

# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCOSHIPING**

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

**Edição 138/2021  
Data: 01/09/2021**

### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>3</b>
SENADO ADIA DEBATE SOBRE BR DO MAR .....	3
PORTO 360° DISCUTE O FUTURO DO SETOR PORTUÁRIO.....	4
É MELHOR ADMINISTRAR UMA EMPRESA PARA LUCRAR OU PARA VENDER?.....	4
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>6</b>
AGENDAMENTO DE CAMINHÕES NO PORTO DE SANTOS MUDA DE PLATAFORMA .....	6
PRESIDENTE DA DOCAS DO RIO É HOMENAGEADO PELA COMUNIDADE MARÍTIMA E PORTUÁRIA .....	6
OS PORTOS DE LOS ANGELES E LONG BEACH TIVERAM UM RECORDE DE 47 NAVIOS PORTA-CONTÊINERES NA EXCURSÃO .....	7
O PORTO DE NOVA ORLEANS E VÁRIAS INSTALAÇÕES DA INDÚSTRIA DE PETRÓLEO E GÁS FORAM AFETADOS PELO FURACÃO IDA.....	9
CMA CGM OBTÉM RECEITA DE US \$ 12,4 BILHÕES NO SEGUNDO TRIMESTRE COM UM AUMENTO ANO-A-ANO DE 77,2% .....	10
MOL ASSINA MEMORANDO PARA UTILIZAR ROBÔS EM SUA FROTA.....	11
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF</b> .....	<b>12</b>
NOVOS EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS VÃO BENEFICIAR TRANSPORTE HIDROVIÁRIO NO MA E NO PI.....	12
EDITAL PARA DESESTATIZAÇÃO DA CODESA SERÁ PUBLICADO ATÉ O FIM DE 2021, DIZ PILONI.....	13
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>13</b>
GUEDES, SOBRE ELETROBRAS: JABUTIS MAIORES FORAM REMOVIDOS, TARTARUGUINHAS FICARAM .....	13
PREÇOS COMEÇAM A AMEAÇAR A SE TRANSFORMAR EM AUMENTOS PERMANENTES, DIZ GUEDES .....	14
CARGILL DIZ QUE TERMINAL DE EXPORTAÇÃO DE GRÃOS EM WESTWEGO SOFREU DANOS PELO IDA.....	15
EXPORTAÇÕES BATERAM RECORDE NO MÊS DE AGOSTO, INFORMA SUBSECRETÁRIO .....	15
PRIVATIZADA, VIBRA DIZ QUE PASSOU A ‘JOGAR’ MAIS NA IMPORTAÇÃO DE COMBUSTÍVEL, DIZ CFO .....	16
NA SECA, HIDROVIAS DO BRASIL DIZ QUE BUSCARÁ EVITAR PARADA PLENA NO CORREDOR SUL .....	17
<b>MONEYTIMES</b> .....	<b>18</b>
TAESA INICIA OPERAÇÃO DE LINHAS ENTRE NORDESTE E SUDESTE ANTES DO PREVISTO.....	18
CÂMARA PODE VOTAR NESTA 4ª-FEIRA PROJETO QUE MUDA REGRAS DO IMPOSTO DE RENDA .....	18
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>19</b>
COMO VAI FUNCIONAR O BÔNUS PARA RACIONAMENTO VOLUNTÁRIO DE ENERGIA? .....	19
MINISTRO DE MINAS E ENERGIA PEDE ESFORÇO “INADIÁVEL” DE REDUÇÃO DO CONSUMO .....	22
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>24</b>
PARA SALVAR MUDANÇA NO IR, LIRA NEGOCIA REDUÇÃO DE ALÍQUOTA SOBRE DIVIDENDOS.....	25
GOVERNO RECONHECE NECESSIDADE DE MANTER DESONERAÇÃO DA FOLHA E QUER CONSTRUIR OPÇÃO DEFINITIVA .....	26
BALANÇA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 7,6 BI, O MAIS ALTO PARA O MÊS DE AGOSTO .....	28
APÓS ALTA DE QUASE 7% NAS CONTAS DE LUZ, GOVERNO TENTA CONTER TARIFA EM 2022 COM APORTE DA ELETROBRAS..	29
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>30</b>
MP SOBRE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DESAGRADA SENADO E PODE SER DEVOLVIDA .....	30
INFRAESTRUTURA LIDERA A EMISSÃO DE TÍTULOS VERDES .....	31
EXPORTAÇÕES TÊM MELHOR DESEMPENHO DESDE 2010, APONTA IBGE .....	33
VIBRA ENERGIA QUER FORTALECER POSICIONAMENTO NA ÁREA DE HIDROGÊNIO VERDE.....	33
PETROBRAS FINALIZA CESSÃO DE PARTICIPAÇÃO NO CAMPO DE LAPA POR US\$ 49,4 MILHÕES.....	34
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>35</b>
SILNAVE INVESTE EM MOTOR POTENTE PARA MELHORAR DESEMPENHO DE EMBARCAÇÃO .....	35
CSP CONQUISTA RECERTIFICAÇÕES NAVAL E PED AD2000 PARA ATENDER O MERCADO INTERNACIONAL.....	36
OGMO DE PARANAGUÁ DEVOLVE R\$ 17 MILHÕES A OPERADORES PORTUÁRIOS .....	37
ARCELORMITTAL TUBARÃO ADOTA ÁGUA DE REÚSO DE ESGOTO SANITÁRIO PARA FINS INDUSTRIAIS .....	37
TEM INÍCIO A PRODUÇÃO DOS VOLUMES EXCEDENTES DA CESSÃO ONEROSA NO CAMPO DE BÚZIOS .....	38
TECHNIPFMC E DOF SUBSEA FECHAM CONTRATO COM A PETROBRAS PARA DUAS EMBARCAÇÕES DE APOIO .....	39
SILNAVE INVESTE EM MOTOR POTENTE PARA MELHORAR DESEMPENHO DE EMBARCAÇÃO .....	39
SISTEMAS DE BATERIAS AVANÇAM COMO APLICAÇÃO PARA NAVEGAÇÃO .....	41
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA</b> .....	<b>42</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	42



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

#### SENADO ADIA DEBATE SOBRE BR DO MAR

Relatório sobre projeto de lei, que prevê incentivos à navegação de cabotagem, deve ser concluído nos próximos dias

*Por: Fernanda Balbino*



**Membros da Comissão de Assuntos Econômicos do Senado vão voltar a tratar da BR do Mar no dia 14** Foto: Roque de Sá/Agência Senado

O relatório sobre o Projeto de Lei nº 4.199, que prevê incentivos à navegação de cabotagem no País, está 90% pronto e deve ser concluído nos próximos dias, segundo o relator, o senador Nelson Trad (PSD-MS). Com isso, o debate sobre esse programa de benefícios, denominado de BR do Mar, será retomado na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado no próximo dia 14. A sessão deverá ser polêmica, uma vez que os parlamentares apontam divergências entre as pastas da Infraestrutura e da Economia sobre o tema.

“Estão faltando alguns detalhes que, no nosso entendimento, um projeto polêmico como este precisa ter, ajustes para que a gente possa, de uma maneira mais tranquila, fazê-lo lido, debatido e votado nessa comissão”, afirmou Trad.

O parlamentar pediu a retirada do tema da pauta e o agendamento de uma nova discussão sobre o BR do Mar na CAE. Mas, devido ao feriado do dia 7, os debates serão retomados apenas daqui a duas semanas.

A senadora Kátia Abreu (PP-TO) apontou divergências sobre o projeto, envolvendo as pastas da Economia e da Infraestrutura. Segundo ela, “os técnicos da Economia estão corretíssimos em relação a essa matéria”.

No último dia 20, o coordenador do Departamento Econômico do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), Ricardo de Castro, apontou a necessidade de melhorias no projeto. Segundo ele, questões como restrições a alguns tipos de afretamento, a exigência mínima de profissionais por nacionalidade, a liberação de cascos novos somente após alguns meses e regras ligadas à transparência dos preços estão na lista de pontos que necessitam de aprimoramento.

“No meu modo de imaginar e pelo que eu conheço dessa matéria, ela não tem e não terá um acordo tão cedo entre o Ministério da Infraestrutura e o Ministério da Economia. E devo confessar que o Ministério da Economia tem todas as razões para não concordar com esse texto, pois, na verdade, o texto principal da Medida Provisória não permite a abertura da cabotagem no País. Ele não permite o que nós pretendemos e como também quer a Economia, que é coincidente com o meu pensamento”, afirmou a senadora.

A parlamentar destacou que protocolou duas emendas que aproximam os planos do governo ao projeto de lei, elaborado por ela, há alguns anos.

A mesma opinião tem o senador Carlos Viana (PSD-MG). “Quero reforçar pedido de adiamento porque há pontos entre a Infraestrutura e a Economia que precisam ser finalizados”.

### Envolvidos

Procurado, o Ministério da Infraestrutura não respondeu aos questionamentos da Reportagem. A pasta da Economia preferiu não apontar os posicionamentos dos senadores.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 01/09/2021*

## PORTO 360° DISCUTE O FUTURO DO SETOR PORTUÁRIO

Programa é exibido nesta quarta (1º), nas redes sociais do Grupo Tribuna

*Por: Redação*



**Ferraz e Tatiana Scaranello analisam potencial do Porto de Santos Foto: Divulgação**

As estratégias para o desenvolvimento do Porto de Santos e a atração de novos negócios serão debatidas nesta quarta-feira (1º) no programa Porto 360°, transmitido pelas redes sociais (Facebook e Youtube) do Grupo Tribuna às 19h45

Para analisar o tema, participam do programa o secretário de Planejamento e Inovação da Prefeitura de Santos, Fábio Ferraz, e a advogada Tatiana Scaranello. A apresentação do Porto 360° é de Maxwell Rodrigues.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 01/09/2021*

## É MELHOR ADMINISTRAR UMA EMPRESA PARA LUCRAR OU PARA VENDER?

Nos EUA e na Europa, já existe a preocupação com o modelo de gestão focado na venda de empresas e não no lucro delas

*Por: Maxwell Rodrigues - 01/09/21 - 09:46*



**O bom é que os bancos imitaram o Tesouro e lançaram papéis parecidos, como CDB ou LCI que pagam também IPCA mais uma taxa de juros Foto: Marga Santoso/Unsplash**

Equity é a posse de uma empresa e o direito a uma parte dos lucros gerados por ela. Investimentos de equity são ferramentas utilizadas por investidores para tentar

alcançar retornos acima da média com seu portfólio de investimentos.

O equity é sinônimo de patrimônio líquido, e ele representa a participação acionária mantida nos livros pelos investidores e acionistas da companhia.

Toda empresa é obrigada a listar esse número em seus balanços patrimoniais e, portanto, o investidor não precisa fazer nenhum cálculo para descobrir a parte do patrimônio da empresa que cabe aos acionistas.

O patrimônio líquido é utilizado por uma empresa quando a mesma pretende comprar mais ativos. Geralmente, ele possui duas fontes principais: o dinheiro investido em alguma aplicação financeira, ou quando é proveniente de lucros acumulados.

Apesar da atual crise socioeconômica que o mundo e o Brasil vivem, o mercado segue inflamado com companhias realizando aquisições de bilhões e bilhões de dólares.

No Brasil, acompanhamos a Pague Menos adquirir a Extrafarma, o Grupo Soma a Hering e a Magalu comprou a Bit 55, entre outras que estão, cada vez mais, adquirindo negócios menores para aumentar seu portfólio.

Nesse modelo surge a pergunta de seis milhões de dólares: É melhor gerir a empresa para lucrar ou para vender?

Nos EUA e na Europa, por exemplo, já existe a preocupação com o modelo de gestão focado na venda de empresas e não no lucro delas.

Muitas empresas possuem um valor alto de mercado mas não estão dando lucro, e isso preocupa.

Antes de mais nada, precisamos entender que estamos inseridos no contexto das operações portuárias e a preocupação com o lucro deve ser igual ou maior do que a preocupação com o valor da empresa. Assim, o lucro pode ser reinvestido na empresa e na sociedade que abriga aquele porto.

Se a preocupação for tão somente no valor da empresa, muito possivelmente estaremos focados no macro negócio, sem a preocupação com os dividendos que vêm da operação que possam gerar mais oportunidades e negócios.

Vender a empresa ou uma fatia dela, qual o valuation (valoração da empresa) ? Talvez aí comece a grande preocupação com modelos que possuem grande valoração, mas não estão dando o lucro necessário.

Na minha visão, o valor do negócio é bom para o investidor e para os sócios, mas não para a sustentabilidade da empresa, do mercado em que ela está inserida e da cadeia de prestadores ao redor do setor.

Negócio que lucra cresce e investe. Um porto tem de dar lucro e, se sobrar caixa, precisa reinvestir: investindo na operação, tecnologias, capacitação e, principalmente infraestrutura.

O lucro é, sem dúvida, o ponto-chave de todo investidor, no entanto, é preciso preparar a empresa para todas as oportunidades de negócios.

O trabalho de preparo para a desestatização feito atualmente pela gestão do Porto de Santos é de se impressionar e admirar. Recordes, austeridade, gestão profissional, dentre outros pontos, aumentando a percepção de valor do porto para o mercado nacional e internacional que, possivelmente, irá investir nesse ativo.

Mas é importante entender que pós-desestatização, será fundamental focar no lucro e fazer com que as operações possam gerar oportunidades para a cidade e para a região.

Precisamos da desestatização com comportamento de “predador”, pois crescer, expandir e investir não é uma opção para o porto e para a cidade de Santos, é uma estratégia de sobrevivência.

No próximo dia 21 de setembro, o Grupo Tribuna irá promover um debate técnico com as principais lideranças do setor a respeito da desestatização do Porto de Santos. Oportunidade única para que todos possam expor sua visão do tema.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**  
**Data: 01/09/2021**



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

### AGENDAMENTO DE CAMINHÕES NO PORTO DE SANTOS MUDA DE PLATAFORMA

*Informação: Santos Port Authority (1 de setembro de 2021)*

Responsável pela eliminação das filas de caminhões que se formavam nas rodovias e vias próximas ao Porto de Santos até o início da década passada, o agendamento da chegada de caminhões mudará de plataforma, a partir do próximo dia 21. A nova ferramenta já está disponível aos usuários para testes.

“Para evitar falhas na transição e dúvidas dos operadores de terminais e pátios reguladores, mantivemos os layouts de integração idênticos, tanto para a troca por arquivos quanto para as integrações por webservice”, explica o diretor de Operações da SPA, Marcelo Ribeiro.

Desenvolvido pela Santos Port Authority (SPA), o novo sistema trará novas funcionalidades que visam a atualização e melhoria do agendamento. A atual plataforma de sincronização de chegada de cargas rodoviárias, o Portolog, atua em conjunto com o sistema de gerenciamento de tráfego de caminhões (SGTC), da Autoridade Portuária. Com o novo sistema, a SPA poderá unificar as duas ferramentas no futuro e, com isso, ter mais eficiência.

O sistema que entra em funcionamento contém as mesmas características do anterior, tanto para a troca por arquivos XML como para os webservices. Já o acesso foi facilitado, alterando o formato de autenticação. O objetivo da SPA é permitir de forma mais breve possível a migração para o novo sistema de agendamentos do Porto de Santos.

Para dúvidas e orientações, os usuários podem entrar em contato com o Setor de Sistemas Logísticos da SPA, pelo telefone (13) 3202-6565 Ramal 2731 ou e-mail [portolog@brssz.com](mailto:portolog@brssz.com).

#### Agendamento da chegada de caminhões no Porto de Santos

Até 2014, a chegada de caminhões no Porto de Santos era causa de congestionamentos constantes nas rodovias de acesso e nas vias portuárias, com transtornos e prejuízos não somente para o Porto, mas também para os usuários do Sistema Anchieta – Imigrantes e para os moradores da Baixada Santista, especialmente de Santos, Guarujá e Cubatão. A Autoridade Portuária implantou então o SGTC, instituindo o agendamento para as chegadas e saídas de cargas rodoviárias e formalizou a rota intermediária pelos pátios reguladores para todos os caminhões de exportação de graneis vegetais antes de se dirigirem ao complexo portuário, resolvendo, assim, o problema dos engarrafamentos.

Em 2017, o Sistema Cadeia Logística Portuária Inteligente (Portolog) foi implantado para monitorar a carga desde a origem até a chegada ao Porto. Com algumas cargas tendo características que dificultam o registro no Portolog, o SGTC foi mantido e ambos funcionam em conjunto. Com o sistema que está entrando em aplicação a SPA terá maior visão global da logística do Porto. Como o sistema anterior, permanece integrado ao Porto Sem Papel, proporcionando maior agilidade e segurança na logística dos terminais marítimos.

*Fonte: O SOPEP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo  
Data: 01/09/2021*

## PRESIDENTE DA DOCAS DO RIO É HOMENAGEADO PELA COMUNIDADE MARÍTIMA E PORTUÁRIA

*Informação: CDRJ (1 de setembro de 2021)*

A Comunidade Marítima, Portuária e Naval do Rio de Janeiro homenageou o diretor-presidente da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, na

última sexta-feira (27), durante um almoço realizado na Casa de Cultura Julieta de Serpa, na Praia do Flamengo. O evento foi organizado pelo Sindicato das Agências de Navegação Marítima e Atividades Afins do Estado do Rio de Janeiro (SindaRio).



**Foto: CDRJ**

A placa de homenagem que o presidente Laranjeira recebeu pelas mãos do comandante da Capitania dos Portos, Capitão de Mar e Guerra Ricardo Jaques Ferreira, foi um reconhecimento pelos relevantes trabalhos desenvolvidos na Marinha do Brasil ao longo da vida militar e, nos últimos anos, à frente da Autoridade Portuária. “É uma grande honra receber essa homenagem de tantas organizações importantes dos setores marítimo e portuário e aproveitar para agradecer a parceria de toda a nossa comunidade e

reafirmar o meu compromisso com o desenvolvimento dos nossos portos e com o crescimento da companhia”, afirmou o diretor-presidente da Autoridade Portuária.

Além do SindaRio, participaram da assinatura da placa as seguintes entidades: Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Rio de Janeiro (Sindoperj), Sindicato dos Operadores Portuários do Município de Itaguaí (Sindopita), Fundação de Estudos do Mar (Femar), Sindicato Nacional das Empresas de Navegação de Tráfego Portuario (Sindiporto Brasil), Praticagem RJ, Instituto Mar e Portos (Imapor), Câmara Brasileira de Contêineres (CBC), Sociedade de Amigos da Marinha (Soamar Rio) e Centro dos Capitães da Marinha Mercante.

O tradicional encontro, que visa ampliar o diálogo entre seus membros, contou com a presença de autoridades, dirigentes de entidades e representantes de diversas empresas, inclusive de algumas arrendatárias de terminais dos portos administrados pela Docas do Rio, tais como Sepetiba Tecon e CSN. Por parte da Docas do Rio, estiveram presentes os membros do Conselho de Administração, Berith José Citro Lourenço Marques Santana e Carlos Eduardo Collares Moreira Portella; o diretor de Negócios e Sustentabilidade, Jean Paulo Castro e Silva; a assessora do presidente Laranjeira, Ingrid Medeiros; o gestor de VTMS (sigla inglesa para Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações), Marcelo Villas-Bôas; e o superintendente de Gestão Portuária de Itaguaí e Angra dos Reis, Alexandre Neves.

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

**Data: 01/09/2021**

## OS PORTOS DE LOS ANGELES E LONG BEACH TIVERAM UM RECORDE DE 47 NAVIOS PORTA-CONTÊNERES NA EXCURSÃO

**Informação: Mundo Marítimo (1 de setembro de 2021)**



**Antes da pandemia de Covid-19, a média era de 16 navios porta-contêineres atracados ou a excursão em um determinado dia – Foto: Mundo Marítimo / Divulgação**

A crise de congestionamento na costa oeste dos Estados Unidos nunca foi mais séria do que agora e está piorando. De acordo com a Marine Exchange of Southern California, no domingo, 29 de agosto, 47 navios porta-contêineres foram contabilizados no tour pelos portos de Los Angeles e Long Beach, um recorde histórico. A alta anterior de 40 embarcações ancoradas

foi definida em 1º de fevereiro e foi equalizada várias vezes na semana passada; o número subiu para 44 em 27 de agosto e ficou em 46 em 30 de agosto, informou a Freightwaves .

Antes da pandemia de Covid-19, havia uma média de 16 navios porta-contêiner atracados ou a excursão em um determinado dia (isso é raro). Em 29 de agosto, 76 navios porta-contêineres atracaram durante a turnê, um número 4,8 vezes maior do que os níveis anteriores à crise de saúde.

Atualmente, há quase 60% mais navios porta-contêineres em operação do que atracados. Dados do Marine Exchange mostram que os terminais de Los Angeles / Long Beach movimentaram uma média de 28 navios por dia em agosto.

Os dados de posicionamento de embarcações do Sistema de Identificação Automática (AIS) da MarineTraffic revelaram um congestionamento extremo no sul da Califórnia na segunda-feira, 30 de agosto, com mais de meia dúzia de embarcações forçadas a permanecer em turnê porque os berços estavam lotados.

### **Volumes ainda maiores a caminho**

“O pico esperado de importação gerado pela alta temporada e pelas cargas reservadas já está aqui, o que torna a operação mais complexa”, disse a Hapag-Lloyd, referindo-se aos congestionamentos em Los Angeles e Long Beach. Além disso, ele acrescentou que não espera que as ancoragens da Califórnia desobstruam em 2021.

O relatório WAVE do Porto de Los Beach projeta que os volumes aumentarão nas próximas semanas com um total de 120.928 TEUs importados completos para a última semana de setembro, 34% a mais do que os 89.980 TEUs importados estimados que chegarão na próxima semana.

A Signal, ferramenta de planejamento do Porto de Los Angeles, mostra a mesma tendência de alta, com volumes de importação de 178.426 TEUs previstos para a semana de 12 a 18 de setembro, 49% a mais que os 120.070 TEUs estimados para esta semana.

O índice de reservas de carregadores na plataforma SONAR da FreightWaves também aumentou consideravelmente nas últimas semanas, o que implica que os volumes que chegam aos portos dos EUA são maiores no final de setembro e em outubro.

### **Estoques em déficit**

Apesar das importações recordes nos primeiros oito meses deste ano, as vendas no varejo dos EUA continuam a superar a reposição de estoque. Assumindo que as vendas não entrem em colapso e que o negócio tente atingir os níveis de estoque em relação às vendas anteriores à crise, as importações ainda têm um longo caminho a percorrer. Nesse sentido, o Índice do Supply Management Institute (ISM) sobre os estoques de clientes caiu para 25 pontos em julho, o menor nível de sua história.

Jason Miller, professor associado de gestão da cadeia de suprimentos da Eli Broad School of Business da Michigan State University, forneceu números BEA ajustados pela inflação (excluindo veículos motorizados e peças automotivas que distorcem os preços). Dados) mostrando que os estoques de varejo agora estão substancialmente mais altos do que antes Covid-19, mas as vendas têm sido tão altas que a relação entre os dois fatores está bem abaixo do que era antes da pandemia. De fato, o nível de estoque relativo às vendas caiu levemente em junho, para 0,94 meses de vendas.

O aumento nas vendas superou em muito o aumento dos estoques – em algumas categorias, os estoques caíram – ajudando a explicar a atual enxurrada de cargas nos portos dos Estados Unidos e a carteira sem precedentes de navios ancorados ao largo de Los Angeles / Long Beach.

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

**Data: 01/09/2021**

### O PORTO DE NOVA ORLEANS E VÁRIAS INSTALAÇÕES DA INDÚSTRIA DE PETRÓLEO E GÁS FORAM AFETADOS PELO FURACÃO IDA

Informação: Mundo Marítimo (1 de setembro de 2021)



**A capacidade de pelo menos 2 milhões de barris por dia de refino foi afetada pelo fenômeno meteorológico – Foto: Mundo Marítimo / Divulgação**

O porto de Nova Orleans teve que interromper suas operações de terminal de contêineres e navios fracionários de carga, devido à passagem do furacão Ida que atingiu a costa da Louisiana com chuvas torrenciais e ventos fortes.

New Orleans Terminal and Ports America parou de carregar e descarregar nos terminais na segunda-feira, disse a autoridade portuária em seu site.

Outras empresas que atuam no transporte de cargas a granel, ou transferência de cargas para navios menores, também deixarão de funcionar no mesmo dia.

O furacão Ida atingiu a costa da Louisiana no domingo, com ventos mais fortes do que o furacão Katrina e uma tempestade “catastrófica” que deixou Nova Orleans sem energia e enfrentando enormes inundações e destruição.

Os navios foram desviados do rio Mississippi para evitar o furacão, que poderia afetar as exportações de cereais do sul dos Estados Unidos.

#### **Cadeia de Suprimentos**

Com a cadeia de suprimentos global atormentada por problemas – atrasos extremos no transporte, escassez persistente de produtos e custos crescentes – as equipes de construção provavelmente terão dificuldade em encontrar os produtos de que precisam. Ao mesmo tempo, os danos causados ??pelo furacão a indústrias críticas na área da Costa do Golfo e a necessidade urgente de reconstrução devem se espalhar pela infraestrutura de navegação do país, que já está instalada, sob pressão, relata o New York Times .

O furacão Ida quase certamente agravará a situação, já que os caminhões disponíveis são desviados em massa para as comunidades afetadas para entregar suprimentos de socorro. Ninguém duvida do mérito da medida, mas deixará ainda menos caminhões disponíveis para transportar mercadorias em todos os outros lugares, intensificando a escassez existente.

#### **Produção de petróleo e gás**

Enquanto isso, produtores de energia e refinarias que abastecem os Estados Unidos estão avaliando o impacto nas operações após o furacão Ida. Pode levar muito tempo até que toda a extensão dos danos seja conhecida, já que o acesso a muitas instalações ao longo da costa da Louisiana permanece severamente limitado, relata a Bloomberg .

A capacidade de refino de petróleo de pelo menos 2 milhões de barris por dia foi afetada pelo fenômeno climático, que cortou a energia em toda a Louisiana. De acordo com a Secretaria de Segurança e Meio Ambiente, até 30 de agosto, 95% da produção de petróleo e 94% da produção de gás haviam sido interrompidas.

As instalações de produção de petróleo e gás que fecharam e sua capacidade em barris por dia são as seguintes:

Atlantis, 200.000 b / d; Mad Dog, 100.000 b / d; Na Kika, 130.000 b / d; Cavalo do trovão, 250.000 b / d; Royal Dutch Shell Plc; Turrítella (incluindo o campo Stones) 50.000 boe / d (no pico), o

campo Stones está trabalhando para retomar a produção parcial; Marte, 60.000 boe / d; Olympus, 100.000 boe / d; Appomattox, 175.000 boe / d; Ursa, 150.000 boe / d; Auger, 130.000 boe / d; Enchilada / Salsa, capacidade não especificada; Equinor SA; Titã, 2.000 boe / d (taxa de produção no segundo trimestre); Grupo BHP; Shenzi, 100.000 b / d e 50 mmcf / d de gás; Murphy Oil Corp. Parada de produção, até 4.100 boe / d; A Chevron Corp. fechou todas as plataformas de petróleo e gás natural; volume não especificado, mas a produção líquida média diária em 2018 foi de 186k bbl de petróleo, 105 milhões de pés cúbicos de gás natural e 13k bbl de LGN; Exxon Mobil Corp. Evacuou Pessoal de Sua Plataforma Hoover; impacto mínimo na produção.

### Situação da refinaria:

A Alliance 255k b / d da Phillips 66 começou a fechar na sexta-feira; a planta tinha água estagnada; O PBF foi afetado pela queda de energia desde domingo; A Shell fechou 230k b / d em Norco; Maratona encerrou a produção de 578.000 b / d em Garyville e avalia o cronograma de retomada; Valero parou 340k b / d St. Charles e 125k b / d Meraux.

A refinaria de Baton Rouge de 520.000 b / d da ExxonMobil operava com 50% da capacidade antes de Ida; A refinaria parou suas unidades no domingo, mas não sofreu danos, e iniciará o processo de reinicialização assim que a Exxon confirmar que tem acesso às matérias-primas e utilitários de terceiros necessários para estabilizar os sistemas.

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

*Data: 01/09/2021*

## CMA CGM OBTÉM RECEITA DE US \$ 12,4 BILHÕES NO SEGUNDO TRIMESTRE COM UM AUMENTO ANO-A-ANO DE 77,2%

*Informação: Mundo Marítimo (1 de setembro de 2021)*



**A linha de navegação transportou 5,7 milhões de TEUs no período, com aumento de 19,1% em relação ao mesmo período do ano anterior – Foto: Mundo Marítimo / Divulgação**

A receita da CMA CGM no segundo trimestre totalizou US \$ 12,4 bilhões, 77,2% a mais que no segundo trimestre de 2020, que foi marcada pela forte desaceleração no comércio internacional devido à pandemia Covid-19 e medidas de bloqueio. Estes resultados foram suportados pela atividade marítima do Grupo e, em menor medida, pela atividade logística.

O EBITDA foi de US \$ 4,6 bilhões, o que representa uma margem EBITDA de 36,9%, 19,7 pontos a mais que no segundo trimestre de 2020. O resultado líquido, correspondente ao Grupo, foi de US \$ 3,5 bilhões.

A CMA CGM continuou a fortalecer sua estrutura financeira com novas iniciativas de desalavancagem no valor de US \$ 725 milhões durante o trimestre. A dívida líquida era de US \$ 14,9 bilhões em 30 de junho de 2021, uma redução de US \$ 1,9 bilhão em relação a 31 de dezembro de 2020.

### Transporte de contêineres

No segundo trimestre de 2021, a CMA CGM transportou 5,7 milhões de TEUs, um aumento de 19,1% em relação ao segundo trimestre de 2020, fortemente afetado pela desaceleração do comércio mundial, e um aumento de 4,4% em relação ao primeiro trimestre de 2021. A atividade de transporte marítimo de contêineres foi especialmente dinâmica nas rotas transpacífico, latino-americanas e intra-regionais.

A receita de transporte de contêineres aumentou 89,4% com relação ao ano anterior, para US \$ 10 bilhões, impulsionada por maiores volumes e receita unitária.

O Ebitda do transporte marítimo de contêineres foi de US \$ 4,3 bilhões. A margem Ebitda melhorou para 43,2%, um aumento de 24,1 pontos em relação ao segundo trimestre de 2020, suportada por uma receita média de US \$ 1.756 / TEU.

### Logística

As receitas aumentaram 40,3% com relação ao ano anterior, para US \$ 2,4 bilhões. Esses resultados foram impulsionados pelos serviços de gestão de carga em um ambiente de mercado favorável e, em menor grau, pela recuperação das atividades de logística de contrato, que foram severamente afetadas pelas medidas de fechamento relacionadas à pandemia de COVID-19 no segundo trimestre de 2020. O EBITDA aumentou 34,7% para US \$ 210 milhões.

Rodolphe Saadé, Presidente e CEO do Grupo CMA CGM, referindo-se aos resultados do segundo trimestre de 2021, indicou que “a forte retoma da economia mundial conduziu a uma procura sem precedentes por serviços de transporte e logística. O Grupo obteve excelentes resultados neste trimestre graças à mobilização das suas equipas. Os resultados do transporte marítimo de contentores têm sido impulsionados pelo aumento dos volumes e fretes. A nossa subsidiária de logística CEVA tem continuado a melhorar os seus resultados operacionais e financeiros e tem visto um forte aumento na receita.”

Ele também acrescentou que “embora a pressão sobre as cadeias de abastecimento globais deva persistir, os bons resultados do Grupo nos permitem acelerar nossa transformação logística e nossos investimentos em ativos industriais. Continuamos o esforço iniciado no terceiro trimestre de 2020 para aumentar nossa capacidade e atender às necessidades de nossos clientes. Também continuamos a acelerar nossa agenda de RSC, para responder aos grandes desafios do mundo moderno e permitir com sucesso a transição energética.”

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

*Data: 01/09/2021*

### MOL ASSINA MEMORANDO PARA UTILIZAR ROBÔS EM SUA FROTA

*Informação: Portos e Mercados (1 de setembro de 2021)*



***O projeto faz parte da estratégia mais ampla da MOL de adotar novas tecnologias, como navegação autônoma e controle remoto, para apoiar futuras mudanças no transporte marítimo***

A Mitsui OSK Lines (MOL) assinou um memorando de entendimento (MoU) com a empresa japonesa de robótica Meltin para conduzir um estudo conjunto sobre a implantação de robôs controlados remotamente em suas operações de transporte marítimo, incluindo navios e negócios offshore.

O projeto faz parte da estratégia mais ampla da MOL de adotar novas tecnologias, como navegação autônoma e controle remoto, para apoiar futuras mudanças no transporte marítimo. A introdução da tecnologia robótica de controle remoto, que pode realizar tarefas tediosas e demoradas ou operar em áreas perigosas, como ambientes de temperatura extremamente alta e baixa, é vista como uma forma de reduzir a carga de trabalho dos marítimos, especialmente em tarefas que apresentam desafios para a operação prática.

Tanto a MOL quanto a Meltin afirmam que estão empenhados em construir um relacionamento estratégico juntos para introduzir a tecnologia robótica no transporte marítimo e continuarão com uma série de estudos específicos.

Isso incluirá a pesquisa em diferentes tipos de embarcações e rotas para a introdução de robôs controlados remotamente e tecnologias associadas, avaliando a viabilidade de sua introdução e o

nível de tecnologia de comunicação a bordo necessária no mar, bem como a implementação de pilotos de prova de conceito para ver os sistemas em uso prático.

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

Data: 01/09/2021

## GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

### NOVOS EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS VÃO BENEFICIAR TRANSPORTE HIDROVIÁRIO NO MA E NO PI

Investimento do Governo Federal, através do MInfra, possibilitou melhorias nas estruturas de oito empreendimentos



*WhatsApp Image 2021-09-01 at 13.01.52.jpeg*

O transporte hidroviário de passageiros em cidades do Maranhão e do Piauí ganhará um reforço a partir desta quarta-feira (1º). Oito atracadouros – equipamentos portuários de suporte hidroviário –, receberam melhorias das estruturas para oferecer mais segurança nas operações de embarque e desembarque de pessoas e cargas do Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura.

As obras foram realizadas em menos de um ano nas estruturas de Canárias e de Barreiras, em Araiões (MA); Caburé, em Barreirinhas (MA), São José dos Leites/Lago de Areia, em Palmeirândia (MA), Cateauá, em Porto Rico do Maranhão (MA); e de Uruçuí (PI), Cururupu (MA) e Guimarães (MA). No total, foi investido R\$ 1,4 milhão no trabalho, realizado pelas equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Sem paralisação das atividades, a recuperação das estruturas teve início após técnicos constatarem a necessidade de manutenção dos atracadouros devido à corrosão provocada pela ação do salitre e da umidade. Com o tempo, o alto tráfego hidroviário e as operações de embarque e desembarque também danificaram as instalações. Foram feitas substituição e recuperação de estruturas danificadas, troca de peças, componentes, sistema de sinalização náutica e fundeio.

**MOVIMENTAÇÃO** – As melhorias favorecerem a população local, principalmente a população ribeirinha que utiliza a via fluvial para suas atividades rotineiras. A movimentação diária de passageiros nas instalações varia de acordo com a região. A média é de 500 a 1 mil pessoas por dia, incluindo moradores e turistas.

Em relação ao turismo, as instalações mais movimentadas são as de Caburé e Canárias. Pelas estruturas que passaram por manutenção são transportadas, principalmente, artigos de primeira necessidade, como gêneros alimentícios e produção pesqueira, uma das fontes de renda dos moradores da região.

Assessoria Especial de Comunicação  
Ministério da Infraestrutura

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 01/09/2021

### EDITAL PARA DESESTATIZAÇÃO DA CODESA SERÁ PUBLICADO ATÉ O FIM DE 2021, DIZ PILONI

Companhia Docas do Espírito Santo será o primeiro porto organizado a ser concedido à iniciativa privada pelo Governo Federal. Segundo secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, proposta está em fase final de análise no TCU

O processo para desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) está em fase final de análise pelo Tribunal de Contas da união (TCU), informou nesta segunda-feira (30) o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni. Com o aval da Corte de Contas, o Ministério da Infraestrutura (MInfra) poderá publicar o edital para a concessão do primeiro porto organizado à iniciativa privada no fim do ano e realizar o leilão no primeiro semestre de 2022, como previsto. O processo deve resultar na contratação de R\$ 783 milhões em investimentos privados.

“Temos a obrigação de entregar algo que traga um impacto positivo para a Companhia, para o Espírito Santo e para o Brasil”, destacou o secretário. Quando à administração dos portos no país, ele acrescentou: “É preciso pensar um modelo de gestão mais eficiente e termos mais gestores que tenham condições de assumir compromissos em um setor tão complexo”.

As declarações foram dadas durante o Seminário de Negócios Mec Show, cuja 4ª edição, em formato on-line. Com o tema Infraestrutura: Cenários e Perspectivas, o evento reuniu autoridades e gestores do setor portuário do Espírito Santo para debater o sistema nacional de portos e os investimentos nos portos capixabas.

CRESCIMENTO – Diego Piloni destacou que, apesar das adversidades resultantes da pandemia de covid-19, o setor conseguiu se manter. “Ano passado, tivemos um crescimento de 4,2%. Foram 1,5 milhões de toneladas movimentadas em todo o país”, disse. “No primeiro semestre de 2021, já houve um crescimento de 9,4% em relação ao mesmo do período do ano passado”, acrescentou.

O bom desempenho também foi verificado na Codesa, pontuou o secretário. “Se estamos colhendo bons resultados, isso se deve ao ótimo trabalho que tem sido feito, e o Espírito Santo tem tradição no setor. Se avaliamos o recorte Codesa, o crescimento foi mais de 30% no primeiro semestre deste ano”, detalhou. Segundo o secretário, além de comemorar os resultados positivos, é preciso continuar trabalhando para promover mais melhorias no setor, gerando emprego e renda para o país.

Assessoria Especial de Comunicação  
Ministério da Infraestrutura

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 01/09/2021

# ISTOÉ Dinheiro

## ISTOÉ - DINHEIRO

### GUEDES, SOBRE ELETROBRAS: JABUTIS MAIORES FORAM REMOVIDOS, TARTARUGUINHAS FICARAM

O ministro da Economia, Paulo Guedes, admitiu nesta quarta-feira, 1º, que o projeto de privatização da Eletrobras foi aprovado com algumas “tartaruguinhas” inseridas pelos parlamentares, embora “jabutis” maiores tenham sido removidos do texto. Jabuti é o nome dado a matérias estranhas ao texto, muitas vezes inseridos por parlamentares para assegurar vantagens a setores aliados ou a seus redutos eleitorais.

A uma plateia de parlamentares e empresários, Guedes disse que a privatização da Eletrobras foi positiva para o governo, apesar das críticas. “Não vou dizer que foi a melhor do mundo, mas foi bem longe do que estão falando aí”, disse. “Fiquei até um pouco triste, não foi um apoio tão grande quanto esperávamos”, afirmou o ministro.

Para Guedes, foi mantido no texto aquilo que é “razoável, digerível, compreensível”, diante da legitimidade de parlamentares para “defender suas regiões”.

“Todo jabuti que tinha mais de 20 centímetros foi removido. As tartaruguinhas ficaram”, disse. Segundo ele, o governo calcula que obterá, ao final do processo de privatização, R\$ 100 bilhões, mas não detalhou a origem do número.

Uma das “tartaruguinhas” que ficaram no texto seria a previsão de recursos para a revitalização do rio São Francisco. Um fundo para esse fim receberá R\$ 350 milhões anuais durante uma década.

“Todo mundo se beneficia da transposição do São Francisco, mas e a nascente? A revitalização do São Francisco é o tipo do jabuti de 10 cm, não faz mal passar”, sentenciou Guedes.

O ministro reconheceu que o mais apropriado seria vender a empresa, abater dívida pública, reduzir juros e liberar espaço no Orçamento para então investir na revitalização. “Mas a política não espera”, afirmou.

Ele também defendeu outro ponto da lei, que impôs a obrigação de o governo contratar termelétricas a gás natural, mesmo em locais onde não há reservas nem gasodutos e que são exportadoras de energia – nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, além do Triângulo Mineiro.

O preço da energia deve ser de, no máximo, R\$ 300 por megawatt-hora (MWh), o que pode tornar os projetos inviáveis. No entanto, há diversas iniciativas no Congresso que tentam embutir o custo dos gasodutos nas tarifas de energia, um subsídio cruzado para reduzir artificialmente o preço das usinas, repassando todo o custo para o consumidor.

Guedes disse que são “negócios altamente vantajosos”, dado o preço atual da energia. No auge da crise hídrica, o acionamento de usinas antigas que estavam paradas está custando mais de R\$ 2 mil por MWh. Depois, ele disse que o compromisso de comprar vem quando o preço chegar a R\$ 300. “Não vai chegar nunca, é jabuti que evapora”, afirmou.

O ministro também reagiu às críticas disparadas contra a privatização da Eletrobras. Citando a venda da Vale, nos anos 1990, ele afirmou que muitos fizeram privatização “no limite da irresponsabilidade”, usando fundos de pensão, deixando “esqueletos” a serem resolvidos até hoje pelo governo.

“Todo mundo que não fez o que devia está criticando hoje (equipe econômica)”, afirmou. “Vejo economista que trabalhou com ditadura dizendo que Bolsonaro não é a favor da democracia”, acrescentou, sem citar nomes. O ministro pediu “paciência, tolerância e compreensão”.

**Fonte: IstoÉ - Dinheiro**

**Data: 01/09/2021**

## **PREÇOS COMEÇAM A AMEAÇAR A SE TRANSFORMAR EM AUMENTOS PERMANENTES, DIZ GUEDES**

O ministro da Economia, Paulo Guedes, reconheceu nesta quarta-feira que uma alta antes pontual e transitória de preços “começa a ameaçar se transformar em aumentos permanentes”. Ressaltou, porém, que o Banco Central já está correndo atrás de controlar a inflação via aumento dos juros básicos da economia.

O índice oficial de inflação, medido pelo IPCA, chegou a 8,99% em 12 meses até julho, bem acima da meta perseguida para o ano, de 3,75% com 1,5 ponto porcentual de tolerância para mais ou para menos. O mercado já espera que a inflação rompa o teto da meta, que é de 5,25%.

Guedes ponderou que a inflação está subindo “no mundo inteiro” e citou o aumento de preços de commodities e a retração da oferta de bens e serviços devido à covid-19 como fatores por trás da pressão.

O ministro ainda criticou a repercussão dada a uma fala dele sobre o fato de a energia ficar mais cara. Em uma audiência no Senado Federal na última quinta-feira, 26, Guedes afirmou que “não adianta ficar sentado chorando” diante do aumento no preço da energia elétrica, em virtude da crise hídrica.

Um dia antes, outra declaração já havia repercutido. “Qual o problema agora que a energia vai ficar um pouco mais cara porque choveu menos?”, questionou o ministro na quarta-feira, 25.

Nesta quarta-feira, 1º de setembro, Guedes tentou se justificar. “Estava falando ‘não desanimem, preço da energia vai subir um pouco’. ‘Não adianta chorar’ foi a expressão que eu usei, aí tiram de contexto”, afirmou. “A verdade é que todos estamos lutando pelo Brasil”, acrescentou o ministro.

Segundo ele, há aspectos positivos que deveriam despertar o otimismo com o País, como a existência de R\$ 544 bilhões em investimentos já contratados para os próximos dez anos. “Não é power point, previsão ou proposta. Já está assinado”, frisou.

Ele também elencou o cenário de juros menores e câmbio mais elevado, que favorece exportações. “Estamos indo para superávit comercial de quase US\$ 100 bilhões no ano”, disse.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 01/09/2021*

## **CARGILL DIZ QUE TERMINAL DE EXPORTAÇÃO DE GRÃOS EM WESTWEGO SOFREU DANOS PELO IDA**

*(Reportagem de Karl Plume e P.J. Huffstutter em Chicago)*

CHICAGO (Reuters) – A trading de grãos mundial Cargill Inc disse nesta quarta-feira que seu terminal de exportação de grãos em Westwego, Louisiana, foi danificado pelo Furacão Ida, depois de confirmar danos mais extensos na sua única outra instalação de exportação de grãos em Reserve, Louisiana, no início desta semana.

A empresa ainda está avaliando a extensão dos danos e ainda não sabe quando suas operações de carregamento e embarque de grãos no porto de grãos mais movimentado dos EUA irá retornar, disse April Nelson, porta-voz da Cargill.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 01/09/2021*

## **EXPORTAÇÕES BATERAM RECORDE NO MÊS DE AGOSTO, INFORMA SUBSECRETÁRIO**

O subsecretário de Inteligência e Estatísticas de Comércio Exterior, Herlon Brandão, disse que o valor das exportações em agosto foi recorde para o mês. A balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 7,665 bilhões em agosto, com exportações de US\$ 27,212 bilhões, alta de 49,2% ante agosto de 2020. Já as importações chegaram a US\$ 19,547 bilhões, avanço de 61,1% na mesma comparação.

O secretário ressaltou a queda nos embarques de produtos agrícolas como café e milho, que tiveram baixa na produção por questões climáticas. A quantidade exportada de milho caiu 33,5% e a de café não torrado, 13,9%.

Brandão também destacou a tendência crescente nas importações neste ano, que acumulam alta de 34,4%.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 01/09/2021

## PRIVATIZADA, VIBRA DIZ QUE PASSOU A 'JOGAR' MAIS NA IMPORTAÇÃO DE COMBUSTÍVEL, DIZ CFO

Por Roberto Samora



### ***Caminhão-tanque descarrega combustível em posto em Porto Alegre (RS)***

SÃO PAULO (Reuters) – À medida que a Vibra (ex-BR Distribuidora) se tornou uma empresa totalmente privada, passou a atuar mais fortemente na importação de derivados de petróleo como diesel e gasolina, quando as compras externas fazem maior sentido econômico, disse o diretor financeiro e de relações com investidores da companhia André Natal, em evento online nesta quarta-feira.

“Passamos a jogar o jogo da importação, mas nos estruturamos para fazer o jogo inteligente. Nos momentos melhores, estávamos importando mais”, disse ele, durante evento voltado para investidores da companhia.

Agora com maior foco na transição energética, e após a Petrobras ter vendido a sua última participação na maior distribuidora de combustíveis do país ao final de junho, a Vibra tem conseguido que essa estratégia de “sourcing” gere expansão de margens, destacou Natal.

Com o mercado brasileiro total de gasolina e diesel registrando alta de cerca de 10% no acumulado do ano até julho, a participação do produto importado nas vendas da companhia oscilou no primeiro semestre, refletindo a diretriz de compras no exterior nos melhores momentos.

A fatia do importado foi menor na maior parte dos meses em relação ao mesmo período do ano passado, quando o mercado foi severamente afetado pela pandemia.

Em junho, por exemplo, as importações representaram 8,9% das vendas da Vibra, ante 12% no mesmo período do ano passado.

Mas, desde fevereiro, quando atingiu o pico de 22,8%, a participação de derivados importados vem caindo na comparação mensal, com exceção de junho, quando subiu ante maio.

Na comparação anual, maio ainda teve maior fatia de importados (6,7%), exceção que também aconteceu em fevereiro.

Em 2020, a Vibra foi a maior importadora de combustíveis do país, garantindo esse domínio inclusive com a contratação direta de navios para trazer o produto.

Para 2021/22, a empresa quer ampliar o escopo para coque e óleo combustível e lubrificantes importados, enquanto amplia atividades no trading de derivados.

### **LONGO PRAZO**

Se no curto prazo a empresa trabalha para melhorar suas margens de negociações de derivados de petróleo, no longo prazo vê esses combustíveis perdendo sua importância, ainda que devam

responder por 30% do consumo em 2040, segundo apresentação do presidente-executivo da Vibra, Wilson Ferreira Jr.

De outro lado, os biocombustíveis deverão ganhar força como principal fonte para o transporte em 2040, com cerca de 50% do consumo, enquanto os veículos elétricos ganharão relevância, representando mais de 30% das vendas e participação de mais de 10% na frota a partir de 2030.

Para isso, a empresa decidiu se posicionar em todos esses setores, destacou Ferreira.

Ele disse também que a Vibra terá atuação crescente em gás natural, considerado importante combustível nesta transição energética. De 20% a 30% da geração de caixa da Vibra (Ebitda, na sigla em inglês) virá de gás e energia elétrica em 2030.

Para os próximos dez anos, a companhia projeta aumento de 30% na receita e de 50% no Ebitda, sendo que pouco menos de um terço dessa geração de caixa virá de novos negócios.

O CEO destacou que cerca de 30% dos investimentos da Vibra serão destinados a novos negócios entre 2021 e 2030 –na última semana, a Vibra anunciou a criação de uma joint venture com a Copersucar para a comercialização de etanol e também um acordo com a ZEG Biogás para desenvolvimento do mercado de biometano.

“De fato, é uma companhia que tem uma nova vibração”, brincou o executivo, ao citar a fatia de Capex para novas iniciativas.

Ferreira também disse que a Vibra levará as questões ESG (ambiente, social e governança) a um novo patamar, com iniciativas que preveem emissões líquidas zero até 2025, para os escopos 1 e 2, mesma meta prevista para 2025 no escopo 3.

Para isso, a empresa estima investir entre 5 milhões e 20 milhões de reais ao ano, além de estar comprometida com a política governamental de compras de créditos de descarbonização da matriz de combustíveis (CBios), que demandou 190 milhões de reais em 2020.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 01/09/2021*

## NA SECA, HIDROVIAS DO BRASIL DIZ QUE BUSCARÁ EVITAR PARADA PLENA NO CORREDOR SUL

*(Por Roberto Samora)*



### *Trecho do rio Tietê em Santana do Parnaíba (SP)*

SÃO PAULO (Reuters) – A Hidrovias do Brasil informou nesta quarta-feira que a navegação continuará de forma restritiva no Corredor Sul em setembro, devido à baixa dos rios pela seca, e destacou que seguirá atuando para “evitar uma parada plena da operação na região mais crítica”.

O anúncio ocorreu após o Departamento Hidroviário do Estado de São Paulo (DH) dizer que algumas empresas que realizam transportes por meio da hidrovia Tietê-Paraná decidiram interromper as atividades no local a partir do último final de semana.

“A companhia segue tomando todas as medidas possíveis para operar pontualmente ao longo deste mês, no intuito de evitar uma parada plena da operação na região mais crítica do Corredor Sul”, disse a Hidrovias do Brasil, que opera no corredor hidroviário Paraguai-Paraná.

A Hidrovias no Brasil revisou para baixo, no mês passado, seus guindances de volumes transportados para 11,2 milhões a 13 milhões de toneladas, ante 15,8-16,9 milhões na previsão anterior, citando também a quebra da safra de milho.

Em nota nesta quarta-feira, a Hidrovias disse que durante o mês de agosto operou sem interrupção no Corredor Sul, “contudo ainda em meio a cenário de grandes restrições operacionais”.

“A situação dos rios da região segue atípica, com nível de calado abaixo das médias históricas e a companhia foi capaz de manter sua operação por meio do plano ‘Águas Baixas’, direcionando os ativos que navegam em calado mais baixo para as regiões mais críticas...”, disse.

Com isso, a empresa encerrou agosto com 80% de market share na região de Corumbá (versus 68% em junho de 2021).

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 01/09/2021*



## MONEYTIMES

### TAESA INICIA OPERAÇÃO DE LINHAS ENTRE NORDESTE E SUDESTE ANTES DO PREVISTO

*Por Reuters*

A transmissora de energia elétrica Taesa (TAEE11) iniciou nesta quarta-feira a operação do empreendimento de transmissão Janaúba, que liga as regiões Nordeste, que tem batido recordes de geração eólica e solar, e Sudeste, principal centro de consumo elétrico do país, informou a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

A inauguração, quase seis meses antes do previsto, ocorre em momento importante para reforçar a robustez do sistema, enquanto o governo trabalha para garantir o abastecimento de energia do país, diante da maior crise em mais de 90 anos em reservatórios de hidrelétricas, principal fonte geradora do país.

O empreendimento conecta os Estados de Minas Gerais e Bahia, com extensão de 542 km de linha. O projeto compreende as linhas de transmissão de Bom Jesus da Lapa (BA)-Janaúba (MG) e Janaúba-Pirapora (MG), ambas de 500 kV, e três subestações de 500 kV distribuídas em cada uma das cidades.

“O empreendimento é solução estrutural para o aumento da capacidade de transmissão da interligação Nordeste-Sudeste e visa o adequado escoamento dos atuais e futuros empreendimentos de geração previstos para serem implantados na região Nordeste..., diante do excedente de oferta de energia elétrica em certos cenários de geração maximizada, bem como os reforços necessários no sistema receptor nos estados de Minas Gerais e Espírito Santo”, disse a Aneel.

O empreendimento, segundo a Aneel, proporciona ainda rota paralela ao sistema existente da interligação Norte-Nordeste/ Sudeste, o que agrega maior confiabilidade ao sistema.

*Fonte: MoneyTimes*

*Data: 01/09/2021*



### CÂMARA PODE VOTAR NESTA 4ª-FEIRA PROJETO QUE MUDA REGRAS DO IMPOSTO DE RENDA

*Por Reuters*

**Um dos principais desconfortos dos deputados, quando a proposta foi retirada de pauta, devia-se a trecho que trata da taxaço de dividendos em 20% (Imagem: REUTERS/Adriano Machado)**

A Câmara dos Deputados pode votar nesta quarta-feira o projeto que altera a cobrança do Imposto de Renda, disseram à Reuters duas fontes parlamentares que acompanham de perto a negociação do tema.

Parte do conjunto de medidas infraconstitucionais relacionadas à reforma tributária em tramitação na Câmara, a proposta vinha enfrentando resistências e chegou a ser retirada de pauta em 17 de agosto.

Defendida pelo presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), a votação do projeto volta a ter chances de ocorrer nesta quarta-feira, afirmaram essas duas fontes, que não forneceram detalhes sobre eventuais mudanças no texto.

Um dos principais desconfortos dos deputados, quando a proposta foi retirada de pauta, devia-se a trecho que trata da taxaço de dividendos em 20%.

Parlamentares advogavam por um escalonamento.

Outro entrave dizia respeito à preocupação, entre parlamentares de partidos de perfil mais municipalista, de perda de arrecadação nos caixas de Estados e municípios com o texto como estava.

*Fonte: MoneyTimes*  
*Data: 01/09/2021*



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### COMO VAI FUNCIONAR O BÔNUS PARA RACIONAMENTO VOLUNTÁRIO DE ENERGIA?

Governo cria programa para recompensar com crédito, em janeiro de 2022, a economia de energia até o fim do ano

*Por epbr - 1 de setembro de 2021 - Em Setor elétrico*

Quem economizar energia elétrica, a partir de hoje (1º) até 31 de dezembro, vai ganhar um crédito na conta de janeiro de 2022, que pode chegar a R\$ 50 por cada parcela de 100 kWh reduzidos. A medida foi anunciada nesta terça (31) pelo Ministério de Minas e Energia (MME).

Para isso, o consumidor precisa consumir menos ao longo desse período de quatro meses e alcançar uma redução média de, no mínimo, 10% em relação ao ano passado. Vale para consumidores domésticos, mas também para o comércio e para a indústria. Veja os detalhes no fim da matéria

Esta é a primeira fase do que o Ministério de Minas e Energia está chamando de “redução voluntária do consumo de energia”.

Se der certo, o governo indica a possibilidade de renovar o programa para 2022.



A meta é atingir uma economia média de 15%, o que representaria, segundo as simulações do MME, uma redução de 1,4% na demanda total de energia do SIN.

O bônus – crédito ou “cashback” de energia, como a medida tem sido chamada internamente – cai na conta apenas em janeiro e deve custar R\$ 1,360 bilhão ou R\$ 340 milhões na média desses quatro meses.

É uma tentativa de reduzir a demanda por energia elétrica neste momento de crise hídrica, em que é preciso importar energia mais cara e despachar usinas termelétricas, o que acaba elevando a conta para todos os consumidores, pelo sistema de bandeiras, e eventualmente nas revisões tarifárias futuras.

Quem não economizar não será punido diretamente. Isso era uma alternativa, mas o governo abriu mão, para focar em um estímulo econômico positivo, o que desperta críticas no mercado.

Alguns especialistas defendem que punir quem desperdiça energia seria mais efetivo e justo.

Mas se o consumo de energia não cair, a conta fica mais cara para todos.

Inclusive, o custo do programa será pago com encargos na tarifa, que são rateados entre todos os consumidores.

Ao mesmo tempo, o governo está elevando até abril de 2022 a bandeira tarifária, a cobrança adicional feita nas contas quando o custo da geração sobe. Será de R\$ 14,20 por cada 100 kWh consumidos, alta de 50%.

Na prática, a energia vai ficar mais cara de qualquer jeito. Mas quem gastar menos energia, além de economizar pela própria redução do consumo, ganha um dinheiro a mais lá na frente.

Quem pode se beneficiar do crédito?

Vale para todos os consumidores do grupo A e B, no mercado regulado. São os clientes das distribuidoras de energia, incluindo as classes residencial, industrial, comércio, serviços e outras atividades, rural e serviço público.

Mas os consumidores do grupo A (alta tensão) do poder público, iluminação pública e consumo próprio estão fora da medida.

Quem possui sistemas de geração distribuída, como painéis solares nos telhados, e se beneficia do regime de compensação de energia elétrica, também foi excluído.

Quem vai pagar essa conta?

Os consumidores. Seguindo a lógica que muitas vezes prevalece no setor elétrico brasileiro, integrado em quase todo o país, as despesas vão todas para a ponta.

Primeiro, se o consumo do país não cair, será necessário continuar contratando energia adicional, mais cara.

Além disso, o custo do bônus é estimado em R\$ 340 milhões por mês, o que totaliza R\$ 1,360 bilhões. Isso será custeado por encargos, que acabam rateados entre todos os consumidores.

Como garantir o bônus na fatura de janeiro de 2022?

O crédito será de R\$ 50 por cada 100 kWh economizados, em troca da economia de energia de 10% a 20% na média dos quatro meses (setembro a dezembro), na comparação com o mesmo período de 2020.

O crédito é proporcional à redução. Se a economia for de 20%, o bônus em janeiro será de R\$ 50. Se for de 10%, o bônus cai para R\$ 25.



Para isso, é preciso que haja histórico de consumo na conta do cliente. As distribuidoras, agora em setembro, serão responsáveis por incluir na fatura tanto a explicação da proposta, como a meta de economia.

### **Alguns exemplos:**

Uma família que consumiu em média 100 kWh por mês, entre setembro e dezembro de 2020, precisa reduzir o consumo para 80 kWh (20%) na média desses quatro meses para garantir o crédito de R\$ 50.

Se reduzir para 90 kWh (10%), o bônus será de R\$ 25, por atingir 50% da meta de redução de 20%. Mas se a economia for de 9%, para 91 kWh, o que daria 45% da meta (R\$ 22,50) não terá direito ao crédito. É preciso atingir pelo menos 10% de economia.

Vale na outra direção. O teto do crédito é de R\$ 50, mesmo que a economia ultrapasse os 20%.

Mas o cashback é de R\$ 50 por cada 100 kWh economizados, então grandes consumidores no mercado cativo, como comércios e indústrias, que conseguirem uma redução absoluta de centenas de kWh terão direito a mais créditos.

O ganho vai ser menor com o aumento da bandeira. Se a conta, sem impostos, era de R\$ 60 por mês, com a bandeira de agosto a despesa seria de R\$ 69,49.

Ao reduzir o consumo em 20% a despesa cairia para R\$ 57,49 (valor com a bandeira de agosto). Com o aumento da bandeira de R\$ 9,49 para R\$ 14,20 (+50%), a conta vai cair para R\$ 62,20.

O aumento da bandeira representa uma despesa adicional de R\$ 18,84 nesses quatro meses. Em janeiro, entra o crédito de R\$ 50, um saldo positivo de R\$ 31,16, nesse cenário.

### **Como economizar ainda mais?**

Para consumidores residenciais, a cobrança do ICMS (imposto estadual) é por patamar de consumo de energia – quanto maior o consumo em kWh por mês, maior o valor da alíquota.

Essa informação deve estar disponível no site da distribuidora.

Ao reduzir o consumo, é possível sair de um patamar mais elevado e pagar um imposto menor, o que amplia a economia.

Outra medida que pode colaborar é a adesão à tarifa branca de energia. Nesses casos, o cliente paga duas ou três tarifas dependendo do horário — ponta, intermediário e fora de ponta.

Na ponta, nos horários de pico no consumo de energia, as tarifas são mais caras. Fora de ponta, há um desconto em relação à tarifa normal.

Assim, ao concentrar a redução do consumo de energia no horário de ponta, é possível turbinar essa economia.

Sem investimento e grandes mudanças, a dica é não utilizar aparelhos elétricos de alta potência, como chuveiro, microondas, forno, ar-condicionado, aquecedor, ferro de passar e máquina de lavar, por exemplo, nos horários de ponta, à noite. É preciso ter atenção com o termostato das geladeiras também.

É preciso avaliar os hábitos de consumo: se não for possível reduzir no horário de ponta, provavelmente a tarifa branca não vale a pena e a conta pode ficar mais cara.

E, de novo, o ICMS. Mesmo com a redução no horário de ponta, se o consumo total subir ao ponto de mudar de patamar, o imposto sobe e a conta final também.

Para aderir à tarifa branca, basta solicitar a troca do relógio às distribuidoras. Esse serviço é gratuito, mas podem ocorrer cobranças caso seja necessário fazer alguma adequação, além da retirada do relógio antigo e instalação do novo.

Aderir à Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE). Nesses casos, além do desconto na tarifa, que pode chegar a 60% nas cidades ou 100% para quilombolas e indígenas, o consumidor também fica isento do pagamento da bandeira.

### São elegíveis:

- 3
- ,
- Família inscritas no Cadastro Único, com renda familiar mensal per capita menor ou igual a meio salário-mínimo nacional;
- Idosos (65 anos ou mais) e pessoas com deficiência, que recebam o Benefício de Prestação Continuada da Assistência Social (BPC);
- Famílias inscritas no Cadastro Único com renda mensal de até 3 salários-mínimos, com portadores de doença ou deficiência (física, motora, auditiva, visual, intelectual e múltipla) e que necessitem de aparelhos elétricos de uso continuado.

### Ficou alguma dúvida?

O Ministério de Minas e Energia (MME) publicou informações adicionais. E também é possível consultar a resolução na íntegra, publicada no Diário Oficial da União.

Caso exista alguma lacuna nas regras, caberá à Aneel decidir caso a caso.

Se você ainda tem alguma dúvida específica sobre o programa de racionamento voluntário, pode entrar em contato com a epbr por e-mail ([redacao@epbr.com.br](mailto:redacao@epbr.com.br)), que encaminharemos os questionamentos para o MME.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 01/09/2021*

## MINISTRO DE MINAS E ENERGIA PEDE ESFORÇO “INADIÁVEL” DE REDUÇÃO DO CONSUMO

*Por epbr - 1 de setembro de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter, Setor elétrico*

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

### em jogo

“Para aumentar a segurança energética e afastar o risco de falta de energia no horário de maior consumo, é fundamental que a administração pública, em todas as suas esferas, e cada cidadão-consumidor, nas residências e nos setores do comércio, de serviço e na indústria participem de um esforço inadiável de redução de consumo”. O pedido é do ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, em pronunciamento feito em cadeia nacional de rádio e televisão na noite dessa terça-feira (31/8). Veja o pronunciamento

— Albuquerque pediu que a população brasileira desligue luzes e aparelhos elétricos que não estão em uso; aproveite mais a luz natural; reduza a utilização de equipamentos que consumam muita energia, como chuveiros elétricos, condicionadores de ar e ferros de passar.

— O ministro pediu ainda que a população dê preferência ao uso desses equipamentos pelo horário da manhã e nos finais de semana, evitando o aumento da carga nos fins dos dias, horário de pico de consumo de energia.

Mais cedo, o MME divulgou como irá funcionar a primeira fase do que chama de “redução voluntária do consumo de energia”.

— Uma das medidas é a concessão de um crédito ao consumidor na conta de luz de janeiro de 2022 para quem economizar energia de hoje (1/9) a 31 de dezembro, que pode chegar a R\$ 50 por cada 100 kWh reduzidos. Veja mais detalhes

Também nessa terça, o MME confirmou que o aumento da bandeira tarifária vermelha nível 2 será de 50%, passando de R\$ 9,49, em agosto, para R\$ 14,20 por 100 kWh consumidos, a partir de setembro até abril de 2022. epbr

— O diretor-geral da Aneel, André Pepitone, anunciou que o valor da nova bandeira – chamada de Bandeira Escassez Hídrica – servirá para cobrir o déficit da conta bandeira, em R\$ 5,2 bilhões até julho, e os custos das medidas adicionais para geração de energia nos próximos meses, avaliada em R\$ 8,6 bilhões.

— E o governo vai usar a Eletrobras, que pretende privatizar, para segurar o repasse ainda maior dos custos para a população, preocupado – é claro – com as eleições de 2022. Determinou que a estatal antecipe um aporte de R\$ 5 bilhões à CDE em 2022. Valor

— Especialistas ouvido por Gabriela Ruddy, no Valor Econômico, apontam que as medidas anunciadas pelo governo são importantes, mas deveriam ter sido anunciadas há mais tempo. Valor

— Cristiane Barbieri e Anne Warth mostram, na edição desta quarta (1/9) do Estadão, que o pronunciamento de Albuquerque seria feito na semana passada, mas o presidente Jair Bolsonaro (sem partido) entrevistou para adiar a mensagem à população. Estadão

— E a percepção do mercado financeiro sobre a crise começa a mudar. O Itaú-Unibanco passou a ver risco maior de racionamento no país, dobrando sua estimativa de 5% para 10%. Valor

Leilões da ANP. A Comissão Especial de Licitação da ANP aprovou a inscrição da Wintershall DEA na 17ª rodada, marcada para 7 de outubro. É a oitava empresa inscrita no leilão de áreas de concessão.

— Já estão inscritas na concorrência: Chevron, Ecopetrol, Murphy Exploration, Petrobras, Shell, TotalEnergies e Karoon.

— A 17ª rodada prevê a oferta de 92 blocos exploratórios, todos offshore, divididos por 11 setores de quatro bacias sedimentares brasileiras – Campos, Pelotas, Potiguar e Santos –, totalizando 54 mil km<sup>2</sup> de área.

— Três blocos no setor SS-AUP5, em Santos, estão cortados pelo limite das 200 milhas náuticas, na extensão da Plataforma Continental brasileira.

Veja os blocos e campos de petróleo e gás que serão licitados no Brasil em 2021

OPEP+ deve manter aumentos das cotas. Os ministros da OPEP + se reúnem nesta quarta (1/9) para avaliar o aumento de produção de 400 mil barris/dia até dezembro. Para Paul Sheldon, Chief Geopolitical Advisor da S&P Global Platts Analytics, o grupo deve manter os aumentos de cota mensais.

— Segundo a consultoria, as condições atuais do mercado fornecem confiança suficiente para o suprimento extra por pelo menos mais um mês.

— Há uma tendência de cautela da OPEP + pelas incertezas da demanda relacionada ao coronavírus. No entanto, uma recuperação recente nos preços do petróleo reduz a urgência de agir agora, aponta a S&P Global Platts.

— As reuniões mensais do cartel fornecem flexibilidade para congelar as cotas se os fundamentos enfraquecerem nas próximas semanas.

— Além da cautela em relação às variantes do coronavírus, o Irã não mostra urgência para renovar as negociações nucleares depois que a última rodada terminou, em 20 de junho, o que mantém a produção do país sob controle.

Petróleo tem pior mês desde outubro de 2020. O petróleo fechou em queda nessa terça (31/8) e terminou agosto com a pior perda percentual mensal desde outubro de 2020, apesar da recuperação na semana passada.

— Os contratos do Brent para outubro terminaram o dia em queda de 0,57%, a US\$ 72,99 o barril, encerrando o mês com perdas de mais de 3%. Já o WTI caiu 1,02%, a US\$ 68,50 o barril, com perda de mais de 7% em agosto.

— Na sessão dessa terça, o desempenho foi movido pela cautela dos investidores em meio à paralisação da produção devido ao furacão Ida e um dia antes do encontro da OPEP+.

— Apesar do desempenho ruim em agosto, o petróleo acumula ganhos de mais de 40% no ano. Valor

A New Fortress Energy (NFE) prevê investir US\$ 350 milhões no Brasil nos próximos 12 meses. Dona de um terminal de importação de gás natural liquefeito (GNL) em Sergipe, a companhia tem planos de instalar mais três plantas do tipo até o primeiro semestre de 2022 e construir termelétrica de 288 megawatts (MW) no Porto de Suape (PE) até o fim de 2022.

— A empresa participa das chamadas públicas promovidas pelas distribuidoras estaduais do Nordeste e Centro-Sul. Também celebrou o primeiro contrato no mercado livre, com a Unigel, em Sergipe, e se prepara para participar dos próximos leilões de energia, com novos projetos “gas-to-power”. Valor

— A NFE ainda fechou memorando de entendimento para fornecer GNL por 15 anos, a partir de 2022, à refinaria Alunorte Alumina, da Norsk Hydro, em Barcarena, no Pará. O contrato havia sido cancelado em outubro de 2020.

“Militarização” da Petrobras. José Fucs, mostra, no Estadão, que o general Joaquim Silva e Luna, presidente da Petrobras, colocou em sua assessoria seus colegas da caserna, em linha com a “militarização” de outras estatais e da administração direta federal desde o início do atual governo, em 2019.

— Silva e Luna já contratou pelo menos seis militares para atuar em postos de apoio à presidência da holding e da Transpetro, subsidiária da estatal, desde que assumiu o comando, em meados de abril.

— Com as novas contratações, o número de oficiais abrigados na cúpula da Petrobras chega a pelo menos dez, incluindo o próprio Silva e Luna – mais do que o triplo do que havia na gestão anterior.

**Fonte: Agência EPBR de Notícias**

**Data: 01/09/2021**



## PARA SALVAR MUDANÇA NO IR, LIRA NEGOCIA REDUÇÃO DE ALÍQUOTA SOBRE DIVIDENDOS

Presidente da Câmara dos Deputados quer votar o texto ainda nesta quarta-feira, mas proposta já foi adiada outras quatro vezes por falta de acordo

*Por Geralda Doca e Fernanda Trisotto*



***O presidente da Câmara, Arthur Lira, participa de evento promovido pela Febraban Foto: Reprodução***

BRASÍLIA – O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), tenta fechar um acordo para votar ainda nesta quarta-feira a reforma do Imposto de Renda (IR). Para facilitar a votação da matéria, o relator da proposta, deputado Celso Sabino (PSDB-PA), negociou com a equipe econômica uma redução na alíquota de dividendos, de 20% para 15%. Esse é um dos principais entraves à aprovação do projeto.

Em contrapartida, para evitar perda na arrecadação dos estados e municípios, haveria uma recalibragem das reduções do Imposto de Renda de Pessoa Jurídica (IRPJ) e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL).

Em vez de uma diminuição combinada de 10 pontos percentuais previstos na última versão do relatório, o corte seria de 7,5 p.p. ou 8 p.p..

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

### **Sistema complexo**

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

### **Emaranhado de impostos**

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

### **Custo alto**

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

### **Classificação**

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

### **Burocracia sem fim**

O Brasil é o país em que as empresas gastam o maior número de horas com a burocracia dos impostos, segundo um relatório do Banco Mundial que avalia 190 países. Uma empresa brasileira

gasta, em média. 1.501 horas por ano cuidando de obrigações relacionadas a tributos. É cinco vezes a média gasta pelos países de América Latina e Caribe.

### **Efeito cascata**

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

O corte no Imposto de Renda de Pessoa Jurídica (IRPJ) seria de 8 p.p., promovendo uma redução dos atuais 25% para 17% – a última versão previa redução para 16,5%. Já a CSLL cairia de 9% para 8% ou 8,5%. Na última proposta, a contribuição ficaria em 7%.

A proposta como estava enfrenta restrições de estados e municípios, que alegam perda de arrecadação, e de entidades empresariais, que afirmam que pagarão mais imposto com a reforma.

Os detalhes finais ainda estão sendo definidos em reuniões com líderes dos partidos.

— Estamos próximos a um acordo, faltam apenas alguns ajustes no texto. Há possibilidade de votar a reforma ainda nesta quarta-feira – disse o líder do governo na Câmara, deputado Ricardo Barros (PP-PR).

O relator já fez várias modificações na proposta enviada pelo Executivo, mas mesmo assim nunca houve acordo que garantisse a aprovação. Ele concedeu isenção da tributação de dividendos para empresas enquadradas no Simples e do lucro presumido que faturam até R\$ 4,8 milhões por ano.

A proposta de reforma do IR é uma das fases das mudanças no sistema tributário brasileiro. O texto prevê também ampliação da faixa de isenção do imposto para pessoas físicas, de R\$ 1,9 mil para R\$ 2,5 mil.

Para aprovar o projeto, Lira está negociando diretamente com líderes dos partidos da oposição, com o argumento de que um dos principais ganhos é a taxaçoão de dividendos – pleito antigo dessas legendas.

Segundo interlocutores, legendas como PCdoB, PSB e PDT já prometeram votos a favor da proposta, que exige apenas maioria simples.

Veja quanto você vai pagar de Imposto de Renda com a nova tabela

Lira teria tratado do assunto com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), no início desta semana. Como contrapartida à aprovação do Refis para renegociar dívidas pela Câmara, o Senado daria continuidade à reforma do IR.

Pacheco, contudo, disse domingo ao GLOBO que não permitirá que nenhuma reforma resulte em aumento de tributos.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 01/09/2021*

## **GOVERNO RECONHECE NECESSIDADE DE MANTER DESONERAÇÃO DA FOLHA E QUER CONSTRUIR OPÇÃO DEFINITIVA**

Relator da proposta de prorrogação do benefício até 2026 se reuniu com a ministra Flavia Arruda e representantes de setores afetados

*Por Fernanda Trisotto, Evandro Éboli e Dimitrius Dantas*

BRASÍLIA – Após reunião com o governo e representantes do setor produtivo para discutir a prorrogação da desoneração da folha de pagamentos até 2026, o deputado Jerônimo Goergen (PP-RS), relator do projeto na Câmara, afirmou que o Executivo está ciente da dimensão do problema e demonstrou que quer construir uma alternativa definitiva para o benefício.

— O governo reconhece a dimensão do problema, sabe da necessidade de manutenção da desoneração e vai querer construir uma alternativa definitiva — afirmou o deputado, que também se encontrou com o ministro da Economia, Paulo Guedes, para tratar do tema nesta quarta-feira.

Saiba mais: Com reforma tributária empacada, deputados pedem extensão da desoneração da folha de pagamento

O parlamentar estima que a manutenção da desoneração gera um impacto fiscal que varia entre R\$ 8 bilhões e R\$ 10 bilhões por ano, e reconheceu o argumento da equipe econômica de que não há espaço no Orçamento para manter o benefício para os 17 setores contemplados.

No entanto, segundo o relator, o governo se mostrou sensível aos argumentos em favor da manutenção da desoneração, previsto para terminar no fim deste ano.

Sem a reforma tributária e diante do cenário de recuperação da crise imposta pela pandemia da Covid-19, empresários e parlamentares defendem a prorrogação como uma forma de proteger vagas em setores que empregam cerca de seis milhões de trabalhadores.

Eles argumentam que seria temerário retirar a desoneração da folha neste momento de fragilidade econômica, no qual o mercado de trabalho ainda não se recuperou. A indefinição adia investimentos nas empresas e, conseqüentemente, novas contratações.

### **Relator se reúne com Guedes**

Ao chegar para a reunião com Guedes, o relator se mostrou confiante em relação a um acordo. Ele disse que houve avanço e vê a possibilidade de discutir o prazo da prorrogação da desoneração, mas para um período mínimo de dois anos.

A intenção é garantir a manutenção do benefício para esses setores em 2022 e 2023, porque são anos de eleição e de início de novos mandatos, que prejudicariam discussões no Parlamento.

Goergen também garantiu que as soluções que estão sendo aventadas não implicam em aumento de impostos.

### **Desoneração está em vigor desde 2011**

Desde 2011, uma lei permite que 17 setores intensivos em mão de obra substituam a contribuição previdenciária de 20% sobre a folha de pagamentos por um percentual da receita bruta das empresas, que pode variar de 1% a 4,5%.

A desoneração foi prorrogada pelo Congresso em 2020 até o fim deste ano.

Entre os setores contemplados estão industriais, como os de couro, calçados, confecções, têxtil, aves e suínos; e de serviços, como TI, call center, comunicação, hotéis, transportes e construção.

No encontro com o ministro da Economia, iniciado no fim da tarde, o relator disse que pretendia discutir, além das projeções de impacto fiscal, alternativas da pasta para o andamento do projeto.

### **Alternativa mais ampla**

Fontes ouvidas pelo GLOBO relataram que, durante o encontro, representantes do Ministério da Economia disseram que devem pedir o veto à proposta em caso de aprovação no Congresso, a exemplo do que fez o presidente Jair Bolsonaro em 2020. A prorrogação foi mantida com a derrubada do veto pelos parlamentares.

A pasta já se manifestou publicamente contra o projeto de prorrogação, mas há a possibilidade de se discutir uma desoneração ainda mais ampla, para todos os setores, com a contrapartida de um novo tributo.

O ministro Paulo Guedes costuma afirmar que os encargos que incidem sobre a folha de pagamento são os tributos mais perversos do sistema brasileiro.

Ele já propôs a desoneração total da folha mediante a criação de um novo tributo, um imposto sobre transações financeiras, comumente comparada à CPMF. A medida, no entanto, encontra muita resistência entre parlamentares e em alguns setores produtivos.

— O ministro Guedes afirma que é o pior imposto que tem. Então precisamos não onerar. Sai muito mais barato gerar emprego do que pagar Bolsa Família — afirmou o deputado.

### 'Total disposição em negociar'

O presidente executivo da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq), José Velloso, considerou a reunião de empresários com a ministra Flávia Arruda e o relator do projeto "bastante válida":

— O governo junto com os deputados mostraram total disposição em negociar e fechar um projeto que seja o melhor para o país, para esses 17 setores e também com um olhar para colocar a desoneração para todos os setores — afirmou.

Ele reiterou a preocupação com a manutenção dos empregos, já que a retomada da economia está ocorrendo de forma desigual entre os setores, o que poderia resultar em eventuais fechamentos de postos de trabalho.

Participaram da reunião representantes de entidades empresariais como CNT, ABIT, ABICALÇADOS, NTU, ABPA, CBIC entre outros.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 01/09/2021*

## BALANÇA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 7,6 BI, O MAIS ALTO PARA O MÊS DE AGOSTO

Exportações e importações crescem no mês e no acumulado do ano. Vendas externas são as mais elevadas tanto em agosto como nos oito primeiros meses do ano.

*Por Eliane Oliveira*



**Porto de Santos, em São Paulo. Foto: Agência Brasil**

BRASÍLIA — O comércio exterior brasileiro registrou um superávit de US\$ 7,665 bilhões em agosto, o maior valor já apurado para o mês desde o início da série histórica, em 1989. O saldo é resultado da diferença entre US\$ 27,212 bilhões em exportações — que também bateram recorde para o mês — e US\$ 19,547 bilhões em importações. A corrente de comércio, que é a soma das vendas e das compras

externas, somou US\$ 46,759 bilhões, montante 54% superior ao de agosto de 2020.

No acumulado de 2021, a balança está positiva em US\$ 52,033 bilhões, ante US\$ 35,715 bilhões contabilizados no mesmo período de 2020. As exportações, as maiores já registradas nos oito primeiros meses do ano, totalizaram US\$ 188,860 bilhões, com um aumento de 37,3%, e as importações, que ficaram em US\$ 136,826 bilhões, tiveram um acréscimo de 34,4%.

Os números foram divulgados, nesta quarta-feira, pelo Ministério da Economia. Entre os fatores que favoreceram as exportações, destacam-se os elevados preços das commodities, como alimentos e minérios. Nas importações, os principais produtos foram milho, petróleo, gás natural e combustíveis.

Fonte: *O Globo - RJ*  
Data: 01/09/2021

## APÓS ALTA DE QUASE 7% NAS CONTAS DE LUZ, GOVERNO TENTA CONTER TARIFA EM 2022 COM APORTE DA ELETROBRAS

Estatual vai pagar R\$ 5 bilhões no próximo ano a fundo do setor em decorrência da privatização  
Por *Manoel Ventura*



**Lago da hidrelétrica de Furnas, em Minas Gerais Foto: Joel Silva / Agência O Globo**

no ano eleitoral.

BRASÍLIA — Depois de anunciar a criação de uma nova bandeira tarifária em decorrência da crise hídrica, que vai fazer as contas de luz subirem quase 7% em média neste ano, o governo tenta agora conter as altas das tarifas de energia em 2022. O uso de recursos da privatização da Eletrobras é uma das saídas que o governo está contando

Em 2022, a conta vai continuar pesando no bolso por conta da falta de água nos reservatórios das hidrelétricas e por conta das medidas tomadas para garantir o fornecimento de eletricidade.

Na noite desta terça-feira, o governo decidiu antecipar parte dos recursos que a Eletrobras precisará aportar nas contas de luz, como parte de seu processo de privatização. A empresa, após privatizada, precisará injetar R\$ 5 bilhões na Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), um superfundo que banca as políticas setoriais.

O aporte de recursos da Eletrobras por conta da privatização já estava previsto, mas em valor menor, de R\$ 2,5 bilhões.

Como a Eletrobras vai colocar dinheiro no fundo, reduz a necessidade de os consumidores aportarem recursos para manter a CDE. Isso deve representar um alívio de 4% nas tarifas no próximo ano. Mas a equação final para saber o quanto a conta de luz vai aumentar em 2022 não é simples.

Fatores como a alta do dólar, a permanência de uma geração de energia por usinas termelétricas (que são mais caras e poluentes) e a correção de alguns contratos de geração de energia pelo IGP-M vão ajudar a pressionar as tarifas finais em 2022. O IGP-M acumula alta de 31,1% em 12 meses, bem maior do que o IPCA (índice oficial de preços), que está em 8,99% em um ano.

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) já fez uma conta de que, sem medidas, as tarifas subirão em média 16% no próximo ano, isso sem contar os fatores das bandeiras tarifárias. O governo tenta agora fazer esse número cair para um dígito.

A bandeira tarifária chamada de “escassez hídrica”, por exemplo vai permanecer pesando nas contas pelo menos até abril. Ela representa um custo extra de R\$ 14,20 a cada 100 quilowatts-hora (kWh) consumidos.

As contas de luz têm reajustes anuais por distribuidora, além dos aumentos em decorrência da bandeira. Com o agravamento da crise hídrica, a tendência é que muitos custos de 2021 não sejam cobertos pelas bandeiras, fazendo a conta ser levada para 2022.

Além dos recursos da Eletrobras, o governo conta com a devolução aos consumidores de créditos tributários gerados por decisões judiciais que excluem o ICMS da base de cálculo do PIS/Cofins na conta de luz. Também trabalha com a redução do serviço da dívida de Itaipu, prevista para se iniciar em 2022. A dívida de Itaipu pesa nas contas além do pagamento pela energia gerada.

O pagamento de recursos pela Eletrobras para as contas de luz está previsto no modelo de privatização da estatal, proposto pelo governo e aprovado pelo Congresso neste ano. A expectativa é vender a estatal no primeiro trimestre do próximo ano.

Em reunião na terça-feira, o governo definiu que a estatal deve pagar R\$ 62,5 bilhões pela renovação de contratos de usinas hidrelétricas, o que faz parte do processo de privatização. Desse valor, R\$ 23,2 bilhões, será pago pela Eletrobras capitalizada à União pelas outorgas das usinas hidrelétricas.

Outra parcela, de R\$ 29,8 bilhões, será feita à CDE. Esse pagamento, que reduzirá os encargos pagos pelos consumidores, deverá ser realizado por um período de 25 anos, de forma escalonada.

“Ainda, em 2022, será feita uma antecipação à CDE de R\$ 5 bilhões, a fim de fazer frente a uma possível pressão tarifária em vista das condições apresentadas pelos reservatórios das hidrelétricas perante a escassez hídrica vivenciada atualmente pelo país”, afirma nota do Ministério de Minas e Energia.

Haverá ainda o aporte de R\$ 295 milhões anuais, pelo prazo de dez anos, para o desenvolvimento de ações visando à redução estrutural de custos de geração de energia na Amazônia Legal e para a navegabilidade do Rio Madeira e do Rio Tocantins.

Mais R\$ 230 milhões anuais por uma década para revitalização de bacias hidrográficas onde se localizam as usinas hidrelétricas de Furnas, concentradas em Minas Gerais. E um aporte de R\$ 350 milhões anuais para a revitalização da bacia hidrográfica do Rio São Francisco e do Rio Parnaíba por dez anos

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 01/09/2021*



## VALOR ECONÔMICO (SP)

### MP SOBRE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DESAGRADA SENADO E PODE SER DEVOLVIDA

Reação contra iniciativa de Tarcísio Freitras uniu governistas e oposicionistas

*Por Renan Truffi e Vandson Lima — De Brasília*



***Pacheco: senador irá avaliar “se cabe uma MP e se há os requisitos de medida provisória, considerando o que já está tramitando” — Foto: Jefferson Rudy/Agência Senado***

Causou revolta no Senado a decisão do governo Jair Bolsonaro de editar uma medida provisória (MP) que institui o novo marco legal do transporte ferroviário, ignorando esforços que a Casa vem fazendo desde 2018 sobre o tema, já tendo inclusive um projeto pronto para votação. A iniciativa levou integrantes da

Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) a aprovar um pedido para que o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), devolva a MP ao governo, tornando-a sem efeito. Cobrado, Pacheco disse que irá avaliar com “serenidade” a questão, mas não descartou a devolução da MP.

“Vamos avaliar o conteúdo, os requisitos, ouvir os senadores no plenário, mas ressalto que há um projeto de lei do Senado que versa sobre o tema de ferrovias. Vamos avaliar a compatibilidade ou não”, disse o presidente.

“Faremos uma avaliação se cabe uma MP e se há os requisitos de medida provisória, considerando o que já está tramitando no Senado, inclusive em estágio avançado. É um tema sensível, precisa ter uma abordagem muito técnica, profunda, nós vamos fazer essa avaliação com serenidade”, respondeu.

Apesar disso, nos bastidores, o governo tenta abrandar os ânimos. Segundo uma fonte, líderes governistas propuseram uma alternativa: Pacheco não devolve a MP e, em troca, o projeto do Senado teria prioridade em relação à própria medida provisória. Desta forma, o Palácio do Planalto poderia anunciar projetos na área que necessitam que a MP esteja em vigor. Neste caso, o Senado continuaria tendo a última palavra sobre o tema.

O assunto uniu tanto senadores governistas como de oposição. Um dos mais críticos foi o senador Jean Paulo Prates (PT-RN), que é relator do projeto semelhante à MP e há meses discutia com os ministérios da Infraestrutura e da Economia detalhes do texto. “O governo não conversa com ninguém, essa é que é a verdade. Há muito tempo, nós temos essa reclamação aqui. Nós estamos votando coisas importantes. O Senado está fazendo trabalhos importantíssimos para o Estado brasileiro. Eu mesmo, como relator desse projeto das ferrovias, disse isto desde o início: estou fazendo um projeto não para o governo Bolsonaro, nem para o governo Lula, nem para o governo Lula, nem para o governo que virá depois, não, mas para o Estado brasileiro”, disse.

Há duas semanas, em audiência pública no Senado, o ministro da Infraestrutura Tarcísio de Freitas havia aventado a possibilidade de se editar a MP, mas garantiu que a saída seria costurada com o Senado. Ele chegou a sugerir que, caso isso ocorresse, o senador do PT fosse o relator da matéria. “É urgente agora que a gente possa ter uma norma federal que traga segurança jurídica para seguir nessa jornada. Inclusive, em respeito às iniciativas dos Estados. Nesse meio tempo, Mato Grosso, Minas Gerais, Pará aprovaram legislação, e temos Pernambuco, Paraná e Santa Catarina encaminhando legislação”, disse à época, lembrando que vários Estados já haviam aprovado legislações locais, sem a devida proteção legal.

Um dos autores do requerimento de devolução da MP foi justamente o senador Wellington Fagundes (PL-MT), considerado um aliado do governo. “Tivemos muitas tratativas com o governo e, inclusive, com ministro [da Casa Civil] Ciro Nogueira. Havia muita pressão do ministro Tarcísio de Freitas para editar essa medida. Precisamos de uma atitude sobre isso”, disse Fagundes.

A devolução de medidas provisórias é uma prerrogativa do presidente do Senado. A MP do governo traz como principal inovação o regime de autorização passar a coexistir com o modelo de concessões. A autorização, já usada em outros países como os Estados Unidos, reduz incertezas para o investidor privado interessado na construção de novas ferrovias e no aproveitamento de trechos ociosos.

Questionado, o Ministério da Infraestrutura disse que a MP foi editada para “suprir lacuna relevante e urgente relacionada à segurança jurídica dos projetos ferroviários”. A pasta disse acreditar ainda que a proposta será discutida e votada na Casa.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 01/09/2021**

## INFRAESTRUTURA LIDERA A EMISSÃO DE TÍTULOS VERDES

Agronegócio ainda tem fatia pequena nesse tipo de financiamento  
*Por Erivelto Tadeu — De São Paulo*

Apesar de o setor agrícola ser um dos mais importantes da economia brasileira, estar entre os mais avançados tecnologicamente e de sua extrema relevância no que diz respeito às questões ambientais, ele ainda é pouco representativo em número de emissões de títulos (volume captado) atreladas à agenda ESG.

Levantamento da Sitawi, consultoria especializada em finanças sustentáveis, mostra que a liderança na emissão de títulos verdes segue com o setor de infraestrutura, especialmente energia renovável, e o setor florestal, embora nos dois últimos anos tenha havido uma expressiva diversificação de setores emissores, com operações em transportes, mobilidade urbana, saneamento, resíduos, saúde e, inclusive, agronegócio.



**Luciana Nicola, do Itaú Unibanco: liderança nas emissões de títulos ESG — Foto: Divulgação**

Essa diversificação, segundo o estudo, tem sido acelerada pelas emissões atreladas a metas ESG (sustainability-linked bonds and loans), que, ao contrário das emissões verdes, sociais e sustentáveis, não estabelecem que os recursos sejam aplicados em projetos específicos, e sim que o emissor – a empresa – ou tomador do empréstimo se comprometa com metas definidas, com a taxa de juros vinculada ao seu cumprimento.

Os recursos provenientes das emissões de papéis ou financiamentos têm sido aplicados desde no melhoramento genético de sementes e a utilização de biotecnologia para a criação de cultivares mais produtivas e adaptadas ao meio, passando pela utilização de tecnologias de referenciamento e posicionamento por GPS para aplicação de insumos e fertilizantes até na redução do desmatamento e do uso de defensivos que impactam o meio ambiente.

Um dos bancos que têm atuado muito fortemente com financiamento verde para o setor agrícola é o Santander. Segundo Carolina Learth, líder de sustentabilidade do banco, o portfólio ESG linked loans foi criado há dois anos majoritariamente para o agronegócio. “Logo no primeiro ano, essa linha de crédito atingiu R\$ 1 bilhão e hoje já está em R\$ 2 bilhões. Trata-se basicamente de empréstimos em que o cliente assume alguma meta ambiental e a taxa de juros vai sendo ajustada na medida em que ela vai sendo cumprida”, afirma.

A cesta de financiamento verde do Santander abrange desde o grande até o pequeno e médio produtor, o que foge um pouco dos produtos linked loans tradicionais do mercado, que normalmente são voltados para operações maiores. Segundo Carolina, no ano passado, somente na agricultura de baixo carbono para o pequeno e médio produtor o banco destinou R\$ 216 milhões. “Na verdade, esse empréstimo é oferecido na linha de varejo para atender pequenos e médios produtores.”

O Itaú Unibanco, que também tem fortalecido a atuação na agenda ESG nos dois últimos anos, foi a primeira instituição a fazer a captação com selo climático CBI para agricultura, por meio de um certificado de recebíveis do agronegócio (CRA) para a Solinftec, empresa paulista de tecnologia agrícola, no valor de R\$ 140 milhões.

“Como resultado, o Itaú BBA tem mantido a liderança nas emissões de títulos ESG, tanto no mercado local de renda fixa, como no mercado externo, e reflete o nosso objetivo de apoiar nossos clientes na transição para uma economia mais sustentável”, salienta Luciana Nicola, superintendente de relações institucionais, sustentabilidade e negócios inclusivos do Itaú Unibanco.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 01/09/2021**

### EXPORTAÇÕES TÊM MELHOR DESEMPENHO DESDE 2010, APONTA IBGE

A própria queda do PIB como um todo, de 0,1% no segundo trimestre, frente o primeiro, foi o pior resultado para esta comparação desde o recuo de 9% no segundo trimestre de 2020

*Por Rafael Rosas, Valor — Rio*

O crescimento de 9,4% das exportações no segundo trimestre de 2021, frente aos três meses imediatamente anteriores, significaram o melhor resultado desde o avanço de 10,9% no primeiro trimestre de 2010. Os dados constam das Contas Nacionais Trimestrais, divulgadas nesta quarta-feira pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Ainda do lado da demanda, a queda de 3,6% da formação bruta de capital fixo (FBCF, um indicativo de investimentos) frente ao trimestre anterior foi a maior para este tipo de comparação desde o recuo de 14,1% do segundo trimestre de 2020.



— Foto: Michael Gaida/Pixabay

Já a estabilidade do consumo das famílias foi o pior resultado desde a queda de 11,3%, também no segundo trimestre de 2020.

A própria queda do Produto Interno Bruto (PIB) como um todo, de 0,1% no segundo trimestre, frente o primeiro, foi o pior resultado para esta comparação desde o recuo de 9% no segundo trimestre de 2020, auge das restrições de circulação causadas pela pandemia no país.

Do lado da oferta, a queda de 2,8% da agropecuária frente ao primeiro trimestre foi o pior resultado desde o recuo de 2,9% no primeiro trimestre de 2019.

Já a queda de 0,2% da indústria no segundo trimestre frente ao primeiro foi a maior desde o recuo de 12,1% no segundo trimestre do ano passado. Dentro do setor industrial, a queda de 2,2% na indústria de transformação foi o maior recuo desde os -18% no segundo trimestre no ano passado, sempre na comparação com o trimestre imediatamente anterior.

Já a indústria extrativa subiu 5,3%, no melhor resultado desde a alta de 9,7% no terceiro trimestre de 2019.

Dentro dos serviços, informação e comunicação avançou 5,6% frente ao primeiro trimestre, melhor resultado desde o crescimento de 6% no segundo trimestre de 2000.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 01/09/2021*

### VIBRA ENERGIA QUER FORTALECER POSICIONAMENTO NA ÁREA DE HIDROGÊNIO VERDE

“Estamos saindo de ser uma distribuidora de combustíveis para ser uma empresa que fornece qualquer tipo de energia aos nossos clientes”, diz o presidente Wilson Ferreira Júnior

*Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio*

A Vibra Energia pretende fortalecer a área de hidrogênio verde em seu portfólio, afirmou o presidente do grupo, Wilson Ferreira Júnior, em evento com investidores.

**“Um país que tem essa quantidade de energias renováveis é a principal plataforma de crescimento de hidrogênio verde no mundo. Já temos iniciativas nessas áreas e vamos**

fortalecê-las quando for possível. São apostas que podemos fazer com prazos maiores e acompanhá-las”, disse.

Segundo o executivo, em meio à transição para uma economia de baixo carbono, a Vibra quer ser uma provedora de soluções energéticas para os consumidores. “Estamos saindo de ser uma distribuidora de combustíveis para ser uma empresa que fornece qualquer tipo de energia aos nossos clientes”, explicou.

Entre as áreas em que o grupo pretende apostar nos próximos anos, Ferreira Júnior destacou os segmentos de lojas de conveniência, trading de etanol e derivados, comercialização de energia elétrica e gás natural.

“O gás natural é combustível da transição. Ele pode atender on grid e off grid, então vamos reforçar nosso posicionamento nessa área. As soluções para carregamento de energia elétrica também é uma tendência futura, temos como escalar alternativas nesse segmento”, afirmou.

Por outro lado, Ferreira destacou algumas áreas como de menor interesse para a empresa, como o refino, produção de etanol, distribuição de energia elétrica e transporte e distribuição de gás natural.

“Negócios regulados não são a nossa praia. Definimos algumas dessas áreas como de menor interesse, mas não de interesse nenhum”, explicou.

### **Redução de custos**

A Vibra está caminhando para alcançar a meta de redução de custos de R\$ 250 milhões entre 2021 e 2022, disse o diretor financeiro do grupo, André Natal.

“Já temos um custeio ligeiramente abaixo dessa meta, que é bastante ambiciosa. Temos bastante convicção de que vamos chegar lá”, afirmou.

A meta envolve mais de 200 medidas que estão sendo implementadas em todas as áreas da companhia, com um acompanhamento mensal pela diretoria do grupo.

Segundo Natal, a privatização da empresa, depois que a Petrobras saiu do capital do grupo, também permitiu uma melhoria nos processos de compra e redução dos gastos. “Já temos 14% de economia nos processos de compra, que hoje são centralizados em uma única área”, explicou.

Um dos ganhos foi a redução dos gastos com transporte de produtos. “Fizemos isso até aqui para os produtos claros e não temos dúvidas de que poderemos fazer ao longo do próximo ano para produtos escuros”, afirmou.

*Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 01/09/2021*

### **PETROBRAS FINALIZA CESSÃO DE PARTICIPAÇÃO NO CAMPO DE LAPA POR US\$ 49,4 MILHÕES**

A TotalEnergies agora passa a deter 45% do campo; os demais sócios são Shell (30%) e Repsol (25%)

*Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo*

A Petrobras informou ao mercado nesta quarta-feira que finalizou a cessão da sua participação de 10% no Campo de Lapa, na Bacia de Santos (RJ), para a TotalEnergies, por US\$ 49,4 milhões.

“Essa operação representa mais um passo no âmbito da parceria estratégica entre a Petrobras e a TotalEnergies e está alinhada à estratégia de otimização de portfólio e à melhoria de alocação do capital da Petrobras, visando à maximização de valor”, diz a petroleira.

O Campo de Lapa teve produção média de 50,7 mil barris de óleo equivalente (boe) por dia no primeiro semestre de 2021, sendo 5,07 mil boe/dia a parcela correspondente à Petrobras. A TotalEnergies agora passa a deter 45% do campo. Os demais sócios são Shell (30%) e Repsol (25%)

Fonte: Valor Econômico - SP

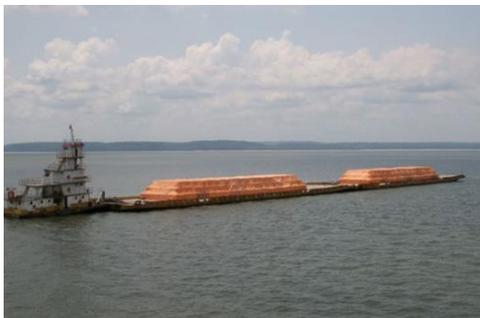
Data: 01/09/2021

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### SILNAVE INVESTE EM MOTOR POTENTE PARA MELHORAR DESEMPENHO DE EMBARCAÇÃO

Da Redação NAVEGAÇÃO 01 Setembro 2021



Após instalar motor Cat C32 em um de seus empurradores, empresa de transporte fluvial dobrou a capacidade de carga, com menor tempo de entrega

Para atender ao mercado do Amapá, a Silnave Navegação mantém cinco embarcações em operação semanal na Baía do Marajó. A empresa de Belém, uma das maiores transportadoras da região, investiu em motorização para ganhar eficiência e produtividade, com bons resultados. Para isso, a empresa adquiriu e instalou o motor de

propulsão Cat C32 da Sotreq em um dos empurradores das embarcações.

"Na rota de Macapá, é preciso ter velocidade", conta o diretor da companhia, Edivaldo Carvalho Neto. "Tem gente que está vendendo produto que ainda está na balsa, a logística virou uma coisa precisa", explica ele.

Uma das cinco embarcações da Silnave foi completamente reformada para atender a essa rapidez exigida no comércio das mercadorias. A embarcação recebeu o motor marítimo de propulsão, que oferece 1200rpm a 1800rpm, o dobro da potência dos outros equipamentos da empresa.

"Iniciamos as negociações em 2019 e, no ano passado, decidimos efetuar a compra do motor", lembra Neto. "Quando ficar pronto, qualquer dia eu posso viajar com a balsa dupla em 36 horas. A ideia é aumentar a produtividade", diz o diretor.

Cada comboio é composto de um empurrador capaz de levar até três balsas. As balsas, por sua vez, suportam até 35 carretas (600 toneladas de produtos) ou 1,2 mil toneladas de carga. Hoje, os comboios que partem às segundas, terças e quartas-feiras precisam chegar ao destino em 36 horas e, por isso, conduzem apenas uma balsa cada. As de sextas-feiras são duplas, levam o dobro de mercadorias, mas costumam desembarcar apenas no domingo. Essa relação produtividade/tempo começa a melhorar com a inclusão de um motor mais potente.

Na reforma da embarcação para a aplicação correta do motor e, conseqüentemente, o bom funcionamento do sistema de propulsão, o armador substituiu a caixa reversora, eixo e hélice da embarcação.

Responsável pelo negócio com a Silnave, o consultor de Marítimo da Sotreq Daniel Andrade afirma que a venda do motor C32 foi um marco na relação com o cliente. "Este projeto irá proporcionar uma operação mais eficiente para a Silnave, reduzindo o consumo de combustível em cada viagem, além de permitir uma visibilidade sobre os principais parâmetros do motor,

através da ferramenta de monitoramento remoto da Caterpillar, o Remote Fleet Vision", afirma ele. "Nossa cobertura de suporte ao produto, com disponibilidade de peças e técnicos dedicados, é o nosso diferencial na região", acrescenta.

Andrade lembra que a principal operação logística na região amazônica é feita por meio das hidrovias. "Cargas gerais só chegam até Macapá através das operações fluviais. Não existe outra via de acesso. Com o modal rodoviário, vão até Belém e depois as carretas são embarcadas no convés das balsas para serem transportadas até o destino final", comenta.

A Silnave é uma das cinco grandes empresas locais de transporte fluvial, tendo realizado 184 viagens em 2020. "É um cliente que busca uma relação justa, um grande parceiro. A economia de combustível sempre foi sua maior preocupação", observa o consultor.

A Silnave é uma gigante no transporte fluvial na região Norte. Em 2020 embarcou R\$ 1,6 bilhão em mercadorias para Macapá, com acesso à capital amapaense pelo Rio Amazonas.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 01/09/2021*

## CSP CONQUISTA RECERTIFICAÇÕES NAVAL E PED AD2000 PARA ATENDER O MERCADO INTERNACIONAL

*Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 01 Setembro 2021*



Resultados de auditorias mantêm a CSP como fornecedora de placas de aço para os mercados de construção naval e vasos de pressão

A Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP) foi aprovada em auditoria para receber a recertificação Naval e PED AD2000 (Vasos de Pressão). As conquistas, alcançadas no mês de agosto, mantêm a CSP credenciada para fornecer placas de aço para aplicação no mercado de construção naval italiano e para a fabricação de vasos de pressão do mercado

européu, respectivamente.

A auditoria foi realizada pela certificadora Rina (certificação naval para o mercado italiano).

As auditorias foram realizadas, em sua maior parte, de forma remota, seguindo as recomendações de prevenção ao coronavírus. A auditoria da certificadora TUV também seguiu esse modelo híbrido.

A CSP é a primeira e única siderúrgica do Brasil, até o momento, que produz placas de aço de 300 milímetros, que são transformadas em chapas grossas para uso estrutural, principalmente na indústria naval. Em 2020, a CSP desenvolveu 30 aços de alta tecnologia (HTS), chegando a 117 no total. Hoje, a empresa comercializa mais de 300 aços ao carbono e tem capacidade para incrementar o mix de produtos.

Outras importantes certificações recentes foram obtidas pela siderúrgica, ampliando as suas possibilidades de mercado. Em 2021, a usina recebeu a Certificação de Conteúdo Local ANP, que qualifica a indústria cearense a fornecer placas de aço para a indústria de Petróleo e Gás Natural no Brasil.

A usina também conquistou a recertificação ISO 14.001:2015, atestando o compromisso da empresa com a proteção ao meio ambiente. O produto CSP conquistou ainda as certificações de Qualidade (ISO 9001), Meio Ambiente (ISO 14001) e de Alta Tecnologia (International Automotive Task - IATF, Maxion Wheels, Siemens Gamesa, Caterpillar e Scania).

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 01/09/2021*

### OGMO DE PARANAGUÁ DEVOLVE R\$ 17 MILHÕES A OPERADORES PORTUÁRIOS

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA 01 Setembro 2021*

O Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) do Porto de Paranaguá, totalizou uma devolução de R\$ 17 milhões aos operadores portuários superavitários, após a provisão do passivo trabalhista estimado e de operadores inativos.



É o quarto ano consecutivo que o órgão devolve valores superavitários do fundo, totalizando R\$ 52 milhões. Nos anos anteriores, a devolução foi aos segmentos que estavam superavitários e, neste ano, como aprovado em assembleia, a devolução foi individual aos operadores portuários que atingiram seu valor de contribuição ao fundo.

O passivo, que era de R\$ 400 milhões em 2013, agora está em R\$ 150 milhões.

Em 2013, quando operadores tiveram suas contas bloqueadas em valores expressivos por conta de passivos trabalhistas decorrentes do ingresso de inúmeras ações judiciais propostas pelos trabalhadores portuários avulsos, houve a revisão do modelo de provisionamento do fundo trabalhista, depois que um estudo mostrou a viabilidade de cobrança de tarifa por tonelagem movimentada, o que deixou a arrecadação mais justa e as contas do OGMO/Paranaguá equilibradas.

A gestão profissional resultou na mitigação considerável dos problemas relacionados às ações trabalhistas. Em 2013, o passivo era de R\$400 milhões; agora, o valor está reduzido a R\$150 milhões, o que proporcionou a redução de contribuição para o fundo em 88%.

O novo formato de contribuição, que considera a tonelagem movimentada, mudou a estrutura organizacional da entidade com a adoção de prática de governança corporativa, individualização do passivo trabalhista por operador portuário e está garantindo a solidez financeira da entidade e o cumprimento das obrigações trabalhistas do Ogmo.

Em meio à devastação econômica causada pela pandemia, um alento: os resultados das exportações em 2021, alcançaram um dos melhores semestres da história. De acordo com dados levantados pelo Ministério da Economia, só nos portos de Paranaguá e Antonina as exportações conquistaram uma alta de 11% na comparação com os mesmos seis meses do ano passado, gerando uma receita de US\$ 9,6 bilhões. Com esses resultados, a gestão da exportação se torna cada vez mais determinante. Paranaguá se destaca no movimento de grãos, cargas refrigeradas de proteína animal, automóveis, entre outros produtos de grande valor para o país. Para que toda essa engrenagem funcione perfeitamente para que vendedores e compradores tenham seus produtos no destino em segurança e com agilidade - um universo gigantesco se movimenta, a gestão da operação.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: *01/09/2021*

### ARCELORMITTAL TUBARÃO ADOTA ÁGUA DE REÚSO DE ESGOTO SANITÁRIO PARA FINS INDUSTRIAIS

Da Redação *INDÚSTRIA NAVAL 01 Setembro 2021*

A ArcelorMittal Tubarão e o governo do Espírito Santo assinaram hoje (1º) um termo de compromisso que prevê a compra mensal para fins industriais, pela produtora de aço, de 540 metros cúbicos/hora (ou 150 litros/segundo) de água de reúso de esgoto sanitário, proveniente de efluentes da Estação de Tratamento de Esgoto (ETE) Reúso da CESAN.



A aquisição será feita por contrato de 25 anos, podendo ser renovado, e reduzirá ainda mais a demanda da usina por água do rio Santa Maria da Vitória, disponibilizando maior volume do recurso para a sociedade. A assinatura foi formalizada no Palácio Anchieta, com presença do Governador Renato Casagrande, do presidente da ArcelorMittal Brasil e CEO ArcelorMittal Aços Planos América do Sul, Benjamin Baptista Filho, do vice-presidente de Operações de Aços Planos ArcelorMittal Brasil, Erick Torres, e do executivo que assumirá como CEO Aços Planos América do

Sul a partir de outubro, Jorge Oliveira.

A ação está integrada a um projeto lançado pelo governo do estado, o Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI), para tratamento de esgotos sanitários para fins de reúso industrial, cujo objetivo é firmar parceria com grandes empresas para contratação de um novo sistema de tratamento em substituição ao da ETE Camburi. O objetivo do PMI é construir uma nova estação de tratamento de esgoto sanitário, tecnologicamente mais moderna e eficiente, em área menor que a ocupada hoje no sítio aeroportuário, também com capacidade de fornecimento de água de reúso para fins industriais.

O processo da CESAN de contratação da empresa que investirá na planta será feito por licitação.

Para a Cesan, a inovação visa fortalecer sua gestão sustentável, gerar receita, reduzir impactos e preservar a água. Para a ArcelorMittal Tubarão, a ação coloca a unidade em posição de vanguarda no estado e entre as primeiras no país a implantar essa alternativa hídrica. “Essa parceria é um marco na nossa história e na do Espírito Santo. Com a formalização, seremos a primeira empresa capixaba a adquirir água de reúso industrial a partir do esgoto sanitário em grande escala”, explicou o gerente geral de Sustentabilidade e Relações Institucionais, João Bosco Reis da Silva.

O Termo de Compromisso prevê ainda a doação, pela ArcelorMittal Tubarão, de uma área de 11 mil metros quadrados, na região do bairro São Geraldo, em Serra, para a construção da nova ETE. “Essa parceria inédita representa uma conquista importante não só para a empresa, mas também para a administração pública e para toda a sociedade capixaba. Estamos escrevendo um novo capítulo na história da segurança hídrica do Espírito Santo”, completa o gerente.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 01/09/2021*

## TEM INÍCIO A PRODUÇÃO DOS VOLUMES EXCEDENTES DA CESSÃO ONEROSA NO CAMPO DE BÚZIOS

*Da Redação OFFSHORE 01 Setembro 2021*



União terá direito a cerca de 6 mil barris por dia pelos próximos meses

Teve início nesta quarta-feira (1) a produção dos volumes excedentes da Cessão Onerosa do Campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos, em regime de partilha de produção. A atividade ocorrerá de forma coparticipada com o contrato de Cessão Onerosa. Com isso, a União terá direito a uma parcela de produção de Búzios pelos próximos 35 anos, aumentando a sua arrecadação com a

exploração de petróleo no Polígono do Pré-Sal.

A estimativa é que a produção inicial alocada à União, como excedente em óleo, seja em torno de 6 mil barris por dia, pelos próximos meses.

Búzios, o maior campo de petróleo em águas profundas do mundo, é um ativo de classe mundial, com petróleo de ótima qualidade, reservas substanciais, baixo risco e baixo custo de extração. Situa-se a 180 km da costa brasileira e a mais de 5.000 metros de profundidade. Possui área de 850 km<sup>2</sup>, com espessuras de reservatórios de até 480 metros e excelente qualidade da rocha reservatório. Os cerca de 60 poços perfurados até o momento confirmam a excelente qualidade do reservatório.

O campo possui quatro sistemas de produção instalados, com produção atual em torno de 550 mil barris de óleo por dia. Nos próximos anos, há a previsão de entrada de outros oito sistemas de produção, atingindo uma capacidade de produção de 2 milhões de barris por dia.

A Petrobras é operadora do Contrato de Partilha de Produção de Búzios, com participação de 90%, tendo como parceiros as empresas CNOOC Brasil Petróleo e Gás LTDA (5%) e CNOOC Petroleum Brasil LTDA (5%).

A Pré-Sal Petróleo (PPSA) é gestora do contrato de partilha de produção, participando diretamente das decisões comerciais e técnicas do consórcio. A companhia também comercializará a parcela da produção da União.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 01/09/2021*

## TECHNIPFMC E DOF SUBSEA FECHAM CONTRATO COM A PETROBRAS PARA DUAS EMBARCAÇÕES DE APOIO

*Da Redação OFFSHORE 01 Setembro 2021*



A TechnipFMC e sua parceira de joint venture DOF Subsea fecharam contrato com a Petrobras para fretamento e serviços de longo prazo para os navios de apoio offshore Skandi Vitória e Skandi Niterói.

As embarcações são de propriedade da Dofcon Navegação, uma joint venture 50/50 entre TechnipFMC e a DOF Subsea. Cada contrato é de três anos, com opção de prorrogação.

O início das operações está previsto para fevereiro de 2022. O Skandi Niterói operará principalmente em águas rasas, enquanto o Skandi Vitória atuará em águas rasas e profundas. Ambas as embarcações realizarão trabalhos de descomissionamento e instalação submarina.

Jonathan Landes, presidente Submarino da TechnipFMC, comentou: “Nossas embarcações servem como um componente importante do forte ecossistema de dutos flexíveis que temos no Brasil. Temos orgulho de estender nosso relacionamento de várias décadas com a Petrobras por meio desses contratos de longo prazo, que são construídos em estreita colaboração e na confiança de nossos clientes em nossa capacidade de entregar qualidade com segurança e eficiência”.

Para a TechnipFMC, um contrato “significativo” está entre US\$ 75 milhões e US\$ 250 milhões.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 01/09/2021*

## SILNAVE INVESTE EM MOTOR POTENTE PARA MELHORAR DESEMPENHO DE EMBARCAÇÃO

*Da Redação NAVEGAÇÃO 01 Setembro 2021*



Após instalar motor Cat C32 em um de seus empurradores, empresa de transporte fluvial dobrou a capacidade de carga, com menor tempo de entrega

Para atender ao mercado do Amapá, a Silnave Navegação mantém cinco embarcações em operação semanal na Baía do Marajó. A empresa de Belém, uma das maiores transportadoras da região, investiu em motorização para ganhar eficiência e produtividade, com bons resultados. Para isso, a empresa adquiriu e instalou o motor de propulsão Cat C32 da Sotreq em um dos

empurradores das embarcações.

"Na rota de Macapá, é preciso ter velocidade", conta o diretor da companhia, Edivaldo Carvalho Neto. "Tem gente que está vendendo produto que ainda está na balsa, a logística virou uma coisa precisa", explica ele.

Uma das cinco embarcações da Silnave foi completamente reformada para atender a essa rapidez exigida no comércio das mercadorias. A embarcação recebeu o motor marítimo de propulsão, que oferece 1200rpm a 1800rpm, o dobro da potência dos outros equipamentos da empresa.

"Iniciamos as negociações em 2019 e, no ano passado, decidimos efetuar a compra do motor", lembra Neto. "Quando ficar pronto, qualquer dia eu posso viajar com a balsa dupla em 36 horas. A ideia é aumentar a produtividade", diz o diretor.

Cada comboio é composto de um empurrador capaz de levar até três balsas. As balsas, por sua vez, suportam até 35 carretas (600 toneladas de produtos) ou 1,2 mil toneladas de carga. Hoje, os comboios que partem às segundas, terças e quartas-feiras precisam chegar ao destino em 36 horas e, por isso, conduzem apenas uma balsa cada. As de sextas-feiras são duplas, levam o dobro de mercadorias, mas costumam desembarcar apenas no domingo. Essa relação produtividade/tempo começa a melhorar com a inclusão de um motor mais potente.

Na reforma da embarcação para a aplicação correta do motor e, conseqüentemente, o bom funcionamento do sistema de propulsão, o armador substituiu a caixa reversora, eixo e hélice da embarcação.

Responsável pelo negócio com a Silnave, o consultor de Marítimo da Sotreq Daniel Andrade afirma que a venda do motor C32 foi um marco na relação com o cliente. "Este projeto irá proporcionar uma operação mais eficiente para a Silnave, reduzindo o consumo de combustível em cada viagem, além de permitir uma visibilidade sobre os principais parâmetros do motor, através da ferramenta de monitoramento remoto da Caterpillar, o Remote Fleet Vision", afirma ele. "Nossa cobertura de suporte ao produto, com disponibilidade de peças e técnicos dedicados, é o nosso diferencial na região", acrescenta.

Andrade lembra que a principal operação logística na região amazônica é feita por meio das hidrovias. "Cargas gerais só chegam até Macapá através das operações fluviais. Não existe outra via de acesso. Com o modal rodoviário, vão até Belém e depois as carretas são embarcadas no convés das balsas para serem transportadas até o destino final", comenta.

A Silnave é uma das cinco grandes empresas locais de transporte fluvial, tendo realizado 184 viagens em 2020. "É um cliente que busca uma relação justa, um grande parceiro. A economia de combustível sempre foi sua maior preocupação", observa o consultor.

A Silnave é uma gigante no transporte fluvial na região Norte. Em 2020 embarcou R\$ 1,6 bilhão em mercadorias para Macapá, com acesso à capital amapaense pelo Rio Amazonas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 01/09/2021

## SISTEMAS DE BATERIAS AVANÇAM COMO APLICAÇÃO PARA NAVEGAÇÃO

Danilo Oliveira *NAVEGAÇÃO 31 Agosto 2021*

Soluções híbridas representam aproximadamente 50% dos projetos de implementação de baterias. DNV identifica, ao menos, 100 embarcações de apoio na costa brasileira candidatas a utilizar esse tipo de propulsão combinada.

A DNV avalia que os sistemas de baterias tendem a continuar a evoluir com soluções de aplicação imediata para navegação, já no curto prazo. A classificadora observa que, a despeito da capacidade das baterias suportarem o fornecimento de energia por longos períodos de tempo, como na navegação entre países, já existem diferentes situações em que esses equipamentos estão amadurecidos. Na visão da DNV, os avanços podem ser percebidos, desde a parte de regulamentação, até a capacidade de redução de emissões e critérios para controle e gerenciamento de riscos, como no caso de incêndios.



### Arquivo

As soluções híbridas representam aproximadamente 50% dos projetos de implementação de baterias. O gerente de desenvolvimento de negócios da DNV na América Latina, Jonas Mattos, considera importante fazer o dimensionamento do armazenamento das baterias para a embarcação, que pode ter várias fontes que possam alimentá-las, além dos grupos geradores propriamente ditos. Ele acrescentou que, olhando para o mercado brasileiro, tanto pode ser aplicada à propulsão totalmente suportada por baterias, como em soluções híbridas, por

exemplo, para embarcações de apoio marítimo.

Mattos observa embarcações que já possuem propulsão através de sistemas de posicionamento dinâmico (DP) elétricos. Ele explicou que são embarcações que já possuem geração a diesel e passam a acoplar banco de baterias e fazer composição híbrida. “Entendemos ser uma boa oportunidade para o mercado brasileiro. Para pequenas distâncias e como contribuição para embarcações maiores, como shuttle tankers (navios aliviadores), o atingimento da redução de emissões tem adesão bastante interessante”, contou, nesta terça-feira (31), durante o ‘Fórum Brasil Noruega sobre a indústria de baterias’, promovido pela Câmara de Comércio Brasil-Noruega (NBCC) e voltado para jornalistas que cobrem os setores de petróleo, naval, energia e infraestrutura.

Ao redor do mundo, a DNV identifica cerca de 500 embarcações com utilização de baterias ou em processo de conversão para uso dessa tecnologia. Num primeiro momento, a área de transporte de passageiros é atrativa para esse tipo de solução porque costuma ter trajetos curtos, porém a área de apoio marítimo, especificamente PSVs (transporte de suprimentos), também apresenta oportunidades para implementação, aproveitando a propulsão diesel-elétrica. Basicamente é feita a instalação de um banco de baterias que passa a dar flexibilidade à embarcação, contribuindo na redução de emissões.

“Para uma frota de 1.500 PSVs globalmente com 20 anos ou mais novos, identificamos que existem mais de 1.000, de DP2, como grandes candidatos a fazer retrofit e a implementar banco de baterias nessas embarcações”, destacou Mattos. Ele acrescentou que, para uma frota de cerca de 500 barcos de apoio marítimo operando ou disponíveis na costa brasileira, aproximadamente 100 embarcações poderiam ser candidatas ao processo de propulsão híbrida.



A DNV está engajada em projetos de adoção de baterias, ou como solução híbrida para segmentos na área marítima que demandam mais densidade energética do que as baterias comuns poderiam suprir ou 100% elétricas. No Brasil, a classificadora participa de três iniciativas já contratadas. Uma delas de conversão de uma embarcação de apoio marítimo em andamento, com previsão de finalização até o começo de 2022.

Também existe trabalho em fase final, em parceria com uma universidade, para dimensionar os ganhos de redução de emissões e consumo de combustíveis utilizando bateria na conversão de uma embarcação de apoio marítimo. O outro projeto consiste na construção de um empurrador de manobras 100% elétrico. “São exemplos tangíveis de que o país tem potencial na área do pré-sal e de navegação interior”, destacou Mattos. Ele identifica potenciais candidatos ao uso de baterias no transporte de passageiros, tanto em cidades litorâneas, quanto em rios fazendo conexões entre cidades ribeirinhas.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 01/09/2021*



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

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

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

*Fonte : InforMS*

*Data : 20/04/2006*