo portuário público formado pelos portos de Paranaguá e Antonina) já investiu quase R\$ 361,5 milhões em projetos, obras e serviços, como a ampliação do cais e a modernização do Berço 201 (obra que permitirá a atracação de navios maiores e aumentará em até 140% a capacidade de movimentação no local), a dragagem de manutenção continuada e as reformas dos terminais de passageiros e turismo da Ilha do Mel.

O secretário informa ainda que outros R\$ 56 milhões foram previstos para o projeto básico de modernização do Porto de Paranaguá, com o que a capacidade operacional do complexo aumentará em 100%. Ao todo, o corredor de exportação (Corex) do Estado deve receber R\$ 1 bilhão em investimentos nos próximos anos. “O projeto do governo estadual é transformar o Paraná em uma central de logística para o país, apostando em todos os modais de transporte”, explica o secretário. Para isso, os investimentos totais previstos superam os R\$ 5 bilhões, segundo ele.

Ainda em relação aos portos paranaenses, estão previstos para os próximos anos quatro concessões, que representam um terço de 12 novos projetos de infraestrutura do PPI. Estão incluídos nesse programa, por exemplo, os leilões de arrendamento de três áreas (PAR9, PAR14 e PAR15) para movimentação e exportação de grãos sólidos (soja, trigo, malte e açúcar, entre outros), que devem ocorrer no primeiro semestre do próximo ano. Os investimentos somam R\$ quase 690 milhões.

Interessados nesses leilões e outras concessões não faltam. A Cargill, uma das primeiras empresas a investir no sistema de carregamento a granel no Porto de Paranaguá, aguarda a publicação do edital para a licitação da área que opera atualmente por meio de um contrato de transição. A nova licitação, prevista para o primeiro semestre de 2022, juntamente com outras duas áreas, foi qualificada no cronograma do PPI do Ministério de Infraestrutura.

Ainda este ano, a Cargill tem a expectativa de aumentar entre 13% e 15% a movimentação de carga pelo Porto de Paranaguá, em comparação com 2020. Embora a companhia não informe números sobre movimentações de grãos naquele porto, ela continua a apostar no Brasil como um dos principais produtores de alimentos do mundo. “Agora ainda mais diante da safra recorde no ano passado”, diz Ricardo Nascimbeni, diretor de supply chain da Cargill no Brasil.

Segundo ele, a Cargill aumentou o volume total originado, processado e comercializado no decorrer do ano, levando a um crescimento de receita de 38% em relação ao ano anterior. “Mantida a produção de grãos no Brasil, a empresa espera resultados semelhantes para 2021. O campo tem feito a sua parte, aumentando a produção. Nós temos feito a nossa, conectando nossos clientes no mundo ao Brasil”, diz Nascimbeni. Em relação a investimentos no Paraná, onde opera quatro fábricas, 26 armazéns e transbordos, além de um terminal portuário, o executivo também não detalha números, mas diz que a companhia tem feito aportes fortes nessa direção

A Terminal Contêineres de Paranaguá (TCP) é outra companhia com planos de aumentar seu portfólio logístico, contemplando principalmente investimentos na ferrovia, em depósitos de contêineres e em armazéns dinâmicos, que promovam maior sinergia e conexão entre armadores, transportadores rodoviários e embarcadores (tanto na exportação quanto na importação).

Este ano, a TCP projeta movimentar mais de 1 milhão de TEU's (Twenty-foot Equivalent Unit, que se refere à unidade de medida de um contêiner de 20 pés) nos terminais da empresa no Paraná, número acima dos 983 mil TEU's movimentados em 2020. “De maneira prática, significa que a TCP

está entre as melhores opções para o mercado regional, que não se limita ao Paraná, e abrange também Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Santa Catarina, São Paulo e Goiás, além do nosso vizinho Paraguai”, diz Thomas Lima, diretor Comercial e Institucional da TCP.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 30/06/2021*

## DADOS MOSTRAM RETOMADA DO EMPREGO

Saldo positivo de 87.804 mil vagas com carteira assinada no primeiro quadrimestre do ano é o melhor resultado desde 2011

*Por Paulo Vasconcellos — De Porto Alegre*

O Paraná registrou saldo positivo de 87.804 mil empregos com carteira assinada no primeiro quadrimestre do ano. Os dados são Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED). Foram admitidos 515.890 trabalhadores e desligados 428.086. O Estado foi o quarto do país na geração de empregos. O resultado é o melhor desde 2011.

A taxa de desemprego do Estado no 1º trimestre deste ano, divulgada pela Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (Pnad) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), foi de 9,3%. O Paraná ficou em terceiro lugar no ranking nacional entre os que tiveram as menores taxas de desemprego/desocupação do país.

No mês de abril, o saldo foi de 10.019 mil novos empregos. Houve aumento de 21,2% em comparação com abril de 2020, quando o Estado já havia adotado medidas flexíveis de restrição das atividades por causa da covid-19. Indústria (4.074), comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas (2.888) e administração pública, defesa e seguridade social, educação, saúde humana e serviços sociais (2.109) lideraram a abertura de vagas. Dos 399 municípios, Cascavel (1.060 empregos criados), Maringá (487) e Pato Branco (371) foram os que geraram mais novos empregos.

"Estes resultados indicam a considerável melhora na retomada da geração de empregos do Paraná”, diz o secretário da Justiça, Família e Trabalho do Paraná, Ney Leprevost.

Um indicador mais restrito também aponta a melhora do desempenho do Paraná na geração de emprego. Dados divulgados em abril pela Secretaria de Políticas Públicas de Emprego do Ministério da Economia, indicam que o Estado liderou o ranking do Sistema Nacional de Emprego com 21.717 carteiras assinadas no primeiro trimestre de 2021. Neste caso são computados apenas os registros feitos nas 216 agências do trabalhador do Paraná.

Em relação ao segundo colocado, que foi o Ceará, com 11.096 novas vagas, a diferença foi favorável ao Paraná em mais de 95%. Em seguida vieram Mato Grosso do Sul (6.796), São Paulo (6.371), Minas Gerais (4.525) e Mato Grosso (4.202). O Paraná teve um aumento na comparação com os outros estados da Região Sul: 572% em relação ao Rio Grande do Sul (3.792) e 1.040% em relação à Santa Catarina (2.261). Um dos projetos de geração de emprego desenvolvidos no Paraná foi a Carretas do Conhecimento - escolas móveis que contam com infraestrutura para a realização de cursos de aperfeiçoamento profissional. Além de espaços para aulas teóricas, as unidades contam com laboratórios e oficinas destinados a atividades práticas. Na pandemia, as aulas precisaram de adaptação para o formato on-line. O projeto tem parceria da secretaria com a Fundação Grupo Volkswagen e o Senai-PR.

Programas como o Emprega Mais Paraná e o Recomeça Paraná promovem a qualificação profissional de trabalhadores e a capacitação de quem tem perfil empreendedor, além de fomentar o microcrédito e incentivar a colocação do jovem no mercado de trabalho. O desempenho positivo é atribuído também à estratégia de capacitação proativa de técnicos para o atendimento aos trabalhadores, além do acompanhamento dos indicadores de produção de cada unidade de atendimento do SINE-PR. A política de atração de novos investimentos, obras de melhoramento e

construção de rodovias e ferrovias, aporte de recursos em portos e aeroportos e para projetos de infraestrutura e telecomunicações ajudam a melhorar o mercado de trabalho.

“Buscamos nos aproximar da iniciativa privada para acelerar a colocação dos trabalhadores no mercado, fazendo com que o estado gere mais emprego e renda”, afirma Ney Leprevost, da Secretaria da Justiça, Família e Trabalho do Paraná.

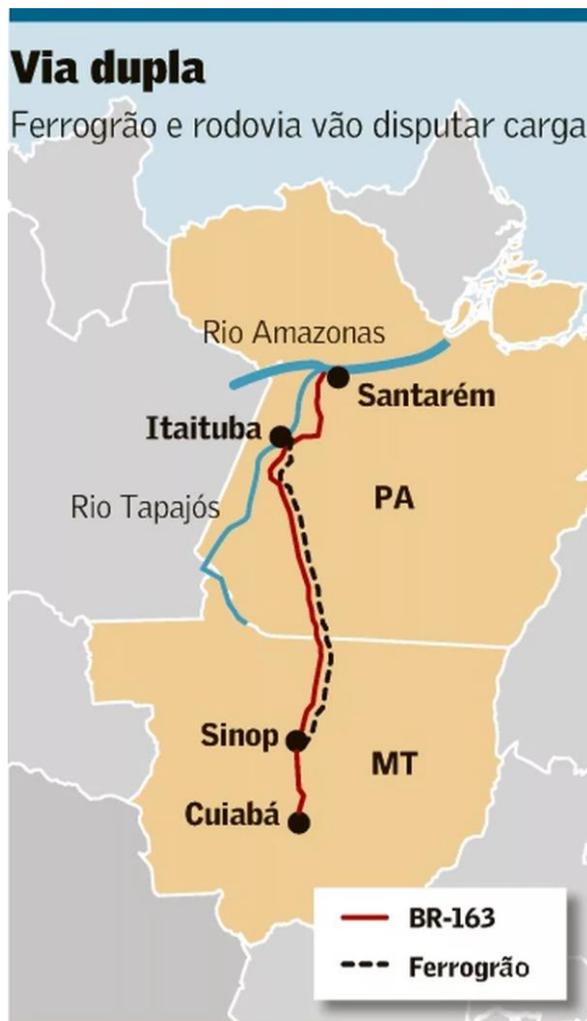
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/06/2021

## LEILÃO DE TRECHO DA BR-163 DEVERÁ ATRAIR POUCA CONCORRÊNCIA

É uma concessão rodoviária com perfil bastante diferente, com apenas dez anos de duração

Por Taís Hirata — De São Paulo



O leilão da BR-163, entre o Mato Grosso e o Pará, terá concorrência limitada, porém, deverá ter sucesso, avaliam analistas do setor. Trata-se de uma concessão rodoviária com perfil bastante diferente: terá duração de apenas dez anos, com investimentos de R\$ 1,87 bilhão - valor relevante, mas baixo, considerando a extensão de 1.009 quilômetros do trecho.

“É quase uma concessão de manutenção. O contrato prevê obras de alguns acostamentos e acessos portuários, mas o investimento não é alto”, resume Natália Marcassa, secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério de Infraestrutura. O projeto também prevê custos operacionais de R\$ 1,2 bilhão.

A equipe optou por um contrato mais enxuto para equacionar a demanda da rodovia com o projeto de construção da Ferrogrão - ferrovia que o governo federal tanta tirar do papel e que seria paralela à estrada e, portanto, sua concorrente. A avaliação é que, com a ferrovia, a concessão da BR-163 se torna inviável economicamente, porque toda a carga tende a migrar aos trilhos. A solução foi fazer um contrato mais curto, para evitar essa competição e viabilizar ambas iniciativas.

O leilão da estrada deverá ser realizado em 8 de julho, na sede da B3, em São Paulo. As propostas terão que ser entregues até segunda-feira. Vencerá

quem oferecer o maior desconto sobre o pedágio.

Nos últimos meses, CCR e Ecorodovias declararam estar estudando o projeto. Analistas não descartam a participação dos operadores tradicionais, porém, a percepção é que não há tanto interesse para esses grupos e que um outro perfil deve aparecer.

“O prazo mais curto deve afastar o investidor que mira o longo prazo ou aquele que prefere vender a concessão no meio. O modelo do edital desfaz arranjos típicos das concessões mais extensas. Por outro lado, atrai outro perfil. Para uma companhia nova no setor, por exemplo, trata-se de um contrato mais simples, com menos volume de obras e com menos tempo de exposição”, afirma Letícia Queiroz de Andrade, sócia do Queiroz Maluf Advogados.

Procurada, a CCR diz que “avalia todas as oportunidades”. A Ecorodovias não quis comentar.

Para Massami Uyeda, do Arap, Nishi & Uyeda Advogados, o leilão poderá atrair operadores logísticos que atuam no Arco Norte, empresas do agronegócio ou empreiteiras de porte médio que atuam no Centro-Oeste.

Em março, a operadora logística Hidrovias do Brasil chegou a afirmar, ao Valor, que cogitava integrar um consórcio para operar a rodovia. A empresa depende da BR-163 para transportar a carga do Centro-Oeste até seus terminais em Miritituba (PA), onde há transbordo para as rotas fluviais. Porém, hoje a companhia diz que não disputará o leilão e que apenas “apoia seu sucesso”.

Um dos principais desafios do projeto da BR-163 é a estruturação de crédito, já que o prazo do contrato é curto, e os investimentos, mais concentrados, avalia Maurício Endo, sócio da consultoria KPMG. “É preciso acelerar o processo de financiamento, ter um acordo alinhado antes da concorrência”, diz ele.

Para Natália, o formato da concessão exige maior necessidade de capital por parte do operador. “O curto prazo é o grande desafio. A tendência é que o investidor entre com mais ‘equity’ do que em outros projetos com ‘cauda’ mais longa de financiamento.”

A região Norte também implica em dificuldades, avalia Thiago de Oliveira sócio do Siqueira Castro Advogados. “O Arco Norte tem peculiaridades, conflitos socioambientais e questões fundiárias. Por isso, deve atrair grupos com experiência na área.”

Apesar dos desafios, os analistas também veem um atrativo grande: o potencial de movimentação de carga entre o Centro-Oeste e os portos do Norte, uma rota em expansão. “Há uma demanda reprimida enorme na região. Com a rodovia asfaltada e bem administrada, o potencial é grande, mesmo com pedágio”, diz Endo.

Alberto Sogayar, sócio da MAMG Advogados, também destaca as melhorias regulatórias e na estruturação dos projetos rodoviários federais, o que amplia a confiança do investidor. Um aspecto bastante elogiado na modelagem do edital da BR-163 é a previsão de um mecanismo de compartilhamento de riscos nos últimos três anos de contrato - para garantir uma receita mínima, caso a Ferrogrão já tenha entrado em operação nesse prazo.

Para além da atratividade do setor privado, o projeto da BR-163 tem sido alvo de questionamentos. Em recente artigo aos Valor, Claudio Frischtak, presidente da consultoria Inter.B, afirma que o edital falha em não incluir mais investimentos para ampliar a capacidade da via, restringindo seu escopo apenas por conta da Ferrogrão. Outros analistas também questionam como ficará a viabilidade econômica da rodovia após o término dos dez anos de concessão.

Segundo Natália, a inclusão de obras mais amplas, como a duplicação da via, seria muito difícil de qualquer forma, devido aos desafios ambientais na região. “Não há estudos de viabilidade ambiental para duplicar a rodovia. Se para uma ferrovia já é difícil, imagina para uma estrada de 1000 km na Amazônia?”, diz.

Ela também afirma que o plano do governo é assumir a BR-163 após o término do contrato. “Com a ferrovia, é impossível uma concessão da estrada. O mercado já nos sinalizou isso. Uma vez que a carga migrar para a Ferrogrão, a rodovia vai se tornar uma rota de conexão local, e aí o Estado consegue manter.”

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 30/06/2021*

## **NACIONAL GÁS AMPLIA FATIA DE MERCADO APÓS COMPRAR 20% DA LIQUIGÁS**

Distribuidora prevê aumento de 25% no faturamento este ano, para R\$ 8 bilhões  
*Por André Ramalho — Do Rio*

Presidente do grupo Edson Queiroz, Carlos Rotella, diz que companhia pretende estreitar na armazenagem de GLP — Foto: Divulgação

Integrante do consórcio que comprou a Liquigás, no ano passado, a Nacional Gás começa a colher os frutos da aquisição. Uma das quatro líderes do mercado de gás liquefeito de petróleo (GLP) do Brasil, a distribuidora espera aumentar em 25% o faturamento em 2021, para R\$ 8 bilhões, depois de absorver parte da participação da antiga subsidiária da Petrobras. Com um portfólio mais robusto, a companhia vai investir cerca de R\$ 120 milhões, nos próximos anos, para modernizar e ampliar as suas bases ao mesmo tempo em que se prepara para começar a importar o derivado, em meio à abertura do refino no país.

A compra da Liquigás permitiu à Nacional acelerar seu crescimento. A integração dos ativos adquiridos foi concluída em maio. Líder no mercado do Nordeste, a companhia fortaleceu a presença nas regiões Centro-Oeste, Sudeste e Sul e viu sua participação no mercado brasileiro subir de 18,5% para 22%. No embalo da aquisição concluída em dezembro do ano passado, a empresa ampliou, de 38 para 55, o número de bases de distribuição.

A Liquigás foi vendida pela Petrobras em 2020, por R\$ 4 bilhões, para um consórcio composto pela Copagaz, Itaúsa e Nacional, que comprou uma fatia minoritária que lhe garantiu, após reorganização societária, o equivalente a cerca de 20% do volume de GLP vendido pela exsubsidiária da Petrobras.

A Nacional Gás é uma empresa do grupo Edson Queiroz, holding sediada em Fortaleza (CE) que atua em diferentes negócios como eletrodomésticos (Esmaltec) e bebidas (Minalba). O presidente do grupo, Carlos Rotella, disse ao Valor que a companhia explora, hoje, sinergias no setor de GLP, ao atuar tanto na distribuição do derivado quanto na fabricação de botijões, e que se prepara para aproveitar novas oportunidades.

“O grupo Edson Queiroz está pronto para alavancar nessas sinergias do mercado de GLP, inclusive com projetos avançados para estreitar no negócio de armazenagem e infraestrutura portuária”, disse o executivo.

O diretor-superintendente da Nacional, Celso Rocha, afirma que o plano de crescimento da empresa para os próximos anos vai focar na modernização das bases de distribuição, com o objetivo de capturar sinergias operacionais. No início do ano, por exemplo, a companhia aumentou a capacidade da unidade de Mataripe (BA) em 31% e, em julho, prevê inaugurar uma nova base - a maior da empresa no país - no Porto de Suape (PE).

“São duas grandes bases em apenas seis meses e certamente nosso plano prevê uma evolução importante nos próximos dois anos”, comentou.

O executivo menciona também o fim do monopólio da Petrobras no refino. Ele diz que a Nacional está atenta às transformações do setor e que a empresa tem memorandos de entendimento firmados com alguns dos potenciais novos agentes do mercado brasileiro, como forma de garantir fontes de suprimento. Rocha disse, ainda, que a empresa tem planos de começar a comprar GLP diretamente do mercado internacional, em um momento em que a estatal, historicamente a grande supridora do mercado interno, começa a reduzir sua participação no setor.

“O grande desafio para importação de GLP pelas distribuidoras, atualmente, é a ausência de infraestrutura adequada para a armazenagem do produto. Entretanto, estamos nos preparando para superar os entraves existentes. Nossa primeira importação direta está em fase final de planejamento”, afirmou.

O plano de negócios da Nacional também inclui investimentos em clientes empresariais. A Nacional prevê um salto de 25% no faturamento este ano, a partir, sobretudo, da incorporação dos ativos da Liquigás. A companhia, no entanto, mira também a captação de novos clientes. Segundo Rocha, os

esforços de crescimento estarão voltados para atender às 14 milhões de famílias brasileiras que ainda utilizam lenha para cozinhar, além de indústrias.

Embaladas pelo consumo maior nas residências, diante das medidas de distanciamento social durante a pandemia de covid-19, as vendas de GLP no Brasil cresceram 3% em 2020, segundo dados da Agência Nacional de Petróleo (ANP). Este ano, até abril, o consumo do derivado no mercado brasileiro acumula uma queda de 0,7%.

“A pandemia forçou a sociedade a adquirir novos hábitos, como ficar mais tempo em casa. E para este ano devemos seguir com a perspectiva de crescimento”, afirmou Rocha.

Ele citou, ainda, as perspectivas da liberação de novas aplicações para o GLP. A agenda regulatória da ANP para 2020-2021 prevê, por exemplo, o debate sobre o fim das restrições do uso do produto para outros fins, como em caldeiras, saunas e aquecimento de piscinas.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 30/06/2021*

## PORTO DA CCCC NO MARANHÃO NÃO SAI DO PAPEL

Gigante chinesa, que chegou em 2016 ao país com planos ambiciosos, recua em projeto; sócios minoritários colocam seus 49% à venda

*Por Mônica Scaramuzza — De São Paulo*

Três anos e três meses depois de ter lançado a pedra fundamental para erguer um porto privado em São Luís, o grupo China Communications Construction Company (CCCC) nada avançou para colocar em pé o projeto, avaliado em R\$ 2 bilhões à época. Dona de 51% de participação do empreendimento portuário, a gigante chinesa também enfrenta um impasse com seus sócios, a WPR, empresa de infraestrutura do grupo WTorre e a Lyon Capital, fundada por Paulo Remy, com os 49% restantes do negócio.

O Valor apurou que os dois acionista minoritários contrataram o BTG Pactual para vender seus 49% no empreendimento.

Quando desembarcou no Brasil com a compra de 80% da construtora Concremat, por R\$ 350 milhões, em novembro de 2016, a gigante chinesa, que fatura cerca de US\$ 90 bilhões, tinha planos ambiciosos para crescer no Brasil. Mas, desde que chegou ao país, não conseguiu levar adiante projetos bilionários que pretendia participar.

Uma fonte ligada à CCCC afirmou ao Valor que a companhia não conseguiu o financiamento de US\$ 500 milhões originais necessários para a construção do condomínio multicargas de São Luís, que teria potencial para quase dobrar a movimentação do porto público do Itaqui (MA), o sexto do país.

Para uma outra pessoa ligada aos acionistas minoritários, interessa à CCCC participar de projetos nos quais a gigante atue apenas como construtora. “O projeto do porto não saiu do lugar. Eles chegaram com a promessa de cheque em branco, mas não conseguiram levantar os recursos para financiar as obras”, disse essa fonte.

O grupo chinês também tinha planos de comprar uma fatia minoritária da Malha Sul, que pertence à Rumo, do grupo Cosan, e chegou a fazer proposta para adquirir o Terminal Graneleiro da Babitonga (TGB), em São Francisco do Sul (SC), mas não avançaram nas propostas de compra. A CCC também foi apontada como candidata à concessão da ferrovia Fiol, mas não fez proposta.

Ao Valor, o diretor executivo da CCCC no Brasil, Helder Dantas, explicou que o projeto do Porto de São Luís tem sido reavaliado, mas o grupo chinês tem intenções de seguir adiante com os planos e está buscando alternativas de financiar as obras. “Também enfrentamos uma série de questões fundiárias, que atrapalharam o projeto, mas estamos avançando.”

Segundo Dantas, que também é presidente do porto, os planos vão seguir, mesmo com a mudança no quadro societário e projeto foi reavaliado para cerca de R\$ 3,5 bilhões, que deve ser concluído em duas etapas, ao longo de dez anos. Para o executivo, é muito difícil explicar à matriz chinesa o excesso de burocracia do país.

Em novembro passado, a CCCC assinou um contrato de parceria com a chinesa CR20 para a construção do Sistema Rodoviário Ponte Salvador-Ilha de Itaparica, avaliado em R\$ 7,7 bilhões. O secretário de infraestrutura do governo do Estado da Bahia, Marcus Cavalcanti, disse que os dois grupos vão entregar até o fim deste ano o projeto de desenvolvimento e que a Sociedade de Propósito Específico (SPE) já foi constituída.

Assim como a CCCC, diversos grupos chineses desembarcaram no país de 2015 para cá procurando ativos para avançar sobretudo nas áreas de energia e infraestrutura. “O Brasil não tem o melhor ambiente amigável para se fazer negócio. É preciso ressaltar isso”, disse Charles Tang, presidente da Câmara de Comércio e Indústria Brasil-China.

De acordo com Tang, que representa interesse de grupos chineses do Brasil, a pandemia, o custo Brasil e o governo brasileiro mais beligerante com a China fizeram com que os investidores chineses ficassem mais receosos com o país. “O Brasil está concorrendo com países do mundo todo para receber investimentos e o governo chinês prefere fazer apostas onde é bem-vindo.”

Há muita disposição dos grupos chineses de fazerem investimentos no Brasil, afirmou Tang, destacando que o setor elétrico foi um dos principais a receber aportes chineses nos últimos anos.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 30/06/2021*

## MINÉRIO DE FERRO RECUA 2,9% NO PORTO DE QINGDAO

Piora do sentimento em relação à demanda chinesa no curtíssimo prazo foi um dos fatores com impacto nos negócios

*Por Stella Fontes, Valor — São Paulo*

Os preços do minério de ferro voltaram a cair nesta terça-feira, refletindo a piora do sentimento em relação à demanda chinesa no curtíssimo prazo e receios relacionados a potenciais iniciativas do governo da China para conter a valorização de diferentes commodities.

De acordo com a publicação especializada Fastmarkets MB, o minério com teor de 62% de ferro teve baixa de 2,9% no porto de Qingdao, para US\$ 212,33 por tonelada.

Em junho, a valorização acumulada foi reduzida a 6,8%, mas os ganhos ainda são significativos no ano, superiores a 32%.

Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos mais negociados de minério, para setembro, caíram 2,7%, a 1.153 yuans por tonelada, após quatro sessões consecutivas de valorização.

Segundo a consultoria Mysteel, um analista de Xangai indicou em relatório que a demanda da principal matéria-prima do aço deve permanecer desaquecida nos próximos dias, à medida que mais siderúrgicas do Norte e do Leste da China estão obrigadas a reduzir a produção de aço ao menos até o dia 1º

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 30/06/2021*

## MINISTÉRIO DA SAÚDE ENVIOU 100% DAS VACINAS DESTINADAS À 1ª DOSE EM PORTUÁRIOS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 30 Junho 2021



*Vacinação em Suape (Dani Coutinho/Divulgação Suape)*

Grupo prioritário reúne 111.400 pessoas, segundo plano nacional de operacionalização da vacinação contra a Covid-19. De acordo com a pasta, outros 41.500 trabalhadores aquaviários também estão perto de garantir imunizantes para primeira aplicação.

O Ministério da Saúde informou à Portos e Navios, nesta quarta-feira (30), que já distribuiu aos estados e ao Distrito Federal a quantidade necessária para

administração da primeira dose em 100% dos trabalhadores portuários, um dos grupos prioritários previstos no Plano Nacional de Operacionalização da Vacinação contra a Covid-19 (PNO). De acordo com a pasta, esse número representa um total de 111.397 pessoas. Em relação à vacinação de trabalhadores do transporte aquaviário, o ministério pretendia concluir o envio de 100% do quantitativo de doses das vacinas Covid-19 para atender a demanda até o final desta quarta-feira. Até o fechamento desta reportagem, a pasta não havia confirmado se esse processo havia sido finalizado. O grupo prioritário de aquaviários é estimado em 41.515 profissionais.

O ministério ressaltou que a antecipação da vacinação do público-alvo foi adotada tendo em vista o surgimento de variantes com maior potencial de transmissibilidade e considerando a necessidade de investir nas medidas de prevenção e controle para a doença em áreas de fronteiras, portos e aeroportos. No último sábado (26), morreu o tripulante indiano, de 54 anos, que foi internado em São Luís (MA) após testar positivo para a variante delta do novo coronavírus. A informação foi confirmada pela Secretaria de Estado da Saúde (SES).

O Porto de Navegantes (SC), em parceria com a secretaria municipal de saúde, finalizou a primeira etapa da vacinação contra o coronavírus em seus profissionais. De acordo com a Portonave, foram aplicadas as vacinas AstraZeneca/Oxford e Pfizer/BioNTech. O processo para completar a vacinação das cerca de mil pessoas que trabalham na empresa ocorreu em quatro datas. A vacinação ocorreu na sede da Portonave com a equipe de imunização da prefeitura, tanto para pedestres quanto no sistema drive thru. Os especialistas chamam a atenção para a importância da população tomar a segunda dose para completar a imunização. "Sabemos que a vacinação não impede de contrair e transmitir a doença. Por isso, devemos manter todos os cuidados como o uso de máscara, higienização das mãos com água e sabão ou álcool em gel, além de evitar aglomerações e manter o distanciamento social, mesmo após a imunização", completou a farmacêutica Kamille Simas.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) relata que os marítimos ainda não foram incluídos no programa de vacinação e que, como os municípios estão reduzindo progressivamente a idade para vacinação, o pessoal que trabalha em empresas brasileiras de navegação (EBNs) tem sido vacinado no cronograma que atende à toda a população. Para a associação, esse tratamento ignora que são trabalhadores de atividades essenciais, nacional e internacionalmente. A associação entende que, embora o caso da contaminação do tripulante indiano tenha ocorrido em um navio de longo curso, as exigências da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) atingem igualmente a navegação de cabotagem.

Recentemente, a agência editou a nota técnica 5/2021, que trouxe pequenas alterações. No entanto, a Abac percebe falta de clareza na questão dos desembarques de marítimos e na realização de testes. Por exemplo, se eles são aplicáveis a todos os marítimos ou somente aos de navios de longo curso. A associação também identifica que nenhuma abordagem foi feita em relação aos procedimentos após a vacinação dos marítimos, em especial dos brasileiros. As EBNs

que atuam na cabotagem esperam uma definição se haverá alguma flexibilização. “Continuamos adotando as melhores práticas para o pré-embarque, embarque e desembarque dos nossos marítimos, bem como cumprindo regras rígidas a bordo para evitar a contaminação, e podemos considerar exitoso o programa”, analisou o diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano.

A associação avalia que a rigidez das autoridades, em especial a sanitária, continua sem alterações. “Nossos desafios permanecem inalterados, ou seja, evitar contaminação e ocorrências de sintomáticos a bordo. Mantemos nossos protocolos de embarque com realização de testes e acompanhamento do estado de saúde dos nossos marítimos, mesmo no período de descanso. A bordo, procedimentos para entrada de pessoas estranhas à tripulação, limitando as áreas de acesso”, elencou Resano.

A Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar) considera que, durante a pandemia, o Brasil tem conseguido promover procedimentos e protocolos para garantir a substituição de tripulantes de longo curso estrangeiros. A federação destaca que as autoridades brasileiras publicaram uma portaria que se renova a cada 30 dias, permitindo a troca de tripulantes e estabelecendo novas restrições e/ou procedimentos mediante os novos cenários de cepas, avanço e ou diminuição dos números de casos. A Fenamar considera que a Anvisa tem conseguido manter a prerrogativa de suas ações no cuidado e na preservação da vida humana, deixando questões comerciais em segundo plano.

O sistema Fenamar congrega 13 sindicatos afiliados, com cerca de 350 agências marítimas e aproximadamente nove mil empregos diretos. De acordo com a federação, 80% desse contingente habitam cidades portuárias, o que reforça a necessidade de priorizar o combate à proliferação das contaminações nos portos e evitar a chegada de novas cepas. “Quase a totalidade dessas pessoas já recebeu a primeira dose do imunizante mediante ações locais dos nossos sindicatos e da federação em Brasília, contribuindo para o combate à pandemia em nossos portos”, destacou o presidente da Fenamar, Marcelo Neri.

A Fenamar vem solicitando à Anvisa que considere liberar a operação de carga e descarga de navios atracados em portos, mesmo quando sua visita a bordo está agendada para o dia seguinte e a embarcação não possui nenhum registro de sinistro a bordo em relação aos sintomas da Covid-19. Para a federação, o maior desafio das autoridades está relacionado ao tamanho do país e à grande quantidade de portos e aeroportos, bem como aos milhares de quilômetros de fronteira com os países da América do Sul, o que exige procedimentos, infraestrutura e contingente de servidores exponencial para prestar o atendimento mínimo de qualidade nesse enfrentamento.

Recentemente, o GEi — Grupo Executivo Interministerial, composto por Casa Civil, Ministério Justiça e Ministério Saúde, publicou novas medidas de segurança sanitária para o Brasil, restringindo o ingresso no país, por via aérea, de trabalhadores marítimos para evitar a introdução e circulação de variantes de preocupação do novo coronavírus. Os protocolos da Anvisa preveem que, antes que um navio entre no porto, a agência faça uma busca ativa nos registros do livro médico de bordo em busca de sintomas suspeitos. O marítimo faz um exame do tipo PCR, cujo prazo de validade máximo é de 72 horas, antes de subir na embarcação e outro para desembarcar. Quando há qualquer suspeita a bordo, a embarcação é colocada em quarentena e ninguém sobe ou desce e a Anvisa determina a testagem de toda a tripulação, além de outras medidas, como tratamento dos resíduos de bordo como infectantes do grupo "A", isolamento dos suspeitos e desinfecções de alto nível.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 30/06/2021*

### **CAMPANHA 'VOU DE TÚNEL' ACELERA MOBILIZAÇÃO**

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30 Junho 2021*

Em mais uma ação em defesa do projeto do túnel imerso entre Santos e Guarujá, o movimento Vou de Túnel fez uma blitz no



Mercado do Peixe, em Santos, no sábado passado (26). O evento teve por objetivo conscientizar a população sobre importância do projeto, em especial no que se refere à segurança da comunidade e ao desenvolvimento da operação do Porto de Santos.

“Do ponto de vista técnico, não há dúvida de que o túnel imerso é uma opção melhor e mais segura do que uma ponte”, diz O ex-presidente da autoridade portuária de Santos e porta-voz da campanha Vou de Túnel, Casemiro Tércio de Carvalho. “Nosso objetivo agora é que esse projeto já saia integrado ao modelo de desestatização do Porto de Santos”, completa ele, em referência ao processo que o Ministério da Infraestrutura desenvolve para leiloar o complexo portuário.

Carvalho explica que o túnel imerso trará benefícios tanto para a cidade como para o porto. Do ponto de vista do município, além da passagem para carros e outros veículos entre Santos e Guarujá, o projeto prevê a construção de uma via para pedestres e uma ciclovia. O linhão da Usina de Itatinga, que traz a energia elétrica de Bertioga, também ganharia cabos subterrâneos.

“É possível prever até um regime de uso diferenciado para os caminhões que entram e saem do porto, de modo a evitar os horários de pico e desafogar o trânsito na região”, diz o porta-voz da campanha.

A ligação seca é um antigo anseio dos operadores do porto de Santos e dos moradores da cidade e do Guarujá. Por anos, prevaleceu a ideia de se construir uma ponte — proposta ressuscitada pelo atual governo estadual. Na avaliação de Carvalho, politizar a questão não é um bom negócio.

“Um projeto importante como esse não pode ficar submetido a um Fla-Flu de opiniões”, observa ele. “No mundo todo, há a recomendação de que ligações secas sejam feitas por túneis, de forma a separar o tráfego de navios do movimento do perímetro urbano”, completa Carvalho, lembrando que as ligações secas seguem as recomendações da Associação Mundial de Infraestrutura de Transporte Marítimo (Pianc).

O porta-voz da campanha Vou de Túnel observa que, por vezes, o serviço de ferry-boat é interrompido pelas condições climáticas ou marítimas — correntes, ventos ou temporais, circunstâncias que dificilmente atingiriam um túnel. Na semana passada, um navio de grande porte colidiu e destruiu o atracadouro de balsas causando a interrupção de travessia Santos-Guarujá. Já em uma ponte, há outro fator problemático:

“Sempre há o risco de um navio atingir um pilar”, afirma ele. “Não há a menor possibilidade de construir uma ponte no canal de navegação do maior porto da América Latina. A colisão de um navio com um pilar, por exemplo, poderia interromper a navegação no canal, com impactos negativos na operação do Porto de Santos e na economia do país”

O Ministério da Infraestrutura decide, até setembro, se será ponte ou túnel. Para Carvalho, o mais importante é que a obra aconteça juntamente ao processo de desestatização do porto.

“Deixar para 2023 ou 2024 é perder o momento certo de fazer essa obra tão importante”, diz ele.

A campanha Vou de Túnel recolhe assinaturas em uma petição online, disponível no site <https://voudetunel.com>. Até agora, 4,5 mil pessoas já subscreveram o texto.

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

**Data: 30/06/2021**



## DESMANTELAMENTO NO BRASIL CARECE DE CLÁUSULAS ESPECÍFICAS EM EDITAIS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 29 Junho 2021

**Arquivo/Divulgação**

Sinaval defende que setor trabalhe para que a Petrobras coloque nas concorrências de

descomissionamento que serviços de destinação final das unidades de produção sejam feitos no país, já que ativos serão repassados a empresas terceirizadas.

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) alertou que o grande volume de potenciais ativos do setor marítimo para desmantelamento não é garantia de que os serviços serão prestados no Brasil. O vice-presidente executivo do Sinaval, Sérgio Bacci, acredita que, sem cláusulas específicas nos editais obrigando que o desmantelamento seja feito no país, são altas as chances de navios e plataformas ao final da vida útil serem encaminhados para desmonte em países como Índia e Paquistão.

No caso das plataformas, Bacci ressaltou que a Petrobras realiza leilões nos quais os vencedores ficam responsáveis pelo descomissionamento dos poços e posterior desmantelamento. "Se não houver [exigência de desmantelamento no Brasil] no edital, não tenho dúvida que as empresas terceirizadas levarão [os ativos descomissionados] para desmantelar em países onde é mais barato", afirmou, na última segunda-feira (28), durante sessão da comissão especial da indústria naval e offshore da Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro (Alerj).

Bacci considera que ainda existe muita limitação para a execução de desmantelamento e descomissionamento no Brasil porque esse mercado requer investimentos para os estaleiros se capacitarem para fazer esses serviços, num momento em que muitos deles sofrem com os mais de seis anos de escassez de encomendas de projetos de construção naval. "Hoje, nenhum estaleiro tem condição de investir porque muitos estão parados e aqueles que conseguem fazer investimentos não têm garantia de que serão feitos no Brasil", analisou.

Ele entende que desmonte e desmantelamento não são suficientes para alavancar uma retomada da indústria naval no Brasil. "Não sou contra, mas precisamos trabalhar para que a Petrobras coloque no edital de leilão que esses serviços serão feitos no Brasil. Se não houver esse pequeno detalhe no edital dizendo que vai ser feito no Brasil, vão fazer onde é mais barato. E, como é feito na construção, no desmantelamento será da mesma forma.

Na ocasião, o contra-almirante Walter Lucas da Silva, diretor-presidente da Associação do Cluster Tecnológico Naval do Rio de Janeiro, concordou que o futuro dono do ativo descomissionado vai decidir o destino do serviço final conforme as regras do edital e as condições de custos entre os diferentes mercados. A associação identifica uma série de oportunidades para a indústria nacional e para o cluster nos próximos anos, desde o descomissionamento de plataformas, até o desmonte de navios que estão abandonados na Baía de Guanabara e ao longo da costa brasileira e da calha norte. Muitos deles precisam encerrar impasses jurídicos que duram muitos anos. Na região, a associação enxerga oportunidades de desmonte de navios do Uruguai e Argentina. "Não temos só o mercado nacional, temos possibilidade grande de fazer desmonte de navios", afirmou Silva.

## O QUE PODE ACONTECER COM A DUIMP NOS PRÓXIMOS ANOS?

Por Nathalia Amorim *OPINIÃO 30 Junho 2021*



Com o cenário do Comércio Exterior brasileiro em constante evolução, novas perspectivas surgem a fim de simplificar processos e facilitar a vida das empresas

A busca por mais simplificação, em contrapartida ao histórico excesso de burocracia que acomete o quadro de Comércio Exterior do Brasil, tem reunido elementos importantes para que cada vez mais empresas aprimorem suas operações e conquistem ganhos significativos de eficiência, agilidade e segurança. Um exemplo recente dessa movimentação foi a criação da

Declaração Única de Importação, a DUIMP. Visando a desburocratização de procedimentos aduaneiros, reduzindo o tempo gasto entre companhias e órgãos de controle, a medida oferece contribuições numerosas para que a competitividade seja disseminada no setor de Comex, especialmente se considerarmos o contexto internacional relacionado ao tema.

Nesse sentido, se a evolução é uma característica a ser priorizada no meio, é natural que novas possibilidades surjam a todo instante. No caso específico da DUIMP, deve-se compreender o impacto de outras medidas sobre o formato declaratório, em decorrência da revisão do processo de importação, pela figura do Novo Processo de Importação (NPI). Dessa forma, olhando para o futuro, é esperado que implementações diversas passem a indicar mudanças abrangentes sobre a gestão de Comex das companhias nacionais.

### **Entendendo o Novo Processo de Importação**

Dentro desse contexto de modernização, a Receita Federal do Brasil (RFB) esteve envolvida na estruturação do NPI, projeto cuja finalidade se divide entre coordenar etapas de registro, acompanhamento e controles administrativos, aduaneiros e fiscais. No que diz respeito à comunicação com as empresas, a proposta também busca unificar a entrada de dados solicitados, aprimorando a etapa operacional e reduzindo a ocorrência de informações redundantes.

Com o pressuposto de permanecer em reformulação constante, dado o dinamismo do Comex, é esperado que o NPI afete diretamente o cotidiano operacional dos importadores, que terão de preparar uma gestão capaz de absorver novas tendências com rapidez e assertividade, ponto que pode ser otimizado com o uso da tecnologia.

Seguindo um formato de mapeamento dos procedimentos atuais, com sistemas analíticos a fim de elaborar novos caminhos processuais e como as empresas devem implementá-los, o Novo Processo de Importação é uma iniciativa bem-vinda por parte das autoridades responsáveis, em harmonia com tempos em que eficiência e simplificação são diferenciais competitivos que potencializam resultados e transformam o alcance operacional de companhias.

### **Novidades para a DUIMP**

A Declaração Única de Importação formaliza um dos pilares centrais dessa evolução do ambiente tributário e sua relação com o Comércio Exterior. Substituindo a Declaração de Importação (DI) e a Declaração Simplificada de Importação (DSI), a DUIMP tem despertado o interesse do mercado sobre suas funcionalidades em relação às alterações estabelecidas pelo NPI.

Seguindo esse raciocínio, é de suma importância que se compreenda que o futuro da medida está diretamente ligado a melhorias que não deixarão de surgir. Um ótimo exemplo repousa na elaboração de um novo módulo de catálogo de produto, integrado à DUIMP, para que o importador possa realizar o cadastramento de produtos, de modo padronizado e com mais qualidade descritiva. Isso facilitará o trabalho da RFB, especialmente no que tange a aplicação de multas e gasto desnecessário de tempo hábil.

Vale destacar que essa é apenas uma adição positiva para o programa de declaração. Existem outras igualmente relevantes e que comprovam a necessidade das companhias em preparar um terreno empresarial propício à inovação. Não há como negar o imediatismo pela adesão de tecnologias que fortifiquem um Comércio Exterior seguro e, principalmente, alinhado com todas essas medidas que priorizam a modernização do setor.

Para concluir, destaco que a DUIMP traz ganhos indispensáveis para empresas que respiram o Comex, possibilitando que nossas companhias demonstrem um alto nível de competitividade frente ao quadro internacional. Respondendo à pergunta que intitula o artigo, a expectativa é de que esse documento eletrônico permaneça em um aprimoramento contínuo, sempre sob a premissa de que as autoridades responsáveis reconheçam pontos de melhoria e correspondam às expectativas de um dos principais setores econômicos do Brasil.



Nathalia Amorim Nathalia Amorim é especialista em comércio exterior na eComex-NSI, com mais de 11 anos de mercado e atuação. Também é fundadora da plataforma de inovação Comex na Prática

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 30/06/2021



## MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

### MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006