

# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCOSUL SHIPPING**

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

**Edição 123/2021  
Data: 10/08/2021**

### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
APREENSÃO DE DROGAS NO PORTO DE SANTOS CAI 24,2% NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2021 .....	4
CONVÊNIO COM ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SANTOS DARÁ MAIS AGILIDADE PARA DESPACHANTES .....	5
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>6</b>
SPA PASSA A INTEGRAR A MAIOR INICIATIVA VOLUNTÁRIA DE CIDADANIA CORPORATIVA DO MUNDO .....	6
JOSÉ JOÃO TAVARES ASSUME DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E OPERAÇÕES NA SCPAR PORTO DE ÍMBITUBA .....	7
CODEBA APRESENTA DESEMPENHO DOS PORTOS BAIANOS NO NORDESTE EXPORT 2021.....	7
PORTO ITAPOÁ TEM AUMENTO DE 40% NAS IMPORTAÇÕES.....	8
MAERSK COMPRA DOIS OPERADORES LOGÍSTICOS E TEM RECURSOS PARA AQUISIÇÕES AINDA MAIORES .....	8
OPAS ALERTA PARA RISCO DE DISSEMINAÇÃO DA VARIANTE DELTA NAS AMÉRICAS.....	10
<b>COMEX DO BRASIL</b> .....	<b>11</b>
EM DOIS ANOS, AÇÃO DO MAPA CONQUISTA 150 NOVOS MERCADOS EXTERNOS PARA PRODUTOS DO AGRO BRASILEIRO .....	11
SUPERÁVIT COMERCIAL TEM ALTA DE 43,4% E SOMA US\$ 45,99 BILHÕES NO ACUMULADO DE 2021.....	12
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF</b> .....	<b>13</b>
COMUNICADO RELEVANTE Nº 15/2021 .....	13
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>14</b>
COM INFLAÇÃO ENCARECENDO ENERGIA ELÉTRICA, VEJA COMO ECONOMIZAR NA CONTA DO MÊS .....	14
MME PREVÊ INVESTIMENTO DE R\$ 20 BI COM PROGRAMA QUE PRORROGA USO DE CARVÃO .....	15
CARGILL E PTTGC CONSTRUIRÃO FÁBRICA DE BIOPOLÍMEROS DE US\$600 MI NA TAILÂNDIA.....	16
<b>FOLHA VITÓRIA - ES</b> .....	<b>16</b>
"ESTE ANO VAI ENTRAR PARA A HISTÓRIA COMO O DAS PRIVATIZAÇÕES E CONCESSÕES", DIZ ADOLFO SACHSIDA DURANTE ENCONTRO FOLHA BUSINESS .....	16
PORTO DE VITÓRIA REGISTRA RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DOS ÚLTIMOS 56 ANOS .....	17
FERROVIA DESPERTA FORTE INTERESSE EM RIVAIS DA RUMO .....	18
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>19</b>
ENQUANTO O IPCC LANÇA ALERTA DRAMÁTICO SOBRE CLIMA, MME TENTA VIABILIZAR NOVAS USINAS A CARVÃO .....	19
ESPECIALISTAS COBRAM MAIS AMBIÇÃO APÓS RELATÓRIO DO IPCC .....	21
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>24</b>
PEC DOS PRECATÓRIOS ABRE R\$ 33 BI NO ORÇAMENTO DE 2022, E BOLSA FAMÍLIA FICARÁ DENTRO DO TETO MESMO COM FOLGA MENOR .....	24
ANFAVEA PREVÊ INVESTIMENTOS DE R\$ 150 BILHÕES NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA PARA REDUZIR EMISSÕES DE CARBONO .....	26
RACIONAMENTO DE ENERGIA JÁ ESTÁ NO RADAR DE 62% DOS EMPRESÁRIOS DA INDÚSTRIA, DIZ CNI.....	28
RELATOR RETIRA 'FACADA NO SISTEMA S' DE PARECER PARA APROVAR MP DA REDUÇÃO DE JORNADA .....	29
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>32</b>
SENADO DOS EUA APROVA PLANO DE INFRAESTRUTURA TRILIONÁRIO DE BIDEN.....	32
BOLSA CAI DE OLHO EM AVANÇO DA INFLAÇÃO DE JULHO; DÓLAR CEDE A R\$ 5,19.....	33
RELATOR DO IR ACENA A ESTADOS COM REDUÇÃO DE IMPOSTO COBRADO PELA UNIÃO.....	34
'CRISE ENTRE PODERES MANTÉM RISCO ELEVADO, AFETANDO PREÇOS NA VEIA', DIZ ECONOMISTA .....	35
EMBRAER FECHA CONTRATO DE VENDA DE 16 AERONAVES POR US\$ 800 MILHÕES .....	37
A DESCONSIDERAÇÃO DA PERSONALIDADE JURÍDICA E OS ASPECTOS TRAZIDOS PELA LEI DA LIBERDADE ECONÔMICA (LEI 13.874/2019).....	37
OPINIÃO - O FIM DO VOTO IMPRESSO.....	39
ESTIAGEM E FRIO FRUSTRAM EXPECTATIVA DE NOVA SAFRA AGRÍCOLA RECORDE .....	40
<b>BRASIL EXPORT – FÓRUM NAC. DE LOGIST. E INFRAEST. PORTUÁRIA</b> .....	<b>42</b>
CARTA DO NORDESTE EXPORT 2021 .....	42
VIDEO COMPLETO : NORDESTE EXPORT 2021 - PAINEL ONLINE "RODOVIAS+BRASIL": INOVAÇÕES NO SETOR DE TRANSPORTES TERRESTRES .....	44
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>45</b>
SANTOS BRASIL REVERTE PREJUÍZO E REGISTRA LUCRO NO 2º TRIMESTRE.....	45
PEC DOS PRECATÓRIOS EXTINGUE 'FORO NACIONAL' PARA DISPUTAS INDIVIDUAIS COM A UNIÃO .....	45
PE TENTA VIABILIZAR TRECHO ESTADUAL DA TRANSNORDESTINA.....	46



JSL MIRA AQUISIÇÕES E NÃO DESCARTA NOVA OFERTA À TEGMA .....	47
CHINA DERRUBA PREÇOS DO BRENT E MINÉRIO .....	48
VARIANTE DELTA AFETA A ECONOMIA E TORNA INCERTAS AS PREVISÕES .....	49
PARMESÃO É NOVO ATRITO EM ACORDO UE-MERCOSUL.....	54
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>55</b>
INDÚSTRIA NAVAL BUSCA FÔLEGO E UNIÃO PARA NOVOS PROJETOS .....	55
STF RECONHECE LEGITIMIDADE DA 17ª RODADA E JULGA IMPROCEDENTE AÇÃO QUE VISAVA SUA SUSPENSÃO.....	58
POLÍTICAS E SOLUÇÕES DE DIGITALIZAÇÃO PARA RECONSTRUIR UM PORTO DE BEIRUTE TRANSPARENTE, MODERNO E EFICIENTE.....	59
CORREDOR DE EXPORTAÇÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ REGISTRA ALTA DE 6% EM JULHO .....	60
PRUMO ANUNCIA PROJETO PARA DESENVOLVIMENTO DE PARQUES EÓLICOS OFFSHORE NO NORTE FLUMINENSE.....	61
PT E PDT ENTRAM COM AÇÃO NO STF CONTRA PORTARIA SOBRE GUARDA PORTUÁRIA .....	62
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>63</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	64



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## APREENSÃO DE DROGAS NO PORTO DE SANTOS CAI 24,2% NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2021

Ao todo, foram 7,9 toneladas este ano, ante 10,487 em 2020

Por: *Matheus Müller*

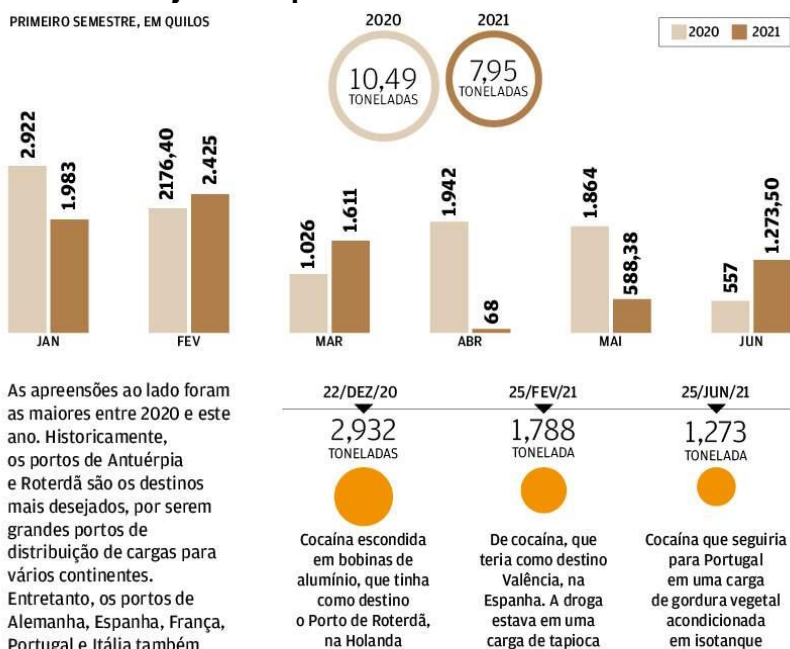
A Alfândega de Santos registrou queda de 24,21% na apreensão de drogas no Porto de Santos no primeiro semestre deste ano, na comparação com o mesmo período do ano passado: 7,948 toneladas, ante 10,487 em 2020. O volume dos primeiros seis meses de 2021 também foi inferior ao do segundo semestre do ano anterior, quando 10.085 toneladas de entorpecentes foram retidas

Segundo a Alfândega, a maior parte da carga ilícita é de cocaína. Destaca que “é difícil estabelecer relações de causa e consequência neste assunto (menos apreensões), pois seria necessário ter o conhecimento do total de droga que está sendo enviada por cada porto”, diz, em nota.

Ainda conforme o órgão, “o que é possível estabelecer são tendências. Temos visto, de fato, essa pulverização dos locais de origem e o avanço das organizações criminosas pelos diversos países da região”.

A Alfândega, vinculada à Receita Federal, declara que a variação entre os portos de origem é comum. “Relatórios mais recentes indicam um aumento expressivo de apreensões oriundas do Paraguai, do Equador e de países da América Central.”

### Veja o comparativo entre 2020 e 2021



Fonte: Alfândega da Receita Federal em Santos

INFOGRAFIA MONICA SOBRAL/AT

O texto destaca que, para remeter droga a compradores, organizações criminosas internacionais e o crime transnacional buscam previsibilidade e frequência de cargas onde se possam inserir entorpecentes.



“O Brasil, naturalmente, por ser a maior economia da região e possuir um comércio internacional grande com os países europeus, oferece muitas possibilidades”, explica.

### Apreensões

A Alfândega informa que, além da agilidade do fluxo das operações de comércio exterior, a Receita Federal busca a segurança da cadeia logística associada a esse trabalho.

Para isso, afirma atuar “em parceria com o setor privado para identificação das fragilidades identificadas”.

“(O trabalho ocorre) A cada apreensão, de forma a melhorar o processo, inclusive para identificação da origem e de que forma a droga chegou ao Porto de Santos”, conforme a instituição.

O órgão aponta que, de acordo com relatórios de agências internacionais, houve aumento da área plantada de cocaína e de produção dessa droga nesta década.

“Ao mesmo tempo, a aduana brasileira se preparou e investiu em tecnologia, equipamentos, câes de faro, capacitação e inteligência, o que impactou no aumento expressivo de apreensões entre 2013 e 2020.”

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 10/08/2021*

## CONVÊNIO COM ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SANTOS DARÁ MAIS AGILIDADE PARA DESPACHANTES

Associação e sindicato da categoria assinarão convênio para emissão de certificados digital e de origem

*Por: Redação*



*Certificação digital comprova, por exemplo, a autenticidade do CPF do despachante aduaneiro*  
*Foto: Rinson Chory/Unsplash*

Uma medida deverá agilizar o trabalho de, pelo menos, 1.200 despachantes aduaneiros da Baixada Santista. A Associação Comercial de Santos (ACS) e o sindicato da categoria (SDAS) firmarão, às 15 horas desta quarta-feira (11), um convênio para emissão de certificados digital e de origem.

O gerente executivo da ACS, José Eduardo Lopes, afirma que os certificados de origem são documentos que asseguram a exportadores benefícios fiscais oferecidos pelas aduanas (alfândegas) dos países aos quais as mercadorias se destinam.

“O certificado de origem dá competitividade aos produtos brasileiros. É o carro-chefe da ACS. Os despachantes, para prestar serviços, precisam de um fornecedor confiável, e a associação é autorizada pelo Governo a fornecer esse documento”, diz.

Segundo Lopes, a instituição atende mais de mil clientes com esse serviço. “O convênio permite atendimento preferencial (e com descontos) aos despachantes”, destaca.

A outra certificação, a digital, é necessária para comprovar, por exemplo, a autenticidade do CPF do despachante aduaneiro — que, conforme o gerente da ACS, “entra no sistema em nome dos exportadores e importadores”.

“O despachante aduaneiro é pessoa física e representa importadores e exportadores na Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária), no Ministério da Agricultura (Pecuária e Abastecimento), na Receita (Federal). Pedir a certificação digital on-line ou que a ACS vá ao escritório (do despachante) nos dá mais produtividade, por ser algo mais ágil”, comenta o presidente do SDAS, Nívio Perez dos Santos.

O dirigente sindical calcula em torno de 1.200 os despachantes associados, dos cerca de 1.400 em atividade na região. Santos acredita em atrair mais associados após o convênio.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 10/08/2021*



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

### **SPA PASSA A INTEGRAR A MAIOR INICIATIVA VOLUNTÁRIA DE CIDADANIA CORPORATIVA DO MUNDO**

*Informação: Santos Port Authority (10 de agosto de 2021)*

A Santos Port Authority (SPA) acaba de ingressar na Rede Brasil do Pacto Global, iniciativa da Nações Unidas (ONU) para mobilizar a comunidade empresarial na adoção e promoção, em suas práticas de negócios, de Dez Princípios universalmente aceitos nas áreas de direitos humanos, trabalho, meio ambiente e combate à corrupção. Com a criação dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), o Pacto Global também assumiu a missão de engajar o setor privado nesta nova agenda.

O presidente da SPA, Fernando Biral, afirma que a adesão ao Pacto Global integra a agenda ESG (Meio Ambiente, Social e Governança Corporativa, na sigla em inglês), que ganhou centralidade na condução da Companhia, com uma liderança comprometida e inovadora. “Estamos felizes em fazermos parte dessa ação em prol das pessoas e do Meio Ambiente. Como participante do Pacto Global, a SPA se propõe a zelar pelos princípios universais, seguindo a meta de se tornar cada vez mais sustentável, global e inovadora”, disse o executivo. A SPA solicitou a adesão ao Pacto Global em junho.

Criado em 2000, o Pacto Global foi idealizado pelo ex-secretário-geral da ONU Kofi Annan e dá aos membros acesso a ferramentas que contribuirão para ampliar o envolvimento da SPA com os temas de sustentabilidade e com as discussões na área. Também possibilita a participação em programas locais e internacionais, dentre os quais os grupos temáticos que conduzem projetos nas áreas de Água, Alimentos e Agricultura, Anticorrupção, Direitos Humanos e Trabalho, Energia e Clima e ODS. Com mais de 15 mil participantes em quase 170 países, a iniciativa conta com mais de 1100 membros no Brasil, país que possui a terceira maior rede no mundo.

Agora, a SPA definirá as plataformas de ação que nortearão suas iniciativas vinculadas ao planejamento estratégico 2021-2025 da Companhia. Quem adere ao Pacto Global como participante tem direito a integrar até quatro das sete plataformas disponíveis. Segundo Biral, a SPA formalizará a opção por quatro delas: “Ação pela Água”, “Ação pelo Clima”, “Ação contra a Corrupção”, e “Ação para Comunicar e Engajar”.

Ao integrar o Pacto Global a SPA se compromete a reportar anualmente o progresso em relação aos Dez Princípios. Assim, a iniciativa estimula a evolução constante das práticas internas de sustentabilidade. As empresas que quiserem fazer parte, podem encontrar mais informações em [www.pactoglobal.org.br](http://www.pactoglobal.org.br)

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

*Data: 10/08/2021*

### JOSÉ JOÃO TAVARES ASSUME DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E OPERAÇÕES NA SCPAR PORTO DE IMBITUBA

*Informação: Porto de Imbituba (10 de agosto de 2021)*



#### *Comunicação Social SCPAR Porto de Imbituba*

Na última sexta-feira (6), o Conselho de Administração da SCPAR Porto de Imbituba elegeu o novo diretor de Planejamento e Operações do porto público do Sul de Santa Catarina. José João Tavares, conhecido como Zeca Tavares, passa a compor a diretoria executiva da Autoridade Portuária, formada também pelo diretor-presidente, Fábio Riera, e pelo diretor de Administração e Finanças, Fabrício Santos Debortoli.

Natural de Imbituba, Tavares tem 66 anos, mestrado em Administração e quatro especializações. Fez carreira como empregado público da Companhia de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina (Codesc), onde atuou por 40 anos, até a extinção da empresa. Dentre os cargos que ocupou na Codesc, foi diretor de Planejamento e, paralelamente, diretor de Operações do Sapiens Parque.

Sua chegada à administração do Porto é acompanhada da experiência como diretor-presidente da holding SCPAR, entre fevereiro e dezembro de 2018, quando também presidiu os conselhos de administração dos portos de Imbituba e São Francisco do Sul. No último ano, foi diretor de Governança Corporativa da Prefeitura de Florianópolis.

“Em um momento em que o Porto vivencia grandes resultados e projeta novas melhorias, quero agregar ao corpo técnico da empresa, fortalecendo o planejamento e os aspectos operacionais para que o serviço prestado pela Autoridade Portuária seja ainda mais qualificado”, afirma Tavares.

A diretoria de Planejamento e Operações substituirá a atual diretoria de Infraestrutura e Logística, a qual estava sendo acumulada pelo diretor-presidente.

O novo diretor foi recebido no Porto nesta segunda-feira (9) por Fabrício Debortoli, diretor de Administração e Finanças.

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

*Data: 10/08/2021*

### CODEBA APRESENTA DESEMPENHO DOS PORTOS BAIANOS NO NORDESTE EXPORT 2021

*Informação: CODEBA (10 de agosto de 2021)*

A movimentação de cargas nos portos administrados pela CODEBA (Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus) cresceu 28,54%, no primeiro semestre de 2021, em relação ao mesmo período do ano anterior. Julho foi o 11º mês consecutivo de alta nas negociações. Os dados foram apresentados pelo diretor-presidente da Companhia das Docas da Bahia, Carlos Autran Amaral, durante o Nordeste Brasil Export 2021, em São Luís (MA), nos dias 2 e 3 de agosto.

Os números refletem o incremento nas operações de exportação de soja, em Ilhéus, de celulose, em Salvador, e nas importações de fertilizantes e combustíveis, em Aratu-Candeias. Um aumento significativo foi registrado também da movimentação de carga containerizada pelo TECON – Terminal de Contêineres de Salvador.

Carlos Autran destacou o desempenho dos Portos Organizados baianos e apontou caminhos para o melhor aproveitamento do potencial das instalações portuárias da região. “É preciso sinergia entre as infraestruturas dos diferentes modais de transporte. Não adianta ter um porto com

capacidade para receber navios de grande porte e esbarrar nos gargalos dos acessos terrestres”, explicou.

O evento, que contou com a presença da Diretora Empresarial e de Relação com o Mercado, Ana Paula Calhau, e do Diretor de Gestão Administrativa e Financeira, Jenner Augusto Kruschewsky, reuniu dirigentes de Autoridades Portuárias, gestores de empresas e as principais lideranças do setor de transporte aquaviário do Brasil, entre elas o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni e o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery.

Durante sua participação, Nery revelou que o crescimento na movimentação portuária da Região Nordeste, entre janeiro e maio deste ano, foi de 2,86%.

Durante a solenidade de encerramento, a Bahia foi anunciada como sede do Nordeste Export 2022.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data: 10/08/2021*

### **PORTO ITAPOÁ TEM AUMENTO DE 40% NAS IMPORTAÇÕES**

*Informação: Guia Marítimo (10 de agosto de 2021 )*

O Porto Itapoá registrou um aumento de 41,3% nas importações no primeiro semestre de 2021. Foram quase 70 mil contêineres contra 48 mil no mesmo período de 2020. As exportações tiveram um peso menor, mas ainda assim foram 8,5% maiores que o mesmo período do ano anterior: quase 50 mil contêineres em 2021 contra 45 mil em 2020.

Nas cargas de cabotagem houve um crescimento de 9,7%. Foram mais de 15 mil contêineres neste primeiro semestre de 2021 contra pouco mais de 13 mil movimentados neste período em 2020. Considerando a movimentação total, o Porto Itapoá teve um aumento de 11,3%: 238 mil contêineres em 2021 contra 214 mil nos primeiros seis meses de 2020.

Do total de cargas movimentadas pelo Porto Itapoá cerca de 50% são de empresas de outros estados que buscam a eficiência do Terminal catarinense, principalmente para a importação de eletrônicos, entre outros itens. A outra metade da movimentação é de cargas de companhias de Santa Catarina, incluindo automóveis e autopeças, motores elétricos, metalmeccânica, linha branca e exportação de carga frigorificada, atendendo a forte agroindústria do Estado. Outra operação em que o Porto Itapoá vem sendo reconhecido é o de cargas especiais chamadas BreakBulk, como foi o caso da exportação de duas lanchas de grande porte para os Estados Unidos.

O Porto já se tornou um dos maiores e mais importantes terminais portuários do Brasil. Investimentos no complexo portuário da Babitonga devem incluir a dragagem de aprofundamento do canal de acesso à baía até 2022. Essa obra vai ampliar de 14 metros para 16 metros a profundidade do calado dos navios, permitindo receber grandes embarcações de até 400 metros.

O Porto Itapoá já planeja a nova etapa de expansão que está orçada em R\$ 1,5 bilhão e tem previsão de conclusão em cinco anos. Com isso, a capacidade de movimentação anual de até 1,2 milhão de TEUs (unidade de medida de contêineres) vai superar a marca de 2 milhões de TEUs por ano.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data: 10/08/2021*

### **MAERSK COMPRA DOIS OPERADORES LOGÍSTICOS E TEM RECURSOS PARA AQUISIÇÕES AINDA MAIORES**

*Informação: Mundo Marítimo (10 de agosto de 2021 )*

A Maersk registrou fortes lucros, impulsionados por um frenético mercado global de remessas, anunciou a compra de duas empresas de logística de comércio eletrônico avaliadas juntas em



quase US \$ 1 bilhão e planeja mais, aquisições potencialmente maiores, relata o Wall Journal Street.

A Maersk anunciou pela primeira vez a aquisição da Visible Supply Chain Management LLC, com sede em Salt Lake City, que opera nove centros de distribuição nos Estados Unidos, e a B2C Europe, com sede na Holanda, em contratos separados com valor comercial combinado de US \$ 924 milhões.



*As transações são inscritas em seu esforço para oferecer seus serviços de porta em porta – Foto: Mundo Marítimo*

Visible SCM é a maior das duas novas aquisições, com faturamento anual estimado em US \$ 550 milhões, enquanto o B2C Europe contribui com cerca de US \$ 140 milhões, segundo Jefferies. A receita adicional é irrisória em comparação com a da Maersk, mas Skou disse que as operações ajudarão a força de vendas global da empresa a vender uma gama mais ampla de serviços para grandes clientes.

Ele disse que a forte base financeira ajudaria a acelerar uma estratégia que a Maersk lançou em 2017 para tornar a logística de ponta a ponta uma parcela maior de sua receita.

“Temos um balanço muito grande e uma caixa de poupança bastante grande. Tínhamos US \$ 11,5 bilhões de fluxo de caixa livre e não temos dívidas, então temos uma capacidade bastante significativa de fazer aquisições”, disse. “Esperamos anunciar mais aquisições até o final do ano”, disse ele, acrescentando que duas metas adicionais “provavelmente seriam uma expansão razoável” no curto prazo.

### De porta em porta

As compras seguem uma série de aquisições e investimentos em setores como armazenagem, despacho aduaneiro e tecnologia de transporte rodoviário, com o objetivo de expandir a expansão da Maersk para além do transporte marítimo para a logística interna.

“Nossa estratégia tem sido oferecer uma solução mais integrada”, disse o CEO da Maersk, Soren Skou, em uma entrevista. “Portanto, estamos mudando de transporte de contêineres de porto em porto para despachá-los de porta em porta. Para isso, precisamos aumentar nossas capacidades em terra”, disse ele.

A Maersk informou que seus lucros foram ajudados por altos volumes de remessa e taxas de frete, em meio à forte demanda dos consumidores e as empresas correm para repor seus estoques esgotados após o levantamento das restrições ao Coronavírus.

O lucro líquido do segundo trimestre foi de US \$ 3,75 bilhões, ante 443 milhões no período anterior, quando os resultados foram prejudicados pela desaceleração econômica decorrente de restrições devido à pandemia. A receita somou US \$ 14.230 milhões, 58% a mais que no ano anterior. A receita com juros, impostos, depreciação e amortização quase triplicou para US \$ 5,06 bilhões.

As condições do mercado não vão mudar este ano

A Maersk disse em um relatório financeiro preliminar no início da semana que espera que os lucros do terceiro trimestre superem o do segundo. Os volumes de negócios principais da Maersk aumentaram 15% ano a ano e as taxas médias de frete aumentaram 59%.

Os resultados da Maersk são parte de um fluxo de relatórios financeiros sólidos em todo o setor de transporte marítimo de contêineres, já que a recuperação econômica do impacto das restrições da pandemia de Covid-19 incentiva os varejistas e fabricantes a enviar mais mercadorias aos mercados. A súbita pressa para reabastecer, juntamente com uma série de interrupções na cadeia de suprimentos em pontos-chave, imobilizou grandes volumes de capacidade de transporte e fez os preços do frete dispararem.

Com as companhias marítimas em sua tradicional temporada de pico antes das férias (Hemisfério Norte), Skou não vê nenhum alívio para o atual congestionamento e atrasos antes do final do ano. “Mesmo que a demanda do consumidor diminua em algum momento, continuaremos a repor os estoques. No momento, não podemos ver até 2022.”

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

*Data: 10/08/2021*

## OPAS ALERTA PARA RISCO DE DISSEMINAÇÃO DA VARIANTE DELTA NAS AMÉRICAS

*Fonte: Agência Brasil (10 de agosto de 2021 )*



*Variante já é transmitida em 22 países do continente –  
Foto: Myke Sena/MS*

Opas, Organização Pan-Americana de Saúde, divulgou um alerta sobre o risco da disseminação da variante delta do coronavírus pelo continente americano nos próximos meses. A delta já é transmitida de forma comunitária em 135 países, sendo 22 nas Américas, incluindo o Brasil. E é uma das quatro variantes que preocupam as autoridades de saúde em escala mundial.

Na semana passada, prefeitos e governadores comentaram sobre a última fase de abertura das atividades no país, como a autorização para grandes eventos e os planos para eventos públicos de Réveillon e Carnaval.

O professor e pesquisador da Universidade Estadual Paulista João Pessoa Araújo Júnior é vice-presidente da Sociedade Brasileira de Virologia. Para ele, o momento ainda exige cautela, principalmente porque a variante delta é transmitida mais rápido que as outras. Segundo João Pessoa, o ciclo de transmissão ainda não foi reduzido no Brasil.

A Opas sugeriu, ainda, que os países se preparem para uma nova onda de casos de covid-19 e retomem os planos de mobilização dos profissionais de saúde e de equipamentos para a possível disparada dos casos de internação com necessidade de UTI. A entidade recomendou a intensificação da testagem e do mapeamento genético do vírus, para descobrir quais cepas estão em circulação.

A Opas também alertou para a necessidade de acelerar a conclusão da vacinação, incluindo a segunda dose para quem tomar as vacinas AstraZeneca, CoronaVac e Pfizer.

O pesquisador João Pessoa Araújo Júnior também alerta para o risco de que o vírus crie mutações resistentes às vacinas, ao infectar pessoas que tomaram apenas a primeira dose do imunizante.

A Opas ainda recomenda a intensificação das campanhas para que a população mantenha as medidas de distanciamento social, higiene das mãos e uso de máscara.

\*Com produção de Michelle Moreira.

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

*Data: 10/08/2021*



## COMEX DO BRASIL

### EM DOIS ANOS, AÇÃO DO MAPA CONQUISTA 150 NOVOS MERCADOS EXTERNOS PARA PRODUTOS DO AGRO BRASILEIRO

Por Equipe Comex do Brasil - 10 de agosto de 20210



#### Divulgação

Brasília – Negociações bilaterais com outros países têm ampliado o leque de novos mercados para os produtos agropecuários brasileiros. Os acordos conduzidos pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) levam em consideração parâmetros de sanidade e resultaram na marca de 150 mercados abertos em 43 países, desde janeiro de 2019.

A abertura mais recente, neste mês de agosto, foi de pescados brasileiros para o México. No mês passado, houve a formalização de quatro novas possibilidades de acesso: sêmen de búfalos para a Turquia, sementes de melão para a Nicarágua, de café arábica para o Equador e de coco para a Costa Rica.

O trabalho realizado pelo Mapa permite a diversificação de possibilidades de exportação para os produtores brasileiros, com o propósito de reduzir a concentração da pauta exportadora tanto em produtos, quanto em destinos.

Aberturas de mercados são resultado de negociações bilaterais que culminam no acordo dos parâmetros de sanidade a serem atestados e do certificado correspondente, sanitário, fitossanitário ou veterinário, que passará a ser aceito pelo país importador nos pontos de entrada da mercadoria.

Do total dos 150 novos mercados, 74 são nas Américas, 57 na Ásia, 18 na África e um na Oceania.

A abertura de mercados, no entanto, não significa a ampliação imediata do comércio. É preciso, ainda, um trabalho de preparação do produtor e do exportador para atender às demandas de cada um desses novos clientes, além do desenvolvimento de atividades de promoção comercial e de divulgação.

#### Exportações de 2021

De janeiro a junho de 2021, as exportações brasileiras do agronegócio somaram US\$ 61,49 bilhões, o que representou um crescimento de 20,8% em relação ao exportado no mesmo período em 2020. Trata-se de montante recorde para o primeiro semestre em termos de exportações do setor, uma vez que o maior valor já registrado para o período até então havia sido em 2020 (US\$ 50,90 bilhões).

O agronegócio representou 45,3% das exportações totais brasileiras no primeiro semestre de 2021.

As importações do agronegócio, por sua vez, alcançaram a cifra de US\$ 7,50 bilhões no semestre, ou seja, 20,2% acima dos US\$ 6,24 bilhões registrados no mesmo período do ano anterior. O saldo da balança comercial do setor foi de US\$ 53,99 bilhões, o que compensou o déficit de US\$ 17,26 bilhões dos demais setores.

(\*) Com informações do Mapa

Fonte: COMEX do Brasil

Data: 10/08/2021

## SUPERÁVIT COMERCIAL TEM ALTA DE 43,4% E SOMA US\$ 45,99 BILHÕES NO ACUMULADO DE 2021

Por Equipe Comex do Brasil - 9 de agosto de 2021



Foto: Divulgação

Brasília – A balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 45,99 bilhões no acumulado do ano, até a primeira semana de agosto, em alta de 43,4% pela média diária, na comparação com o período de janeiro a agosto de 2020. A corrente de comércio (soma das exportações e importações) chegou a US\$ 289,02 bilhões no período, um aumento de 34,5%.

A atual corrente de comércio é reflexo do desempenho das exportações, que somam US\$ 167,51 bilhões, em alta de 35,6%, e das importações, que aumentaram 32,9%, alcançando US\$ 121,51 bilhões. Os dados foram divulgados nesta segunda-feira (9/8) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia.

As exportações no acumulado do mês subiram 41,4%, alcançando US\$ 5,86 bilhões, enquanto as importações totalizaram US\$ 4,22 bilhões, com alta de 53%. A balança comercial registrou superávit de US\$ 1,64 bilhão, portanto, em alta de 18,1%, enquanto a corrente de comércio somou US\$ 10,08 bilhões, subindo 46%.

### Veja os principais resultados da balança comercial

[https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg\\_principal\\_bc/principais\\_resultados.html](https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg_principal_bc/principais_resultados.html)

Nas exportações, comparadas a média diária até a primeira semana deste mês (US\$ 1,171 bilhão) com a de agosto de 2020 (US\$ 828,75 milhões), houve crescimento de 41,4%, com alta das vendas nos três segmentos – Indústria Extrativista (+103,1%), Indústria de Transformação (+27,5%) e Agropecuária (+7,9%). Na Indústria Extrativista, o aumento das exportações foi puxado, principalmente, pelo crescimento nas vendas de minério de ferro e seus concentrados (+108,6%); óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (+76,5%); minérios de cobre e seus concentrados (+390,9%) e pedra, areia e cascalho (+26,7%).

Já em relação à Indústria de Transformação, destaque para o aumento nas vendas de carne bovina fresca, refrigerada ou congelada (+105,6%); produtos semiacabados, lingotes e outras formas primárias de ferro ou aço (+120,5%); veículos automotores de passageiros (+99,9%); gorduras e óleos vegetais, "soft", bruto, refinado ou fracionado (+234,2%) e ouro, não monetário, excluindo minérios de ouro e seus concentrados (+36,6%).

Entre os produtos agropecuários, a alta das exportações foi impulsionada pelo crescimento nas vendas de soja (+32,2%); café não torrado (+44,2%); madeira em bruto (+319,8%); trigo e centeio, não moídos (+20.310.791,3%) e produtos hortícolas, frescos ou refrigerados (+58,8%).





### Importações

Nas importações, a média diária até a primeira semana de agosto de 2021 (US\$ 844,22 milhões) ficou 53% acima da média de agosto do ano passado (US\$ 551,68 milhões). Nesse comparativo, aumentaram principalmente as compras de produtos da Indústria Extrativista (+323,9%), da Indústria de Transformação (+46,8%) e da Agropecuária (+42,5%).

Na Indústria extrativista, destaque para as compras de gás natural, liquefeito ou não (+1.164,1%); outros minérios e concentrados dos metais de base (+449,4%); carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado (+50,1%); óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (+47,1%) e minérios de cobre e seus concentrados (+1.155,7%).

Já na Indústria de Transformação, o aumento das importações foi puxado pelo crescimento nas compras de medicamentos e produtos farmacêuticos, exceto veterinários (+218,5%); óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (+ 114,8%); adubos ou fertilizantes químicos, exceto fertilizantes brutos (+78,0%); partes e acessórios dos veículos automotivos (+55,2%) e válvulas e tubos termiônicas, de cátodo frio ou foto-cátodo, diodos, transistores (+36,8%).

Por fim, na Agropecuária, a alta nas importações teve o destaque da compra de trigo e centeio, não moídos (+76,5%); pescado inteiro vivo, morto ou refrigerado (+105,9%); milho não moído, exceto milho doce (+158,5%); látex, borracha natural, balata, guta-percha, guaiúle, chicle e gomas naturais (+35,8%) e produtos hortícolas, frescos ou refrigerados (+ 8%).

(\*) Com informações da Secex/Ministério da Economia

Fonte: COMEX do Brasil

Data: 10/08/2021



Ministério da Infraestrutura

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

**COMUNICADO RELEVANTE Nº 15/2021**

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 10/08/2021 | Edição: 150 | Seção: 3 | Página: 105

Órgão: Ministério da Infraestrutura/Agência Nacional de Transportes Aquaviários

COMUNICADO RELEVANTE Nº 15/2021

Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq - Cpla - Leilão nº 2/2021

O PRESIDENTE DA COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - ANTAQ, no uso das atribuições conferidas pela Portaria ANTAQ nº 420, de 8 de novembro de 2018, na legislação de regência, e considerando o que consta do Processo nº 50300.021098/2020-84 comunica o cancelamento do Leilão nº 02/2021 - MAC14.

Brasília - DF, 9 de agosto de 2021.

BRUNO DE OLIVEIRA PINHEIRO

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 10/08/2021

## ISTOÉ Dinheiro

### ISTOÉ - DINHEIRO

#### COM INFLAÇÃO ENCARECENDO ENERGIA ELÉTRICA, VEJA COMO ECONOMIZAR NA CONTA DO MÊS

Da redação

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) divulgou nesta terça-feira (10) alta na inflação puxada pelo aumento da energia elétrica. O Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) registrou alta de 0,96% no mês de julho. Esta é a maior variação inflacionária para o mês de julho desde 2002.

O Brasil vive a maior crise hídrica dos últimos 91 anos, o que fez a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) elevar em 52% o preço da bandeira tarifária. O uso de usinas termelétricas para evitar apagões também encarece a energia elétrica.

É importante, portanto, ficar atento a medidas que possam reduzir o consumo de energia elétrica. Pequenos detalhes e alterações mínimas de hábitos podem fazer a diferença no final do mês.

#### **Como economizar energia**

##### **– Chuveiro elétrico**

O chuveiro elétrico é um dos principais vilões da conta de luz, sobretudo no inverno, e um dos maiores responsáveis pelo alto consumo de energia elétrica. Especialistas recomendam utilizar o aparelho em posições mais econômicas e diminuir o tempo de banho. Há ainda opções para utilizar aquecedor solar, além de chuveiros a gás.

A potência dos chuveiros domésticos varia de 4000 W a 7000 W. Para ter ideia do quanto se gasta no banho, basta fazer a seguinte conta: dividir o valor da potência por 1000. Depois, multiplicar o resultado pelo número de horas de uso do chuveiro, obtendo o consumo em kWh. Esse resultado deve ser calculado com o valor da tarifa, que foi reajustada para R\$ 9,49 para cada 100 quilowatts-hora (kWh).

##### **– Ar condicionado**

Além de manter os filtros limpos, é importante manter o ambiente fechado, sem portas e janelas abertas, e diminuir seu uso e intensidade.

##### **– Geladeira**

Abrir a porta da geladeira para pensar o que pode ser cozinhado gasta energia. Tente abri-la apenas pelo tempo necessário. Além disso, vale regular temperatura interna, evitar colocar alimentos quentes dentro da geladeira, não forrar prateleiras, verificar borrachas de vedação e deixar espaço para ventilação na parte de trás do aparelho. Caso a geladeira acumule gelo, remova-o sempre que houver excesso. O gelo é isolante térmico, e o seu acúmulo no congelador afeta a capacidade de refrigeração da geladeira, o que se reflete diretamente no consumo.

##### **– Iluminação**

Utilizar ao máximo iluminação natural ou lâmpadas econômicas, como as de LED, que consomem entre 60% e 80% menos energia. Lembre de apagar as luzes ao sair de um ambiente. Paredes de cores claras também ajudam.

##### **– Equipamentos elétricos**

Ao comprar um novo produto eletrônico, opte pelo selo de eficiência energética do Programa Nacional de Conservação de Energia Elétrica (Procel). Além disso, retire da tomada tudo o que estiver em “stand by”. Nas máquinas de lavar e secar, por exemplo, vale utilizá-las com a capacidade cheia, evitando o uso da função com água aquecida.

### – Ferro de passar

Utilize sempre que possível o ferro no modo seco. Ajuste a temperatura do ferro no seletor de forma a utilizá-lo sempre na menor temperatura exigida pelo tipo de tecido que se está passando. Nos ferros a vapor, quanto menor a quantidade de vapor aplicado, menor será o consumo de energia.

Estudos demonstraram que o uso do ferro para se manter aquecido durante dez minutos é maior do que o consumo de um minuto para aquecê-lo. Acumular mais roupas para passar de uma só vez também traz economia, pois aproveita o aquecimento inicial do ferro e também a conservação de energia térmica dele ao longo do tempo que está passando roupa.

### – Relógio medidor

É possível pedir uma releitura para a empresa de distribuição mas, antes disso, certifique-se de anotar a medida do consumo de energia elétrica diretamente em seu relógio. Procure em sua conta o período de cada medida, em seguida, anote os valores marcados no relógio e subtraia-os, comparando-os com os valores discriminados na conta.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*  
*Data: 10/08/2021*

## **MME PREVÊ INVESTIMENTO DE R\$ 20 BI COM PROGRAMA QUE PRORROGA USO DE CARVÃO**

Fonte energética com maior poder de emissão de gases efeito estufa, o carvão recebeu na segunda-feira, 9, do governo um sinal de apoio com a publicação de Portaria do Ministério de Minas e Energia detalhando o Programa Para Uso Sustentável do Carvão Mineral Nacional. No mesmo dia, foi publicado o relatório o Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC), mostrando que é grave a crise climática no mundo e pedindo o fim dos combustíveis fósseis.

Segundo o MME, o Programa que prorroga o uso de carvão no Brasil poderá significar investimentos da ordem de R\$ 20 bilhões ao longo dos próximos 10 anos, mas não poderá contar, por exemplo, com o apoio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que não financia mais combustíveis poluentes.

O Programa propõe a substituição de termelétricas a carvão antigas por outras mais modernas, e também está previsto o fim do subsídio para a fonte via Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) em 2027.

Concentradas no Sul, região que possui 99,9% das reservas de carvão do País, as minas de carvão possuem potencial de abastecimento elétrico de 18.600 megawatts durante 100 anos, segundo o MME.

O argumento do ministério é de que o parque gerador de energia elétrica a carvão no Sul do País está sendo desmontado à medida que terminam as concessões, o que poderá gerar impacto socioeconômico na região, com desemprego e queda de renda.

O objetivo do Programa, segundo o MME, é aproveitar as reservas existentes em projetos mais modernos e menos poluentes, enquanto ainda há tempo, já que o mundo inteiro se move para a redução de emissões de gases efeito estufa, como o gás carbônico (CO<sub>2</sub>).

Não foi definido no programa, porém, a forma de contratação dessa energia, mas é possível que seja inserido nos leilões de energia um produto específico para o carvão, e inclusão em leilões de reserva de capacidade. Segundo o MME, a forma e o preço do leilão de carvão ainda serão avaliados.

“A contratação de energia elétrica proposta deve observar algumas condições e premissas: estabelecer um requisito mínimo de eficiência de geração elétrica; ausência de ônus para o Estado e a não concessão de novos subsídios ao carvão mineral e nem a extensão dos já existentes”, explica o programa, destacando ainda a adoção de tecnologias ambientalmente apropriadas na atividade de mineração e uso do carvão (inclusive quanto à recuperação ambiental com a queima de rejeitos).

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 10/08/2021*

## **CARGILL E PTTGC CONSTRUIRÃO FÁBRICA DE BIOPOLÍMEROS DE US\$600 MI NA TAILÂNDIA**

*(Reportagem de Chayut Setboonsarn)*

BANGCOC (Reuters) – A gigante norte-americana do agronegócio Cargill e a tailandesa PTT Global Chemical anunciaram nesta terça-feira que vão construir uma unidade de produção de biopolímeros na Tailândia a um custo de mais de 600 milhões de dólares.

A fábrica será construída por meio da NatureWorks, joint venture das empresas, e ajudará a atender à crescente demanda por materiais sustentáveis, disse a PTTGC em comunicado.

O complexo utilizará anualmente cerca de 110 mil toneladas de açúcar provenientes de agricultores tailandeses, e terá uma capacidade anual de 75 mil toneladas de biopolímeros. As operações deverão começar em 2024.

Seus produtos poderão ser utilizados na produção de máscaras de higiene, panos de limpeza e embalagens para alimentos.

O investimento ocorre menos de um mês depois de a PTTGC ter anunciado a aquisição da fabricante alemã de resinas de revestimento Allnex por 4,75 bilhões de dólares.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 10/08/2021*

## **FOLHA VITÓRIA**

### **FOLHA VITÓRIA - ES**

#### **"ESTE ANO VAI ENTRAR PARA A HISTÓRIA COMO O DAS PRIVATIZAÇÕES E CONCESSÕES", DIZ ADOLFO SACHSIDA DURANTE ENCONTRO FOLHA BUSINESS**

Secretário defendeu modelo de planejamento econômico realizado via mercado, pautado por conjunto robusto de agendas que visam a facilitar negócios

*Por Luana Damasceno de Almeida*

Segundo ele, este boom está sendo possível em razão de um modelo de planejamento econômico realizado via mercado, pautado por um conjunto robusto de agendas que visam a facilitar negócios, diminuir a burocracia, além de aumentar a segurança jurídica, previsibilidade e o investimento privado.

O membro da equipe econômica do governo federal também saiu em defesa de medidas adotadas pelo Ministério da Economia que, segundo ele, não priorizaram as "grandes manchetes".



"Nós economizamos R\$ 20 bilhões nos últimos cinco anos só com a redução do funcionalismo público. Nossa política econômica não é a dos grandes anúncios, não é a política econômica de um único grande jogador, e sim de um time", defendeu.



**Foto: Reprodução**

**O secretário de Política Econômica do Ministério da Economia, Adolfo Sachsida, afirmou durante o 3º encontro Folha Business, que 2021 vai ficar marcado como o ano das privatizações e concessões.**

**"Temos Correios, Eletrobrás, vem aí o 5G, várias concessões de aeroportos e portos estão avançando", lembrou.**

Durante sua participação no evento, Adolfo Sachsida ainda reforçou que o Brasil foi um dos únicos do mundo a aprovar uma legislação para limitar os gastos do governo federal durante a pandemia.

"O governo e o Congresso Nacional aprovaram uma legislação que impedia que o dinheiro que mandamos para os estados fossem usados para o aumento de salário de funcionário público. Estamos indo para três anos sem reajuste de salário do funcionalismo", destacou.

### **"VAMOS CUMPRIR O TETO DE GASTOS", DIZ ADOLFO SACHSIDA**

O secretário de Política Econômica do Ministério da Economia foi questionado se o governo federal vai cumprir o teto de gastos. O tema é alvo de preocupação de alguns especialistas, que defendem que o risco de extrapolar o teto em 2021 é grande.

Sachsida foi categórico ao responder. "Com certeza. Não tem nem conversa isso. O teto de gastos é a garantia e você ancora expectativas que a trajetória de inflação, os juros futuros e o risco país vão cair, que o investimento privado vai aumentar, que a taxa de juros vai ficar baixa e isso vai gerar emprego e renda para o brasileiro. Tão difícil quanto aprovar o teto é mantê-lo, e nós estamos mantendo", afirmou.

### **3º ENCONTRO FOLHA BUSINESS**

O evento, realizado na última sexta-feira (6), no Centro de Convenções de Vitória, reuniu grandes lideranças empresariais e políticas do Espírito Santo e do Brasil.

Participaram dos debates o deputado federal Felipe Rigoni (PSB); o vice-presidente da Câmara dos Deputados, Marcelo Ramos (PL); o deputado federal Tiago Mitraub; o governador do Espírito Santo, Renato Casagrande (PSB); e o fundador e presidente da Apex Partners, Fernando Cinelli;

O encontro busca incentivar a economia empreendedora, debater melhorias para o ambiente de negócios no Espírito Santo e no Brasil, além de colaborar para a tomada de decisões do empresariado capixaba.

**Fonte: Folha Vitória - ES**

**Data: 10/08/2021**

### **PORTO DE VITÓRIA REGISTRA RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DOS ÚLTIMOS 56 ANOS**

Informação foi comemorada pelo ministro de Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, em uma rede social, apontando que marca é a maior desde 1965

**Por Marcelo Pereira**



**Foto: Divulgação**  
**Porto de Vitória irá ser um dos primeiros do Brasil a ser privatizado pelo atual governo**

O Porto de Vitória registrou recorde de movimentação de cargas e mercadorias em mais de 50 anos. A informação foi divulgada pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, em uma rede social. Segundo a publicação, no mês de julho deste ano, o porto registrou 830 mil toneladas, algo que não se via desde 1965.

O ministro comemorou a marca e lembrou que o porto está na lista das privatizações. "Mês de julho foi de recorde mensal para este que será o primeiro porto público a ser privatizado no país. Uma movimentação com essa (830 mil t) não era registrada há 56 anos! O aumento em relação a julho/20 foi de 23,7%", postou.

### **Porto de Vitória comemora fala do ministro e reforça resultado no semestre**

Administrado pela Companhia Docas Espírito Santo (Codesa), a equipe do Porto de Vitória republicou a postagem do ministro e lembrou que o primeiro semestre de 2021 fechou com o melhor resultado dos últimos 10 anos, apontando um crescimento de 30,6% em relação ao mesmo período de 2020. "Foram movimentadas 3.659,016 t, com resultados positivos para todas as naturezas de carga.

### **Recorde da década de 60 estava ligado à exportação de minério de ferro da Vale**

Segundo a Codesa, o resultado atual não era registrado desde 1965, quando circularam mais de 10 milhões de toneladas naquele ano, cuja média mensal era de 833 mil toneladas.

A movimentação de cargas em julho deste ano foi tão expressiva que, comparada ao mesmo mês do ano passado, foi superior em 23,7%, quando registrou 671 mil t.

O recorde anual (10 milhões de t) verificado em 1965, aconteceu devido ao minério de ferro, da então CVRD (hoje, Vale) que era exportado pelos Cais Eumenes Guimarães e de Paul, localizados na margem Vila Velha. Estas informações constam no livro "O Porto de Vitória – Expansão e Modernização" (1950-1993), da historiadora Maria da Penha Smarzaró Siqueira.

**Fonte: Folha Vitória - ES**

**Data: 10/08/2021**

## **FERROVIA DESPERTA FORTE INTERESSE EM RIVAIS DA RUMO**

A disputa empresarial e os questionamentos sobre a viabilidade econômica da Ferrogrão se devem, basicamente, à possibilidade de que a ferrovia retire a carga que hoje é transportada pelos trilhos que levam aos portos do Sudeste, por meio das malhas Paulista e Norte, ambas administradas pela Rumo. Ocorre que a migração das cargas para o chamado "arco norte" já é uma realidade consolidada.

Os terminais portuários da Região Norte, abastecidos pelo que chega até as hidrovias dos Rios Madeira, Amazonas e, agora, Tapajós, já respondem por praticamente metade da carga do agronegócio que deixa Mato Grosso. Essa mudança tem ajudado a desafogar os Portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR). Com a construção da Ferrogrão, porém, projeta-se um impacto profundo no preço do frete ferroviário em toda a região.

Os concorrentes da Rumo são claros ao tratar do assunto. "A VLI, companhia de soluções logísticas integradas, com forte presença em operações e investidora em prol do desenvolvimento do arco norte brasileiro, apoia o avanço da infraestrutura nesta região, a nova fronteira agrícola do País", afirmou à reportagem.

A avaliação é a mesma entre executivos da Pátria Investimentos, dona da Hidrovias do Brasil, empresa de logística que atua com terminais em Miritituba, distrito de Itaituba (PA), que deve ser o ponto final da ferrovia.

O presidente da Hidrovias do Brasil, Fabio Schettino, confirmou que a empresa avalia parcerias para o leilão - caso ele ocorra de fato. "Talvez possamos ter uma participação minoritária, porque somos uma empresa de hidrovias. Estamos discutindo com interlocutores que têm vocação e interesse, para que possam entrar na operação", disse Schettino. "Esse é o projeto de ferrovia com maior viabilidade no Brasil hoje, além de ser completamente sustentável."

A Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer) vê a expansão da malha com bons olhos. "Quanto mais malha ferroviária, melhor para o País. A chegada da Ferrogrão é muito bem-vinda, assim como seria ótimo ter outros trechos construídos por qualquer concessionária", diz o presidente da Abifer, Vicente Abate.

O processo de licenciamento da Ferrogrão está em análise pelo Supremo Tribunal Federal (STF). O ministro Alexandre de Moraes acatou pedido de liminar do PSOL que pedia sua paralisação, sob a alegação de que o projeto afeta terras indígenas e unidades de conservação florestal.

O governo foi ao STF, disse que o traçado previsto não corta terras indígenas e que vai ouvir os povos indígenas que vivem em áreas próximas para definir medidas de redução de impacto e compensação ambiental. No Tribunal de Contas da União (TCU), a análise do edital ainda não foi concluída. Sem essas questões resolvidas, o governo fica impedido de publicar o edital do leilão.

*Fonte: Folha Vitória - ES*

*Data: 10/08/2021*



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### ENQUANTO O IPCC LANÇA ALERTA DRAMÁTICO SOBRE CLIMA, MME TENTA VIABILIZAR NOVAS USINAS A CARVÃO

*Por epbr - 10 de agosto de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter*

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

#### em jogo

O Programa Para Uso Sustentável do Carvão Mineral Nacional, publicado nessa segunda (9/8) pelo Ministério de Minas e Energia (MME), parte do princípio de que a última janela para o carvão está prestes a fechar, tendo em vista a meta da NDC brasileira, de neutralidade das emissões de carbono em 2050.

— Para estimular a expansão do setor, o programa prevê a inclusão do carvão no Repetro e no Reif, regimes fiscais do setor de petróleo e de fertilizantes, respectivamente; e uma série de outras medidas regulatórias e financeiras para viabilizar a construção de novas usinas, incluindo crédito e destinação de recursos de P&D.

— Além de mudanças nos leilões, como a criação de produtos específicos para o carvão e inclusão nas concorrências para reserva de capacidade, por exemplo.

— Por outro lado, prevê o fim do subsídio via Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) em 2027. “O programa tem como foco a continuidade da atividade de mineração de carvão na região Sul do Brasil”, diz o MME.

Plano para o carvão é publicado no mesmo dia da revisão do IPCC (Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas), a esperada atualização do estado da crise climática global.

— O cenário é duro: apenas no melhor caso, em que o mundo atinge de fato a neutralidade de carbono na segunda metade do século, será possível garantir a contenção do aquecimento global no limite de 2°C do Acordo de Paris. A meta de 1,5°C está praticamente perdida, uma década antes do esperado.

— “[O relatório do IPCC] deve soar como uma sentença de morte para os combustíveis fósseis, antes que destruam o planeta”, afirmou nessa segunda (9/8) António Guterres, secretário-geral das Nações Unidas.

— Vai reforçar a cobrança pela transição de governos e empresas, especialmente dos supridores e grandes consumidores de petróleo e gás natural. Discussão que segue para a COP26, em novembro.

Os preços do petróleo recuperaram parte das perdas ao longo da segunda-feira (9/8), e o Brent no mercado futuro fechou em queda de 2,4%, a US\$ 69,04, após atingir a mínima de US\$ 67,60 no dia.

— “Os preços do petróleo estão caindo à medida que uma desaceleração na Ásia atrapalha as perspectivas da demanda”, disse Edward Moya, analista de mercado sênior da OANDA, à Reuters.

Raízen fechou acordo com a BR Distribuidora para assumir a totalidade do pool de combustíveis no terminal de líquidos Madre de Deus, em São Francisco do Conde, na Bahia. Se aprovada no Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), a operação conjunta 50%-50% passará a ser 100% da Raízen.

— De acordo com as empresas, a BR Distribuidora seguirá com acesso ao estado por meio de outras bases; a Raízen já opera, utiliza a maior parte da capacidade de movimentação e tem o interesse em assumir toda a operação.

O Porto do Açu, complexo portuário da Prumo, no Norte Fluminense, iniciou o licenciamento ambiental de parques eólicos offshore com 2.160 MW de capacidade instalada total, e pretende atrair um ou mais sócios para desenvolver os quatro parques Ventos do Açu. Projeto é ligado a negócios na área de hidrogênio. Veja os detalhes

A Petrobras não bancará um programa social para garantir o acesso ao gás de cozinha (GLP) à população mais pobre do país, afirmou o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, nessa segunda (9/8).

— Ele garantiu em entrevista à Reuters que o “fundo” de R\$ 3 bilhões defendido por Jair Bolsonaro para um futuro programa social terá outras fontes, da renda do petróleo. A estimativa é que custará R\$ 7,5 bilhões por ano.

Bento Albuquerque também garantiu o B15 em 2023, a mistura de 15% de biodiesel no diesel comercializado no país, prevista no atual cronograma do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE).

— “O mercado brasileiro desse biocombustível evoluiu e atingiu a sua maturidade. Essa situação reflete o aumento de produção de quase 9% a partir de 2019, atingindo o expressivo volume comercializado de 6,4 bilhões de litros em 2020. E temos a previsão que a produção alcançará 9



bilhões de litros em 2023 com o B15”, disse na abertura da II Biodiesel Week, promovida por Ubrabio, EPE e Embrapa Agronegócio.

— De 2020 para cá, a mistura foi reduzida em diferentes momentos. Primeiro, em função da pandemia de covid-19 e o choque na demanda, que acabou não perdurando. Depois, pelo preço do óleo de soja, que disparou.

— Mais recentemente, uma coalizão do mercado de combustíveis voltou a propor a permanência no B10, alegando problemas de qualidade no biodiesel brasileiro, negados pelos produtores. No fundo, é uma briga por mercado: entenda.

A Prefeitura de Ribeirão Preto, em parceria com a GasBrasiliense, vai testar a viabilidade do uso de gás natural e biometano no transporte público da cidade. Será o primeiro projeto do laboratório de inovação de Ribeirão Preto, inaugurado nessa segunda (9/8), que vai incubar o GasBrasiliense Innovation Hub (GaBih), da distribuidora paulista.

Biogás na Amazônia. O Instituto Escolhas lançou estudo que traz o potencial de produção de biogás em todos os estados da Amazônia, aproveitando os resíduos sólidos urbanos (RSU) e os resíduos da piscicultura e da produção de farinha de mandioca, atividades importantes da bioeconomia amazônica.

— Com potencial de produzir 537 milhões de metros cúbicos de biogás por ano, é possível gerar 1,1 TWh de eletricidade, suficiente para atender 556 mil residências e beneficiar 2,2 milhões de pessoas em toda a Amazônia, aponta o levantamento.

A Casa dos Ventos planeja investir R\$ 1 bilhão para expansão dos parques eólicos Rio dos Ventos e Babilônia com painéis de geração solar fotovoltaica.

— A aposta é na comercialização da energia de parques híbridos, que compartilham o espaço e a infraestrutura de transmissão. A expansão será de 1,5 GW (eólico) para 2 GW (com solar) de capacidade instalada. Estadão

Petrobras inicia fase vinculante da venda, em conjunto com a Sonangol, do bloco POT-T-794, em terra, na Bacia Potiguar (RN). No ativo, foi perfurado um poço descobridor de reservas de gás natural.

**Fonte: Agência EPBR de Notícias**  
**Data: 10/08/2021**

## ESPECIALISTAS COBRAM MAIS AMBIÇÃO APÓS RELATÓRIO DO IPCC

Relatório foi destacado em sessão de debate sobre Política de Mudanças do Clima nesta segunda no Senado

**Por Larissa Fafá - 10 de agosto de 2021 - Em Clima, Congresso, Meio ambiente**

BRASÍLIA—Após a publicação de relatório do Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC, sigla em inglês), ambientalistas cobraram na segunda (9) metas mais ambiciosas do governo brasileiro na COP26 — Conferência das Partes da ONU para limitar as mudanças climáticas que ocorre em novembro.

Parte dessa estratégia, segundo especialistas, passa por ações como mudanças no uso do solo e a regulamentação de um mercado de carbono no Brasil.

O tema foi destacado em sessão de debate sobre Política de Mudanças do Clima nesta segunda no Senado, a pedido do senador Fabiano Contarato (REDE/ES).

“Fica claro que os números com os quais nós trabalhávamos quando o Acordo de Paris foi feito são insuficientes. O recado [do estudo do IPCC] é que o dano está na nossa porta, mexam-se e sejam mais ambiciosos”, explicou Suely Araújo, do Observatório do Clima.

Além de uma Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC) brasileira mais conectada com a realidade, com maior redução de emissões, falta um plano efetivo do governo de como pretende implementar seus compromissos climáticos, segundo a especialista.

No ano passado, o Brasil apresentou a revisão da sua contribuição ao Acordo de Paris sem alterar as ambições.

A proposta inicial do governo previa a neutralidade de emissões em 2060 como uma intenção, e não compromisso, bem como a dependência de apoio financeiro internacional para cumprimento das metas.

Ao mudar a base de cálculo, o Brasil passou a aumentar o total de emissões líquidas até 2030, o que especialistas chamam de ‘pedalada climática’.

Há, inclusive, uma ação na Justiça movida por jovens ativistas que processam o governo para que as metas sejam adequadas ao Acordo de Paris, do qual o Brasil é signatário.

“Está mais do que na hora de o Parlamento, na sua função de acompanhamento de políticas públicas, exigir mais ambição, exigir concretude no que o Governo brasileiro promete ou se responsabiliza por fazer nessa área”, destacou.

Para Suely, não adianta prometer números para 2025 e 2030 e não agir internamente para controlar o desmatamento na Amazônia, por exemplo.

Foi a mesma cobrança de Fernanda Viana de Carvalho, responsável pela Global Policy da WWF, que pediu objetivos claros, como o monitoramento do progresso das metas e a defesa dos marcos temporais de cinco anos para implementação e revisão das NDCs.

Agora, especialistas defendem que a meta seja ressubmetida à Conferência deste ano com mudanças como, por exemplo, as metas setoriais específicas e a retirada da condição a recursos externos.

E, principalmente, que seja uma meta debatida com a sociedade através de consultas públicas, o que não aconteceu no ano passado sob a gestão do agora ex-ministro Ricardo Salles.

“Não seria o primeiro país a fazer isso. O Japão submeteu uma NDC que era a mesma de 2015. Eles já anunciaram uma meta maior em abril deste ano e vão submeter uma nova NDC. A gente teve países que submeteram NDCs em dezembro”, sustentou a responsável pela policy da WWF, Fernanda Viana de Carvalho.

Fernanda conta que países africanos como Angola e Zâmbia ressubmeteram neste ano NDCs melhoradas.

“Isso pode ser feito a qualquer momento, e é o que o Brasil deveria fazer antes da COP26 para, depois da COP26, fazer realmente um plano de implementação com a participação de todos os atores envolvidos”, completou.

### **Convergência no setor empresarial**

As demandas dos especialistas encontram respaldo na indústria e no setor privado.

A presidente do Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável (CEBDS), Marina Grossi, declarou que há uma convergência no setor empresarial por entender o momento como uma oportunidade.

Segundo ela, grandes países estão colocando metas com prazos mais longos porque, para eles, é mais 'oneroso' chegar a metas climáticas que o Brasil já possui.

“Nós temos uma matriz limpa, temos florestas, soluções de negócios baseadas na natureza, etanol, biomassa e tantos outros ativos ambientais”, disse Marina Grossi ao comentar que o país pode usufruir destas condições em um futuro mercado global de carbono.

O setor defende que o mercado seja transparente, com baixo custo de transação e ajuste correspondente para que possa ter acesso aos mercados desenvolvidos.

Além de tirar o mercado de carbono do papel, é preciso lidar com desmatamento ilegal que, além de depreciar as metas climáticas, mancha a reputação e a credibilidade do Brasil, segundo Grossi.

O gerente-executivo de Meio Ambiente da CNI, Davi Bomtempo, explicou que a confederação tem atuado na agenda da transição energética e da precificação do carbono como forma de beneficiar o próprio mercado, que não tem como ficar alheio ao debate.

“O que a gente defende é um mercado regulado de carbono, sob a forma de sistema de comércio de emissões e sob o racional de cap-and-trade, que é o que a gente vem trabalhando e de forma bastante intensa com os setores mais intensivos”, disse.

Especificamente sobre a descarbonização de setores, a diretora do Instituto Talanoa, Natalie Unterstell, acredita que o Brasil tem condições de mudar sua trajetória para responder ao relatório do IPCC — desde que as metas sejam, de fato, repensadas.

É preciso, entretanto, definir o orçamento do mercado de carbono para as próximas décadas e, a partir disso, pensar em políticas públicas a curto e médio prazo para conseguir atingir as metas.

“Não vai ser em 2040 que a gente vai ter que deixar de usar veículos com motor a combustão, mas muito antes. E, obviamente, isso tem uma série de consequências. Isso nos dá uma clareza sem precedentes de qual é o menu de descarbonização, quais são as opções que estão à nossa mão para transição”, comentou.

Ela chamou atenção para a rapidez com que os setores da economia global têm se descarbonizado.

“Já houve cobertura de 25% das emissões globais com novas tecnologias renováveis modernas. Esse crescimento vai acontecer para outros setores. Isso é imparável”, avaliou.

Outro ponto levantado pelos especialistas durante o debate foi a mudança no uso do solo, considerada como o 'calcanhar de Aquiles' de emissões brasileiras pela diretora de ciência do Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia (Ipam), Ane Alencar.

Dados do Sistema de Estimativas de Emissões e Remoções de Gases de Efeito Estufa (SEEG) mostram que as emissões geradas por mudanças no uso da terra representaram 44% das emissões brasileiras em 2019.

Dessa parcela, 87% acontecem na Amazônia, principalmente decorrente do desmatamento das áreas de cobertura vegetal.

A pesquisadora também destacou que metade dos alertas de desmatamento no ano passado foram em terras públicas — florestas, terras devolutas e unidades de conservação em terras indígenas.

“Para derrubar as nossas emissões de gases do efeito estufa em pelo menos metade, precisamos combater a ilegalidade do desmatamento. Temos que trabalhar, por um lado, para combater a

ilegalidade, que sabemos onde está acontecendo, e, por outro lado, também incentivar as boas práticas e uma economia mais voltada para a Amazônia, para a conservação que valorize a preservação da floresta e os seus serviços ecossistêmicos”, disse.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 10/08/2021



## JORNAL O GLOBO – RJ

### PEC DOS PRECATÓRIOS ABRE R\$ 33 BI NO ORÇAMENTO DE 2022, E BOLSA FAMÍLIA FICARÁ DENTRO DO TETO MESMO COM FOLGA MENOR

Previsão anterior era de abertura de R\$ 40 bilhões no ano que vem. Decisões judiciais em que União perdeu com valor acima de R\$ 455 mil serão parceladas

Por Manoel Ventura



O presidente Jair Bolsonaro apresenta ao Congresso a PEC dos Precatórios e o novo Bolsa Família Foto: Cleia Viana / Câmara dos Deputados

BRASÍLIA — A Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que permite o parcelamento de despesas do governo decorrentes de decisões judiciais (chamadas de precatórios) vai abrir um espaço de R\$ 33,5 bilhões no Orçamento de 2022, caso seja aprovada. A informação foi divulgada pelo Ministério da Economia nesta terça-feira.

A PEC dos Precatórios foi enviada ao Congresso pelo governo como parte do pacote do novo programa social que irá substituir o Bolsa Família, batizado de Auxílio Brasil. O espaço aberto no Orçamento do próximo ano permitirá o pagamento do benefício dentro do teto de gastos, regra que limita o crescimento das despesas da União à inflação do ano anterior.

A economia prevista com a PEC é menor que o número que chegou a ser informado pelo governo nesta semana, de R\$ 40 bilhões. A explicação do secretário de Orçamento Federal, Ariosto Culau, é de que a proposta mudou ao longo dos dias e os cálculos foram refinados.

— Não há nenhum uso dos números para gerar mais ou menos espaço — disse Culau.

O espaço aberto no Orçamento de 2022 é suficiente para bancar o gasto extra com o Bolsa Família e ainda sobrarão recursos para outras despesas, como investimentos. O programa social herdará R\$ 35 bilhões do Bolsa Família e receberá ainda quase R\$ 25 bilhões — fazendo o gasto anual se aproximar de R\$ 60 bilhões.

Os que sobrar do Auxílio Brasil deve ir para outros gastos.

Todos os precatórios de pequeno valor, abaixo de R\$ 66 mil, sempre estarão fora da regra de parcelamento, de acordo com o Ministério da Economia.

Na prática, pela proposta, todos os precatórios acima de R\$ 455 mil serão parcelados em dez anos (uma entrada de 15% mais nove prestações anuais). Serão duas regras de parcelamento para chegar a essa conta.

### Regras de parcelamento



- A primeira regra é a criação do conceito de “superprecatório”. Nesse caso, serão parcelados todos os precatórios superiores a R\$ 66 milhões (mil vezes 60 salários mínimos). Essa regra abrange 47 precatórios e será uma norma permanente.
- A segunda regra vale até 2029. A norma limita a despesa total com precatórios a um percentual de 2,6% da receita corrente líquida (disponível para gastar) acumulada 12 meses antes da requisição dos precatórios, que ocorre geralmente em junho. É uma forma de delimitar quanto pode ser pago em um ano.
- Por essa regra, apenas precatórios abaixo de R\$ 455 mil serão pagos à vista. Nesse caso, serão parcelados 8.771 precatórios.
- O Ministério da Economia destaca que serão parcelados 3,3% de um total de 264.717 precatórios e que todos os de pequeno valor, abaixo de R\$ 66 mil, sempre estarão fora das regras de parcelamento.

O secretário especial de Tesouro e Orçamento do Ministério da Economia, Bruno Funchal, defendeu manter o pagamento dos precatórios dentro do teto de gastos. Antes mesmo da PEC chegar ao Congresso, a possibilidade de tirar toda essa despesa do teto já começou a ser discutida por líderes da própria base aliada.

— Tirando essa despesa do teto vai abrir um espaço significativo no teto. Imagina... Pode soar como oportunismo. Abre um espaço de R\$ 50 bilhões num momento como esse. A gente acredita que nesse momento essa proposta que traz previsibilidade e compatibiliza com o teto é uma proposta melhor — disse Funchal.

### **Sem fundo de estatais para Bolsa Família**

A PEC deixou de prever a transferência de recursos arrecadados com privatizações como “bônus” para beneficiários do novo Bolsa Família. Versões anteriores da PEC previam que a formação de um fundo para abater a dívida pública, antecipar o pagamento dos precatórios parcelados e transferir recursos para os mais vulneráveis.

O fundo que consta na PEC será abastecido com recursos advindos de dividendos das estatais — deduzidas as despesas de empresas dependentes do Tesouro —, desestatizações, vendas de imóveis da União, concessões e receitas do pré-sal, e a arrecadação decorrente do primeiro ano de redução de benefícios tributários.

Ficará fora do teto de gastos e não servirá para financiar diretamente o novo programa de renda.

A ideia era que 20% de cada operação fosse repassada para os beneficiários do novo Bolsa Família como um “extra”, fora do teto de gastos — regra que impede o crescimento das despesas da União. Outros 20% seriam para os precatórios e os 60% restantes para reduzir a dívida pública.

— A gente não quer misturar essas discussões agora — justificou o secretário de Tesouro e Orçamento.

A PEC permite também fazer um encontro de contas entre a União e quem tem direito a precatórios. Isso poderá ser feito quando o beneficiário do precatório for devedor da União e também em valores devidos por estados e municípios.

### **Tramitação da PEC preocupa**

Dentro do governo, a tramitação da PEC é vista com preocupação, já que a proposta é fundamental para viabilizar o novo Bolsa Família. Será preciso uma forte articulação para aprovar o texto, que precisa do apoio de 308 deputados e 49 senadores em dois turnos de votação em cada Casa.

Sem a PEC, o governo precisaria pagar R\$ 89,1 bilhões em 2022 por causa de sentenças judiciais de que não pode mais recorrer. Esse número representa alta de 62% em relação ao valor previsto para este ano (R\$ 54,7 bilhões) e que já vinha crescendo acima da inflação.

O pagamento dos precatórios consumiria todo o espaço necessário para o Bolsa Família e também reduziria o montante de outras despesas não obrigatórias, como investimentos. Por isso, o governo propôs uma PEC para parcelar suas dívidas judiciais em dez anos.

— Esse crescimento começa a inviabilizar o Orçamento. Se a gente faz uma retrospectiva comparando despesas de precatórios com gastos discricionários (livres do governo), em 2010 era 11% (das discricionárias). Em 2022, vai ser quase 70%. O problema que a gente tem das obrigatórias comprimindo as discricionárias vai ser maior em 2022 — disse Funchal.

O secretário negou também que a proposta se trate de uma contabilidade criativa:

— De criatividade, a proposta não tem nada. O parcelamento está na Constituição. A gente está compatibilizando uma regra que está na Constituição com o teto de gastos — disse.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 10/08/2021*

## **ANFAVEA PREVÊ INVESTIMENTOS DE R\$ 150 BILHÕES NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA PARA REDUZIR EMISSÕES DE CARBONO**

O estudo 'O Caminho da Descarbonização do Setor Automotivo' foi apresentado nesta terça a representantes de vários ministérios

*Por João Sorima Neto*

SÃO PAULO - Um dia depois de a ONU lançar um alerta vermelho sobre as consequências do aquecimento global sobre o planeta, a Anfavea, associação que representa as montadoras do país, apresentou um estudo que prevê que serão necessários investimentos de R\$ 150 bilhões, nos próximos 15 anos, em tecnologia e infraestrutura pela cadeia automotiva, pelos produtores de combustíveis/energia e pelo poder público para reduzir a emissão de gases de efeito estufa.

Esse esforço está na agenda da indústria automobilística global, mas no Brasil falta uma política de Estado com metas e prazo a serem cumpridos.

— O que mais nos preocupa é a falta de visão enquanto país sobre o que queremos em termos de infraestrutura, energia, redução nas emissões de poluentes. Em outros países há metas de descarbonização definidas. Por aqui, há várias políticas públicas nos ministérios, que muitas vezes não se conversam, e alguns casos são até conflitantes em termos de prazos. É isso não depende do governo A ou B, mas é uma questão de Estado — disse Luiz Carlos Moraes, presidente da Anfavea.

O estudo "O Caminho da Descarbonização do Setor Automotivo" foi apresentado nesta terça a representantes dos ministérios da Infraestrutura, Economia, Meio Ambiente, Minas e Energia, Casa Civil, entre outros.

O relatório foi elaborado pelo Boston Consulting Group (BCG) e traçou três cenários para o país, nos próximos 15 anos, considerando a realidade brasileira da indústria automotiva e das políticas públicas existentes, em relação a fontes energéticas, papel dos biocombustíveis na estratégia de descarbonização.

Mesmo no cenário mais conservador, a eletrificação de veículos vai avançar o país, ainda que em menor grau, mas sinalizando que se trata de um caminho sem volta.

— Na indústria automotiva, tecnologias de eletrificação e maior uso de combustíveis sustentáveis já se mostram um caminho sem volta. As empresas precisam se preparar para esse desafio, investindo em produção, infraestrutura, distribuição, novos modelos de mobilidade e serviços, além da capacitação dos profissionais — disse Masao Ukon, sócio sênior do BCG Brasil e líder do setor Automotivo na América do Sul.

No primeiro cenário, chamado de inercial, o país terá uma participação tímida no novo mundo de veículos eletrificados que começa a ganhar força, especialmente na Europa, se não fizer nada além do que já está sendo feito.

Mesmo assim, as vendas de veículos eletrificados subirão de 1% de participação para 12% em 2030 e 32% em 2035, considerando inclusive os híbridos leves. Seriam 432 mil veículos leves/ano em 2030, subindo para 1,3 milhão/ano em 2035.

No segundo cenário, chamado de convergência global, ou seja, em que o Brasil acompanha o ritmo de transformações do resto do mundo, as vendas de veículos eletrificados podem chegar a 22% em 2030 e a 62% em 2035.

Neste cenário, o país teria quase 2,5 milhões de veículos eletrificados vendidos em 2035, mas com uma renovação da frota ainda lenta, sendo que quase 80% seriam de motores flex (gasolina/etanol). Para atingir esse cenário, diz o estudo do BCG, será necessária a participação do poder público, com incentivos na produção e fabricação de veículos elétricos.

– Todos os países têm um incentivo, seja para o consumidor, seja para o transporte de cargas – afirmou o presidente da Anfavea.

No cenário de convergência global, o estudo mostra a necessidade de instalação de pelo menos 150 mil carregadores para atender os veículos eletrificados, o que implica num investimento da aproximadamente R\$ 14 bilhões. Ainda assim, a contribuição para a redução de emissões de CO2 será bastante limitada.

O BCG observa que é impossível resolver esse problema contando apenas com os veículos novos que serão vendidos a cada ano. A saída é implantar políticas eficientes que promovam a rápida retirada da frota velha das ruas.

O estudo do BCG mostra que é possível estimular o consumo de carros mais “limpos” com medidas como menor tributação, ou “imposto verde”, descontos ou isenções em recarga, pedágio, zona-azul, rodízio e financiamentos com os chamados parâmetros ESG (que levam em conta dados ambientais, sociais e de governança das empresas).

O estudo mostra que o país tem oportunidades em ser produtor de baterias para carros elétricos e de semicondutores, componente que vem paralisando as linhas de produção das montadoras atualmente. Com carros cada vez mais conectados, a demanda pelos semicondutores vai crescer.

No terceiro cenário, os biocombustíveis ganham protagonismo, exigindo do país investimentos mais expressivos em infra-estrutura, e na fabricação e no comércio desses veículos.

Neste cenário, a descarbonização ganha impulso na combinação do uso do etanol com a propulsão elétrica. O estudo prevê que a demanda por etanol e álcool anidro (presente em 27% na gasolina) exigirá altos investimentos em torno de R\$ 50 bilhões em 15 anos.

Moraes afirma que o estudo tem como objetivo levantar o debate sobre o tema no país, e para as montadoras pode ser uma sinalização de como definir os próximos ciclos de investimentos, que levam até uma década para serem realizados.

Para ele, as empresas que cada vez mais buscam suas políticas ESG no exterior, também deverá aplicar o mesmo comportamento no Brasil.

– Não interessa ser amigável ao meio ambiente lá fora e não Brasil não ser. Mas para isso, precisamos de um ambiente regulatório para que se produza aqui, e não se importe veículos eletrificados. Não consigo ver o país importando 2,5 milhões de veículos elétricos – afirmou o presidente da Anfavea.

Para ele, as empresas estão dispostas a pagar um preço para ter uma política ESG. Mas não só as montadoras vão definir esse caminho da descarbonização. Além de regulação, a sociedade, e os consumidores, também devem querer veículos mais limpos. E quando houver escala, disse, a tendência é que o preço fique mais acessível.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 10/08/2021*

## RACIONAMENTO DE ENERGIA JÁ ESTÁ NO RADAR DE 62% DOS EMPRESÁRIOS DA INDÚSTRIA, DIZ CNI

Quase todos os executivos ouvidos em pesquisa acreditam que energia ficará ainda mais cara com crise hídrica

*Por Eliane Oliveira*



**ONS já espera que agosto se encerre com um nível de armazenamento para o Sudeste/Centro-Oeste piores que 2001. Foto: Ferdinando Ramos / Agência O Globo**

BRASÍLIA — Uma pesquisa realizada pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) mostra que 62% dos empresários brasileiros do setor acreditam que haverá racionamento ou restrições de fornecimento de energia este ano.

A entidade constatou que a crise hídrica é preocupação de nove em cada dez líderes empresariais no Brasil. Para 98% dos entrevistados, o setor industrial terá de pagar mais pela energia. E pouco mais da metade aponta esse como um fator que tira competitividade dos negócios.

A CNI ouviu 572 empresas, sendo 145 pequenas, 200 médias e 227 grande porte, no período de 25 de junho a 2 de julho.

Entre os empresários que consideram que as tarifas de energia serão reajustadas, 14% acreditam que o aumento será pequeno, 37% apostam em algo moderado e 47% esperam um reajuste elevado.

Entre os empresários consultados, 22% afirmam que pretendem mudar o horário de funcionamento de suas empresas para reduzir o consumo de energia em horário de pico em resposta à crise hídrica. No entanto, quase dois terços das empresas consideram que implementar essa alteração de horário é difícil ou muito difícil.

— Os empresários não estão preocupados apenas com o aumento do custo de produção. Temem o comprometimento da retomada da economia brasileira e da recuperação da produtividade e das perdas causadas pela pandemia de Covid-19 — disse Roberto Wagner Pereira, especialista em energia da CNI.

Para 83% das firmas entrevistadas, o maior temor é a elevação do custo de energia. Outros 63% se dizem preocupados com o risco de racionamento e 61% com a possibilidade de instabilidade ou de interrupções no fornecimento de energia.

Outro dado que chama a atenção na pesquisa é que mais da metade (52%) dos empresários acredita que a crise hídrica reduzirá a competitividade de suas empresas. Segundo os dados, 39% consideram essa situação provável e 13% dizem que a perda de competitividade ocorrerá com certeza.



Os impactos da crise hídrica sobre o mercado de energia elétrica ocorrem em razão da limitação da geração das usinas hidrelétricas, que representam cerca de 60% da geração no Brasil e são as fontes mais baratas de energia do país. Com baixos reservatórios, elas produzem menos e o país precisa buscar outras fontes de energia.

A alternativa que vem sendo buscada pelo governo para diminuir a dependência das hidrelétricas é o acionamento das termelétricas, cujo custo de geração é mais alto. Outra saída tem sido o aumento da importação de energia de países vizinhos, com destaque para o Uruguai e a Argentina.

— Várias medidas estão sendo tomadas, que vão minimizar o risco de um possível racionamento de energia, mas passamos por uma crise hídrica. Estamos preocupados em como será o regime de chuvas. Tem chovido muito pouco nos últimos cinco anos — enfatizou Pereira.

### Escassez de água também preocupa

Parte dos empresários também manifesta preocupação com a possibilidade de racionamento de água (34%), aumento no custo da água (30%) e na instabilidade ou interrupção no fornecimento de água (23%).

De acordo com a pesquisa, as principais medidas que os empresários disseram que adotarão em resposta à crise hídrica são a intensificação de investimentos em ações de eficiência energética (34%) e em autogeração/ geração distribuída de energia (26%).

Os industriais dos setores que consomem mais energia são os que mais acreditam que a crise hídrica afetará a competitividade. Entre as empresas cujo custo de energia representa até 9% do custo total, 46% acreditam que se tornarão menos competitivos com a crise hídrica.

Para aquelas em que o custo fica entre 10% e 19%, 60% consideram que a crise prejudicará a competitividade. Para aqueles em que o custo da energia excede 20%, 68% acreditam que haverá perda de competitividade.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 10/08/2021*

## RELATOR RETIRA 'FACADA NO SISTEMA S' DE PARECER PARA APROVAR MP DA REDUÇÃO DE JORNADA

Texto previa corte de 30% nas receitas para bancar programas de qualificação incluídos na medida provisória, que deve ser votada hoje. Perda era estimada em R\$ 8 bilhões em 2021

*Por Geralda Doca*



**Nova versão da MP 1.045 prevê abatimento voluntário de 15% nas contribuições para o Sistema S pelas empresas que aderirem a programas de qualificação**  
*Foto: Agência O Globo*

BRASÍLIA — A medida provisória (MP) 1.045 que renovou o programa de redução salarial deve ser votada pelo plenário da Câmara dos Deputados nesta terça-feira. Para facilitar a votação, o relator da proposta, deputado Christino Áureo (PP-RJ), retirou do parecer preliminar o corte de 30% das receitas do Sistema S para financiar novas iniciativas de

estímulo ao emprego, como bolsa para jovens e requalificação profissional, que foram incluídas no texto enviado pelo governo.



Esse corte seria automático, independentemente do número de adesão de empresas do sistema S aos novos programas. Com isso, o sistema perderia R\$ 8 bilhões no ano, segundo cálculos do relator.

Na nova versão do relatório, não haverá um corte linear de receitas. As empresas que aderirem voluntariamente aos novos programas vão arcar com os custos da qualificação de mão de obra neste ano e poderão abater até 15% de sua contribuição para o Sistema S. Dentro deste novo desenho, a perda de receita cairá para cerca de R\$ 1 bilhão, segundo Áureo.

### **ENTENDA A SUSPENSÃO DE CONTRATO E A REDUÇÃO DE JORNADA EM 15 PONTOS - 1 de 15**

#### **Prorrogação da MP 936 em 2021**

A MP 936 autorizou a suspensão de contrato e redução de jornada e salário de empregados, com o objetivo de preservar empregos na pandemia. As medidas seriam válidas por 90 dias, mas foram prorrogadas até dezembro de 2020. Em abril de 2021, o governo editou a MP 1.045, que autorizou uma nova rodada do programa de suspensão e redução de jornada.

#### **Como funciona a suspensão de contrato?**

O trabalhador tem o contrato suspenso, e o governo paga o chamado Benefício Emergencial. Os valores desse complemento são calculados com base no seguro-desemprego a que o funcionário teria direito, caso fosse demitido. Variam, portanto, de acordo com o salário que funcionário recebia antes da suspensão.

#### **Como funciona a redução de jornada?**

As empresas podem reduzir salário e jornada dos funcionários em 25%, 50% e 70%. Cortes diferentes destes têm de ser feitos por acordo coletivo. O governo paga um complemento, o chamado Benefício Emergencial, ao empregado. O valor desse complemento varia conforme o salário do funcionário e o percentual de corte, tendo por base o seguro-desemprego.

#### **Como fica o salário do trabalhador?**

Como fica o salário? Foto: Criação O GloboFoto: Criação O Globo

O trabalhador vai receber a remuneração proporcional do empregador mais a complementação do governo. O repasse do governo, não necessariamente, vai repor todo o salário, porque o valor do seguro-desemprego não é equivalente ao salário que o empregado recebe na ativa.

#### **Como o governo vai compensar perdas de quem for afetado?**

O governo oferece uma compensação calculada de acordo com o valor do seguro-desemprego a que o trabalhador teria direito se fosse demitido e à redução de jornada. O valor do seguro-desemprego varia entre R\$ 1.100 e R\$ 1.911,84. Sobre esse montante, incide o percentual de redução de jornada.

#### **Como deve ser o acordo?**

Os termos do acordo, tanto os novos quanto os já realizados, podem ser encaminhados pelas empresas por meio do site e aplicativo Empregador Web. É preciso informar o número da conta bancária de cada funcionário, e esta não pode ser conta corrente. Para renovar os prazos dos acordos, as empresas precisam renegociá-los com os empregados e informar o governo.

#### **Quem pode aderir à suspensão ou redução de jornada?**

Esse regime pode ser adotado por micro, pequenas, médias e grandes empresas. Mas é restrito a companhias privadas, não valendo para as de economia mista, como a Petrobras, ou 100% controladas pelo Estado, como Infraero.

#### **O empregado pode ser demitido após o fim do acordo?**

Não. Há um período de estabilidade no emprego que deve ser igual ao período em que vigorou o corte de salário ou suspensão de contrato. Se a redução salarial durou dois meses, o funcionário tem mais dois meses de trabalho. Depois, pode ser demitido, com direito a seguro-desemprego.



Se for demitido durante o período de estabilidade, receberá indenização, além das verbas rescisórias.

### **Vale para trabalhador com contrato intermitente?**

Sim. Se esse trabalhador tiver mais de um empregador, receberá a compensação de cada um que reduzir a jornada.

### **Vale para trabalhadores domésticos?**

Sim. A redução pode ser de 25%, 50% ou 70%. O pagamento da remuneração será proporcional à redução. Poderá haver suspensão do contrato também. Neste caso, o trabalhador doméstico tem direito a 100% do seguro-desemprego.

### **Como fica o cálculo da contribuição para o FGTS?**

A base de cálculo para o FGTS será o salário reduzido, sem o acréscimo do seguro-desemprego. E o trabalhador não terá direito a sacar o Fundo. Em caso de suspensão do contrato, não haverá recolhimento.

### **E o pagamento de décimo terceiro proporcional?**

Durante o período de suspensão do contrato, a contagem da proporcionalidade do 13º salário fica interrompida. Assim, não serão considerados os meses de suspensão. No caso da redução de jornada, os advogados dizem que o cálculo do 13º continuará sendo feito com base no salário contratual ou seja, no salário cheio.

### **Qual o efeito sobre férias?**

No caso da suspensão, há o entendimento de que o período aquisitivo das férias também fica suspenso. Se as férias venceriam em março, mas no ano passado ele ficou cinco meses em suspensão de contrato, ele terá que esperar mais cinco meses neste ano para poder gozar as férias. No caso de redução de jornada, o período não muda, mas o valor será reduzido.

### **Como ficam benefícios?**

Planos de saúde e odontológico devem ser mantidos tanto em caso de redução quanto de suspensão de contrato, assim como o vale-refeição. Previdência privada e auxílios creche e funeral também são mantidos. Se não houver deslocamento do empregado para trabalhar, não é devido o vale-transporte.

### **Como ficam as gestantes?**

A nova MP estabelece que o período de garantia de emprego da funcionária gestante começará a contar a partir do quinto mês após o parto, ou após período de volta da licença-maternidade. Durante a licença, as gestantes terão a manutenção integral do salário-maternidade na redução de jornada e na suspensão de contrato.

O corte automático das receitas do Sistema S era dos principais entraves na votação do relatório, divulgado pouco antes do recesso parlamentar em julho.

— Houve um avanço importante nas negociações com o Sistema S — disse o relator.

Ele manteve o teor original da MP, que renova o programa de redução salarial e de suspensão de contrato de trabalho por até 120 dias e incluiu um dispositivo para tornar o programa definitivo em regiões atingidas por calamidades.

Além disso, o relator incorporou na proposta a criação de dois programas. Um deles é o Programa Primeira Oportunidade e Reinserção no Emprego (Priore) para estimular a contratação de jovens entre 18 anos e 29 anos e de pessoas acima de 55 anos de idade, com menos direitos trabalhistas, como FGTS, por exemplo.

O outro é o Regime Especial de Qualificação e Inclusão Produtiva (Requip), que prevê apenas qualificação profissional. Não há contribuição previdenciária ou recolhimento de FGTS, pois não

há vínculo empregatício. É para esses dois programas que seriam canalizados recursos do Sistema S.

A empresa que aderir ao Priore precisará assinar a carteira e pagar remuneração de ao menos um salário mínimo (R\$ 1.100). Esse trabalhador terá direito a uma ajuda financeira, batizada de Bônus de Inclusão Produtiva (BIP), no valor de R\$ 550.

Já o Requip será destinado a jovens entre 16 anos e 29 anos, que também terão acesso ao BIP e uma Bolsa de Incentivo à Qualificação (BIQ) no valor total de R\$ 550.

Segundo o relator, ficou acertado que, neste ano, o valor em ambos os casos será pago integralmente pelo empregador, que poderá abater até 15% da contribuição que faria para o Sistema S.

A ideia original era dividir o custo entre a União e a empresa. Mas limitações orçamentárias dificultam o uso de recursos do governo federal. Para 2022, a ideia é aproveitar as discussões da proposta orçamentária para destinar verbas da União para os dois programas, que também seria bancados pelo Fundo de Amparo ao Trabalhador e o próprio Sistema S.

Em 60 dias após a publicação da MP, os programas serão regulamentados, com a fixação de metas e qualificação e número de cursos que terão de ser oferecidos pelo Sistema S no âmbito do Priore e do Requip.

Fonte: *O Globo - RJ*  
Data: 10/08/2021

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### SENADO DOS EUA APROVA PLANO DE INFRAESTRUTURA TRILIONÁRIO DE BIDEN

Do UOL, em São Paulo\*



*Joe Biden, presidente dos Estados Unidos*

O Senado dos Estados Unidos aprovou hoje o plano de investimento em infraestruturas de US\$ 1,2 trilhão promovido pelo presidente Joe Biden, uma vitória para o democrata. Foram 69 votos a favor e 30 contra. O texto segue agora para a Câmara dos Representantes (equivalente à Câmara dos Deputados).

O pacote descrito pela Casa Branca como "histórico" —e que exigia apenas uma maioria simples para ser aprovado— recebeu apoio incomum de vários senadores republicanos.

Biden usou suas redes sociais para comemorar a aprovação do pacote no Senado.

"Boas notícias, pessoal: o Acordo Bipartidário de Infraestrutura foi oficialmente aprovado pelo Senado", disse o presidente no Twitter. "Espero que o Congresso o envie para minha mesa o mais rápido possível para que possamos continuar nosso trabalho de reconstrução."

O projeto prevê cerca de US\$ 550 bilhões em novos gastos. Os investimentos em pontes, estradas, ferrovias, rede elétrica, banda larga e outras obras públicas serão realizados ao longo dos próximos anos no país.



Durante o final de semana, os senadores propuseram emendas e deram o sinal verde para que a tramitação do pacote avançasse, o que culminou na votação final realizada hoje pelo plenário. Além de todos os senadores democratas, 19 republicanos votaram a favor do projeto, incluindo Mitch McConnell, líder da oposição na casa.

"O objetivo é revitalizar nossa infraestrutura física e dar a empresas e trabalhadores as ferramentas para trabalhar no século 21", afirmou o líder da maioria democrata no Senado, Chuck Schumer, durante um discurso no plenário.

Pesquisas mostram que o esforço para melhorar a infraestrutura dos EUA, elaborado ao longo de meses por um grupo bipartidário de senadores, é amplamente popular entre o público.

### **Segunda vitória de Biden no Senado**

Esta é a segunda vitória de Biden no Senado desde que ele assumiu o cargo de presidente no dia 20 de janeiro. Em março, os senadores aprovaram um pacote fiscal de emergência no total de US\$ 1,9 trilhão que previa o envio de cheques às famílias e recursos para que as escolas organizassem uma reabertura segura após o impacto da pandemia de covid-19.

A proposta aprovada em março, contudo, não contou com apoio dos republicanos. O Partido Democrata precisou usar o dispositivo orçamentário chamado de "reconciliação" para evitar obstruções e passar o texto por maioria simples.

O partido de Biden tem 50 dos cem assentos do Senado, mas conta com o voto de desempate da vice-presidente Kamala Harris, que acumula a função de presidente da casa.

Os democratas pretendem usar a "reconciliação" novamente para aprovar o próximo item da agenda econômica de Biden, um pacote de investimentos sociais de US\$ 3,5 trilhões, com foco em saúde, educação e mudança climática, pauta que não conta com a simpatia dos republicanos.

(\*Com informações da AFP, do Estadão Conteúdo e da Reuters)

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 10/08/2021*

## **BOLSA CAI DE OLHO EM AVANÇO DA INFLAÇÃO DE JULHO; DÓLAR CEDE A R\$ 5,19**

Inflação bateu quase os 9% no acumulado de 12 meses até julho; há também cautela por causa da reformulação do Bolsa Família

*Por Luís Eduardo Leal e Antonio Perez, O Estado de S.Paulo*

A Bolsa brasileira (B3) cai nesta terça-feira, 10, com as ações ligadas ao consumo doméstico liderando as perdas, em dia em que a leitura do IPCA foi de praticamente a 9% em 12 meses em julho, com sinalização de novo aumento de 1 ponto porcentual para a Selic em setembro, na ata do Copom. O dólar à vista recua cotado a R\$ 5,19, sendo que na sessão anterior chegou perto dos R\$ 5,30.

Às 16h33, o Ibovespa foi aos 122.407,69 pontos, em queda de 0,50%. A queda do índice é evitada pelo bom desempenho de ações de grande peso, como Petrobras e Vale, em sintonia com a alta das commodities no exterior. As ações ON e PN da petroleira sobem 0,80% e 0,78%, enquanto as da mineradora tem ganho de 0,99%. Entre as grandes perdas da B3, estão Iguatemi (-4,44%), Lojas Americanas (-2,58%) e Ambev (-2,21%).

Em Nova York, o sinal é misto, depois das perdas do dia anterior. O Dow Jones sobe 0,45%, enquanto o S&P 500 tem alta de 0,10%, mas o Nasdaq cede 0,44%. No câmbio, o dólar à vista cede 0,82%, cotado a R\$ 5,1974. Já o índice DXY, que mede a moeda americana com uma cesta de moedas fortes como o euro, iene e libra, sobe 0,14%.

Operadores afirmam que a perda de fôlego da moeda americana vem do desmonte de posições defensivas e de aposta no aumento de fluxo de recursos para a renda fixa local, após a ata do Copom ratificar a perspectiva de aperto monetário mais intenso e prolongado. A Ptax fechou a R\$ 5,2217, queda de 1,06% em relação à sessão anterior.

Ainda há cautela sobre o cenário fiscal enquanto o governo define novo modelo de programa social, mais ambicioso, em substituição ao antigo Bolsa Família.

O Bank of America elevou a projeção para o IPCA de 2021 de 6,5% para 7,0% - muito acima do teto da meta de 5,25% - e de 2022 de 3,5% para 3,8%, situando em nível superior ao alvo central para o ano que vem (3,5%). E a economista-chefe do banco, Solange Srour, e o economista Lucas Vilela, do Credit Suisse, afirmam que a leitura reforça a previsão de três altas consecutivas de 1 ponto porcentual da taxa Selic até o fim de 2021, a 8,25%.

No noticiário desta última hora, em nota, o Goldman Sachs aponta que a dinâmica recente da inflação no Brasil precisa ser acompanhada de perto e requer uma política com juros acima do nível neutro. A instituição atribui o cenário a uma tendência de alta nas expectativas para o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) de 2021 e de 2022 e à forte aceleração nos preços de combustíveis, com alta interanual de 41,3%.

A LCA Consultores elevou a projeção para o IPCA de 2021 e de 2022 após o dado de julho (0,96%). A estimativa para este ano subiu de 7% para 7,5%, o dobro do centro da meta (3,75%) e 2,25 pontos acima do teto (5,25%). Para 2022, a mudança foi de 4,0% para 4,1%, se distanciando do centro da meta (3,50%), devido à maior indexação

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 10/08/2021**

## RELATOR DO IR ACENA A ESTADOS COM REDUÇÃO DE IMPOSTO COBRADO PELA UNIÃO

Deputado Celso Sabino apresentou ao comitê de secretário de Fazenda simulações que levam em conta uma redução de 2,5 pontos percentuais na CSLL, tributo cobrado sobre o lucro das empresas que não é compartilhado com governos regionais

**Por Adriana Fernandes , O Estado de S.Paulo**

BRASÍLIA - Para aplacar as resistências dos Estados e municípios, o relator do proposta de reforma do Imposto de Renda, deputado Celso Sabino (PSDB-BA), acenou com a possibilidade de reduzir no seu parecer a alíquota da Contribuição Social sobre Lucro Líquido (CSLL), um imposto cobrado pelo governo federal, segundo apurou o Estadão.

Em vez de reduzir todos os 12,5 pontos percentuais do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ), Sabino pode optar em reduzir 2,5 pontos percentuais da CSLL e 10 pontos percentuais do IRPJ. Os dois tributos têm base semelhante e incidem sobre o lucro das empresas.



A vantagem para Estados e municípios é que a CSLL não é compartilhada pela União com os governos regionais. Assim, a medida poderia diminuir em parte o impacto da queda do IR previsto no parecer para os cofres de governadores e prefeitos.

**O relator da reforma do Imposto de Renda, deputado Celso Sabino (PSDB-BA). Foto: Dida Sampaio/Estadão - 16/7/2021**

Sabino apresentou algumas simulações de dados ao Comitê Nacional de Secretários Estaduais de Fazenda (Comsefaz) que levam

em conta uma redução de 9% para 6,5% da alíquota da CSLL. A avaliação de técnicos é que com essa medida é possível compensar, junto com outras mudanças já divulgadas, a perda de arrecadação com o projeto.

O Comsefaz ainda está fazendo os cálculos, apurou o Estadão, e tenta acertar uma posição única com os prefeitos.

Governadores e prefeitos reclamam que as compensações para a queda de arrecadação apresentadas pelo relator no seu parecer não são suficientes para bancar a perda de receitas para os cofres regionais. Isso porque boa parte dessas medidas é feita com base em tributos que não são distribuídos, como PIS e Cofins.

O relator vinha tentando responder às críticas usando o argumento de que o aumento da arrecadação com o crescimento da economia e a aprovação do próprio projeto desonerando as empresas e pessoas físicas iria ser suficiente para cobrir o rombo nas receitas dos governos dos Estados. O presidente da Câmara, Arthur Lira (Progressistas-AL), quer votar o projeto na quarta-feira, 11, no plenário da Casa.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 10/08/2021*

### **‘CRISE ENTRE PODERES MANTÉM RISCO ELEVADO, AFETANDO PREÇOS NA VEIA’, DIZ ECONOMISTA**

Para Alessandra Ribeiro, sócia da consultoria Tendências, ao lado do risco fiscal, a instabilidade em Brasília pode fazer com que investidores deixem o País, desvalorizando o real, o que, por sua vez, pressiona a inflação

*Por Luciana Dyniewicz, O Estado de S.Paulo*

Após a inflação atingir 0,96% em julho - o maior resultado para o mês desde 2002 -, a consultoria Tendências reviu sua estimativa para o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) de 2021 de 6,1% para 7%. Há, porém, riscos importantes no radar que podem pressionar os preços ainda mais até o fim do ano. Isso porque essa estimativa da consultoria considera que os precatórios não serão retirados do teto dos gastos e que o Bolsa Família não vai passar da casa dos R\$ 300. A ala política do governo Jair Bolsonaro defende, no entanto, que o auxílio chegue a R\$ 400.

Segundo Alessandra Ribeiro, sócia da Tendências, a crise política também pode elevar a inflação nos próximos meses. Ao lado do risco fiscal, a instabilidade em Brasília pode fazer com que investidores, preocupados com o futuro da economia, deixem o País, desvalorizando o real, o que, por sua vez, pressiona a inflação. “Quando você começa a olhar para 2022 e vê muita tensão entre Poderes, até dúvidas em relação ao processo eleitoral, isso mantém o risco elevado e o câmbio depreciado. Isso afeta os preços na veia”, diz a economista.



*A economista Alessandra Ribeiro, sócia da consultoria Tendências.  
Foto: Tendências*

#### **O mercado já esperava uma inflação alta em julho, elevando o acumulado em 12 meses. Mas que impacto um IPCA nesse patamar pode ter na economia?**

A inflação veio um pouco acima do que nós (a Tendências) prevíamos. Nosso número era 0,88%. Estávamos vendo essas pressões, principalmente em energia elétrica e combustíveis, mas mesmo alimentação no domicílio surpreendeu um pouco. As pressões estão mais fortes do que a gente imaginava. Tanto que estamos revisando nossa projeção de IPCA para 2021. Tínhamos 6,1% e estamos revisando para 7%, que é bem acima do que esperávamos há alguns meses. O problema é que essa inflação corrói o poder de compra das famílias. A

cesta de bens e serviços está mais cara, e o poder de compra diminui. Isso limita o ritmo de crescimento da atividade econômica, principalmente quando a gente pensa no consumo das famílias. A inflação afeta todo mundo e mais ainda as classes de baixa renda, em que o peso desses itens como alimentação em domicílio têm um peso mais relevante. Uma inflação na casa de 7% é negativa para a economia brasileira. Não é à toa que o Banco Central tem reagindo aumentando a Selic e subindo o tom. Antes, falava em normalizar a política monetária, que seria colocar o juro em patamar neutro. Agora, com a percepção de risco aumentando, o BC está vendo que é necessário elevar o juro acima do patamar neutro. Isso para evitar que a inflação seja um risco também em 2022.

**Parte dessa inflação se deve a fatores climáticos, mas tem uma parte que é influência do dólar mais elevado, que eleva os preços dos produtos importados e de commodities. No começo do ano, quando havia uma forte preocupação com a situação fiscal do País, o dólar avançou bastante. Quais fatores estão pensando mais no IPCA?**

São três causas. A primeira é um ambiente ainda desafiador por causa da pandemia. Desde o ano passado, ela afetou a produção de vários itens, inclusive industriais. Além disso, com os fortes estímulos fiscais e monetários que foram dados a várias economias, a demanda reagiu muito mais rápido do que a oferta. A pandemia afetou a oferta de muitos produtos. Vemos vários setores tentando normalizar a produção, mas, quando faltam insumos e bens, o preço vai para cima. Então ainda existe esse efeito em vários segmentos. Outra parte da inflação decorre da questão climática. Ela está afetando tanto a produção de alimentos como a de energia elétrica. A terceira explicação tem a ver com os riscos fiscais e o ambiente político. A gente vem desde o ano passado com essa percepção de risco fiscal bastante elevada. Não é só a pandemia justificando gastos excepcionais. Há pouco comprometimento (do governo) com as regras fiscais. Quando começam a tirar gastos da regra do teto dos gastos, essa percepção de risco fica muito elevada. Preocupa a ideia de reforçar programas sociais tendo em vista a reeleição em 2022 ou a de tirar precatório do teto. É uma combinação de preocupação fiscal com ambiente político. Quando você começa a olhar para 2022 e vê muita tensão entre poderes, até dúvidas em relação ao processo eleitoral, isso mantém o risco elevado e o câmbio depreciado. Isso afeta os preços na veia.

**O governo está com novas medidas que aumentam os gastos públicos e a preocupação com a situação fiscal do País. Isso pode interferir mais na inflação?**

A gente (a Tendências) sempre foi cauteloso em relação ao ambiente político e à questão fiscal. Estamos olhando com cuidado o que vai sair no Orçamento para 2022 e esse imbróglio da questão dos precatórios. Mas, pensando na manutenção do teto dos gastos, o Bolsa Família, ou Auxílio Brasil, precisa ficar na casa dos R\$ 300. Estamos trabalhando com esse cenário base, em que a regra do teto é respeitada. Assim, temos ainda um câmbio de R\$ 5,20 no fim do ano. Se mudar esse cenário - sai, por exemplo, um Bolsa Família de R\$ 400, tiram precatórios do teto dos gastos e não pagam uma parcela relevante deles -, aí pode ter um câmbio mais elevado, afetando certamente a inflação.

**Mas há uma expectativa de que a inflação termine o ano em um patamar mais baixo, na casa dos 7%, apesar desses vários riscos. O que permitirá isso?**

Se você comparar a inflação mês a mês com o mesmo período do ano passado, os números de abril, maio e junho de 2020 foram muito baixos. Aí, nessa métrica de 12 meses, a base de comparação estava fraca, o que contribui para os atuais números altos. Quando você vai para setembro e outubro de 2020, já havia uma inflação mais alta, ao redor de 0,6% ou 0,9%. Esse efeito é super importante e explica parte da desaceleração. Para os próximos meses, vemos a alimentação ainda pra cima, muito por conta do preço dos alimentos. Por outro lado, a não ser que se tenha novos ajustes nas bandeiras de energia, o preço da energia elétrica deve se moderar. Já os serviços, com a reabertura das atividades e a recuperação do fluxo de pessoas, devem continuar puxando a inflação para cima.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 10/08/2021*



### EMBRAER FECHA CONTRATO DE VENDA DE 16 AERONAVES POR US\$ 800 MILHÕES

Modelos E-175 foram comprados pela companhia aérea SkyWest e vão operar exclusivamente para a Delta Air Lines; aeronaves possuem 76 assentos e configuração de três classes  
*Por Juliana Estigarríbia, O Estado de S.Paulo*

A Embraer informou, no início da noite de ontem, ter concluído um acordo de venda de 16 novas aeronaves E-175 para a companhia aérea SkyWest para operar na rede da Delta Air Lines. O valor do contrato, que será incluído na carteira de pedidos da fabricante brasileira do terceiro trimestre de 2021, é de US\$ 798,4 milhões, com base nos atuais preços de lista.

Em comunicado, a Embraer afirma que os novos aviões vão se somar aos outros 71 jatos E-175 que a SkyWest já opera e voarão exclusivamente para a Delta Air Lines sob um contrato de compra de capacidade (CPA, na sigla em inglês). Com entrega prevista para 2022, as aeronaves possuem 76 assentos e configuração de três classes.

#### Aposta

“A SkyWest opera mais jatos E-175 do que qualquer outra empresa do mundo. Com essas aeronaves, teremos cerca de 240 aviões do modelo operando com companhias aéreas na América do Norte”, afirmou, em comunicado, o presidente da SkyWest, Chip Childs.

“A excelente parceria com a SkyWest continua com esse novo fornecimento para a Delta Air Lines. O E-175 é a espinha dorsal do mercado regional da América do Norte e, à medida que a indústria da aviação começa a emergir da pandemia, vemos uma demanda crescente de longo prazo por aeronaves com tamanho adequado para fornecer uma operação lucrativa em conectividade doméstica”, disse, na nota, o diretor de marketing e vendas para as Américas da Embraer Aviação Comercial, Mark Neely.

“O E-175 tem sido crucial para as operadoras, pois é perfeitamente adequado para reconstruir rotas, adicionar frequências e capacidade incremental para atender à recuperação da demanda doméstica”, disse.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 10/08/2021*

### A DESCONSIDERAÇÃO DA PERSONALIDADE JURÍDICA E OS ASPECTOS TRAZIDOS PELA LEI DA LIBERDADE ECONÔMICA (LEI 13.874/2019)

*Por Amanda Zanotto Correa\**



*Amanda Zanotto Correa. FOTO: DIVULGAÇÃO*

Antes mesmo da crise econômica trazida pela pandemia do Coronavírus, a situação das empresas brasileiras não era das mais favoráveis. De acordo com os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a cada dez empresas que iniciam suas atividades no Brasil, seis fecham as portas antes mesmo de completarem cinco anos de permanência.

Diante deste cenário, não é de se surpreender que a insolvência das pessoas jurídicas seja uma realidade cada vez mais presente no mercado.

Faz-se necessário retomar o tema: a constituição de uma pessoa jurídica implica no nascimento de uma personalidade própria, a qual se discerne da personalidade dos sócios.

O Código Civil, por sua vez, traz o tema na redação do seu artigo 50. Com efeito, somente pode haver a superação da personalidade jurídica quando obedecidos os parâmetros estabelecidos pelo referido dispositivo, que pressupõe desvio de finalidade ou confusão patrimonial, visando a coibir abuso por parte dos sócios e administradores da sociedade empresarial.

O ordenamento jurídico é objetivo ao impedir a responsabilização abusiva do sócio, especialmente no que tange aos possíveis prejuízos aos terceiros de boa-fé, que normalmente mantêm relações comerciais ou obrigacionais com a sociedade empresarial de que participa o sócio, cuja responsabilidade, em princípio, é limitada ao capital por ele integralizado.

Em se tratando de iniciativa privada, é imperioso que para o deferimento da medida, os requisitos sejam fielmente cumpridos. Caso contrário, diversas empresas seriam desconstituídas sem qualquer embasamento jurídico, acarretando enorme insegurança jurídica.

Nesse sentido, a Lei nº 13.874/2019 foi sancionada com o principal objetivo de viabilizar o livre exercício da atividade econômica e a livre iniciativa, deixando evidente a intenção do legislador em garantir autonomia do particular para empreender. Consequentemente, houve a restrição da atuação estatal sobre diversas atividades econômicas.

Dentre as modificações trazidas pela Lei da Liberdade Econômica, foi alterada a redação do supramencionado artigo 50 do Código Civil, trazendo o aprimoramento dos critérios que possibilitam a desconsideração da personalidade jurídica.

Conforme dito, a redação prévia do referido dispositivo determina que o credor de uma obrigação assumida por uma empresa, visando a satisfação do crédito, poderia alcançar os bens dos respectivos sócios, em caso de comprovação de confusão patrimonial ou desvio de finalidade.

Entretanto, tal texto não previa especificamente os conceitos das expressões “confusão patrimonial” e “desvio de finalidade”, deixando a interpretação sob responsabilidade da jurisprudência e da doutrina.

### ***Assim resta consignada na atual redação:***

Art. 50. Em caso de abuso da personalidade jurídica, caracterizado pelo desvio de finalidade ou pela confusão patrimonial, pode o juiz, a requerimento da parte, ou do Ministério Público quando lhe couber intervir no processo, desconsiderá-la para que os efeitos de certas e determinadas relações de obrigações sejam estendidos aos bens particulares de administradores ou de sócios da pessoa jurídica beneficiados direta ou indiretamente pelo abuso.

1º Para os fins do disposto neste artigo, desvio de finalidade é a utilização da pessoa jurídica com o propósito de lesar credores e para a prática de atos ilícitos de qualquer natureza.

2º Entende-se por confusão patrimonial a ausência de separação de fato entre os patrimônios, caracterizada por:

I – cumprimento repetitivo pela sociedade de obrigações do sócio ou do administrador ou vice-versa;

II – transferência de ativos ou de passivos sem efetivas contraprestações, exceto os de valor proporcionalmente insignificante; e

III – outros atos de descumprimento da autonomia patrimonial.

- 3º O disposto no caput e nos §§ 1º e 2º deste artigo também se aplica à extensão das obrigações de sócios ou de administradores à pessoa jurídica.
- 4º A mera existência de grupo econômico sem a presença dos requisitos de que trata o caput deste artigo não autoriza a desconsideração da personalidade da pessoa jurídica.
- 5º Não constitui desvio de finalidade a mera expansão ou a alteração da finalidade original da atividade econômica específica da pessoa jurídica.

De acordo com a nova lei, é suficiente a ação culposa de abuso da personalidade jurídica, fundamentada na confusão patrimonial ou no desvio de finalidade para que seja efetivada a desconsideração. Importantíssimo asseverar ainda, que a mudança do artigo 50 do Código Civil evidenciou o propósito do legislador em tornar necessária a demonstração do benefício auferido pelo sócio da empresa.

Em outras palavras, o desvio de finalidade é caracterizado pela fraude e objetivo dos sócios em prejudicarem credores. Noutra giro, a confusão patrimonial é, em suma, a administração desastrosa, nos termos das hipóteses tipificadas nos incisos do § 2º do artigo 50.

Imperioso frisar que o abuso da personalidade jurídica exige prova específica, sendo que meros indícios de irregularidades não tem capacidade de ensejar a desconsideração. In verbis: “utilização da pessoa jurídica com o propósito de lesar credores e para a prática de atos ilícitos de qualquer natureza.”

Além disso, observa-se a necessidade de comprovação de benefício efetivo do suposto abuso praticado pelos sócios. Nesse sentido, importante frisar que a desconsideração da personalidade jurídica não deve atingir necessariamente todos os sócios indistintamente.

Sendo assim, a solução principal prevista no ordenamento jurídico para a insolvência empresarial não é a desconsideração da personalidade jurídica, e sim, a Falência da sociedade devedora, no curso da qual, inclusive, poderá ser realizada a apuração da responsabilidade dos sócios, consoante o disposto na Lei 11.101/2005.

Neste ponto, em específico, é nítido que o deferimento da desconsideração da sociedade é exceção, devendo ser considerados, além dos requisitos expressos na redação do artigo 50, o contraditório e a ampla defesa, carecendo de prova robusta e incontroversa o ato de cometimento de ilícito pelo agente empresário.

Por fim, importa destacar que as mudanças legislativas trazidas pela Lei da Liberdade Econômica ofereceram o conteúdo normativo que carecia ao instituto da desconsideração da personalidade jurídica, concluindo que o mau uso deste instituto e a confusão patrimonial, não decorrem do simples inadimplemento das obrigações, mas da prova – efetiva e robusta – do voluntário e ilícito comprometimento social com a assunção de obrigações cujo objetivo se volte no claro sentido de fraudar os credores a benefício dos próprios sócios, desvirtuando, assim, a própria finalidade empresarial.

***\*Amanda Zanotto Correa é advogada integrante da equipe de advocacia estratégica do Rücker Curi – Advocacia e Consultoria Jurídica e especialista em direito constitucional aplicado***

***Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 10/08/2021***

## **OPINIÃO - O FIM DO VOTO IMPRESSO**

País não pode ficar refém de uma falsa discussão. O voto eletrônico é seguro e auditável  
***Por Notas & Informações, O Estado de S.Paulo***

Não há nada a indicar que o presidente Jair Bolsonaro vai parar de difundir inverdades e desconfiança sobre o sistema eletrônico de votação. De toda forma, é muito oportuno que o Congresso ponha um ponto final na discussão em torno da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 135/19, a respeito do voto impresso. Como disse o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (Progressistas-AL), essa questão “já foi longe demais”.

Na semana passada, a comissão especial da Câmara rejeitou o relatório favorável à PEC 135/19. Com um placar de 23 votos contra 11, a decisão foi importante demonstração de que os partidos

políticos não estão dispostos a apoiar uma iniciativa que, em vez de melhorar o sistema de votação, pode ser a porta de entrada para muitas fraudes e, principalmente, para intermináveis discussões sobre o resultado das urnas.

Depois da decisão da comissão, a PEC 135/19 deveria ter sido descartada. Não se deve gastar mais tempo com um tema, sem nenhuma relação com as prioridades nacionais, que foi inventado pelo bolsonarismo com o objetivo de criar confusão e questionar o resultado das eleições.

Não há nenhum indício de fraude nas urnas eletrônicas. Desde 1996, o País conta com um sistema de votação e apuração ágil, seguro e auditável. Recentemente, o próprio presidente Jair Bolsonaro admitiu que não tem prova de qualquer fraude nas eleições de 2018 – as provas que ele prometeu em março do ano passado, durante viagem aos Estados Unidos.

De toda forma, como o relatório da comissão especial tem caráter opinativo, o presidente da Câmara decidiu levar a PEC do voto impresso para apreciação do plenário da Casa. “Pela tranquilidade das próximas eleições e para que possamos trabalhar em paz até janeiro de 2023, vamos levar a questão do voto impresso para o plenário, onde todos os parlamentares eleitos legitimamente pela urna eletrônica vão decidir”, disse Arthur Lira na sexta-feira passada.

Ontem, o presidente da Câmara voltou ao assunto. “Nossa expectativa é que os Poderes acatem com naturalidade e respeitem (o resultado do plenário)”, disse Arthur Lira em entrevista à Rádio CBN. “O presidente Bolsonaro me garantiu que respeitaria o resultado do plenário”, disse.

Tal garantia não tem respaldo nos fatos. Basta ver que, ao longo de mais de um ano, o presidente Jair Bolsonaro não apenas mentiu à população – disse ter provas de que o resultado do primeiro turno das eleições de 2018 teria sido fraudado, quando na verdade não tinha nada, nem sequer o menor indício –, como se valeu dessa mentira para suscitar a desconfiança da população no sistema eletrônico de votação.

Por tudo isso, o plenário da Câmara dos Deputados deve rejeitar definitivamente a PEC 135/19. O País não pode ficar refém de uma falsa discussão. O voto eletrônico é seguro e auditável. Houve fraude, muita fraude, nos tempos da cédula em papel.

O atual sistema de votação é bom. Ninguém duvida, por exemplo, que os deputados federais que tomaram posse em 2019 foram escolhidos pelos eleitores nas urnas eletrônicas em 2018. O atual sistema é tão seguro que, com ele, Jair Bolsonaro não consegue fazer a confusão que Donald Trump tentou fazer nos Estados Unidos, ao questionar a contagem de votos do pleito que não o reconduziu ao poder. Daí por que o tal do voto impresso se tornou tão importante para Jair Bolsonaro. Um sistema de votação seguro é incompatível com seus propósitos.

Há um motivo adicional para o plenário da Câmara rejeitar a PEC 135/19. Conforme revelou o Estado, o ministro da Defesa, Walter Braga Netto, comunicou ao presidente da Câmara a ameaça de que não haveria eleições em 2022 se não fosse aprovado o “voto impresso e auditável”.

“Não contem comigo para qualquer movimento que rompa ou macule a independência e a harmonia entre os Poderes”, disse Arthur Lira na sexta-feira passada. Em defesa das eleições e da autonomia do Legislativo, que o plenário da Câmara possa dar uma firme resposta às infames ameaças do Palácio do Planalto. Sem transigência com golpistas.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 10/08/2021*

## **ESTIAGEM E FRIO FRUSTRAM EXPECTATIVA DE NOVA SAFRA AGRÍCOLA RECORDE**

Conab já prevê que a colheita de 2021 será 1,2% menor que a anterior; o IBGE ainda estima aumento de 0,8% na safra, mas fez revisões para baixo pelo quarto mês seguido

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



RIO - A estiagem e, mais recentemente, as ondas de frio estão jogando por terra a perspectiva de mais um recorde na safra de grãos, mostram dados da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Os dois órgãos fazem estimativas diferentes para a produção nacional, mas os dados apontam para o mesmo caminho.

A Conab já prevê que a safra de 2021 ficará 1,2% abaixo da anterior, com 253,98 milhões de toneladas. O IBGE ainda estima ligeiro aumento, de 0,8%, mas fez revisões para baixo pelo quarto mês seguido - e a perspectiva é de continuar rebaixando as previsões.

Segundo a Conab, apesar de ter havido aumento de área plantada em cerca de 4%, a redução na produção se deve, principalmente, à queda das produtividades estimadas nas culturas de segunda safra, “justificada pelos danos causados pela seca prolongada nas principais regiões produtoras, bem como às baixas temperaturas com eventos de geadas ocorridas nos Estados da região centro-sul do País”.

A produção de milho é a mais afetada. Conforme a Conab, a produção total deve atingir 86,65 milhões de toneladas, queda de 15,5% em comparação com 2020. A primeira safra, de verão, está projetada em 24,9 milhões de toneladas, 11% abaixo da safra anterior. A segunda safra, tradicionalmente chamada de “safrinha”, deve ser de 60,32 milhões de toneladas, 19,6% abaixo de 2020. Os dados do IBGE são diferentes, mas estão no mesmo sentido.



***A safra de milho deve ser a mais afetada, com queda de 15,5% em relação a 2020. Foto: Rafael Arbex/Estadão - 20/3/2019***

“Em vários Estados não tivemos chuvas, foi pior do que o esperado”, afirmou Carlos Antônio Barradas, analista de Agropecuária do IBGE. “Para piorar, tivemos as baixas temperaturas (mais recentemente). Em muitas regiões do Paraná e de Mato Grosso do Sul, geou. Isso complica, porque pegou boa parte das lavouras de segunda safra, mas só

vamos ter a noção quando terminar a colheita de todo o milho”, completou o pesquisador.

Segundo Barradas, as estimativas do órgão para a segunda safra de milho poderão piorar porque os efeitos negativos das geadas ainda não foram totalmente captados pelo Levantamento Sistemático da Produção Agrícola (LSPA) de julho. Além disso, há a possibilidade de novas ondas de frio chegarem, enquanto a continuidade da estiagem poderá atrapalhar a produção de trigo.

“A estimativa de trigo está bastante elevada. Alguns Estados ainda não informaram os problemas nem com a seca e, principalmente, com as geadas. As estimativas devem cair mais”, afirmou o pesquisador do IBGE.

Barradas explicou que a segunda safra de milho já enfrentava dificuldades associadas ao atraso no plantio. Isso porque a temporada de chuvas do verão passado, tradicionalmente iniciada em outubro, demorou a chegar. Com isso, o plantio da safra 2020/2021 de soja foi adiado, provocando adiamentos no milho de segunda safra - no Brasil, a segunda safra de milho é plantada nas mesmas áreas usadas para a soja, assim que termina a colheita.

Segundo Barradas, a segunda safra de milho precisa ser plantada até meados de abril, para aproveitar ainda a umidade dos solos. O atraso no plantio, portanto, dificultou esse processo de aproveitamento. Com a seca mais forte do que o esperado, parte do milho plantado está se perdendo. As geadas provocadas pelas ondas de frio no Centro-Sul agravaram o quadro, mas apenas nas edições de agosto e setembro do LSPA, quando a colheita do milho de segunda safra estará praticamente encerrada, os números das perdas ficarão mais claros.

A produção agrícola nacional só não será mais frustrada por causa da safra recorde de soja. Com a colheita praticamente encerrada, o IBGE espera uma produção de 133,4 milhões de toneladas, alta de 9,8% ante 2020, consolidando o Brasil como maior produtor mundial. Como já demonstrado nas estimativas de meses anteriores, o recorde na produção de soja será impulsionado pelos produtores do Rio Grande do Sul, que, em 2020, enfrentaram uma forte seca localizada.

Se houver queda na produção total de 2021, será a primeira redução desde 2018, conforme os dados do IBGE. Naquele ano, a safra de grãos somou 227,5 milhões, 4,7% abaixo de 2017. Apesar da queda, era a segunda maior safra da série histórica do IBGE até então. De 2019 em diante, os recordes foram sendo renovados, pulverizando os números de 2017 e 2018.

### PIB agrícola deve ficar estável

Para o diretor da consultoria MB Agro, José Carlos Hausknecht, o quadro desenhado pelos números da Conab e do IBGE confirma a expectativa de estabilidade no Produto Interno Bruto (PIB) da agropecuária no fechamento deste ano. No primeiro trimestre, o PIB da agropecuária avançou 5,7% ante os três últimos meses de 2020, em desempenho impulsionado pela soja. No início do ano, as expectativas apontavam para um avanço de 2% a 3% no PIB da agropecuária, alta que foi minada pelos efeitos do clima sobre a produção.

“Já vínhamos com a seca, e o quadro foi agravado com as geadas”, disse Hausknecht, referindo-se às recentes ondas de frio no centro-sul.

Apesar dos problemas climáticos e da frustração com a produção em 2021, o quadro ainda é favorável para o agronegócio, disse o diretor da MB. Com as cotações das commodities (matérias-primas negociadas internacionalmente) elevadas e o dólar alto, os produtores agrícolas nacionais ainda têm um impacto positivo em sua renda. Isso sinaliza para renovação de investimentos para a próxima safra e manutenção do ritmo de crescimento econômico nas regiões do País impactadas positivamente pela agropecuária.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/08/2021



## BRASIL EXPORT – FÓRUM NAC. DE LOGIST. E INFRAEST. PORTUÁRIA

### CARTA DO NORDESTE EXPORT 2021

São Luís, 3 de Agosto de 2021



### Leitura pelo presidente do Conselho do Nordeste Export, Aluísio Sobreira

Os dois dias de atividades do Nordeste Export 2021 foram muito especiais, fraternais e ricos em geração de conteúdo. A ampla programação técnica desenvolvida pelo Conselho, o qual tenho a honra de presidir, permitiu o anúncio de bons resultados, reivindicações, debates sobre desafios futuros e, especialmente, nos encheu de esperança de estarmos trilhando um

caminho sólido para melhoria da logística e da infraestrutura de transportes no País, em especial na região Nordeste.

Profissionais do primeiro escalão e que ocupam cargos estratégicos na esfera pública e em grandes empresas nos prestigiaram. Mais do que isso: mostraram estar atentos às iniciativas do Brasil Export, no sentido de entender para onde estamos caminhando. Afinal, o Brasil do futuro está sendo planejado agora.

A escolha de São Luís como sede do Nordeste Export 2021 foi muito feliz e exemplifica como a região apresenta condições favoráveis ao desenvolvimento socioeconômico. As operações logísticas e portuárias são questões essenciais para esse passo adiante que tanto almejamos.

Na visita técnica que realizamos no Porto do Itaqui pudemos visualizar um porto moderno, bem administrado, consciente das cadeias produtivas que está vocacionado a atender e conectado a diferentes modais de transporte. É dessa forma que queremos encontrar os demais portos públicos brasileiros. Claro, sempre levando em conta as diferenças de dimensões e características naturais.

Quase que simultaneamente à visita, o público que nos acompanhou online teve a oportunidade de assistir a um painel extremamente técnico sobre inovações no transporte terrestre. A atividade é fruto de uma parceria do Brasil Export com a Secretaria Nacional de Transportes Terrestres e comprovou o caráter dinâmico das ações promovidas pelos nossos conselhos. O ápice dessa parceria é a premiação “Rodovias Mais Brasil”, que acontecerá dentro da programação do Brasil Export em Brasília, no próximo mês de setembro.

O Secretário da pasta, Marcello da Costa, nos prestigiou presencialmente e elogiou o trabalho exercido pelos gestores portuários. Mais do que nunca, lembrou Marcello, os profissionais do universo dos portos e da logística estão trabalhando para identificar oportunidades de avanços e melhorias no universo das rodovias e ferrovias.

Os administrados dos portos da região Nordeste fizeram excelentes apresentações. Todos apontaram crescimento na movimentação de cargas e indicaram oportunidades de desenvolvimento de novos negócios. Importante ressaltar as melhorias de governança aplicada às Autoridades Portuárias nos últimos anos, deixando para trás a visão que porto público é necessariamente ineficiente e mal administrado.

Nosso fórum regional contou com o grande conhecimento do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, para apontar as águas que devemos navegar rumo ao desenvolvimento da cabotagem. A costa do Nordeste brasileiro é bastante extensa e oferece muitas oportunidades de conexões. Não há motivo para nossa matriz de transportes continuar exageradamente concentrada no modal rodoviário, ainda que a atual densidade de estradas seja menor do que o necessário. E pior: grande parte dessa malha continua sob conservação deficiente e administração aquém do que deveria.

Além de toda a receptividade do presidente Ted Lago e de sua equipe do Porto do Itaqui, o Nordeste Export foi contemplado com a participação do governo estadual, por meio do vice-governador Carlos Brandão. Ele fechou o primeiro dia de atividades e fez questão de dizer que sabe que a atividade logística não é para amadores. Dessa forma, os investimentos em infraestrutura precisam estar atrelados a melhorias no ambiente socioeconômico, com qualificação de mão de obra, geração de empregos de qualidade e incentivo ao consumo interno. Também fomos premiados com uma palestra exclusiva do senador Roberto Rocha, que representa o estado do Maranhão no congresso e falou sobre reforma tributária e zonas de exportações.

E por falar em ZPEs, estamos celebrando a publicação da Medida Provisória 1.033/2021, que se constitui em um novo marco regulatório para essas instalações no Brasil, após décadas de espera. Com esse avanço, esperamos registrar em breve a criação de novas ZPEs em território nacional.

É nosso papel, como fórum permanente, atuar no sentido de promover maior segurança jurídica e liberdade para empreender, com as devidas preocupações referentes à sustentabilidade e à qualidade de vida dos moradores da região. Muitos dos portos da região Nordeste estão encravados em áreas metropolitanas. Listamos os ônus, mas há também os bônus, como a possibilidade de crescimento do turismo náutico e da criação de uma efetiva cultura marítima, tendo como foco o aumento do emprego qualificado e uma maior geração de renda em benefício da sociedade dos estados nordestinos.

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, detalhou as ações da agência para acelerar as autorizações de instalações privadas, de EBNs, de contratos de transição e de uso temporário, reduzindo a ociosidade dos portos e viabilizando o desenvolvimento do setor. O que os regulados desejam, afinal, é uma regulação responsiva e moderna, com estabilidade.

Encerrando com chave de ouro o Nordeste Export 2021, o ex-ministro do TCU e brasileiroíssimo José Múcio Monteiro criticou parte da classe política que só pensa em eleições e deixou a reflexão: “o que queremos para o nosso Brasil?”.

Reflexão muito válida e precisa, a do nobre José Múcio. Afinal, o principal objetivo dos fóruns regionais do Brasil Export é o de promover, de forma permanente, o intercâmbio de ideias, de reflexões e de experiências. Tenho certeza que aqui em São Luís, junto a nosso público online, atingimos esse nosso objetivo com sobras.

Meu muito obrigado a todos.

*Fonte: Brasil Export – Fórum Nac. de Logística e Infraestrutura Potuária*  
*Data: 10/08/2021*

### **VIDEO COMPLETO : NORDESTE EXPORT 2021 - PAINEL ONLINE “RODOVIAS+BRASIL” : INOVAÇÕES NO SETOR DE TRANSPORTES TERRESTRES**

#### ***Brasil Export Fórum Nacional***

Painel online “Rodovias+Brasil”, uma parceria do Brasil Export com a Secretaria Nacional de Transportes Terrestres (SNTT), que abriu a programação do Nordeste Export 2021 na Internet

#### ***Na íntegra é só clicar no link***

<https://www.youtube.com/watch?v=hfMDZJWpYdE&list=PLIKGOjxU-kLR3nf2kd9-5SYaT-QS8SJ2A&index=3>

#### ***Tema: Inovações no setor de Transportes Terrestres***

**Moderador:** Marco Aurélio de Barcelos Silva, Presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR)

#### **Debatedores**

- Alessandro Reichert, Diretor de Transporte Rodoviário Substituto no Ministério da Infraestrutura
- Ismael Trinks, Diretor do Departamento de Transporte Ferroviário no Ministério da Infraestrutura
- Luciano Lourenço da Silva, Diretor do Departamento de Planejamento, Gestão e Projetos Especiais no Ministério da Infraestrutura

*Fonte: Brasil Export – Fórum Nac. de Logística e Infraestrutura Potuária*  
*Data: 10/08/2021*



## VALOR ECONÔMICO (SP)

### SANTOS BRASIL REVERTE PREJUÍZO E REGISTRA LUCRO NO 2º TRIMESTRE



A companhia reportou lucro de R\$ 60,4 milhões, revertendo prejuízo de R\$ 9,4 milhões registrado no mesmo período de 2020

*Por Taís Hirata, Valor — São Paulo*

A Santos Brasil teve lucro líquido de R\$ 60,4 milhões no segundo trimestre deste ano, revertendo o prejuízo de R\$ 9,4 milhões registrado no mesmo período de 2020 — no auge da pandemia.

— Foto: Divulgação/Santos Brasil

A receita líquida teve aumento de 68,8%, chegando a R\$ 379,5 milhões. O lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês) avançou 250% no trimestre, para R\$ 147,7 milhões.

Os resultados são bastante positivos mesmo se comparados ao segundo trimestre de 2019, que não traz os efeitos da pandemia. A receita apresenta um aumento de 43,3%, e o Ebitda, de 151,6%, em relação ao segundo trimestre de dois anos atrás.

A melhora do cenário se deve a ao menos três fatores: o aumento na movimentação de carga — inclusive com ganho de fatia de mercado no Porto de Santos —; a melhora nas importações, que amplia também a receita de armazenagem; e a renegociação dos contratos, em especial o da Maersk, que tiveram um reajuste.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 10/08/2021*

## PEC DOS PRECATÓRIOS EXTINGUE 'FORO NACIONAL' PARA DISPUTAS INDIVIDUAIS COM A UNIÃO

Demandas poderão ser aforadas na seção judiciária de onde houver ocorrido o ato ou fato que deu origem; para disputas coletivas, foro continuará sendo o Distrito Federal

*Por Fabio Graner e Mariana Ribeiro, Valor — Brasília*

A Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos precatórios prevê a extinção do “foro nacional” para disputas individuais com a União. A informação consta da Exposição de Motivos da PEC enviada ao Congresso. Para demandas coletivas, o foro continuará sendo o Distrito Federal.

“Com isso, demandas individuais poderão ser aforadas apenas na seção judiciária em que for domiciliado o autor ou naquela onde houver ocorrido o ato ou fato que deu origem à demanda ou onde esteja situada a coisa, não mais no “foro nacional”, o que contribuirá para o descongestionamento das demandas em trâmite no Distrito Federal, sem prejuízo do absoluto e inafastável amplo acesso à Justiça e efetividade da prestação jurisdicional”, diz o texto.

Uma fonte complementa que a medida evita, por exemplo, que uma empresa com uma mercadoria apreendida no Porto de Santos entre com uma ação judicial aqui em Brasília. Esse interlocutor explica que o juiz do local do fato, ato e domicílio do autor conhece melhor a causa e é mais especializado. Além disso, argumenta a fonte, a regra atual do “foro nacional” é bem antiga e somente se justificava quando a justiça federal não era interiorizada e informatizada com o advento do processo eletrônico.

Outra medida que a PEC dos precatórios traz e não havia sido anunciada é que, a possibilidade de encontro de contas de precatórios com quem tem dívida com a União poderá ocorrer mesmo quando essas dívidas judiciais tiverem sido cedidas. A ideia é evitar que um devedor antecipe a cessão do precatório para evitar que a União deposite esse item em juízo para tentar fazer o encontro de contas.

Segundo a Exposição de Motivos, em 2022, apenas 47 precatórios serão alcançados pela regra que permite parcelar em 10 vezes as dívidas superiores a R\$ 66 milhões. E sozinhos representam impacto positivo de R\$ 22,7 bilhões de reais em espaço fiscal em 2022.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 10/08/2021*

## PE TENTA VIABILIZAR TRECHO ESTADUAL DA TRANSNORDESTINA

Governo pernambucano envia PEC que permite ferrovias estaduais, em resposta a possível exclusão da Transnordestina

*Por Taís Hirata — De São Paulo*

O governo de Pernambuco enviou ontem uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que dá autorização ao executivo para viabilizar a construção de ferrovias estaduais, em uma tentativa de tirar do papel o trecho da Transnordestina no Estado, que poderá ser excluído da concessão federal, operada pela Companhia Siderúrgica Nacional (CSN).

A proposta foi uma reação à recente declaração do ministro de Infraestrutura, Tarcísio Freitas, de que o governo federal planeja redesenhar o contrato da ferrovia para concluir apenas o trecho que vai até o porto de Pecém, no Ceará, abrindo mão do eixo até o Porto de Suape, em Pernambuco.

A Transnordestina é uma concessão federal operada pela CSN desde 2006. Em meio a atrasos nas obras e dificuldades para a liberação dos recursos públicos ao empreendimento, apenas 54% da via foi construída até hoje. O projeto original prevê a ligação do interior do Piauí, em Eliseu Martins, até os dois portos da região.

Devido aos atrasos, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) já chegou até mesmo a autorizar a caducidade da concessão. A anulação não foi decretada pelo ministério, mas é uma carta na manga do governo para pressionar a CSN, que retomou a construção no fim de 2019. Desde então, os trabalhos já têm se concentrado nos trechos do Piauí e Ceará - neste momento, há 1.246 trabalhadores mobilizados.

A avaliação do ministério é que a concessão teve erros de modelagem e não existe viabilidade econômica para os dois eixos, no Ceará e em Pernambuco. Por isso, o contrato está sendo renegociado, para que ao menos uma parte da ferrovia entre em operação.

O governo pernambucano, porém, não está satisfeito. O secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, Geraldo Julio, afirma que não participou de qualquer negociação e que espera que a CSN realize a obra. "A expectativa é que o contrato seja cumprido."

Desde a declaração do ministro, concedida na Live do Valor, em julho, representantes do Estado têm buscado se articular contra a proposta. O argumento é que faltam 313 km para a conclusão das obras até Suape, 92 km a menos do que o trecho até Pecém. O investimento também seria R\$ 1 bilhão inferior - a conta apresentada é que seria preciso R\$ 2,5 bilhões para o trecho em Pernambuco e R\$ 3,5 bilhões no Ceará.

Procurada, a CSN preferiu não se manifestar sobre o tema.

Caso a exclusão do trecho de Pernambuco se confirme, o Estado vê duas opções: ou o governo federal faz uma nova licitação, ou o próprio Estado assume o projeto, diz o secretário. "Vamos fazer de um jeito, ou de outro."

Como uma pressão adicional, a PEC enviada ontem à Assembleia Legislativa pernambucana abriria caminho para que o Estado delegue a uma empresa privada a construção e operação do trecho, possivelmente em regime de autorização, e não de concessão - à luz do que outros Estados têm estudado fazer.

Já haveria inclusive uma empresa interessada em levar o projeto adiante: a Bemisa, que depende da ferrovia para viabilizar seu projeto de minério de ferro Planalto Piauí. Procurado, o grupo diz que “tem acompanhado todos os esforços para viabilizar a Transnordestina seja por meio do governo, seja pelo setor privado” e que “avalia as possibilidades”.

Segundo Julio, a PEC enviada à Assembleia tem sido estudada há algum tempo, e poderá permitir a construção de outros ramais privados, além da Transnordestina. Porém, não há nenhum projeto na mesa neste momento, diz.

A estratégia de lançar projetos estaduais de ferrovias tem sido traçada por outros Estados, tanto para viabilizar pequenos ramais quanto para corredores que o governo federal não priorizou em seu planejamento de concessões.

Procurado, o Ministério de Infraestrutura diz que “todas as iniciativas que vierem se somar aos esforços do governo federal e do setor privado, em sintonia com o Plano Nacional de Logística, são bem vistas”. No entanto, “reforça a necessidade da aprovação de um arcabouço normativo federal que padronize as demandas para viabilizar o pleno funcionamento deste modo de transporte”

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 10/08/2021*

## JSL MIRA AQUISIÇÕES E NÃO DESCARTA NOVA OFERTA À TEGMA

Para presidente, negociações são como namoro: não deu certo, mas pode voltar a acontecer  
*Por Taís Hirata — De São Paulo*



*Grupo ainda vê oportunidades de aquisição em quase todos os segmentos, avalia Ramon Alcaraz, presidente da JSL — Foto: Claudio Belli/Valor*

A JSL, maior empresa de logística rodoviária do país, tem negociado novas aquisições no setor e não descarta retomar a proposta de compra da Tegma, outra grande operadora do segmento, afirma o presidente, Ramon Alcaraz.

Em julho, a JSL fez uma oferta para comprar a concorrente, cujo valor total foi avaliado em R\$ 1,75 bilhão na operação. Porém, a oferta foi recusada sem espaço para conversas sobre o preço.

O presidente diz que a JSL “não está parada nesse assunto”, mas isso não quer dizer que a ideia tenha saído da mesa. “Essas negociações são como um namoro. Não deu certo, mas isso não quer dizer que não possa voltar a acontecer”, diz Alcaraz.

Há, no entanto, outros alvos com os quais a companhia está negociando neste momento. “A diferença da Tegma é que há uma obrigatoriedade de tornar a oferta pública”, afirma o executivo.

No último ano, a JSL realizou cinco aquisições, que, somadas, representam incremento de R\$ 1,76 bilhão à receita bruta da companhia. “Nosso objetivo é somar expertise e volume em segmentos nos quais a JSL já está presente, mas não com tanta profundidade. A ideia da

aquisição da Tegma, muito forte no setor automotivo, vinha nessa linha. A proposta continua a mesma para as próximas compras”, diz ele, que assumiu em março o braço de logística rodoviária da Simpar.

O executivo avalia que ainda há oportunidades de aquisição em quase todos os segmentos, devido ao alto grau de pulverização do setor. Hoje a JSL é a líder do mercado de transporte rodoviário, mas não detém nem sequer 2% de participação total, diz ele.

Em termos geográficos, há um desejo de ampliar a atuação internacional. Além do Brasil, a JSL opera na Argentina, Chile, Uruguai e Paraguai. Essa expansão poderá se dar tanto por meio de aquisições quanto por crescimento orgânico, já que hoje existem contratos sendo negociados em outros países - que Alcaraz prefere não especificar.

O presidente também não descarta uma expansão em outros modais logísticos, o que poderia ocorrer por meio da JSL ou de outras empresas do grupo Simpar, que já têm atuação em diferentes setores - por exemplo, a CS Brasil opera terminais de granéis sólidos no Porto de Aratu (BA).

A empresa também afirma que têm capacidade financeira para realizar os investimentos necessários ao crescimento. A JSL encerrou o segundo trimestre deste ano com uma alavancagem de 2,7 vezes da dívida líquida pelo Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) - que ainda não leva em consideração a geração de caixa da recém-adquirida Marvel.

No segundo trimestre, a companhia mostrou resultados bastante positivos. A empresa reverteu o prejuízo registrado em 2020 e obteve lucro líquido de R\$ 93,1 milhões no período. A receita teve avanço de 58,6%, chegando a R\$ 922,4 milhões, e o Ebitda saltou 157,5%, para R\$ 211,7 milhões.

A melhora dos resultados se deve a uma combinação de fatores. Um deles é a base de comparação fraca, já que o segundo trimestre de 2020 foi o período de maior impacto da pandemia.

Além disso, houve um efeito positivo extraordinário na linha de despesas operacionais: a recuperação de créditos de PIS/Cofins extemporâneo sobre a base do ICMS, o que gerou impacto positivo de R\$ 78,3 milhões.

Para além desses fatores, a companhia apresentou crescimento, tanto inorgânico, devido à incorporação das novas empresas, quanto orgânico, com melhora principalmente na movimentação do agronegócio, da mineração e do varejo ligado ao comércio eletrônico.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 10/08/2021*

## CHINA DERRUBA PREÇOS DO BRENT E MINÉRIO

Preocupações com restrições econômicas no país levam aos movimentos de ajustes no mercado  
*Por Ana Paula Machado e Stella Fontes — De São Paulo*

Os ajustes nos preços das commodities seguem firmes na segunda semana do mês. O minério de ferro, por exemplo, apresentou queda nos contratos futuros com a expectativa de desaquecimento na demanda da principal matéria-prima do aço, com o maior controle da China sobre as operações siderúrgicas, e a maior oferta da commodity. O efeito China também foi visto na cotação do Brent ontem, mas neste caso por conta da perspectiva de avanço da variante delta no país.

Os contratos futuros de minério iniciaram a semana em queda acentuada, dando continuidade à correção vista desde o início do mês. Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos mais



negociados de minério com vencimento em janeiro encerraram o dia com baixa de 5,3%, para 845 yuans por tonelada, o preço mais baixo desde 12 de abril.

Já em Cingapura, os contratos mais líquidos com entrega em setembro perderam 5,9%, cotados a US\$ 158,05 por tonelada. Para efeito de comparação, na sexta-feira a tonelada do minério com teor de 62% de ferro foi negociada a US\$ 172,51 no porto de Qingdao, conforme a Fastmarkets MB.

Segundo o analista do Itaú BBA, Daniel Sasson, esse movimento de ajuste nos preços do minério de ferro segue forte há três semanas e não há espaço para a cotação da commodity voltar aos patamares acima de US\$ 200 a tonelada no curto prazo.

“É um ajuste e era esperado, estamos no momento mais forte com uma queda de US\$ 50 por tonelada. E esse movimento deve permanecer porque os dados de produção de aço na China nos últimos 10 dias de julho foram os mais fracos do ano”, disse Sasson.

Segundo ele, a tendência, no médio prazo é que os preços da principal matéria-prima do aço fiquem abaixo dos US\$ 170, em função dessa demanda mais fraca. “Mas, a cotação ainda está muito acima do preço normalizado tendo mais espaço para esse ajuste ao longo desse ano.”

Em condições normais de oferta e demanda, o minério de ferro poderia ser negociado a US\$ 70 a tonelada, segundo o mercado. Já o Brent atingiu a mínima das últimas três semanas ontem. O barril foi negociado a US\$ 69,04, desaceleração de 2,4% em relação ao último pregão. As preocupações de que as restrições relacionadas ao coronavírus na Ásia, especialmente na China, poderiam diminuir a recuperação da demanda por combustível, derrubaram os preços da commodity.

Em relatório, Barbara Lambrecht, do Commerzbank, lembrou que a China vem importando menos petróleo. De acordo com dados das autoridades chinesas, as importações de óleo bruto totalizaram 9,7 milhões de barris por dia, abaixo de 10 milhões de barris por dia pelo quarto mês consecutivo. Nos acumulados de janeiro a julho, as importações caíram 5,6% em relação ao ano anterior.

“O mercado está observando os números crescentes do coronavírus na Ásia com considerável alarme, pois isso poderia levar o governo chinês a tomar medidas drásticas em linha com sua estratégia estrita de zero covid, apesar dos números ainda estarem em um nível baixo”, afirmou.

Essa preocupação com as medidas para diminuir o avanço da variante delta na China fez os bancos JPMorgan, Morgan Stanley e Goldman Sachs diminuírem as expectativas de crescimento do PIB chinês para este ano.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 10/08/2021*

## VARIANTE DELTA AFETA A ECONOMIA E TORNA INCERTAS AS PREVISÕES

Para o economista-chefe da OMC, Robert Koopman, acelerar a imunização contra a covid-19 é essencial para a recuperação do comércio e da economia global, especialmente diante da ameaça da variante delta

*Por Marsílea Gombata — De São Paulo*

A quebra de patentes não deve acelerar a produção de vacinas contra a covid-19 no curto prazo. Mesmo que países ricos cheguem a um acordo na Organização Mundial do Comércio (OMC), levará até três anos para os países em desenvolvimento conseguirem produzir a vacina em escala, diz Robert Koopman, economista-chefe e diretor da divisão de pesquisa econômica e estatística da OMC.

Em entrevista por vídeo ao Valor, Koopman diz que acelerar a imunização contra a covid-19 é essencial para a recuperação do comércio e da economia global. Mas não acredita que derrubar direitos de propriedade intelectual possa resolver a assimetria das campanhas de imunização.



*Koopman, economista-chefe da OMC, diz que apesar da delta os governos estão mais cautelosos em impor restrições — Foto: Divulgação/OMC/Jay Louvion*

**“Alguns falam em desglobalização. Eu falo em reglobalização, reorganização da globalização. com realocação das cadeias.”**

“No curto prazo isso teria pouco impacto. Há muito mais para produzir vacinas do que apenas a propriedade intelectual, que é essencialmente uma receita, uma lista de ingredientes”, diz ao se referir a insumos, logística e armazenamento. “As próprias companhias de países em desenvolvimento nos dizem que levará de dois a três anos [para conseguirem fabricar a vacina].”

Ele argumenta que a variante delta é um dos maiores fatores de risco à recuperação sustentada do comércio e à economia global. “A variante delta pode resultar em mais lockdowns e, portanto, limitar a recuperação econômica, o que tem impacto no comércio global. Só não sabemos ainda o quanto”, diz. “É [um cenário] muito complexo e faz com que qualquer projeção econômica seja incerta.”

***A diversificação das cadeias de produção devido ao conflito entre EUA e China oferece oportunidades para o Brasil.”***

Ex-diretor de operações do Escritório do Representante de Comércio dos EUA (USTR), o economista afirma que a covid-19 somou-se às tensões entre EUA e China e aprofundou um processo de diversificação das cadeias de suprimento, o que pode ser uma oportunidade para países em desenvolvimento como Brasil e México ampliarem suas exportações.

Koopman participou no dia 3 da terceira edição do seminário International Chamber of Commerce (ICC) Leadership Talk, no qual debateu a importância do comércio no pós-pandemia. No evento, falou sobre exemplos bem-sucedidos de reorganização nas cadeias de valor e abertura econômica, que levaram a maior desenvolvimento e dinamismo de países como a Costa Rica. Leia a entrevista:

**Valor: O comércio global teve recuperação recorde no primeiro trimestre do ano, crescendo 10%. Mas o cenário atual é incerto. A variante delta pode desacelerar isso?**

Robert Koopman: De fato, é algo que nos preocupa muito. Tivemos uma recuperação muito forte do comércio de maneira geral, apesar de desigual. Vemos algumas regiões com crescimento muito forte em comércio e outras áreas, e regiões que têm tido uma recuperação relativamente fraca no comércio. A delta é uma preocupação e pode resultar em mais lockdowns e, portanto, limitar a recuperação econômica, o que tem impacto no comércio global. Só não sabemos ainda o quanto. Mas é um grande risco para a recuperação econômica e o fortalecimento do comércio.

**Valor: Mesmo antes da pandemia, já havia problemas nas cadeias de suprimento. Com a delta, a normalização das cadeias de produção no fim do ano parece difícil. Quando veremos isso acontecer?**

Koopman: Muito tem de ser feito em uma área que não sou especialista, que é epidemiologia. De uma perspectiva não técnica, parece que precisamos fazer um trabalho melhor com a vacinação. Há uma distribuição desigual das doses, e tudo o que eu entendo é que as vacinas são muito eficazes. Estamos vendo que lugares que fizeram um bom trabalho ao conter variantes anteriores da covid-19 agora não estão conseguindo conter a delta.

Então há reaberturas que pareciam OK baseadas nas variantes anteriores e no ritmo de vacinação naquele momento, mas agora fica claro que a variante delta é muito mais contagiosa. Talvez precisemos pensar quais políticas serão efetivas contra a delta e fazer as vacinas chegarem a quem precisa.

É [um cenário] muito complexo e faz com que qualquer projeção econômica seja incerta. Se olharmos projeções econômicas do FMI, Banco Mundial, OCDE ou OMC, há riscos significativos à baixa. Com a disseminação da delta, estamos vendo aumentar a probabilidade desses riscos e cenários negativos.

### **Valor: Devemos ser pessimistas com a recuperação, frente à delta?**

Koopman: Não podemos relaxar, mas veremos cenários otimistas adiante. Estava vendo dados que sugerem que, fora do Reino Unido, a disseminação do vírus estava diminuindo. Isso é algo para acompanhar. Pode ser um alívio a autoridades de políticas econômicas, mas não sabemos. Há muita incerteza em como lidar com esse vírus e suas implicações, e é por isso que muitos ministérios da saúde estão muito cautelosos com as diretrizes. A população alemã, por exemplo, está ficando cansada dessas restrições e pressões políticas para reduzi-las surgirão.

Uma questão crítica é a vacina. Tornar a distribuição mais equitativa. Vimos países desenvolvidos iniciar a vacinação de maneira razoável, não perfeita. Temos de fazer com que países com baixo nível de vacinação que subam ao topo [do ranking] do mundo vacinado.

### **Valor: E como chegar lá? Negociações sobre quebra de direitos de propriedade intelectual, chave para isso acontecer, avançam?**

Koopman: No curto prazo isso teria pouco impacto. Vou dar um exemplo do porquê disso. Mando a você uma receita de um prato muito complexo. Mando uma lista de ingredientes, e isso é o que a propriedade intelectual te dá. Não te dá a cozinha, não te diz como fazer, misturar todas essas coisas, não te dá os ingredientes, apenas uma lista deles. Há muito mais para produzir vacinas do que apenas a propriedade intelectual, que é essencialmente uma receita.

E as próprias companhias em países em desenvolvimento nos dizem que levará de dois a três anos [para conseguirem fabricar a vacina]. 'Nos dê a propriedade intelectual, mas teremos de aprender a fazer essa receita e buscar os equipamentos para fabricar os ingredientes. Muitas dessas coisas terão de ser importadas. Depois, teremos de saber como distribuir e estocar'. São, portanto, coisas complexas. Temos visto avanços, mas não é algo que se possa aprender da noite para o dia. Se você quer ser bom em uma receita, tem de praticá-la repetidamente, sendo que em alguns casos é preciso ir à escola de culinária. É isso o que ouvimos de empresas nos países em desenvolvimento que acham que poderiam produzir vacinas. E é bem diferente dos governos dizerem 'vamos liberar a propriedade intelectual' e essa produção acontecer de maneira mágica. As próprias empresas dizem que será um desafio.

Temos de solucionar o problema imediato, produzir o máximo de vacinas que podemos no curto prazo. Claro que temos de ter capacidade de produzir essas vacinas globalmente, mas isso levará mais tempo e não resolverá o problema nos próximos meses. Talvez solucione o problema nos próximos dois anos. Enquanto isso, quem sabe como produzi-las, precisa produzir o mais rápido possível e precisamos ser capazes de entregá-las globalmente. Há muito em jogo, e a solução não virá no curto prazo.

### **Valor: Se a recuperação global depende do avanço da vacinação e este problema só será resolvido no longo prazo, não veremos recuperação completa tão cedo?**

Koopman: Até o fim do ano as empresas esperam chegar à marca de 12 bilhões de doses. Um ano atrás, a expectativa era de 2 bilhões. Isso é surpreendente! Mas temo que não ajudará a resolver o problema. É preciso achar maneiras para se produzir o máximo possível e distribuir as doses em todo o mundo. Precisamos de capacidade de produção garantindo que as lacunas sejam preenchidas, eliminar restrições às exportações, remover regulações que precisam ser retiradas, facilitar as cadeias.

### **Valor: Podemos ver novas restrições com a variante delta?**

Koopman: Até agora o que temos visto são mais medidas liberalizantes. Governos tomaram medidas restritivas e boa parte delas foi removida. Algumas continuam, mas nas últimas semanas não vi nenhum governo indicando que lançará alguma política para restringir o comércio. Esforços de governos, organizações internacionais e do setor privado ajudaram a restringir tipos de políticas governamentais que podem impedir o comércio de bens necessários para se produzir vacina. Os governos se deram conta de que se tomarem essas ações, podem afetar de forma adversa sua habilidade em ter as vacinas que querem. Estão mais cautelosos em impor restrições.

### **Valor: Antes da chegada de Joe Biden à Presidência dos EUA, esperava-se que as tensões entre EUA e China diminuiriam, mas não estamos vendo isso. Quais implicações disso para o comércio?**

Koopman: No governo dos EUA anterior, dado o número de medidas e ações tomadas, essas tensões minaram as relações comerciais EUA-China. No geral, o efeito foi um desvio de comércio, em que companhias basicamente começaram a produzir e exportar de outros países. O novo governo dos EUA não parece ter pressa em remover nenhuma delas. Este governo tem uma visão mais multilateralista do mundo. Mas negociadores na arena comercial não abrem mão de vantagem, e o governo anterior proporcionou ao governo Biden vantagem. O que ouvimos na OMC é que os países estão (negociando) nas bases bilaterais, então acho que precisará de mais negociação para resolver isso.

Enquanto isso, o restante do mundo tenta se adaptar. Temos visto aumento dos fluxos comerciais de outros países para os EUA, que tentam lidar com os desafios que a relação EUA-China impõe.

Em outras regiões onde o governo anterior impôs ou ameaçou impor restrições comerciais, acho que veremos Biden engajado em negociar. Não que não esteja engajado em negociar com a China. É que tem sido mais exitoso em chegar a acordos com outros países, enquanto com a China não parece ter chegado a ponto comum.

### **Valor: Na sua opinião, continuaremos a ver um esforço de duplicação das cadeias de valor, especialmente em aliados dos EUA na Ásia?**

Koopman: Sim. O que vimos mesmo antes dessas tensões escalarem é uma saída do fluxo de investimento direto da China para países vizinhos. O custo para se fazer negócio na China estava subindo, e a China viu que seria melhor produzir alguns produtos em outros países e ser mais competitiva globalmente. Isso foi visto particularmente com brinquedos e têxteis, e em paralelo foram mudadas as cadeias de suprimento de itens eletrônicos complexos, como componentes de automóveis e aeroespaciais. Já havia uma mudança na China, de produção de bens intensiva em mão-de-obra de baixa qualificação para produção intensiva em capital e alta qualificação.

Então vem o governo anterior dos EUA e levanta uma série de incertezas sobre custos crescentes na China e isso acaba encorajando empresas a buscar oportunidades em outros países. Empresas ocidentais começaram a se dar conta que, para evitar riscos políticos, precisam diversificar sua cadeia de suprimento. E o que se vê agora com a covid, e com eventos climáticos como furacões, é que talvez seja preciso mais que só uma produção de baixo custo, mas uma produção de custo relativamente baixo de fontes diversificadas.

O que estamos vendo é uma combinação de incerteza política, mas também reconhecimento das companhias de que talvez tenhamos nos tornando muito dependentes de uma fonte de produção. Muitas firmas estão examinando cadeias de produção e seus diferentes níveis de fornecedores e se dando conta que talvez sejam muito dependentes de um único fornecedor e podem estar sujeitos, por exemplo, a congestionamento de portos. Precisam, portanto, de equilíbrio para reduzir a dependência em relação a uma única companhia específica. E isso é muito natural e consequência de choques de políticas e eventos naturais como covid e clima.



O interessante nisso é que não vemos muitas empresas trazendo de volta suas fábricas para seus países de origem. Até agora se vê mais diversificação. Pode ser que vejamos as companhias tendo parte da produção longe, mas preocupadas em ter parte dela perto.

**Valor: Desde o início do ano o Brasil aumentou as exportações de manufaturados para seus vizinhos. Isso é consequência dessa disruptura das cadeias, com o Brasil ocupando o lugar deixado pela China? Ou tem mais a ver com a covid-19?**

Koopman: Provavelmente é um pouco dos dois. Algumas pessoas falam em desglobalização, eu falo em reglobalização. E isso se refere à reorganização da globalização. Quando olhamos isso e não vemos as empresas trazendo a produção de volta para casa, vemos mais diversificação e provavelmente uma realocação das cadeias para perto

Ainda iremos ver mais diversificação do comércio global. Acho que a ascensão da China e seu foco em ser fonte de bens manufaturados teve impactos em outros países em desenvolvimento. O México foi afetado porque sob o Nafta tinha uma estratégia de desenvolvimento econômico envolvendo comércio para competir com a China. Mas a China fez melhor ou mais barato.

Mas agora com essa preocupação sobre dependência em um só fornecedor, vemos essa diversificação. Isso oferece oportunidades para Brasil, México, Índia, Bangladesh e outros países asiáticos como Indonésia, Malásia. Isso é resultado das incertezas políticas, do conflito entre China e EUA, mas também desse reconhecimento das companhias de que é preciso maior diversificação das cadeias. E isso oferece oportunidades para países em desenvolvimento.

**Valor: Vivemos um momento em que muitos países se mostram protecionistas e priorizam suas empresas. Organizações como a ICC Brasil defendem a abertura econômica como necessária para o desenvolvimento. Como um país como o Brasil pode continuar perseguindo isso?**

Koopman: Uma das coisas que observo na OMC é que os membros concordam em alguns princípios e isso é ótimo. Mas não é discutido nesses princípios qual o papel do comércio no desenvolvimento. Há uma série de visões entre membros de que o comércio é meio de terem acesso à demanda de países ricos e, portanto, completar o crescimento econômico que não conseguem apenas de forma doméstica, além de ser um modo de aumentar a competitividade e o padrão de vida com a importação de bens e serviços que ajudam empresas locais a serem mais competitivas. Há outras que focam apenas na primeira parte, de que deveríamos ter maior acesso ao mundo rico, mas limitar o acesso do mundo rico e outros países em desenvolvimento a nossos mercados domésticos, para fortalecermos negócios e empresas locais.

De um ponto de vista de um economista, acho essas importações criarão concorrência com algumas dessas empresas, mas fortalecerão outras. Mas não há um entendimento ou acordo sobre o papel da abertura para fortalecer a competitividade, e isso é um desafio para os membros da OMC. O Brasil pode ser uma voz desse amplo entendimento do papel do comércio no crescimento e desenvolvimento.

**Valor: O preço de commodities agrícolas está alto e deve aumentar nos próximos anos pela demanda da China e de biocombustíveis. Trata-se de um novo superciclo?**

Koopman: Temos de ter cuidado ao olhar essa alta de preços do curto prazo, pós-covid. Tivemos muitos países e empresas esperando grande queda na demanda. E isso, portanto, reduziu sua produção e oferta. Tivemos uma pequena surpresa com a demanda sendo mais forte do que o esperado. Vemos a demanda se recuperando muito mais rápido, em parte por causa das políticas governamentais, em parte porque grandes estímulos vistos nos EUA e na Europa sustentaram a demanda além do que as empresas estavam esperando. Então as empresas cortaram sua capacidade pensando em uma grande recessão global, que passou rápido. E agora a demanda está lá no alto. Não dá para aumentar a oferta da noite para o dia, isso leva um tempo. Se você começa a parar a produção de computadores ou plástico, antecipa a demanda fraca e começa a enviar sinais para a cadeia de produção de que não encomendará componentes. Se, então, começa a ver uma demanda maior do que o esperado, leva um tempo para que seja novamente hábil para reerguer a produção novamente e retornar a um equilíbrio. Então não pense que a alta

que vemos nos preços sugerem um superciclo de longo prazo. Pode ser que seja. Mas eu acho que deveríamos ser cautelosos e pensar que se tratam de desequilíbrios de oferta e demanda de curto prazo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/08/2021

## PARMESÃO É NOVO ATRITO EM ACORDO UE-MERCOSUL

Signatários do acordo se comprometem a impedir que “imitações” locais sejam vendidas nos mercados locais com o mesmo nome

Por Daniel Rittner — De Brasília



**Jorge Neme: “Estava estabelecido, no acordo fechado, que iam ser respeitadas indicações geográficas de empresas do Mercosul” — Foto: Divulgação**

O queijo parmesão é mais uma frente de discórdia entre União Europeia e Mercosul para colocar em vigência o acordo de livre comércio fechado entre os dois blocos. A divergência técnica se soma agora a outra, de caráter mais político e com forte apelo na opinião pública europeia, que é o desmatamento na Amazônia e a agenda ambiental do governo Jair Bolsonaro.

Na prática, o tratado anunciado em junho de 2019 está em estado de hibernação atualmente. Ele precisa ser assinado e, depois, ratificado. Vários países da UE já deixaram claro que, sem mudanças na política de meio ambiente brasileira e redução do desmatamento na Amazônia não há clima para pôr o acordo comercial em votação no Parlamento Europeu e aprová-lo no Conselho Europeu.

Enquanto isso, porém, o braço executivo da UE em Bruxelas leva adiante o “legal scrubbing” (revisão jurídica) do texto já negociado. Foi durante esse processo que apareceu, conforme fontes do bloco sul-americano, um novo entrevero: a permissão para que empresas brasileiras e argentinas continuem ostentando - ou não - o selo de “parmesão” em seus queijos.

O acordo de livre comércio abrange, entre seus pontos, um capítulo sobre propriedade intelectual. Isso envolve, por exemplo, toda a parte de indicações geográficas - proteção dada a um produto conhecido por sua origem. Estão nessa lista dezenas de alimentos e bebidas como vinho do Porto, cordeiro patagônico, cachaça brasileira, prosecco italiano, e por aí vai.

Para produtos em que houve reconhecimento da indicação geográfica, os signatários do acordo UE-Mercosul se comprometem a impedir que “imitações” locais sejam vendidas nos supermercados locais com o mesmo nome. O parmesão - ou derivações como queijo “parmigiano” ou “tipo parmesão” - é uma dessas mercadorias.

No entanto, o tratado abre uma exceção: produtores locais que tenham famílias originárias da região produtora, herdando os métodos tradicionais, poderiam continuar usando o termo. É o que acontece com dezenas de produtores, instalados principalmente na Argentina e no Sul do Brasil, com ascendência italiana ou espanhola. Trata-se, no jargão comercial, do que se costuma chamar de princípio do “grandfather” (avô).

Tudo parecia resolvido, mas agora o assunto voltou a opor europeus e sul-americanos. O descontentamento foi explicitado em uma entrevista do secretário de Relações Econômicas Internacionais e principal negociador da Argentina, Jorge Neme, em entrevista à Rádio Colônia, do Uruguai.

“Estava estabelecido, no acordo fechado, que iam ser respeitadas indicações geográficas de empresas do Mercosul que tinham uma devida história e antecedentes”, afirmou Neme na entrevista. “Junto com Brasil, Uruguai e Paraguai, apresentamos um conjunto de empresas, no geral pequenas e médias, que fabricam esses produtos há dezenas de anos. Muitos desses pequenos empresários ainda têm hoje, inclusive, passaporte italiano ou espanhol porque são famílias originárias de lá”, disse.

Neme reclamou da postura europeia em uma reunião que teve com representantes de Bruxelas no fim de junho. “Eles estão absolutamente rígidos e não aceitam a documentação de nossos países sobre esse tema”, completou.

O Valor confirmou a insatisfação com fontes argentinas e brasileiras. Segundo uma autoridade envolvida nas discussões, o Mercosul montou suas listas de empresas que podem continuar usando o rótulo de produtos com denominação de origem - pelo princípio do “grandfather” - baseando-se em declaração juramentada das companhias, ou seja, basta a palavra do produtor.

A UE não aceita isso. Quer uma comprovação de que os fabricantes de parmesão brasileiros e argentinos - e de alguns outros alimentos, como queijo brie - já produziam antes de 2012 ou de 2017, conforme o caso. “Esse é o impasse”, afirma um negociador.

Não se trata de nada incontornável, mas demonstraria, segundo fontes ouvidas pelo Valor, a distância entre discurso e realidade no que diz respeito ao acordo entre os dois blocos. A UE tem insistido, publicamente, em uma declaração adicional que possa ser anexada ao tratado comercial com compromissos na agenda ambiental e contra o desmatamento.

Apesar de falarem da declaração sobre meio ambiente como uma necessidade para acalmar os ânimos de opositores do acordo, a UE não apresentou detalhes ou proposta concreta dos termos a serem negociados. Isso deixa, entre autoridades do Mercosul, uma sensação de que a Europa, na verdade, usa os maus resultados do governo Bolsonaro na área ambiental como desculpa para preservar interesses protecionistas, principalmente no agronegócio.

Nos bastidores, a avaliação corrente agora é que dificilmente o acordo vai ser analisado pelo Conselho Europeu (formado por chefes de governo dos 27 países-membros) e pelo Parlamento Europeu antes de dois eventos-chave na política do bloco: as eleições legislativas da Alemanha, em setembro de 2021 (que definem o sucessor de Angela Merkel), nas quais os verdes estão bem posicionados e podem acabar participando da futura coalizão governista; e as eleições presidenciais na França, em abril de 2022, com Emmanuel Macron buscando o segundo mandato e precisando do voto de setores críticos do tratado com o Mercosul.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 10/08/2021*

# portosenavios

## PORTAL PORTOS E NAVIOS

### INDÚSTRIA NAVAL BUSCA FÔLEGO E UNIÃO PARA NOVOS PROJETOS

*Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 10 Agosto 2021*

Debate entre agentes do setor marítimo em conferência virtual, realizada nesta terça-feira (10), marcou o lançamento da 16ª edição da Navalshore, que será realizada de 16 a 18 de agosto de 2022, de forma presencial.

Representantes do setor marítimo acreditam que é preciso mais união entre os segmentos a fim de pleitear políticas que estimulem a indústria naval do país e aumentar os índices de conteúdo local dos projetos. A avaliação dos agentes, que participaram do evento Cenários da Indústria Naval e Offshore, promovido pela Navalshore e pela Revista Portos e Navios, é que ainda existe

potencial para crescer em diversas atividades, o que passa pela manutenção de incentivos setoriais, melhores condições de financiamento e pelo fomento a demandas perenes que garantam encomendas.



### Arquivo/Divulgação

O presidente da Câmara Setorial de Equipamentos Navais, Offshore e Onshore da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (CSENO/Abimaq), Bruno Galhardo, identificou um grande número de oportunidades em diferentes segmentos. Segundo Galhardo, as 90 associadas à câmara buscam fortalecer sua representatividade para defender seus pleitos. Entre as apostas da CSENO estão a exploração de petróleo, o desenvolvimento do mercado de gás, a revitalização

de campos maduros e as novas contratações.

A CSENO considera que o Brasil é a maior fronteira de exploração de petróleo e gás do planeta, nos próximos 15 anos. Dados da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan) apontam uma demanda de 57 novas FPSOs, 212 sondas de perfuração (DRUs) e 228 barcos de apoio. "Existe uma demanda gigantesca para novas construções", projetou. Outra frente de diálogo da câmara setorial são os projetos da renovação da esquadra da Marinha, a fim de conhecer melhor as demandas e apontar potenciais fornecedores para projetos como das fragatas e do navio polar. O grupo de empresas também acompanha de perto as oportunidades de projetos de eólicas offshore.

O vice-almirante Flavio Brasil, diretor técnico comercial da Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), disse que o programa de fragatas classe Tamandaré adotou metodologia do BNDES a fim de melhorar os índices de conteúdo local. Arranjo semelhante está sendo feito para o navio de apoio Antártico (NAPAnt). "Temos conversado bastante com a Abimaq para excitar as empresas [nacionais] a pressionar SPE Águas Azuis para que a indústria nacional tenha espaço dentro desse e de todos projetos que a Emgepron gerencie", afirmou.

O diretor da Emgepron contou que a Marinha está perto de selecionar o consórcio vencedor que fará a construção do navio polar, com investimentos da ordem de US\$ 200 milhões, que substituirá o navio Ary Rongel, que está no final da vida útil. O consórcio tem os estaleiros Wilson Sons, Jurong Aracruz e Itaguaí Construções Navais (ICN). "Essa decisão será tomada proximamente pela Marinha, usando matriz multicritério, montada para Tamandaré e adaptada para esse programa, e essa decisão será divulgada em breve", adiantou.

O vice-presidente executivo do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), Sérgio Bacci, acredita que 2022 será um ano importante para o debate da indústria naval. O Sinaval identifica que existe um volume de projetos importantes, mas que depende de incentivos e políticas que estimulem a construção local. Até 2030, existe uma previsão de 39 plataformas, 60 navios aliviadores e 117 embarcações de apoio marítimo. Bacci disse que qualquer indústria naval do mundo, de qualquer matriz ideológica, tem três bases para ser forte: demanda perene, condições diferenciadas de financiamento e conteúdo local. Ele lamentou que, a partir de 2014, as mudanças na política de conteúdo local geraram empregos e divisas para a Ásia. "Ou entendemos que é ponto crucial para que a indústria se fortaleça, ou não vamos sair do atoleiro", afirmou.

Bacci considera que a atual política de conteúdo local é um desastre para a indústria nacional, visto que a exigência de 25% em projetos de plataformas são cobertos apenas com os itens de subsea. Ele defendeu a necessidade de rediscutir a política de conteúdo local, buscando algo em torno de 40%, que os estaleiros defenderam em 2014. "Sabíamos que os 65% não eram factíveis,



mas achávamos que com 40% teríamos demanda no Brasil e poderíamos ajudar os estaleiros brasileiros. Não fomos ouvidos e reduziram para 25%”, contou.

Ele acrescentou que o programa de incentivo à cabotagem (BR do Mar) caminha a passos lentos porque desagradou indústria naval, armadores e outros segmentos. Para Bacci, o projeto não é capaz de gerar empregos no país, na medida em que isenta a importação de navios para o mercado brasileiro por empresas de navegação. Ele teme que o programa similar para a navegação interior, chamado ‘BR dos Rios’, estimule a importação de barcas usadas do Mississippi (EUA), prejudicando estaleiros da região Norte. Outro ponto de preocupação, segundo Bacci, são projetos de lei propondo redução do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e de repasses para empresas de navegação, bem como o PEC que prevê a suspensão do Fundo da Marinha Mercante (FMM).

O vice-presidente executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), Luis Fernando Resano, disse que o BR do Mar não está incentivando a importação de navios nem investimentos. Ele lembrou que o programa foi lançado com a ideia de reduzir custos para o usuário. “Não teremos mais frota de propriedade brasileira, seremos um país dependente de frota internacional, de armadores estrangeiros que usam seus navios no melhor momento possível. Grandes fretadores de navios que botam navio ao preço de mercado internacional, no lugar que estiver mais rentável”, alertou.

Resano disse que, num cenário em que o frete subiu quatro vezes em relação a dezembro de 2020, grandes fretadores deslocaram seus navios para rotas mais rentáveis. Se for esse o modelo adotado, a Abac entende que, como a cabotagem é vinculada diretamente com a economia nacional, teria que suportar quatro vezes o aumento do frete. Além disso, a associação vê risco da carga migrar para o modal rodoviário. “Programa BR do ar precisa urgentemente reter e atrair investimentos no país”, afirmou.

O assessor do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma) e da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam), Mário Mendonça, destacou a necessidade de previsibilidade das rodadas até 2022 e de regras estáveis para que novos investimentos atinjam o apoio offshore. A previsão de aportes em manutenção e modernização da frota, entre 2021 e 2025, é de US\$ 550 milhões em docagens obrigatórias da frota e de US\$ 360 milhões em modernização de embarcações.

“Se começar a mexer no marco, fazer alterações, atrapalha o investimento e não é bom para o setor. Se acontecerem dessa forma, teremos aumento da demanda por embarcações de apoio marítimo, tanto na manutenção e reparo, como na construção, porque precisará de mais embarcações”, analisou Mendonça. Além das novas unidades de produção, a demanda por descomissionamento também é capaz de gerar novas contratações de supplies. Ele ressaltou que, no momento, ainda existem cerca de 70 embarcações ociosas, aguardando contrato.

O gerente executivo do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação de Apoio Portuário (Sindiporto Brasil), Francisco Reis, destacou que todos os 125 rebocadores lançados nos últimos 10 anos foram construídos em estaleiros nacionais, com investimentos da ordem de R\$ 4 bilhões. A entidade estima investimento anual de R\$ 100 milhões em manutenção e docagem de embarcações realizadas em estaleiros no Brasil. A frota de apoio portuário tem em torno de 250 embarcações em operação na costa brasileira.

Reis destacou que o segmento mantém uma frota moderna em operação que cresce anualmente em número de embarcações e com performance que atende a demanda das empresas de transporte. Segundo o gerente do Sindiporto, as empresas do setor de apoio portuário são adequadamente atendidas pelos estaleiros nacionais em seus processos de construção e manutenção. Ele citou a aprovação de prioridades pelo conselho diretor do FMM para 27 embarcações em estaleiros nacionais. “Nossos rebocadores operando no Brasil são de última geração, em linha com rebocadores que operam em portos como Roterdã”, afirmou.

A presidente do Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial no Estado do Amazonas (Sindarma), Jéssica Sabbá, disse que a navegação interior foi surpreendida com as propostas de redução do AFRMM apresentadas por emendas ao PL da cabotagem. Ela avalia que seria um grande impacto à região, principalmente para armadores de combustível, uma vez que o recurso é fundamental para modernização da frota. “O AFRMM tem nos ajudado a manter uma frota moderna e segura. A indústria local sofrerá impacto grande”, analisou.

O Sindarma vê futuro no desenvolvimento do Arco Norte, mas teme que o BR dos Rios cause impactos à navegação local. “No momento em que abrimos para a importação das barcas do Mississipi, nossa indústria local de construção se acaba porque todos vão querer importar e vamos ver problema enorme em cadeia, para estaleiros, para fornecedores e para nossa navegação. Temos que unir forças”, defendeu Jéssica.

A conferência virtual, realizada nesta terça-feira (10), marcou o lançamento da 16ª edição da Navalshore, que será realizada de 16 a 18 de agosto de 2022, no Centro de Convenções SulAmérica, no Rio de Janeiro, com início das vendas de espaços para exposição em 1º de setembro. Reveja o evento Cenários da Indústria Naval e Offshore neste link.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/08/2021*

## **STF RECONHECE LEGITIMIDADE DA 17ª RODADA E JULGA IMPROCEDENTE AÇÃO QUE VISAVA SUA SUSPENSÃO**

*Da Redação OFFSHORE 10 Agosto 2021*

O Supremo Tribunal Federal (STF), por unanimidade, confirmou, em 2 de agosto, decisão que reconheceu a legitimidade dos atos praticados pela ANP e julgou improcedente a Ação de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF 825) ajuizada pelo Partido Democrático dos Trabalhadores (PDT), para suspender a realização da 17ª. Rodada de Licitações, marcada para 7 de outubro deste ano.

Nessa data, dez ministros do STF acompanharam o voto do ministro relator, Marco Aurélio Mello, que julgou improcedente o pedido do PDT.

Na ação, ajuizada em 9 de abril de 2021, o PDT alegou que a Agência, juntamente com a União, burlaram preceitos constitucionais relativos ao direito à vida, à saúde, à dignidade da pessoa humana, à defesa do meio ambiente, ao direito de todos ao meio ambiente ecologicamente equilibrado e à proibição do retrocesso socioambiental, em razão da não conclusão da Avaliação Ambiental de Áreas Sedimentares (AAAS) para subsidiar a oferta de blocos exploratórios incluídos na 17ª. Rodada. Apontou ainda terem sido priorizados os interesses econômicos em detrimento à proteção ao meio ambiente e ressaltou a necessidade de ser avaliado o risco ambiental antes da escolha de local compatível com a exploração de petróleo e gás natural.

A Procuradoria Federal junto à ANP (AGU) alegou que a realização da AAAS é facultativa, uma vez que o licenciamento ambiental ocorre a posteriori, invocando o princípio do respeito às decisões regulatórias e demonstrando a relevância econômica e social da realização da 17ª Rodada. Em voto definitivo, o ministro relator, Marco Aurélio Mello, acatou os argumentos apresentados, ressaltando que não respeitar as razões apresentadas pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) para a realização da licitação corresponde a “usurpação da competência do agente legitimado para resolver questões dessa natureza, resultando na inobservância de preceitos fundamentais, como separação de poderes, devido processo legal, eficiência administrativa e razoabilidade”.

O ministro relator afirmou também que a AAAS e a manifestação conjunta dos ministérios envolvidos não esgotam os estudos ambientais que devem anteceder à exploração da área avaliada, tratando-se apenas de subsídios de planejamento estratégico para a oferta de blocos exploratórios para petróleo e gás natural. O voto do Ministro Marco Aurélio concluiu ainda que é na etapa do licenciamento que deve ser atestada a viabilidade do empreendimento e os seus

potenciais impactos e riscos ambientais, após a arrematação das áreas para exploração e produção de petróleo e gás nas licitações realizadas pela ANP.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/08/2021*

## **POLÍTICAS E SOLUÇÕES DE DIGITALIZAÇÃO PARA RECONSTRUIR UM PORTO DE BEIRUTE TRANSPARENTE, MODERNO E EFICIENTE**

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Agosto 2021*

A digitalização é uma das pedras fundamentais para a reconstrução e modernização das operações do Porto de Beirute, de acordo com uma nova nota do Banco Mundial que visa fornecer orientação aos formuladores de políticas sobre os requisitos cruciais para a reconstrução.

A nota intitulada “Reforma e reconstrução do setor portuário do Líbano: políticas e soluções para digitalizar o Porto de Beirute” descreve os princípios-chave para o projeto e implementação de soluções de comércio digital. Ela explica a necessidade de digitalização, descreve os blocos de construção do ambiente habilitador necessário e apresenta os obstáculos crônicos à mudança e as possíveis soluções para enfrentá-los.

Desenvolvida em colaboração com a Agence Française de Développement (AFD), esta nota aprofunda a agenda de digitalização delineada na primeira nota sobre a reforma institucional do setor portuário do Líbano publicada pelo Banco Mundial em janeiro de 2021.

A resiliência do setor portuário libanês tem se mostrado baixa. O impacto da crise econômica em curso, a pandemia da Covid-19 e a explosão do Porto de Beirute traumatizou o setor e expôs suas fraquezas e incapacidade de prever, identificar e responder aos riscos externos.

A esperada lenta recuperação do setor provavelmente agravará a carga sobre a economia, enquanto os custos de oportunidade são elevados e a concorrência com outros portos na região do Mediterrâneo Oriental deve se intensificar.

A nota argumenta que a digitalização do Porto de Beirute irá gerar efeitos colaterais positivos na economia libanesa. A sua implementação irá reforçar as práticas anticorrupção e aumentar a confiança das pessoas nas organizações governamentais.

Também ajudará a reduzir os custos comerciais e a burocracia, permitindo que mais pequenas e médias empresas participem do comércio internacional. A digitalização do porto tornaria os movimentos de substâncias perigosas mais transparentes e permitiria a identificação de níveis perigosos.

Também melhoraria a eficiência, eficácia e previsibilidade dos serviços de logística. Por fim, a digitalização melhoraria a supervisão regulatória e a tomada de decisões por meio da análise de big data e da geração de novos indicadores-chave de desempenho e inteligência de negócios.

“A tecnologia em rápida evolução está criando as portas digitais do futuro e o Líbano não deve ser deixado de fora”, disse Saroj Kumar Jha, diretor regional do Banco Mundial. “Através de uma abordagem de todas as partes interessadas, o Líbano deve promulgar imediatamente uma estrutura institucional portuária especial para reformar o setor portuário e lançar o processo de transformação em direção a uma atualização tecnológica estruturada e sistemática do Porto de Beirute para apoiar a recuperação econômica do Líbano.”

A Nota propõe um plano de ação de digitalização composto por três pilares que garantam que as considerações de política vão além da arquitetura tecnológica e incluam a estrutura econômica e as dimensões da capacidade humana.

O primeiro é o pilar institucional que visa fortalecer o ambiente digital libanês e envolve reformas na estrutura legislativa e operacional para a facilitação do comércio, melhor conformidade de

fronteira e infraestrutura digital nacional adequada. Isso inclui a adoção de nova lei aduaneira e a reestruturação da administração aduaneira em uma organização de “uma cabeça, um corpo”.

O segundo é o pilar digital, que preconiza a implementação de três soluções digitais portuárias, nomeadamente as soluções digitais “janela única marítima”, “sistema comunitário portuário” e “janela única nacional”, que permitem a troca de informações inteligentes e seguras entre as partes interessadas públicas e privadas.

Finalmente, o pilar do capital humano, que garante que a capacidade necessária esteja disponível tanto no setor público quanto no privado.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/08/2021*

## CORREDOR DE EXPORTAÇÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ REGISTRA ALTA DE 6% EM JULHO

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Agosto 2021*



Os 11 terminais que operam no corredor de exportação leste do Porto de Paranaguá (Corex) registraram movimentação 6% maior em julho deste ano, comparado ao mesmo período de 2020. Neste ano, nos 31 dias do mês, 1.929.157 toneladas de graneis sólidos de exportação foram embarcadas pelo complexo, ante 1.819.851 toneladas no ano anterior.

O volume de soja exportada foi o que puxou a alta. Em julho, neste ano, 1.618.249 toneladas do produto foram exportadas pelo complexo – 22,34% a mais que as 1.322.721 toneladas

embarcadas no mesmo mês em 2020.

“Neste ano, a exportação de soja ocorre de maneira diferente de como projetamos no início do ano. Está mais distribuída no tempo, o que indica que o exportador está sempre esperando a melhor oportunidade de negócio”, comenta o diretor de Operações da Portos do Paraná, Luiz Teixeira da Silva Júnior.

Apesar do volume mais expressivo de soja embarcado no último mês de julho, os embarques estão mais ágeis. Como afirma Teixeira, os navios têm chegado e atracado para carregar sem formação de filas, como ocorria nos anos anteriores.

Além da soja em grão, pelos três berços que integram o Corex, são exportados também farelo de soja, milho e, em menor volume e com menos frequência, trigo.

Neste ano, nos 31 dias de julho, 310.907 toneladas de farelo de soja foram embarcadas pelos terminais do Corredor Leste. No mês, não houve embarque de milho nem trigo.

**TERMINAIS** – Integram o Corex, além dos dois silos públicos (horizontal e vertical), os terminais da AGTL, Cargill, Cimbessul, Centro Sul, Coamo, Cotriguaçu, Interalli, Louis Dreyfus e Rocha.

Em julho de 2021, os que embarcaram em maior volume foram a Cotriguaçu (343.327 toneladas, 14,4% a mais que o registrado no mês, em 2020), Dreyfus (253.810 toneladas) e Rocha (249.641 toneladas, 63,42% a mais do que em julho de 2020).

**NAVIOS** – Com mais navios carregados pelo complexo no último mês de julho, os terminais e operadores do Corredor de Exportação Leste registraram tempos operacionais menores e melhor produtividade, na comparação a julho de 2020.



Em 2021, no mês, foram 33 navios carregados, cinco a mais que em julho do ano passado. A média de dias que um navio passou atracado em um dos berços do corredor foi de 2,25 dias. O tempo de espera pela atracação, 8,38 dias. A estadia da embarcação no porto (desde a chegada até a partida, contando o tempo de operação) foi de 10,63 dias. Em média, por hora, o embarque somou 1.082,41 toneladas.

Em julho de 2020 foram 28 navios carregados. O tempo médio de atracação somou 3,21 dias. O período de espera pela atracação, 28,67 dias; de estadia, 31,88 dias. Em média, por hora, foram embarcadas 843,35 toneladas.

ACUMULADO – Pelo Corredor Leste, de janeiro a julho deste ano, foram embarcadas 10.933.710 toneladas de granéis sólidos para exportação. De soja, 7.679.977 toneladas exportadas; de farelo, 2.648.195 toneladas. No período, 14 mil toneladas de trigo foram exportadas pelo complexo. De milho, 591.538 toneladas.

Em 2020, no mesmo período, a exportação somou 12.924.748 toneladas de grãos e farelo. De soja 9.772.707 toneladas; de farelo 2.792.813 toneladas; de milho 359.228 toneladas. Não houve embarque de trigo no período.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/08/2021*

## PRUMO ANUNCIA PROJETO PARA DESENVOLVIMENTO DE PARQUES EÓLICOS OFFSHORE NO NORTE FLUMINENSE

*Da Redação OFFSHORE 10 Agosto 2021*

Grupo iniciou processo de licenciamento ambiental junto ao Ibama para construir Complexo Eólico Marinho Ventos do Açú, com potência total instalada de até 2,16 GW

A Prumo Logística, parceria entre o fundo americano EIG Global Energy Partners e a Mubadala Investment Company, está se preparando para desenvolver na região norte fluminense o Complexo Eólico Marinho Ventos do Açú. Na última sexta-feira (6), o Grupo que desenvolve o Porto do Açú deu mais um passo importante para a viabilização do projeto ao iniciar o processo de licenciamento ambiental junto ao Ibama. O Complexo Eólico Marinho Ventos do Açú, composto por 144 aerogeradores de 12 a 15 MW, terá potência total instalada de até 2,16 GW.



*Imagem ilustrativa / Arquivo*

"Ventos do Açú é a materialização de um dos nossos objetivos estratégicos: acelerar o desenvolvimento de negócios com foco na transição para uma economia de baixo carbono. O Porto do Açú está localizado próximo a uma das três melhores regiões do país em incidência de ventos offshore, com velocidade média de até 9 m/s. Além disso, possui infraestrutura portuária operacional única no país para apoiar a instalação e operação de projetos eólicos marinhos, além de áreas propícias para a instalação de bases de produção e manutenção de peças e equipamentos. As características que fazem do Açú a principal base logística para as atividades de O&G offshore são as mesmas que ajudarão a impulsionar o desenvolvimento de parques eólicos marinhos no Sudeste", ressalta Mauro Andrade, Diretor Executivo de Desenvolvimento de Negócios da Prumo.

O Complexo Eólico Marinho Ventos do Açú foi dividido em 4 Parques Eólicos Offshore (PEO): Ventos do Açú 1, Ventos do Açú 2, Ventos do Açú 3 e Ventos do Açú 4. Cada PEO possuirá 540 MW de potência total, garantida por meio da instalação de 36 aerogeradores em cada parque. Além da porção marinha compreendida pelos quatro parques offshore, foram considerados dentro

da área de estudo a passagem dos cabos submarinos de exportação de energia e transição terra-mar, subestação onshore e as Linhas de Transmissão em terra até a conexão com o Sistema Interligado Nacional (SIN) em Campos dos Goytacazes (RJ).

O empreendimento ficará localizado entre uma distância mínima de 20 km e máxima de 54 km, da costa dos municípios de Campos dos Goytacazes e São João da Barra, no norte fluminense, com profundidades que variam entre 14 e 67 metros. O Açu já conta com calado e capacidade portuária operacional adequadas para o desenvolvimento do Complexo Eólico.

A Ficha de Caracterização da Atividade - FCA protocolada no Ibama no dia 06 de agosto é o primeiro passo do processo para obtenção da licença prévia do projeto. O próximo passo será a elaboração do estudo prévio de impacto ambiental. Devido ao pioneirismo da atividade no Brasil, a expectativa é que a avaliação de estudos de impacto ambiental desta natureza pelo Ibama seja feita entre 18 meses e 24 meses.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/08/2021*

## PT E PDT ENTRAM COM AÇÃO NO STF CONTRA PORTARIA SOBRE GUARDA PORTUÁRIA

*Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 09 Agosto 2021*



### Arquivo/Divulgação

Partidos apontaram ofensa aos preceitos fundamentais da soberania nacional e da segurança pública ao permitir a terceirização da atividade de guarda portuária. Processo será apreciado na suprema corte pelo ministro Gilmar Mendes.

O Partido dos Trabalhadores (PT) e o Partido Democrático Trabalhista (PDT) entraram com uma Arguição de Descumprimento de Preceito

Fundamental (ADPF) contra a portaria 84/2021 do Ministério da Infraestrutura que dispõe sobre as atividades de segurança e vigilância nos portos organizados e a organização da guarda portuária. Os partidos alegam que a portaria, publicada em julho, afronta princípios constitucionais ao permitir a terceirização da atividade de guarda portuária. Até o fechamento desta reportagem, o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Gilmar Mendes, para quem o processo foi distribuído, não havia deliberado sobre o pedido de suspensão da eficácia da portaria. A Associação Nacional da Guarda Portuária (ANGPB) entrou com pedido de amicus curiae para participar dessa ação na suprema corte.

Os partidos apontaram que, ao delegar o poder de polícia portuária a empresas privadas, a portaria fere os preceitos fundamentais da soberania nacional e da segurança pública. PT e PDT alegam que a atividade é estratégica e atrelada à soberania estatal que, por sua própria natureza, deve ser confiada apenas aos órgãos de segurança pública do Estado, e não a particulares. As legendas sustentam que o ministério ultrapassou a competência do Congresso para disciplinar a organização e o funcionamento dos órgãos responsáveis pela segurança pública. O argumento é que a Lei 13.675/2018 atribuiu à categoria o status de órgão de segurança pública.

A portaria 84/2021, que entrou em vigor no último dia 2 de agosto, prevê que as atividades de segurança e vigilância a serem executadas pela administração do porto poderão ser desempenhadas por empregados do quadro próprio ou por intermédio de empresa especializada. “As atividades de guarda portuária poderão ser terceirizadas no todo ou em parte”, diz o texto. A norma estabelece que a administração do porto deve adotar as medidas necessárias para, direta ou indiretamente, promover a segurança e vigilância no porto organizado, observando o estudo de avaliação de riscos, o plano de segurança portuária e as determinações da Comissão Nacional de



Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos). Já aos arrendatários caberá prover a segurança e a vigilância nos limites da área arrendada.

De acordo com a portaria, a administração do porto deve realizar a vigilância patrimonial e a segurança de pessoas físicas nas áreas sobre a sua gestão direta, além de definir procedimentos a serem adotados em casos de incidente de proteção, sinistro, crime, contravenção penal, ou ocorrência anormal. Além disso, a administração precisa adotar medidas necessárias ao cumprimento da legislação vigente em relação ao controle da entrada, permanência, movimentação e saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias. A portaria prevê ainda que a administração preste auxílio aos órgãos de segurança pública, sempre que for requisitado. A administração do porto deverá contar com uma unidade administrativa responsável por exercer ou supervisionar a execução das atividades de guarda portuária. Segundo a norma, cabe à administração do porto avaliar a necessidade de emprego de profissionais munidos de arma de fogo ou apenas com armas não letais.

Alguns juristas acreditam que a portaria seja uma medida visando mudanças na gestão para a privatização dos portos, visto que permite que se contrate empresas especializadas para exercer o poder de polícia. Uma das discussões é se os guardas portuários estariam incluídos nas classes da força de segurança pública, de forma a permitir que o ente privado atue nessa questão. Para alguns especialistas, o foco da guarda é patrimonial, na medida em que, muitas vezes, atua como auxiliar das forças de segurança pública.

A percepção é de que é preciso discutir legalmente se a guarda é ou não essencial para a atividade portuária fim. Para especialistas ouvidos pela reportagem, essa é uma questão de administração, na medida em que a mudança orientará, futuramente, como quem assumir os portos de Vitória (ES) e Santos (SP) poderá contratar o percentual de terceirizados. As mudanças, se permitirem terceirizar a guarda, deixariam as concessões mais leves. Atualmente, estima-se que a autoridade portuária de Santos tenha mais de 50% do contingente composto por guardas portuários, algo em torno de 500 a 600 pessoas. “É nítido o propósito de preparar a desestatização. Hoje, existe um grande volume de guardas portuários”, comentou uma fonte que acompanha o tema e prefere não ser identificada.

Independente do acolhimento ou não da liminar, uma das dúvidas é como a questão da guarda portuária será abordada nos processos de desestatização. Para fontes ouvidas pela reportagem, existe expectativa de qual será a avaliação do Tribunal de Contas da União (TCU) sobre este tema na análise do processo da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), primeiro porto a ser desestatizado pelo governo. O modelo prevê, num primeiro momento, um período de transição que promete garantia de estabilidade para funcionários da administração local, o que inclui a guarda portuária.

A Federação Nacional dos Policiais Rodoviários Federais (FENAPRF) manifestou recentemente que a privatização de portos causa aflição aos guardas portuários em relação à atividade passar a ser exercida por profissionais contratados de forma diversa dos atuais e sem a mesma experiência da categoria. Em nota, a federação acrescentou que tramita na Câmara dos Deputados um projeto de lei que transforma a guarda portuária em polícia portuária, o que valorizaria a carreira.

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

**Data: 10/08/2021**





## MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS  
Data : 20/04/2006