

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCOSHIPING

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

Edição 160/2021  
Data: 13/10/2021

### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
PORTOS DO NORDESTE ESTÃO EM DEBATE NO PORTO 360°.....	4
NORMA AMPLIA COMISSÕES DE FACILITAÇÃO NO PORTO DE SANTOS .....	4
EX-DIRETOR DA CODESP, CARLOS ALBERTO DE SOUZA MORRE AOS 72 ANOS EM SANTOS .....	5
<b>MARANHÃO HOJE – MA</b> .....	<b>6</b>
PORTO DO ITAQUI DEVE AUMENTAR EM 12% MOVIMENTO DE CARGAS ESTE ANO NA COMPARAÇÃO COM 2020, SEGUNDO ESTIMATIVA DA EMAP .....	6
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>7</b>
PROGRAMA PORTO 360º: BRASIL TERMINAL PORTUÁRIO – REACH STACKERS TORNAM A MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS MAIS EFETIVA .....	7
ILHABELA CONFIRMA 36 ESCALAS DE CRUZEIRO QUE DEVEM INJETAR R\$ 81 MILHÕES NA ECONOMIA LOCAL EM 2022.....	7
GRUPO CDC E DP WORLD INVESTEM 1,7 MIL MILHÕES DE DÓLARES EM PORTOS NO EGITO, SENEGAL E SOMALILÂNDIA .....	8
MARCO DAS FERROVIAS: ECONOMIA DE FRETE PODE CHEGAR A 40%, DIZ TARCÍSIO À CNN .....	9
SUPERÁVIT DA BALANÇA ATINGE US\$ 1,93 BILHÃO ATÉ SEGUNDA SEMANA DE OUTUBRO .....	10
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>11</b>
COMSEFAZ DIVULGA NOTA CONTRA PROJETO DO ICMS DE COMBUSTÍVEIS DISCUTIDO NA CÂMARA.....	11
PRINCIPAIS PORTOS DOS EUA FUNCIONARÃO 24H/DIA PARA ALIVIAR GARGALOS, DIZ BIDEN .....	12
G-20 VÊ RECUPERAÇÃO GLOBAL EM RITMO SÓLIDO, MAS DESIGUAL E COM RISCOS DE BAIXA .....	12
SEGUNDA FASE DE CONCESSÕES DA CEDAE TEM ADESÃO DE 20 MUNICÍPIOS ATÉ AQUI .....	13
UE ESTUDA MEDIDAS COMO AUMENTO DA RESERVA ESTRATÉGICA DE GÁS.....	14
<b>MONEYTIMES</b> .....	<b>14</b>
GASOLINA BRASILEIRA É 19,7% MAIS BARATA DO QUE O PREÇO INTERNACIONAL.....	14
BRASIL AJUDARÁ VIZINHOS APÓS TERMINAR VACINAÇÃO INTERNA EM 2 MESES, DIZ GUEDES .....	15
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>15</b>
PETRORECÔNCAVO VENCE CHAMADA PÚBLICA DA PBGÁS .....	15
CONSÓRCIO LIDERADO PELA AGUILA ENERGIA PROPÕE US\$ 1,5 BI POR POLO BAHIA TERRA .....	16
REFORMA DO ICMS DOS COMBUSTÍVEIS EM VOTAÇÃO NA CÂMARA DOS DEPUTADOS; ACOMPANHE.....	19
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>20</b>
CRUZEIROS NO BRASIL: EMBARQUE PODERÁ SER FEITO EM HORÁRIOS DIFERENTES PARA EVITAR AGLOMERAÇÕES NOS PORTOS.....	20
COM PANDEMIA, DÍVIDA GLOBAL É RECORDE E CHEGA A US\$ 226 TRILHÕES, MOSTRA FMI .....	22
EX-PRESIDENTE DA BRASKEM É CONDENADO A 20 MESES DE PRISÃO POR SUBORNO .....	23
COM DIESEL EM ALTA E CAMINHONEIROS INSATISFEITOS, GOVERNO PREPARA PROGRAMA DE RENOVAÇÃO DE FROTA .....	24
GUEDES DIZ NOS EUA QUE BRASIL JÁ VACINOU MAIS DE 90% DA POPULAÇÃO ADULTA E PERMITE 'VOLTA SEGURA AO TRABALHO'.....	26
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>27</b>
LIRA DIZ ESPERAR APROVAÇÃO ‘TRANQUILA’ DA PEC DOS PRECATÓRIOS NA PRÓXIMA SEMANA .....	27
CONGESTIONAMENTO DE CONTÊINERES NOS PORTOS BRITÂNICOS VAI DURAR MESES.....	28
STF MARCA PARA SEXTA ANÁLISE DE AÇÃO QUE PEDE PARA SUSPENDER DESONERAÇÃO DA FOLHA PARA 17 SETORES .....	29
RITMO DE ALTA DE 1 PONTO NA SELIC NÃO É COMPROMISSO, DIZ DIRETOR DO BANCO CENTRAL .....	30
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>30</b>
MRS LOGÍSTICA ASSINA CONTRATO DE R\$ 200 MILHÕES PARA TRANSPORTE DE CARGA DA CSN.....	30
LEILÃO MARCA TRANSFORMAÇÃO NO MUNDO DAS PETROLEIRAS .....	31
COMMODITIES APROVEITAM PREÇO E SÃO 70% DA EXPORTAÇÃO.....	32
AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS VÊ PREJUÍZO DE R\$ 820 MILHÕES COM DECISÃO DO TCU.....	34
PETROBRAS ELETRIFICA PLATAFORMAS PARA CORTAR EMISSÕES .....	35
BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,93 BILHÃO EM DUAS SEMANAS .....	36
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>36</b>
ENTIDADES ACREDITAM EM POSSIBILIDADE DE FABRICAÇÃO CONTÊINERES NO BRASIL .....	37
PORTO DE ÍMBITUBA FECHA SETEMBRO COM ALTA DE 9,6% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS.....	39
ARTIGO - TRABALHO FLEXÍVEL NA AMÉRICA LATINA: LUGAR, TEMPO E MOMENTOS QUE IMPORTAM.....	39



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 160/2021  
Página 3 de 47  
Data: 13/10/2021  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[mercoc@mercoshipping.com.br](mailto:mercoc@mercoshipping.com.br)

POSIDONIA TRANSPORTA 2 GUINDASTES PARA TUP DA ALUMAR .....	42
ARTIGO - ECOPORTS: PORTO DO AÇU REFORÇA COMPROMISSO COM MELHORES PRÁTICAS DE GESTÃO AMBIENTAL .....	43
SUBSEA 7 ALMEJA ZERAR EMISSÕES ATÉ 2050 .....	44
TECHNIPFMC OBTÉM NOVO CONTRATO DE LONGO PRAZO PELA PETROBRAS .....	45
ESG AVANÇA NO SETOR PORTUÁRIO .....	45
<b>MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>47</b>
MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	47



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

#### PORTOS DO NORDESTE ESTÃO EM DEBATE NO PORTO 360°

Programa é transmitido nas redes sociais do Grupo Tribuna nesta quarta (13), às 19h45

*Por: Redação*



**Porto 360° desta quarta-feira (13) terá a participação da CEO da Docas do Ceará Foto: Reprodução**

Os projetos de expansão e novos negócios dos portos do Nordeste são o tema do programa Porto 360° desta quarta-feira (13), que terá a participação da CEO da Docas do Ceará e presidente da Associação Brasileira das Entidades

Portuárias e Hidroviárias (Abeph), Mayara Chaves.

O Porto 360° é transmitido nas redes sociais do Grupo Tribuna (Facebook e Youtube) às 19h45, com apresentação de Maxwell Rodrigues.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 13/10/2021*

#### NORMA AMPLIA COMISSÕES DE FACILITAÇÃO NO PORTO DE SANTOS

Agora, alfândegas do País podem contar com uma Colfac, órgão que debate medidas para impulsionar o comércio exterior

*Por: Redação*



**Operação de contêineres no Porto: complexo marítimo santista conta com uma Colfac desde 2018 Foto: Carlos Nogueira/AT**

Desde o início do mês, as Comissões Locais de Facilitação de Comércio (Colfac) começaram a ser ampliadas para todas as alfândegas do País. Uma norma conjunta da Receita Federal, do Ministério da Agricultura,

Pecuária e Abastecimento (Mapa) e da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) permitiu a medida, visando fortalecer a comunidade de comércio internacional.

Em 2018, foram estabelecidas 15 Colfac nas principais alfândegas do País (entre elas, a de Santos), que respondem por 80% dos despachos aduaneiros. As discussões deste fórum têm como objetivo identificar as dificuldades do fluxo comercial e buscar soluções aos problemas. Para isso, propõe a união de esforços entre os setores público e privado.

Para a Receita Federal, ao longo dos anos, esta forma de trabalho conjunto se mostrou eficaz para a discussão dos problemas enfrentados nas unidades locais, relativos à exportação, à importação e ao trânsito de mercadorias, bem como a apresentação de propostas de melhorias.

A Colfac também deve propor, ao Comitê Nacional de Facilitação do Comércio (Confac), medidas de facilitação da gestão do comércio exterior e de aprimoramento da exportação, da importação e do trânsito de cargas.

Agora, a nova norma prevê que, sempre que possível, as reuniões sejam abertas ao público, como forma de proporcionar ampla e efetiva participação dos interessados. Além disso, os participantes são convidados a enviar sugestões de temas para formar a pauta das reuniões. Essas sugestões poderão ser encaminhadas diretamente às Colfac, por meio de caixa corporativa criada especificamente para isso.

Na Alfândega do Porto de Santos, desde 2018, a Colfac já gerou resultados, aproximando todos os envolvidos no comércio exterior e reduzindo procedimentos burocráticos. Para a Receita Federal, o fórum serve como um local de debate de ideias e propostas, à altura do maior porto da América Latina.

De acordo com a Aduana, os avanços certamente refletiram na redução dos tempos de despacho.

### Ações

De acordo com a Receita Federal, muitas iniciativas de treinamento, alinhamento e transposição de obstáculos inerentes ao “novo”, como era o caso da Declaração Única de Exportação (DUE), nasceram da interação e envolvimento dos intervenientes na Colfac. E assim será com a Declaração Única de Importação (Duimp) que está em fase de implantação.

“Todas as novas ideias, potenciais de alavancagem, problemas conhecidos e principais preocupações que impactem, de forma geral, a atuação das centenas de intervenientes, milhares de profissionais do complexo portuário da Baixada Santista e os milhões de brasileiros que, diretamente ou indiretamente, dependem do Porto de Santos, são pautados por nossa Colfac, analisados por especialistas e endereçados de forma prática, dialogada e objetiva, sendo sempre imentados, uma vez que possuam viabilidade operacional, sistêmica e legal”, destacou a Alfândega do Porto de Santos.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 13/10/2021*

## EX-DIRETOR DA CODESP, CARLOS ALBERTO DE SOUZA MORRE AOS 72 ANOS EM SANTOS

Vítima de infarto, o ex-diretor de Finanças da Companhia Docas do Estado de SP faleceu nesta terça-feira (12)

*Por: Redação*



**Carlos Alberto de Souza, faleceu aos 72 anos Foto: Arquivo Pessoal**

O ex-diretor de Administração e Finanças da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) Carlos Alberto de Souza faleceu nesta terça-feira (12), em Santos, onde residia com sua família, aos 72 anos. Ele foi vítima de um infarto.

O velório tem início nesta quarta-feira (13), às 10 horas, na Memorial Necrópole Ecumênica (Av. Dr. Nilo Peçanha, 50, Marapá, Santos). A cerimônia de enterro ocorre às 16 horas, no mesmo local. Ele deixa esposa, filhos e netos.

Souza foi diretor da Codesp (atualmente denominada Santos Port Authority – na tradução do inglês, Autoridade Portuária de Santos) de 1997 a 1999.

Funcionário de carreira da empresa e conhecido pelo profissionalismo e pela dedicação à Docas, também atuou como chefe de gabinete da Presidência e superintendente financeiro.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 13/10/2021*



### MARANHÃO HOJE – MA

#### **PORTO DO ITAQUI DEVE AUMENTAR EM 12% MOVIMENTO DE CARGAS ESTE ANO NA COMPARAÇÃO COM 2020, SEGUNDO ESTIMATIVA DA EMAP**

*Por Aquiles Emir -12 de outubro de 20210121*



#### ***Nova marca histórica foi atingida com o navio Elandra Willow***

O Porto do Itaqui superou, nesta segunda-feira (11), a marca histórica de movimentação de cargas alcançada em 2020. Com 25,4 milhões de toneladas já movimentadas até o momento e a dois meses de encerrar o ano, as projeções da Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP) apontam número superior a 28 milhões de toneladas até dezembro, 12% a mais que o ano anterior.

De acordo com o presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago, a retomada da economia contribuiu para esse resultado, aliada aos esforços de portuários, operadores e clientes para aumento da produtividade nas operações. “O Itaqui segue a tendência global de reaquecimento da economia, considerando a alta demanda mundial por alimentos, sobretudo por grãos, o que torna o cenário favorável ao alcance de um novo melhor ano da nossa história”, disse.

“Na área de influência do porto estão estados produtores de três regiões brasileiras que utilizam o Itaqui, não só para escoar a sua produção de soja, milho e farelo, mas também para movimentar produtos importantes como combustíveis, fertilizantes, celulose e clínquer, dentre outros”, completou Lago.

O novo recorde histórico em volume de cargas soma-se a outra conquista de 2021: no primeiro semestre o Itaqui subiu uma posição no ranking de portos públicos brasileiros da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), chegando ao top 4 consolidado como um dos que mais cresce no país entre os maiores.

Granéis líquidos – Essa nova marca histórica foi atingida com o navio Elandra Willow, que recebeu diesel do navio Anavatos II, em uma operação de entrepostagem – quando a carga importada do mercado internacional é transbordada para embarcações menores e distribuída para outros portos dentro do país. Consolidados como o grande destaque do ano até aqui, os granéis líquidos apresentaram um crescimento de quase 80% em relação ao mesmo período de 2020. Também a soja alcançou a marca de 9,6 milhões de toneladas, superando o ano passado em 14%, e influenciou a alta dos fertilizantes, que somam mais de 2,3 milhões de toneladas.

“O volume movimentado esse ano se aproxima ao previsto em nosso PDZ (Plano de Desenvolvimento de Zoneamento) para 2025, quando alcançaríamos 29 milhões de toneladas de cargas. Essa antecipação demonstra a importância dos investimentos públicos e privados e a qualidade do trabalho de todos os players que integram o Porto do Itaqui e a confiança da iniciativa privada na gestão pública que realizamos, além de aumentar ainda mais nossa responsabilidade e compromisso com a manutenção desses resultados sempre crescentes. Seguimos empenhados em realizar o melhor trabalho, sempre com foco em melhoria contínua, crescendo sem perder de vista valores como segurança e sustentabilidade, afirma Ted Lago.

Os números positivos são também fruto da capacidade da EMAP em combinar investimentos próprios na expansão da infraestrutura do porto com a atração de investimentos privados. Nos últimos anos foram quase R\$ 2 bilhões em obras, como a segunda fase do Terminal de Grãos do

Maranhão (TEGRAM), novo terminal de fertilizantes e de combustíveis e o leilão de quatro novas áreas também dedicadas aos líquidos.

Fonte: Maranhão Hoje - MA

Data: 13/10/2021



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

### PROGRAMA PORTO 360º: BRASIL TERMINAL PORTUÁRIO – REACH STACKERS TORNAM A MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS MAIS EFETIVA

Informação: GShow - Porto 360º (13 de outubro de 2021 )



Imagem: BTP

Transportar contêineres numa distância curta de forma ágil, esse trabalho fica por conta do Reach Stacker. Além da rapidez, o equipamento de grande porte tem como principal característica a capacidade de fácil manobra de cargas, o que torna as operações nos pátios mais eficazes

No programa Porto 360º desta semana (9), o apresentador Maxwell Rodrigues mostra como operar este gigante no Porto de Santos.

**Clique aqui para assistir**

<https://globoplay.globo.com/v/9932092/programa/>

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

Data: 13/10/2021

## ILHABELA CONFIRMA 36 ESCALAS DE CRUZEIRO QUE DEVEM INJETAR R\$ 81 MILHÕES NA ECONOMIA LOCAL EM 2022

Informação: O Vale (13 de outubro de 2021 )



**Confira as expectativas do município litorâneo (Divulgação/PMI)**

Após o anúncio do Ministério do Turismo, decretando a liberação das escalas de cruzeiros marítimos a partir de novembro deste ano, a Prefeitura de Ilhabela realizou tratativas com algumas agências de viagens, o que já confirmou, no mínimo, 36 escalas para a próxima temporada, em abril de 2022. De acordo com a prefeitura, as escalas

devem injetar cerca de R\$ 81 milhões na economia local.

Em nota, por meio da Secretaria de Turismo, a prefeitura afirmou que a quantia é somada pelos turistas que aqui passarão, comprando souvenirs, artesanato, roupas, comidas em restaurantes, bares, quiosques e passeios turísticos gerais.

“É com muita alegria que recebemos a notícia da volta dos navios de cruzeiros, que ajudará a alavancar a economia da cidade neste momento de retomada. O receptivo vem para agregar nas nossas ações de estímulo à economia, movimentando o comércio e gerando emprego e renda para a nossa população”, disse o prefeito do município, Toninho Colucci (PL).

Em seu site oficial, Ilhabela comemora sua retomada econômica, divulgando o retorno de eventos culturais, esportivos e turísticos. Além disso, a cidade tem oferecido cursos de qualificação profissional para a recomposição das atividades econômicas.

“Ilhabela é um dos principais portos de escalas de cruzeiros marítimos do Brasil. Com o selo ‘Safe Travels’ concedido pelo World Travel & Tourism Council (WTTC), o município se tornou ainda mais atrativo devido à segurança no combate à Covid-19. Recentes reportagens em importantes veículos de comunicação compararam o município a Nova Zelândia, país que se destacou mundialmente quando o assunto foi o controle da pandemia”, declarou a prefeitura – nota oficial que consta no site do município.

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

*Data: 13/10/2021*

## GRUPO CDC E DP WORLD INVESTEM 1,7 MIL MILHÕES DE DÓLARES EM PORTOS NO EGITO, SENEGAL E SOMALILÂNDIA

*Informação: Expansão (13 de outubro de 2021)*



**Foto: DR**

O Dubai Grupo CDC trata-se de uma joint venture que junta a DP World do Dubai e o Grupo CDC do Reino Unido e que está disponível para um investimento de 1,7 mil milhões de dólares em portos africanos nos próximos anos.

Entretanto, convém lembrar que o DP World (Luanda) é a entidade atualmente responsável pelo Terminal Multiusos do Porto de Luanda, onde vai investir 190 milhões de dólares, de que tem um contrato de concessão a 20 anos e que se prepara para apresentar ainda esta semana a nova logomarca, no Yacht Club de Luanda, será no dia 15 de Outubro, às 16:30.

O Grupo CDC – Investment Works, tido como braço de investimento do governo britânico para África, vai fazer o maior investimento dos últimos 73 anos, de 320 milhões de dólares, em parceria com o DP World para adquirir participações em três portos africanos, ao mesmo tempo que irá canalizar 400 milhões de dólares para portos e outras operações logísticas em que a DP World já está envolvida em África.

Egito, Senegal e Somalilândia – um território não reconhecido como Estado independente pela comunidade internacional junto da Somália – são os locais e os portos escolhidos para o investimento.

Por sua vez, a DP World continua a expandir-se em África e prepara um investimento de cerca de milhões de dólares para esta fase inicial.

A parceria entre estes dois grupos levou quatro anos para se concretizar, mas agora que foi anunciada, coube a Tenbite Ermias, chefe para África do CDC, dizer que “é um compromisso visível para aumentar a capacidade africana de comercializar em ambas as direções, para reduzir custos e simplificar as exportações”.

Contas feitas, este investimento pode levar à criação de 140 mil empregos diretos em três portos – Dacar, no Senegal, Sokhna na costa do Mar Vermelho e Berbera na Somalilândia – o que pode adicionar cerca de 50 mil milhões ao comércio global até 2035.

A expansão do porto de Berbera, antiga capital do protetorado da Somalilândia Britânica, pode aumentar o produto interno bruto da Somalilândia em cerca de 6%, além de fornecer uma alternativa ao porto de Djibouti para a Etiópia, que não tem litoral.

O investimento em Dacar, não só ajudará o Senegal, mas também proporcionará uma rota de exportação para os países do Sahel sem litoral, como o Mali.

O responsável para África do Grupo CDC admite que há um risco calculado ao fazer-se investimentos em locais de visível instabilidade, mas que esse também é o desafio do grupo.

Paul Collier, professor de Economia e Políticas Públicas da Blavatnik School of Government da Universidade de Oxford, ouvido pelo Financial Times, disse que as instituições financeiras internacionais de desenvolvimento como o Grupo CDC deveriam trabalhar mais estreitamente para investir em estados frágeis onde faltam investimentos privados. Porque, explicou, o futuro da ajuda a estes países passa por “fortalecer o setor privado”.

O Sultão Ahmed bin Sulayem, CEO da DP World, parece concordar com esta visão quando afirma que a parceria com o Grupo CDC:

...permitirá aumentar os nossos investimentos em infraestrutura portuárias e logísticas em toda a África, e criará oportunidades de transformação para milhões de pessoas.

Porque, e também como defende Nick O'Donohoe, CEO do Grupo CDC, o continente africano está a ser penalizado por falta de infraestruturas logísticas, e que “economias estáveis e prósperas são construídas com base no acesso confiável ao comércio global e intercontinental”.

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

**Data: 13/10/2021**

## MARCO DAS FERROVIAS: ECONOMIA DE FRETE PODE CHEGAR A 40%, DIZ TARCÍSIO À CNN

**Informação: CNN Brasil (13 de outubro de 2021 )**



**Assista à entrevista completa no vídeo. Link abaixo é só clicar.**

<https://youtu.be/MYGV7UdMABc>

Aprovado no Senado nesta semana, o Marco Legal das Ferrovias pode reduzir o valor do frete às empresas em até 40%, estimou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, nesta sexta-feira (8), em entrevista à CNN.

O objetivo do projeto é tornar o investimento no setor ferroviário mais atraente para as empresas privadas. O texto agora segue para ser discutido na Câmara.

**“Estimamos uma economia de frete que pode alcançar entre 30% e 40% daquilo que nós temos hoje. Esse acréscimo de oferta de transporte ferroviário com a capacidade que ele nos disponibiliza deve trazer competição importante para o setor de transporte, aumentando nossa eficiência e proporcionando essa redução de frete”, disse.**

Tarcísio cita como exemplo a pavimentação o trecho da BR-163 entre Mato Grosso e o porto de Miritituba, no Pará, que, segundo o governo, reduziu o custo do frete rodoviário em até 11%. A análise do governo é que a melhoria refletiu nas exportações de Mato Grosso e permitiu um aumento percentual significativo em 2020 em relação aos portos tradicionais de Santos/SP e Paranaguá/PR.

A redução do preço do frete também deve refletir na competitividade do Brasil frente a outros países.

**“Com mais oferta ferroviária, o Brasil vai se tornar um país extremamente competitivo. A gente vai conseguir transportar carga, por exemplo, para Ásia a preços mais baixos que os produtores americanos sem sombra de dúvida”, diz.**

Segundo o ministro, o governo espera que a nova lei abra espaço para uma “grande revolução ferroviária” no país, que, tradicionalmente, investe mais em rodovias. “Vamos caminhar a passos

largos para que a participação do molde ferroviário na matriz saia dos atuais 21% para algo perto de 40% em 15 anos”, diz.

Nesse processo, o governo espera investimentos que podem alcançar R\$ 80 bilhões.

“Os primeiros dias de medida provisória vigente (MP 1.065) já tornou possíveis as autorizações e mostram o acerto da medida e quanto é importante caminharmos nessa direção. Foram 19 pedidos de autorização ferroviária a vários segmentos. Mais de 10 estados da federação estão sendo contemplados”, disse.

O ministro considera o texto que saiu do Senado “redondo” e em condições de ser aprovado na Câmara, onde pode passar por algum ajuste pelos deputados.

“Estamos muito otimistas com relação à velocidade de tramitação”.

### **Trem de passageiro**

Tarcísio destacou também o benefício que as novas regras podem trazer para o transporte de passageiros no país.

“Muitas vezes, o trem de passageiro não se viabiliza pela rigidez da regulação, pela incapacidade de auferir receitas acessórias. Nesse sentido, a autorização promove um sistema regulatório mais leve, com uma característica mais privada, que pode gerar mais receitas a empresas de outras formas”, diz.

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

*Data: 13/10/2021*

## **SUPERÁVIT DA BALANÇA ATINGE US\$ 1,93 BILHÃO ATÉ SEGUNDA SEMANA DE OUTUBRO**

*Informação: Agência Porto (13 de outubro de 2021)*

Até a segunda semana de outubro, a balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 1,93 bilhão, em um crescimento de 46%, pela média diária, em relação ao mesmo período do ano passado. A corrente de comércio (soma das exportações e importações) alcançou US\$ 13,87 bilhões, em alta de 49,6%. No acumulado do ano, o superávit chegou a US\$ 58,50 bilhões, subindo 38,8%, e a corrente de comércio atingiu US\$ 384 bilhões, um aumento de 36,5%, na comparação com o período de janeiro a outubro de 2020. Os dados foram divulgados na segunda-feira (11/10) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia.

Crescimento – As exportações em outubro, até a segunda semana, cresceram 49,2% e somaram US\$ 7,90 bilhões, enquanto as importações subiram 50,3% e totalizaram US\$ 5,97 bilhões. Já no acumulado desde janeiro, as exportações cresceram 36,8% e somaram US\$ 221,25 bilhões, com as importações subindo 36,1% e alcançando US\$ 162,75 bilhões.

Exportações por setores – O desempenho das exportações brasileiras por setores, até a segunda semana de outubro, apresentou crescimento de 45,6% na Agropecuária; de 52,9% na Indústria Extrativa; e de 48,8% na Indústria de Transformação. Na Agropecuária, o crescimento nas vendas foi impulsionado por soja (+ 186,6%); café não torrado (+ 29,1%); frutas e nozes não oleaginosas, frescas ou secas (+ 12,5%); produtos hortícolas, frescos ou refrigerados (+67,5%) e especiarias (+ 42,3%).

Indústria de Transformação – Já a Indústria de Transformação teve crescimentos mais expressivos nas vendas de óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (+ 584,5%); produtos laminados planos de ferro ou aço não ligado, folheados ou chapeados, ou revestidos (+ 4.044,4%), alumina, óxido de alumínio, exceto corindo artificial (+ 276,2%); celulose (+ 53,4%) e produtos laminados planos de ferro ou aço não ligado, não folheados ou chapeados, ou revestidos (+ 776,2%).

Indústria Extrativista- Por fim, na Indústria Extrativista destaque para as vendas de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (+ 201,7%); pedra, areia e cascalho (+ 154,8%); minérios de alumínio e seus concentrados (+ 103,1%) e outros minerais em bruto (+ 23,9%).

Importações por setores – Até a segunda semana de outubro, todos os setores também registraram crescimento nas importações. A Agropecuária registrou alta de 41%; a Indústria Extrativista aumentou as compras do exterior em 134,1%, enquanto a Indústria de Transformação registrou aumento de 46,5%.

Influência – A alta das importações na Agropecuária foi influenciada pela expansão das compras de milho não moído, exceto milho doce (+ 560,3%); látex, borracha natural, balata, guta-percha, guaiúle, chicle e gomas naturais (+104,5%); pescado inteiro vivo, morto ou refrigerado (+ 62,4%); algodão em bruto (+ 1.169,7%) e matérias vegetais em bruto (+ 9,8%).

Destaques – Na Indústria Extrativa, os destaques foram os aumentos nas compras de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (+ 483,0%); carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado (+ 77,0%); outros minérios e concentrados dos metais de base (+ 257,1%); fertilizantes brutos, exceto adubos (+ 13,1%) e outros minerais em bruto (+ 2,5%).

Altas – Já na Indústria de Transformação as importações foram puxadas pelas altas de adubos ou fertilizantes químicos, exceto fertilizantes brutos, (+ 209,0%); óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (+ 97,1%); geradores elétricos giratórios e suas partes (+ 588,9%); medicamentos e produtos farmacêuticos, exceto veterinários (+ 88,8%) e válvulas e tubos termiônicas, de cátodo frio ou foto-cátodo, diodos, transistores (+ 52,4%).

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

*Data: 13/10/2021*

## ISTOÉ Dinheiro

### ISTOÉ - DINHEIRO

#### COMSEFAZ DIVULGA NOTA CONTRA PROJETO DO ICMS DE COMBUSTÍVEIS DISCUTIDO NA CÂMARA

Os Estados se posicionaram contrários à aprovação do projeto de lei complementar que altera a forma de apuração do ICMS cobrado dos combustíveis. Os secretários de Fazenda dos Estados calcularam uma perda de R\$ 24 bilhões para as finanças estaduais e de R\$ 6 bilhões para os municípios.

Em nota, o Comitê Nacional de Secretários de Fazenda Estaduais (Comsefaz) pede que os deputados rejeitem o projeto. A justificativa é que a mudança não trará qualquer efeito para diminuir o preço dos combustíveis já que não altera os demais fatores que têm provocado a alta dos preços.

Para os Estados, aprovar esse projeto seria agir paliativamente sobre uma parcela de um dos efeitos do aumento de preço do combustível pela Petrobrás e continuar ignorando a sua causa, que seguirá operando sobre todos os demais componentes.

O projeto está na pauta de votação da Câmara e é patrocinado pelo presidente da Câmara, Arthur Lira (Progressistas – AL), que encampou a proposta do presidente Jair Bolsonaro de mudar o ICMS, tributo cobrado pelos Estados, na tentativa de reduzir o preço dos combustíveis na bomba para o consumidor final. Ele quer definir um valor fixo para apuração do ICMS.

Os Estados voltaram as críticas para a política de paridade Internacional de preços da Petrobrás, que na visão deles tem demonstrado há anos inadequação e lesividade à economia brasileira. “Sem a sua reforma não há solução à vista para essa questão”, diz a nota.

O Comsefaz ressalta ainda que o ambiente adequado para alterar o ICMS é a Reforma Tributária em tramitação no Congresso. “Na Reforma é possível alterar as finanças de Estados e municípios sem prejudicar os financiamentos dos serviços estaduais e municipais”, argumentam.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 13/10/2021*

## **PRINCIPAIS PORTOS DOS EUA FUNCIONARÃO 24H/DIA PARA ALIVIAR GARGALOS, DIZ BIDEN**

O presidente dos Estados Unidos, Joe Biden, anunciou nesta quarta-feira que os principais portos do país, localizados em Los Angeles e Long Beach, passarão a operar 24 horas por dia e sete dias por semana para aliviar os gargalos no transporte marítimo. Esses problemas de logística têm reduzido o ritmo da entrega de produtos, o que dificulta a produção e gera pressões inflacionárias.

Segundo Biden, cerca de 40% dos contêineres que chegam ao país passam por esses dois portos. Essa medida, portanto, deve acelerar os desembarques de mercadorias.

O chefe da Casa Branca também disse que é preciso realizar investimentos para que mais produtos sejam produzidos internamente nos EUA.

“O fortalecimento da nossa cadeia de suprimentos continuará sendo o foco da minha equipe”, afirmou o democrata no pronunciamento. “Se for necessário apoio federal, eu dirigirei todas as ações apropriadas. Se o setor privado não agir, vamos chamá-los e pedir-lhes que ajam”, acrescentou.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 13/10/2021*

## **G-20 VÊ RECUPERAÇÃO GLOBAL EM RITMO SÓLIDO, MAS DESIGUAL E COM RISCOS DE BAIXA**

O G-20 publicou comunicado, após reunião de ministros das Finanças e presidentes de bancos centrais do grupo. As autoridades notam que, nos últimos meses, a recuperação global tem continuado “em um ritmo sólido”, apoiada pelo avanço da vacinação e pelo “continuado apoio político”. Essa recuperação, contudo, segue “altamente divergente entre e dentro dos países e exposta a riscos de baixa”, advertiu o G-20, em particular pela “possível disseminação de novas variantes da covid-19 e pelos ritmos desiguais de vacinação”.

Os países reafirmam sua disposição de utilizar “todos os instrumentos disponíveis” para lidar com consequências adversas da covid-19, em particular nos mais afetados, como mulheres, jovens e trabalhadores informais e com baixa qualificação, bem como na questão das desigualdades. “Nós continuaremos a sustentar a recuperação, evitando qualquer retirada prematura de medidas de apoio, enquanto preservaremos a estabilidade financeira e a sustentabilidade fiscal no longo prazo”, afirma o G-20.

Os bancos centrais do grupo “monitoram a dinâmica atual de preços de perto”, ressalta o grupo. O G-20 diz que olhará para além de pressões transitórias dos preços e diz que os BCs agirão conforme necessário para cumprir seus mandatos, incluindo a estabilidade de preços.

O grupo afirma ainda estar determinado a controlar a pandemia “o mais rápido possível” e diz que ajudará a enfrentar gargalos e a falta de instrumentos contra a covid-19 em países de rendas média e baixa nos próximos meses. “Nós reconhecemos o papel da imunização contra a covid-19 como um bem público global”, afirma o comunicado.

O G-20 diz ainda que há acordo no grupo para coordenar esforços a fim de enfrentar desafios globais como a mudança climática e a proteção ambiental, bem como para promover a transição

rumo a economias e sociedades “mais verdes, mais prósperas e inclusivas”, além de citar o enfrentamento à perda de biodiversidade como “uma prioridade urgente”.

O comunicado destaca ainda que o G-20 encoraja o Fundo Monetário Internacional (FMI), o Banco Mundial e outras entidades a continuar a aprofundar a análise sobre o papel potencial de moedas digitais emitidas por bancos centrais, para permitir pagamentos para além das fronteiras nacionais e também “suas implicações mais amplas para o sistema monetário internacional”.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 13/10/2021*

## **SEGUNDA FASE DE CONCESSÕES DA CEDAE TEM ADESÃO DE 20 MUNICÍPIOS ATÉ AQUI**

A segunda fase de concessões da Cedae, a companhia estadual de água e esgoto do Rio de Janeiro, recebeu, até o momento, a adesão de 20 municípios interessados em transferir para a iniciativa privada a gestão da distribuição de água e coleta e tratamento de esgoto, segundo o Governo do Estado. O edital de licitação será lançado em 6 de novembro e vai prever investimentos de, pelo menos, R\$ 4,65 bilhões.

A segunda fase de concessão inclui o bloco 3 de concessões, que foi oferecido, mas não recebeu propostas, no leilão realizado em abril. O bloco era composto por bairros da zona oeste da capital e mais seis municípios: Piraí, Rio Claro, Itaguaí, Paracambi, Seropédica e Pinheiral. Para torná-lo mais atraente antes de ofertá-lo novamente, o governo fluminense decidiu atrair mais Prefeituras para o processo.

Além dos municípios previstos no bloco 3, o governo estadual atraiu os municípios de Bom Jardim, Bom Jesus de Itabapoana, Carapebus, Carmo, Itaperuna, Macuco, Natividade, Rio das Ostras, São Fidélis, São José de Ubá, Trajano de Moraes, Vassouras e Sumidouro. Este foi o último a aderir ao processo de concessão da rede de água e esgoto ao setor privado. O leilão deve ocorrer em 29 de dezembro.

O assessor especial da Casa Civil do governo do Rio, Riley Rodrigues de Oliveira, disse que ainda existem negociações com outros municípios. Desta forma, o número de cidades previstas no edital ainda pode crescer.

“A concessão não foi uma decisão pura e simples do Estado ou dos Municípios, ela é uma imposição do Marco Legal do Saneamento”, disse ele, ao participar nesta quarta-feira de audiência pública sobre a nova fase de concessão. “Apenas de investimentos até 2033, a universalização nos municípios onde a companhia atua vai exigir R\$ 2 bilhões de investimentos por ano, e a média de investimentos da Cedae desde 2013 quando foi lançado o PlanSab fica próximo de R\$ 200 milhões por ano, ou seja, dez vezes menos do que o valor mínimo necessário para se alcançar a universalização”, comentou.

A região da zona oeste do Rio já conta com concessão de serviços de esgoto. Rio das Ostras também tem serviços privatizados de esgotamento sanitário, mas que vencem em 2024. Desta forma, a Prefeitura local decidiu participar do processo prevendo que o serviço será agregado a partir do vencimento do contrato, explicou Rodrigues.

No modelo proposto, a Cedae não será privatizada. Ela seguirá responsável pela captação e tratamento da água. Os operadores privados ficam com a distribuição até os domicílios, a coleta e o tratamento do esgoto. Em municípios do interior sem atuação da Cedae, a futura concessionária vai cuidar também da captação e tratamento de água.

A chefe de departamento na Área de Estruturação de Parcerias de Investimento do BNDES, Luciene Machado, disse que o esforço de atrair novos municípios vai ao encontro do espírito inclusivo do novo Marco Legal do Saneamento, de “não deixar ninguém para trás”. “O bloco 3 é

bastante diferente em relação ao bloco original em relação ao número de seus municípios”, disse a técnica do BNDES.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 13/10/2021*

## UE ESTUDA MEDIDAS COMO AUMENTO DA RESERVA ESTRATÉGICA DE GÁS

A União Europeia (UE) está considerando novas medidas, incluindo compras conjuntas de gás para construir as reservas estratégicas do bloco, com objetivo de ajudar a aliviar futuras crises de energia como a que o continente agora enfrenta.

A Comissão Europeia, braço executivo da UE, apresentou nesta quarta várias propostas para evitar choques nos preços de energia, à medida que aumenta a pressão política sobre os Estados membros para conter os custos mais elevados.

Os líderes da UE devem discutir a questão em uma reunião na próxima semana. Funcionários da Comissão disseram que os Estados membros individuais devem enfrentar os aumentos de preços atuais e que a ação da UE pode funcionar principalmente no médio prazo.

A UE em suas propostas endossou uma série de medidas de curto prazo que estão sendo tomadas ou planejadas por cerca de 20 dos 27 membros do bloco para proteger seus consumidores e indústrias mais vulneráveis.

As medidas incluem apoio de renda de emergência para famílias que não podem pagar suas necessidades de energia, cortes de impostos e taxas, apoio de toda a indústria para empresas e esforços para trabalhar com parceiros internacionais no fornecimento de gás para aliviar as pressões de preço. Autoridades estão em negociações com a Noruega, Ucrânia e outros países sobre o fornecimento de gás.

Outras ideias incluem aceleração do investimento em energia renovável, aumento das disposições dos consumidores para permitir que eles mudem de fornecedor mais facilmente, crescimento do número de interconectores que permitem que a energia flua entre os estados membros e montando um fundo de transição social de energia limpa, o que ajudaria os Estados membros a amortecer choques de preços para famílias vulneráveis. A maioria dessas medidas requer a aprovação dos Estados membros.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 13/10/2021*

## MONEYTIMES

### MONEYTIMES

## GASOLINA BRASILEIRA É 19,7% MAIS BARATA DO QUE O PREÇO INTERNACIONAL

*Por Gustavo Kahil*



***A defasagem em relação aos preços internacionais continua alta (Imagem: REUTERS/Amanda Perobelli)***

Apesar do aumento de R\$ 0,20 no preço da gasolina aplicado pela Petrobras (PETR4) na última sexta-feira (8), a defasagem em relação aos preços internacionais continua alta.

Segundo cálculos de Felipe Sichel, estrategista-chefe do banco digital Modalmais (MODL11), a diferença naquele dia estava 22,50% (R\$ 0,67).

Já no dia 11/10 (segunda-feira), a diferença havia caído 6,8 pp. para 19,73% (R\$ 0,50).

Em relação ao diesel, o preço nas refinarias permanece o mesmo desde o reajuste do dia 29/09.

Fonte: MoneyTimes

Data: 13/10/2021

## BRASIL AJUDARÁ VIZINHOS APÓS TERMINAR VACINAÇÃO INTERNA EM 2 MESES, DIZ GUEDES

Por Reuters



**O Brasil já vacinou 93% dos brasileiros com uma dose e 60% com duas doses (Imagem: Rovena Rosa/Agência Brasil)**

O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou nesta quarta-feira que o Brasil ajudará na imunização dos países vizinhos após terminar, em dois meses, sua campanha interna de vacinação para Covid-19.

Em evento online promovido pela organização Atlantic Council, o ministro afirmou que a importância da vacinação em massa foi tópico importante nas reuniões do Fundo Monetário Internacional (FMI) das quais participou em Washington, nos Estados Unidos.

Ele frisou que sua mensagem, nesses encontros, foi de que o Brasil já vacinou 93% dos brasileiros com uma dose e 60% com duas doses, percentuais que estão proporcionando “uma volta segura ao trabalho”.

Fonte: MoneyTimes

Data: 13/10/2021



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### PETRORECÔNCAVO VENCE CHAMADA PÚBLICA DA PBGÁS

Por epbr - 13 de outubro de 2021 - Em Mercado de gás, Petróleo e gás, Política energética

A PetroRecôncavo anunciou nesta quarta-feira (13) que venceu a chamada pública para aquisição de gás natural feita pela Companhia Paraibana de Gás (PBGás). A chamada prevê a entrega de 50 mil m<sup>3</sup>/dia de gás natural a partir de janeiro de 2022 e 150 mil m<sup>3</sup>/dia de gás natural a partir de janeiro de 2023

A empresa negocia agora os contratos para acesso à infraestrutura de escoamento da Petrobras, interligando as instalações de produção da Potiguar E&P até a UPGN de Guimarães e de transporte de gás natural com a TAG, permitindo o transporte do gás natural a partir da UPGN Guimarães até os pontos de entrega (city gates) determinados pela PBGÁS.

“A PetroReconcavo poderá designar a assinatura do contrato para sua subsidiária Potiguar E&P, que será responsável pela produção e pela contratação do processamento e escoamento dos volumes contratados”, informou a empresa em nota.

### Outras chamadas públicas

A Potiguar E&P foi vencedora da chamada pública para fornecimento de gás natural realizada pela Potigás, distribuidora de gás que atende ao Rio Grande do Norte. A empresa vai arrematar contrato de dois anos para entrega de 236 mil m<sup>3</sup>/dia de gás natural a partir de janeiro de 2022.

A empresa disputava a concorrência com a Compass, subsidiária de comercialização de gás e geração de energia do grupo Cosan, que controla a Comgás (SP), maior distribuidora do país, e que assinou com a Petrobras contrato de compra de 51% de participação na Gaspetro, por R\$ 2,03 bilhões.

Em junho de 2020, o presidente da Potiguar E&P, Marcelo Magalhães, afirmou em entrevista transmitida ao vivo pela epbr, que os campos da empresa no Rio Grande do Norte têm potencial para entregar cerca de 300 mil m<sup>3</sup>/dia de gás natural.

O mercado de distribuição do Rio Grande do Norte está em cerca de 200 mil m<sup>3</sup>/dia este ano e atingiu 318 mil m<sup>3</sup>/dia em 2018, maior demanda em anos recentes.

A Potigás tem 450 km de rede, atende a mais de 29 mil clientes na Grande Natal e Mossoró.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 13/10/2021*

## CONSÓRCIO LIDERADO PELA AGUILA ENERGIA PROPÕE US\$ 1,5 BI POR POLO BAHIA TERRA

*Por epbr - 13 de outubro de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter*

### **Contato da redação**

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

### **em jogo**

Um consórcio liderado pela Aguila Energia apresentou a melhor proposta para o Polo Bahia Terra da Petrobras, em valor superior a US\$ 1,5 bilhão de dólares, afirmaram duas fontes à Reuters. Procurada, a Petrobras informou que não vai comentar.

— O consórcio formado pela Aguila Energia, companhia fundada por ex-executivos da Petro Rio, juntamente com a Infra bateu propostas feitas por PetroRecôncavo, 3R e Seacrest/Eneva, segundo as fontes.

— O Polo Bahia Terra compreende 28 concessões de produção terrestres, localizadas em diferentes municípios da Bahia e acesso à infraestrutura de processamento, logística, armazenamento, transporte e escoamento de petróleo e gás natural.

— A produção média do polo em janeiro e fevereiro de 2021 foi de cerca de 13,5 mil barris de óleo por dia e 660 mil m<sup>3</sup>/dia de gás. A Petrobras é a operadora nesses campos, com 100% de participação.

A Petrobras vai divulgar o seu Relatório de Produção e Vendas do 3T21 no dia 20 de outubro. No dia 28, será a vez de a petroleira divulgar o Relatório de Desempenho Financeiro do 3T21. Os dois documentos serão divulgados após o fechamento dos mercados.

— No dia 29 de outubro de 2021 serão realizados dois webcasts, o primeiro em português e o segundo em inglês, para apresentar os resultados da companhia referentes ao terceiro trimestre de 2021.

Petróleo se mantém acima de US\$ 80 Os contratos futuros do petróleo fecharam sem direção única nessa terça (12/10), encerrando uma sessão instável com perdas para a referência internacional da commodity e ganhos para a americana. Nos dois casos, o barril do petróleo ficou acima dos US\$ 80, estabelecendo uma nova base de referência.

— O Brent para dezembro fechou em queda de 0,27%, a US\$ 83,42 por barril. Na segunda (11/10), havia subido 1,52%, fechando em US\$ 83,65. Já o WTI para novembro subiu 0,14%, a US\$ 80,64 por barril. Na segunda, fechou em US\$ 80,52, alta de 1,47%.

— Os preços continuam sendo puxados para cima pelos temores em torno da escassez de oferta de energia, mas os ganhos foram moderados ontem por uma revisão para baixo das projeções de crescimento global. Valor

— Para Fiona Cincotta, analista sênior de mercados financeiros do City Index, mesmo com a Opep repondo a oferta, isso não “terá necessariamente um grande impacto em esfriar o preço do petróleo. O petróleo rumo a US\$ 90 está claramente à vista”, disse. Bloomberg

Governadores defendem fundo para combustíveis com ações de estatais O governador do Piauí, Wellington Dias (PT), disse à coluna Paineis, da Folha de S. Paulo, que o fórum de chefes dos executivos estaduais defende a proposta do ministro da Economia, Paulo Guedes, de vender ações de estatais para alimentar um fundo de estabilização de preços dos combustíveis como alternativa à tese de redução do ICMS que poderá voltar a ser discutida na Câmara dos Deputados nesta semana.

— Embora apoiem a tese de Guedes, segundo Dias, os governadores veem como melhor caminho a aprovação da reforma tributária relatada pelo senador Roberto Rocha (PSDB-MA) para solucionar o problema de uma vez.

— O projeto de mudança no ICMS, que prevê alteração no critério do preço de referência e adoção de uma alíquota unificada e fixa, tem o apoio pessoal do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL). Nesta quarta (13/10), Lira vai tentar costurar com os líderes uma negociação que viabilize a apreciação em plenário. Se não houver acordo, o texto não deverá ser colocado em votação nesta semana. R7

A ExxonMobil planeja construir sua 1ª instalação de reciclagem avançada de resíduos plásticos em grande escala em Baytown, Texas, com uma capacidade inicial planejada para reciclar 30.000 toneladas métricas de resíduos plásticos por ano. A planta deve iniciar as operações no final de 2022 e estará entre as maiores da América do Norte, segundo a empresa.

— Os planos da ExxonMobil consideram até 500.000 toneladas métricas anuais de capacidade de reciclagem avançada a serem adicionadas até o final de 2026 em vários locais. Uma instalação temporária menor já está em operação, produzindo volumes comerciais de polímeros circulares certificados que serão comercializados até o final deste ano para atender à crescente demanda.

— “Provamos nossa tecnologia de reciclagem avançada proprietária em Baytown e estamos ampliando as operações para fornecer polímeros circulares certificados até o final do ano”, disse Karen McKee, presidente da ExxonMobil Chemical Company.

— “A disponibilidade de capacidade de reciclagem avançada confiável terá um papel importante em ajudar a lidar com o lixo plástico no meio ambiente, e estamos avaliando a implantação em larga escala em outros locais ao redor do mundo”, continuou Karen. A empresa também está avaliando sites na Holanda, Costa do Golfo dos EUA, Canadá e Singapura.

— A nova instalação segue a validação do teste inicial da ExxonMobil de seu processo proprietário para converter resíduos de plástico em matérias-primas. O teste já reciclou mais de 1.000 toneladas métricas de resíduos plásticos, o equivalente a 200 milhões de sacolas de supermercado, e demonstrou capacidade de processar 50 toneladas métricas por dia.

— A ExxonMobil é um membro fundador da Alliance to End Plastic Waste, que se concentra em acelerar o investimento em soluções seguras, escaláveis e economicamente viáveis para ajudar a enfrentar o desafio dos resíduos de plástico no meio ambiente por meio de um portfólio de projetos que cresceu para mais de 30 projetos em andamento em vários países.



Equinor muda política para ganhos e perdas com vendas de ativos A partir deste trimestre, a Equinor mudará sua política de como ganhos e/ou perdas com vendas de ativos são reconhecidos nos lucros ajustados para o segmento de renováveis.

— Nas demonstrações financeiras intermediárias da empresa do 3º trimestre de 2021, ganhos e/ou perdas com vendas de ativos serão excluídos da medida de desempenho de ganhos ajustados para todos os segmentos – energias renováveis, upstream e midstream.

— Os períodos anteriores impactados por esta alteração serão apresentados nas demonstrações financeiras intermediárias do 3º trimestre, de acordo com a política atualizada.

— A decisão de alterar a política foi tomada a partir de um pedido de informação e subsequente diálogo com a Autoridade de Supervisão Financeira na Noruega e está de acordo com a sua avaliação preliminar.

— A Equinor apresenta os resultados financeiros do 3º trimestre em 27 de outubro.

A Órigo Energia anunciou a promoção de Tatiana Fischer a Chief Marketing Officer (CMO) da companhia. A executiva está na empresa há cinco anos e atuava como Head de Marketing, Comunicação e Sustentabilidade.

— Tatiana Fischer é formada em Publicidade pela Escola Superior de Propaganda e Marketing (ESPM), com pós-graduação em Inteligência de Mercado e Consumidor pela Fundação Instituto de Administração/Universidade São Paulo (FIA-USP). A executiva acumula passagens pela Vivo, Telefônica (EUA), Danone, IPSOS e Via Varejo.

— A Órigo é especializada em geração compartilhada de energia a partir de fontes renováveis. Atualmente, atende mais de 20 mil clientes entre residências e pequenas e médias empresas em Minas Gerais, onde possui suas fazendas solares. Também está em Pernambuco, onde tem uma operação de geração de energia a partir do biogás.

Aneel autoriza aumento para térmicas A Aneel aprovou, em caráter excepcional em razão do período de escassez hídrica, a recomposição temporária do Custo Variável Unitário (CVU) das UTEs Araucária (PR), a gás natural, e Potiguar e Potiguar III (RN), a óleo diesel.

— O CVU da UTE Araucária, de 484,1 MW, passa a ser de R\$ 2.553,20 por megawatt-hora (R\$/MWh), válido de 7 de outubro a 15 de novembro de 2021. Já para as UTEs Potiguar (52,8 MW) e Potiguar III (66 MW), o novo valor de CVU é de R\$ 1.379,89/MWh, contabilizado de julho a dezembro de 2021.

— A deliberação da Aneel segue os parâmetros dispostos pela Câmara de Regras Excepcionais para Gestão Hidroenergética (CREG).

Velho Chico ameniza crise hídrica Mesmo castigado pela constante degradação ambiental e anos sucessivos de seca, o rio São Francisco é hoje um dos principais aliados do país no enfrentamento da escassez hídrica e no combate ao risco de racionamento de energia.

— Seu maior reservatório, o de Sobradinho, na Bahia, que cinco anos atrás agonizava com apenas 3% de capacidade, hoje está com 38% do volume total. Por isso, a ordem agora é fazer uso de boa parte dessa água e ampliar a vazão rio abaixo.

— No início de outubro, a Chesf, da Eletrobras, acatou a determinação do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) para abrir as torneiras do São Francisco. Sobradinho, com seus 4.200 km<sup>2</sup>, é o maior reservatório do Brasil em área alagada. Em volume, pode acumular 28 bilhões de metros cúbicos de água, só ficando atrás da capacidade de Serra da Mesa, na Bacia do Rio

Tocantins, que chega a armazenar 43,2 bilhões de m<sup>3</sup> de água e está com 23% de sua capacidade total.

— Na semana passada, o volume de água que passa pela barragem de Sobradinho foi elevado de 1.300 m<sup>3</sup> por segundo para 1.600 m<sup>3</sup>/s. A tendência é de que esse volume aumente ao longo de outubro e novembro e chegue a 2.500 m<sup>3</sup>/s, conforme as necessidades determinadas pelo setor elétrico.

— A barragem de Sobradinho alimenta uma sucessão de hidrelétricas instaladas no curso do rio: Luiz Gonzaga, o complexo de Paulo Afonso e de Xingó. Assim como fez com Sobradinho, o ONS determinou o aumento de vazão da hidrelétrica de Xingó no mesmo período.

— O operador confirmou que, com a elevação da geração nas usinas da bacia do São Francisco, pretende cumprir medidas previstas pela Câmara de Regras Excepcionais para Gestão Hidroenergética (CREG), liderada pelo Ministério de Minas e Energia. Estarão

Geração a biogás A Veolia inaugurou três novas termelétricas no Brasil, em Sorocaba e São Paulo (SP) e em Biguaçu (SC), em três dos Centros de Gerenciamento de Resíduos (CGR) já operados pela companhia. As plantas vão operar à base de biogás gerado nos CGRs.

— Com cerca de 12,4 MW de potência, as plantas geram calor e eletricidade suficiente para cobrir o consumo de energia de aproximadamente 42.000 habitantes.

— “Estas termelétricas fazem parte do plano estratégico mais amplo da Veolia no Brasil, que é transformar os Centros de Gerenciamento de Resíduos em Parques Tecnológicos Ambientais, com uma oferta aprimorada e integração de serviços voltados para a economia circular e a redução da pegada de carbono. Questões como a crise hídrica no Brasil devem acelerar a busca de modelos alternativos. Acreditamos que será cada vez mais necessário pensar em fontes estáveis de energia renovável em indústrias e cidades como o biogás” disse, Pedro Prádanos, CEO da Veolia Brasil.

— A Veolia também está estudando outras soluções para a valorização do biogás, como a produção de biometano para uso na rede de gás ou como combustível para automóveis.

**Fonte: Agência EPBR de Notícias**  
**Data: 13/10/2021**

## REFORMA DO ICMS DOS COMBUSTÍVEIS EM VOTAÇÃO NA CÂMARA DOS DEPUTADOS; ACOMPANHE

*Por epbr - 13 de outubro de 2021 - Em Combustíveis, Congresso*



<https://youtu.be/MODIs0wgMsE>

O plenário da Câmara dos Deputados vota nesta quarta (13) a nova proposta de reforma do ICMS dos combustíveis. Após negociação capitaneada pelo presidente da Câmara, Arthur Lira (PP/AL), o relator do projeto, Dr. Jaziel (PL/CE) apresentou um novo parecer esta semana.

Na versão mais recente, o projeto cria uma fórmula para incorporar os preços — e parte da arrecadação dos estados — à alíquota do ICMS.

Ainda haja perda de arrecadação, o governo federal desistiu da proposta de criação de uma alíquota única em todo o país.

O que se pretende é cobrar o ICMS a partir de um valor fixo por quantidade vendida. É a chamada alíquota ad rem.

Hoje, o ICMS é um percentual que incide sobre um valor médio de preços dos combustíveis no varejo, atualizado quinzenalmente pelas secretarias de Fazenda estaduais.

Com a mudança, o governo espera uma redução de carga tributária. Para o setor de combustíveis, o interesse é a simplificação e a redução de despesas e riscos associados ao pagamento do ICMS, como o acúmulo de créditos.

Na proposta, a alíquota fixa terá prazo de 12 meses, a partir de janeiro de cada ano. O valor será definido a partir da média de preços dos combustíveis de 24 meses anteriores, multiplicada pela alíquota do percentual vigente em cada estado. Assim, chega-se a um valor fixo por quantidade, mas variável ano a ano e por estado.

O tema é prioritário para Lira, mas não há consenso no Congresso Nacional e, sem apoio dos governadores, há dúvidas se o texto passa pela Senado Federal, após uma eventual aprovação na Câmara.

“Pelos estudos do Conselho dos Secretários de Fazenda dos estados, há sim uma perda, não é deixar de ganhar, é uma perda de 24,1 bilhões de reais para Estados e municípios”, cobraram os governadores, em nota assinada por Wellington Dias (PT), do Piauí.

Ele é presidente do Consórcio Nordeste e coordenador no Fórum Nacional de Governadores.

Wellington Dias também cobrou o fundo de estabilização, prometido por ministros de Bolsonaro e estudado desde 2019, sem sair do papel.

“E num momento delicado do país, por que que não se trabalha com muita força a proposta que o próprio ministro Paulo Guedes e agora o próprio Bolsonaro já admitiram? De capitalizar o fundo de equalização dos combustíveis”, questiona.

“Na verdade, a gente tem que trabalhar mesmo é pela reforma tributária e tem acordo dos governadores. Aqui sim, vai fazer a diferença”, diz.

### Relembre os últimos movimentos pela reforma do ICMS dos combustíveis

- Bolsonaro vai ao STF por reforma do ICMS ignorada por sua base na Câmara
- Governo pode abrir mão de alíquota única de ICMS para os combustíveis em proposta na Câmara
- Combustíveis: fundo de estabilização, CPI da Petrobras, ICMS e IVA

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 13/10/2021



## JORNAL O GLOBO – RJ

### CRUZEIROS NO BRASIL: EMBARQUE PODERÁ SER FEITO EM HORÁRIOS DIFERENTES PARA EVITAR AGLOMERAÇÕES NOS PORTOS

Operadores dos terminais marítimos no país ainda esperam pela definição oficial das medidas anti-Covid pela Anvisa

Por Eduardo Maia



### **Navio da Costa Cruzeiros atracado no Porto de Santos, no litoral de São Paulo Foto: Concais / Divulgação**

RIO - Em tempos de pandemia, muito se questiona a segurança sanitária a bordo dos cruzeiros, cujo retorno no litoral brasileiro foi autorizado pelo governo federal e acontecerá a partir de novembro. Mas os protocolos para impedir a disseminação do novo coronavírus começam antes, nos terminais de embarque e desembarque. A lista oficial de medidas determinadas pela Anvisa ainda não foi divulgada, mas já se sabe algumas mudanças que os cruzeiristas encontrarão ao chegarem nos portos.

A principal delas deve ser o embarque escalonado, dividido por horários. A ideia é evitar que muita gente chegue com antecedência desnecessária ao terminal, ou que a maioria se apresente para o embarque ao mesmo tempo, causando aglomeração nos terminais.

Neste sistema, cada grupo de passageiros será designado a embarcar num horário diferente. Assim, quando um grupo estiver chegando, o anterior já terá embarcado e o seguinte ainda não chegou. Lembrando que, na temporada 2021/2022, será necessário apresentar um teste PCR negativo, o que pode aumentar o tempo gasto por cada passageiro no processo de embarque.

Dessa maneira o fluxo de pessoas nos salões será menor, diz Sueli Martinez, diretora de operações da Concais, empresa que administra o terminal de passageiros do porto de Santos, o mais movimentado da temporada brasileira de cruzeiros.

— Esse modelo já é usual em alguns terminais muito movimentados, como o de Miami. Isso favorece muito um bom atendimento, e que a pessoa não chegue muito antes sem necessidade — explica.

A medida é uma das que integram o protocolo sanitário desenvolvido pelas empresas de cruzeiros marítimos para ser adotado durante a pandemia. Segundo Sueli, ele já poderia ter sido usado para a temporada 2020 / 2021, caso ela tivesse acontecido.

— Estamos preparados para agir seguindo aqueles protocolos, desenhados num momento ainda pior da pandemia. O uso de máscaras por todos os funcionários e o reforço da limpeza das superfícies, feito a cada 40 minutos com produtos especiais, por exemplo, foram medidas que tomamos já em fevereiro de 2020, após um alerta da Anvisa, devido aos casos de Covid-19 na Europa — conta Sueli.

O protocolo que sairá da gaveta prevê ainda bloqueio de um terço dos assentos, para aumentar o distanciamento entre as pessoas, instalação de placas de acrílico nos guichês de atendimento, pontos de distribuição de álcool em gel e uso obrigatório de máscaras por todas as pessoas.

Outra medida prevista é a desinfecção das malas antes de entrarem no navio. A bagagem será despachada através de uma área específica para esse fim. Lá, todas as malas e bolsas serão sanitizadas, com produtos especiais, e então levadas a bordo. O processo acontecerá de forma inversa no desembarque: a bagagem sairá do navio, receberá essa limpeza reforçada já em terra, e só depois o passageiro poderá pegá-la.

A diretora considera que esse protocolo básico será o suficiente para garantir a segurança das cerca de 237 mil pessoas que, nas contas da Concais, deverão passar pelos cinco salões do terminal, cada um com 11 mil metros quadrados. A grande dificuldade até o momento, segundo Sueli, tem sido remontar a equipe, desmobilizada após a interrupção das atividades, em março de

2020. Em suas palavras, ela precisava "organizar em 25 dias o que normalmente levaria três ou quatro meses para ficar pronto".

— Tivemos que sair dos 25 funcionários fixos para os 300 necessários para a operação, muitos deles apenas aos fins de semana. A maioria já trabalhou com a gente, até 2020, mas ainda assim precisamos reforçar o treinamento para uma situação inédita para todos nós — ela ressalta. — Não é apenas fazer o que fazíamos antes, e sim saber trabalhar com os novos protocolos de segurança. Até a abordagem ao passageiro tem que ser diferente agora.

Tudo tem que estar pronto antes de 5 de novembro, quando o MSC Preziosa, vindo do Rio de Janeiro (onde chegará no dia anterior) atracará em Santos para sua programação que misturará minicruzeiros pelos litorais paulista e fluminense e roteiros de uma semana para o Nordeste. No total, serão 48 escalas dos navios da MSC Cruzeiros e 27 da Costa Cruzeiros no terminal.

Já no Píer Mauá, o terminal de passageiros do Rio de Janeiro, a programação inicial é de 92 atracações, levando em consideração também os navios que não fazem parte da temporada brasileira de cruzeiros, ou seja, que não farão navegação apenas pelo litoral do país. De acordo com a empresa, para a temporada 2021/2022 são esperados 36 navios com mais de 107 mil passageiros.

O primeiro deles, assim como em Santos, será o MSC Preziosa, um navio para 4.400 pessoas que chegará em 4 de novembro e será o navio da MSC destacado para fazer embarques no Rio (os demais terão embarque apenas em São Paulo). O outro navio residente no porto carioca será o O Costa Fascinosa, para 3.780 passageiros. Já o último programado para passar pelo Píer Mauá é o Navigator of the Seas, da Royal Caribbean, que atualmente está em operações entre a Califórnia e o México, mas que, em 11 de maio de 2022, atracará no Rio a caminho de Buenos Aires.

— Os principais destinos da Europa já estão navegando faz alguns meses. Como os principais armadores regulares em nossos mares são europeus e americanos, teremos o melhor de cada parte do mundo para aplicar no Rio e Brasil — acredita Américo Relvas, diretor de operações do Pier Mauá.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 13/10/2021**

## COM PANDEMIA, DÍVIDA GLOBAL É RECORDE E CHEGA A US\$ 226 TRILHÕES, MOSTRA FMI

Número inclui débitos públicos e privados. No Brasil, dívida pública chegou a 98,9% do PIB em 2020, bem acima da média dos países emergentes

**O Globo**



**Reunião anual do FMI recebe mais de 190 ministros da Fazenda de todo o mundo Foto: Allison Shelley / IMF Photo/Allison Shelley**

RIO - Com a pandemia de Covid-19, o nível de endividamento dos países saltou 14% e chegou ao recorde de US\$ 226 trilhões em 2020, segundo o relatório Monitor Fiscal, do Fundo Monetário Internacional (FMI), divulgado nesta quarta-feira. A cifra inclui tanto débitos públicos como privados.

Não apenas o nível de endividamento é o maior da História, como o percentual de crescimento de um ano para o outro. O FMI diz que o avanço é "justificado" pela necessidade de elevação dos gastos para lidar com os efeitos socioeconômicos da pandemia.

Mas alerta que os governos terão de calibrar suas políticas, de acordo com o ritmo de vacinação e capacidade de recuperação de cada país.

A dívida pública global chegou a US\$ 88 trilhões, quase 100% do PIB mundial, puxada principalmente pelo desempenho das contas públicas das economias mais avançadas e da China. Esse percentual tende a cair nos próximos anos e se estabilizar em 97% do PIB, diz o Fundo.

No Brasil, a dívida pública chegou a 98,9% do PIB em 2020, bem acima da média dos países emergentes (64%) e permanecerá acima de 90% do PIB pelo menos até 2026, prevê o FMI. O patamar de endividamento brasileiro está ainda acima da média da América Latina (78%) e de emergentes fora da região como China (66,3%), África do Sul (69,4%) e mesmo a Índia (89,6%).

O relatório salienta as desigualdades nas respostas à pandemia em termos de políticas públicas. Os programas de estímulo econômico anunciados pela União Europeia e pelos EUA poderão adicionar US\$ 4,6 trilhões ao PIB global entre 2021 e 2026, se plenamente implementados, diz.

### **Até 75 milhões a mais na pobreza**

No entanto, entre os países menos desenvolvidos, altos juros e menor disponibilidade de recursos vem travando a capacidade desses governos para prover o apoio fiscal necessário a suas economias.

Essa disparidade nas respostas é um complicador para lidar com uma nova realidade no pós-pandemia: mais 65 milhões a 75 milhões de pessoas devem passar a viver na pobreza até o fim de 2021 devido à Covid.

Diante desse cenário, o FMI também alerta para o aumento do custo dos empréstimos e uma possível maior dificuldade para que os governos financiem seus programas de vacinação e de ajuda aos mais vulneráveis.

"Algumas economias de mercado começaram a elevar a taxa de juros para conter o avanço da inflação. Isso vai pressionar as condições de financiamento, com efeitos prejudiciais especialmente para os países fortemente endividados e com finanças frágeis", diz o documento.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 13/10/2021*

## **EX-PRESIDENTE DA BRASKEM É CONDENADO A 20 MESES DE PRISÃO POR SUBORNO**

José Carlos Grubisich é acusado de subornar políticos e governos para conseguir vantagens indevidas à Braskem e à Odebrecht

*Da Bloomberg*



**José Carlos Grubisich, ex-presidente da Braskem SA, se confessou culpado em um esquema de suborno de US\$ 250 milhões** Foto: Reprodução

RIO — O ex-presidente da Braskem SA José Carlos Grubisich foi condenado a 20 meses de prisão por atuação em suborno envolvendo a empreiteira Odebrecht. A sentença do ex-empresário da maior petroquímica brasileira foi proferida nesta terça por um juiz de Nova York.

O Departamento de Justiça dos Estados Unidos afirmou que, além da sentença a ser cumprida, Grubisich terá US\$ 2,2 milhões confiscados de sua conta, e deverá pagar uma multa de US\$ 1 milhão. O caso é investigado por esquadrão de Corrupção Internacional do FBI, polícia americana.

Em 2021, Grubisich se declarou culpado em acusações de conspiração por violar as leis antisuborno dos Estados Unidos. Ele reconheceu que havia aprovado pagamento de US\$ 4,3 milhões a um funcionário da Petrobras por direitos para construir e operar uma planta.

A Braskem, empresa da qual era direto executivo à época, era controlada pela Odebrecht e tinha a Petrobras como acionista. Grubisich foi preso no aeroporto John F. Kennedy, em Nova York, em 2019 sob acusações de ter participado em um esquema de corrupção.

Segundo promotores americanos, Grubisich e seus conspiradores desviaram US\$ 250 milhões da Braskem a um fundo secreto empregado para subornar funcionários do governo federal, partidos políticos e outros para obter vantagem indevida para a petroquímica e para a Petrobras.

Procurada, a empresa não quis se pronunciar. O GLOBO ainda não conseguiu contato com a defesa do executivo.

As empresas se declararam culpadas de conspiração por violar as leis antisuborno dos Estados Unidos em 2016, e assinaram acordo para pagar US\$ 3,5 bilhões para resolver um grande caso apresentado por EUA, Brasil e Suíça.

Em abril, Grubisich se declarou culpado pelo suborno em tribunal federal do Brooklyn, em Nova York. Ele admitiu ter conspirado para violar as disposições antissuborno da Lei de Práticas de Corrupção no Exterior, além de ter falsificado os registros e relatórios financeiros da Braskem para ocultar subornos.

O empresário também admitiu ter facilitado o pagamento de subornos a agentes públicos para a obtenção de um contrato em que a Braskem foi escolhida como sócia da Petrobras de uma planta de polipropileno em Paulínia, no interior de São Paulo.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 13/10/2021*

## COM DIESEL EM ALTA E CAMINHONEIROS INSATISFEITOS, GOVERNO PREPARA PROGRAMA DE RENOVAÇÃO DE FROTA

Entre as medidas estudadas pelo Executivo, estão o financiamento da compra de veículo para autônomos e bônus em novas aquisições

*Por Manoel Ventura*



**Com nova proposta de Bolsonaro, caminhoneiros poderão ter facilidades em financiar carros novos**

**Foto: FramePhoto / Agência O Globo**

BRASÍLIA — Em meio à disparada no preço do diesel — que já subiu 37% nas bombas este ano — e da insatisfação dos caminhoneiros autônomos, o governo prepara um novo programa voltado para a categoria. Caminhoneiros autônomos estão entre os principais apoiadores do presidente Jair Bolsonaro, que disputa a reeleição no próximo ano.

O Executivo finaliza um mecanismo para financiar a renovação da frota de caminhões e ônibus mais velhos, além de um conjunto de iniciativas que buscam contemplar demandas destes profissionais.

Está em análise a possibilidade de conceder o que vem sendo chamado de “Bônus Caminhoneiro”, um valor em forma de financiamento a ser destinado para o autônomo adquirir um caminhão novo ou seminovo. Em troca, o motorista deve levar seu veículo atual, em mau estado de conservação, para virar sucata.

A intenção é que esse crédito seja concedido com valores próximos aos preços do mercado, mas com um “bônus” a partir da entrega do veículo velho. Esse veículo será desmontado por empresas parceiras do projeto.

Atualmente, o que existe são linhas de crédito para aquisição de veículos novos para pessoas jurídicas ou manutenção da frota do autônomo.

O modelo em análise pelo governo prevê que o caminhoneiro autônomo, pessoa física, seja incluído na cadeia de financiamento de uma renovação de frota, com a compra de caminhão novo ou seminovo, desde que retire de circulação o seu veículo velho.

Chamado de Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País, ou “Renovar”, a medida prevê o “sucateamento acelerado” de veículos de transporte rodoviário de mercadorias, ônibus e micro-ônibus antigos e o estímulo para a aquisição de substitutos mais eficientes, econômicos e seguros.

Sucateamento acelerado é antecipar a saída de circulação de veículos velhos e levar para o desmonte. O programa deve unir os caminhoneiros autônomos a financiadores e órgãos públicos e privados para a troca do veículo e também empresas que irão desmontar os caminhões.

Oficialmente, a medida tem como objetivo substituir a frota circulante em fim de vida útil e aumentar a produtividade, competitividade, qualidade e eficiência da logística no país.

O programa também tem como pano de fundo a tentativa de fazer um agrado aos caminhoneiros, que compõem a base de Bolsonaro e que estão insatisfeitos com os sucessivos aumentos do diesel.

Os reajustes anunciados pela Petrobras na refinaria chegam a 51% no acumulado do ano. O preço ao consumidor final, porém, depende também de outras variáveis, como impostos e margem do distribuidor.

### **Perdão de dívida**

Nos últimos meses, aumentaram as queixas da categoria em relação ao preço dos combustíveis, que elevam o custo do frete e reduzem o ganho dos caminhoneiros autônomos. Os caminhoneiros reclamam também da imprevisibilidade dos preços, já que os contratos são de médio prazo.

O programa de renovação da frota ainda permitirá o perdão de débitos não tributários com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e Polícia Rodoviária Federal (PRF) dos veículos cuja baixa definitiva do registro seja solicitada para fins do programa de renovação de frota.

O texto ainda estabelece que parte dos recursos arrecadados com a Cide-combustíveis possa ser destinada a “projetos de infraestrutura fixa ou rodante, incluídos os de renovação de frota circulante”.

Hoje, por lei, a Cide só pode ser usada para o pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, de gás natural e seus derivados, e de derivados de petróleo, ao financiamento de projetos ambientais relacionados à indústria do petróleo e do gás e ao financiamento de programas de infraestrutura de transportes.

A medida também permitirá que a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito seja usada na “melhoria das condições de trabalho dos profissionais do segmento de transporte rodoviário, renovação de frota circulante, melhoria da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante”.

As ações fazem parte de medida provisória (MP) que ainda passa por ajustes antes de ser assinada por Bolsonaro. O texto da MP determina que o programa será dirigido prioritariamente

ao caminhoneiro autônomo. Algumas das ações, porém, só devem ser regulamentadas depois, por meio de decretos e portarias.

O governo se refere a este conjunto de ações do qual a MP faz parte como “gigantes do asfalto”, um pacote lançado em cerimônia no Palácio do Planalto em maio.

Nesse pacote de medidas, já foi lançado o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), que substitui cerca de 41 papéis diferentes para emissão em uma viagem de origem e destino.

Outra medida permitiu a antecipação de recebíveis e o aumento da margem de erro das balanças, e autorizou que pátios de recolhimento dos veículos fiquem abertos 24 horas por dia. Além disso, um aplicativo irá integrar a carteira de motoristas (CNH) e o registro de licenciamento do veículo (CRLV).

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 13/10/2021*

### **GUEDES DIZ NOS EUA QUE BRASIL JÁ VACINOU MAIS DE 90% DA POPULAÇÃO ADULTA E PERMITE 'VOLTA SEGURA AO TRABALHO'**

Em entrevista após reunião do FMI, ministro também estimou que os processos de privatização da Eletrobras e Correios estarão encaminhados ainda em 2021

*Por Fernanda Trisotto*



***O ministro da Economia, Paulo Guedes Foto: Edu Andrade / Ministério da Economia***

BRASÍLIA – Nos Estados Unidos, o ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou que a vacinação avança no Brasil. Ele citou o que classificou como bons indicadores de imunização quando se avalia apenas a população adulta e afirmou que essa situação está possibilitando o retorno seguro ao trabalho no país.

— Nós vacinamos 93% da população adulta com uma dose e 60% com duas doses e estamos proporcionando uma volta segura ao trabalho, e em setores como comércio e serviços – afirmou o ministro.

As afirmações foram feitas durante entrevista ao Atlantic Council. Guedes está nos Estados Unidos para reuniões com o Fundo Monetário Internacional (FMI), Banco Mundial e G20.

Ele até comentou achar que a cidade de Washington está “meio vazia”. Mas a preocupação maior é com outros países, principalmente na América Latina, que ainda não avançaram na vacinação ou estão com uma recuperação econômica mais lenta.

— No Brasil, em mais dois meses teremos toda população adulta vacinada e iremos ajudar os nossos vizinhos. Isso é uma grande preocupação – afirmou, e citou principalmente as ilhas do Caribe e América Central como locais que dependem do turismo e ainda não estão avançando na vacinação.

#### **Otimismo em relação a reformas**

Guedes disse que as reformas tributária e administrativa devem ser aprovadas no Congresso até o fim deste ano. Ele também estima que esse será o prazo para que os processos de privatização da Eletrobras e dos Correios deslanchem.

— A reforma tributária e administrativa, nós vamos vê-las aprovadas antes do fim do ano. A democracia do Brasil vai continuar surpreendendo – afirmou, e também citou as privatizações de Correios e Eletrobras, que dependem de aval do Congresso.

A aprovação das reformas foi citada por Guedes como um incentivo para que investidores escolham o Brasil para instalar suas empresas.

A avaliação de Guedes é de que esse momento de mudanças no período pós-pandemia vai fazer com que muitas empresas mudem de sede, e o Brasil é um destino que se tornará mais interessante.

Como um bom vendedor, o ministro citou que o país está reduzindo a tributação para empresas, reduzindo barreiras comerciais e desburocratizando processos.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 13/10/2021*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### LIRA DIZ ESPERAR APROVAÇÃO 'TRANQUILA' DA PEC DOS PRECATÓRIOS NA PRÓXIMA SEMANA

*Por Sofia Aguiar e Matheus de Souza*

São Paulo - O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), disse nesta quarta-feira, 13, que a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos Precatórios vai a plenário na próxima semana e avaliou que a votação do tema resultará em uma "vitória tranquila". "Na próxima semana, todos os prazos estarão vencidos e a gente trará a plenário. Eu acredito numa vitória tranquila dessa PEC, porque há a necessidade realmente de se organizar o orçamento do Brasil", afirmou Lira durante entrevista à CNN Rádio no período da manhã.

E defendeu: "O Brasil não pode parar a máquina pública, não pode parar os investimentos, não pode não ter espaço para a criação do novo programa Renda Brasil e pode deixar de ter a previsibilidade nas suas finanças com relação a essa indústria de precatórios que existe."

Segundo ele, o texto da proposta está numa fase mais consolidada.

A PEC precisa de 308 votos entre os 513 deputados em dois turnos de votação. Se for aprovada no plenário da Câmara, a matéria será analisada pelo Senado, onde são necessários os votos de 49 dos 81 senadores também em dois turnos de votação.

#### Conselho do Ministério Público

Lira também defendeu a proposta que muda a composição do Conselho Nacional do Ministério Público (CNMP), que, segundo o parlamentar, deve ir a plenário nesta quarta-feira. Para ele, se a PEC for aprovada, pode representar "o fim da impunidade em um órgão muito forte".

O parlamentar pontuou que a proposta é polêmica e há muitas versões criadas por integrantes do Ministério Público.

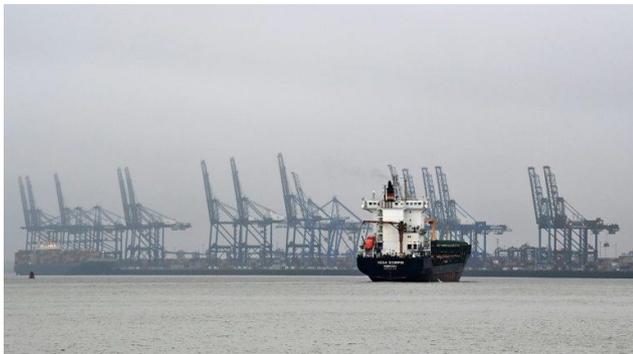
Lira afirma que um dos objetivos da PEC é fazer com que a sociedade civil tenha maior participação no CNMP, pois ele não tem funcionado para punir seus membros. "São questões que serão decididas com transparência, mas sem versões, não é a PEC do ministro Gilmar Mendes, mas pode ser a PEC do fim da impunidade de um órgão muito forte. Hoje, nenhum membro do MP responde contra improbidade. É importante um conselho forte, com presença, para que tenhamos transparência", afirmou.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 13/10/2021*

## CONGESTIONAMENTO DE CONTÊINERES NOS PORTOS BRITÂNICOS VAI DURAR MESES

Por AFP



*Navio de carga chega ao porto de Felixstowe, ao leste de Londres, em 4 de março de 2021 - AFP/Arquivos*

O congestionamento que afeta portos de todo mundo e que obrigou, recentemente, vários navios porta-contêineres a se desviarem da Inglaterra para portos europeus vai durar mais de seis a nove meses - disse a Associação de Portos Britânicos (BPA, na sigla em inglês) à AFP nesta quarta-feira (13).

Causada pelas perturbações do tráfego mundial decorrentes da pandemia da covid-19, a situação já dura "mais de um ano" e "continuará por mais seis, ou nove, meses", afirmou o diretor de Assuntos Externos do BPA, Mark Simmonds.

Vários porta-contêineres gigantes repletos de mercadorias para o Natal tiveram de ser desviados de Felixstowe, o maior porto de contêineres britânico, na costa leste, para portos europeus, devido ao congestionamento em seus terminais, anunciou a gigante de navegação Maersk, na terça-feira (12).

Estes grandes cargueiros atracam em outros portos, como Roterdã, ou Antuérpia, e depois as mercadorias são transferidas para navios menores que as levam de volta para Felixstowe.

O porto inglês, que movimentava 36% da carga marítima do Reino Unido, é "um dos 3-4 portos mais afetados do mundo", segundo o Maersk.

Este congestionamento não é específico do Reino Unido, afirma a BPA, que registra tempos de espera na entrada de seus terminais "muito abaixo" da média mundial de "aproximadamente uma semana".

A situação "é muito pior na China e nos Estados Unidos", afirma Simmonds.

E os portos, ele explica, "estão todos conectados": um navio que sai da China, ou do Oriente Médio, uma semana depois do previsto e acumula atrasos em suas escalas dificulta para os portos a organização do planejamento de sua chegada ao Reino Unido.

As lojas "começam a encher seus estoques para o Natal em setembro-outubro", o que cria um pico de transporte nesta época do ano, mas todas as mercadorias poderão ser importadas a tempo, disse Simmonds.

No caso do Reino Unido, a situação se vê agravada pela significativa falta de caminhoneiros - 100 mil, segundo funcionários do setor. Isso faz os contêineres se acumularem nos portos, já que não há motoristas para transportá-los.

"Está claro que há um problema complexo, sobretudo, com os caminhoneiros, não apenas aqui, mas em toda Europa", declarou o copresidente do Partido Conservador no poder Oliver Dowden, em entrevista à Sky News, nesta quarta-feira (13).

O governo britânico está "trabalhando para resolver esses problemas", garantiu, declarando-se "convencido de que as pessoas poderão comprar seus brinquedos no Natal".

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 13/10/2021**

### STF MARCA PARA SEXTA ANÁLISE DE AÇÃO QUE PEDE PARA SUSPENDER DESONERAÇÃO DA FOLHA PARA 17 SETORES

A União pede ao Supremo para retomar um veto do presidente Jair Bolsonaro, derrubado no ano passado pelo Congresso, que suspende a prorrogação da desoneração da folha de pagamento até o fim deste ano

*Por Lauriberto Pompeu, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - O Supremo Tribunal Federal (STF) marcou para sexta-feira, 15, o início do julgamento de uma ação do governo federal que pede para suspender a desoneração na folha de pagamento das empresas que mais empregam. O caso será analisado no plenário virtual, em que os votos são divulgados em um sistema, e os ministros da Corte têm até 22 de outubro para se posicionar.

Na ação, a Advocacia-Geral da União (AGU) pede ao Supremo para retomar um veto do presidente Jair Bolsonaro derrubado no ano passado pelo Congresso.

O relator do caso é o ministro Ricardo Lewandowski. Em dezembro de 2020, ele rejeitou conceder uma liminar favorável ao pedido do governo e encaminhou a ação para que os demais ministros possam analisar o caso em plenário.

A política de desoneração, criada no governo da ex-presidente Dilma Rousseff (PT), terminaria no fim de 2020, mas o Congresso decidiu prorrogar a medida até 31 de dezembro 2021 sob o argumento de que os efeitos da pandemia seriam agravados para setores beneficiados pela medida, como construção civil, tecnologia da informação, transporte coletivo urbano rodoviário e metroviário, comunicação e têxtil. Bolsonaro vetou a medida, a pedido da equipe econômica, mas o Congresso derrubou o veto.



***Se o pedido do governo for acatado pela maioria do Supremo, a desoneração será suspensa antes do prazo atual, que é o dia 31 de dezembro de 2021 Foto: Dida Sampaio/Estadão***

Ao mesmo tempo, tramita na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Câmara um novo projeto sobre o tema, que prorroga a desoneração até 2026. A presidente da CCJ, deputada Bia Kicis (PSL-DF), afirmou ao Estadão que vai aguardar a decisão do

Supremo antes de pautar a proposta que prevê o novo prazo.

O relator na comissão, deputado Marcelo Freitas (PSL-MG), havia apresentado o parecer pela aprovação na semana passada. No entanto, ele recuou e decidiu recolher o texto para analisar melhor o projeto. "Devemos apresentar o relatório até o dia 14/10, após reuniões com o propósito de discutir o impacto orçamentário da medida", disse o deputado.

A desoneração está em vigor desde 2011 e beneficia 17 setores que mais empregam no País ao reduzir os encargos cobrados sobre os salários dos funcionários.

Mesmo se o STF decidir não acatar o pedido do Palácio do Planalto e não suspender a desoneração, apoiadores do texto no Congresso avaliam que, a exemplo do que fez no ano passado, o presidente vai vetar o projeto que prevê nova prorrogação. Isso demandaria mais tempo para que os parlamentares analisem o veto e o derrubem para que a iniciativa seja colocada em prática no ano que vem. Sendo assim, o Congresso tem poucos meses para evitar o fim da medida.

A equipe econômica do governo federal teme o impacto que a desoneração pode ter nas contas públicas, pois significa redução da arrecadação federal. Por outro lado, empresários dizem que sem essa condição haverá demissões.

O projeto tramita em caráter conclusivo. Se aprovado pela CCJ, vai para o Senado sem precisar passar pelo plenário da Câmara. Apesar disso, se houver movimentação de partidos, um requerimento apresentado por parlamentares pode fazer com que o projeto tenha que passar pelo plenário da Casa Legislativa, atrasando a tramitação. O relator tenta evitar esse cenário.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 13/10/2021*

## RITMO DE ALTA DE 1 PONTO NA SELIC NÃO É COMPROMISSO, DIZ DIRETOR DO BANCO CENTRAL

Segundo Fabio Kanczuk, aumento na taxa básica de juros pode ter outro ritmo dependendo das condições

*Por Thaís Barcellos e Eduardo Rodrigues, O Estado de S.Paulo*

SÃO PAULO e BRASÍLIA - O diretor de Política Econômica do Banco Central, Fabio Kanczuk, afirmou que o ajuste de 1 ponto porcentual na Selic sinalizado pelo Banco Central para o ciclo de aperto monetário não é um compromisso e pode mudar dependendo das condições. "Se ritmo da inflação enlouquecer, posso achar que ritmo de 1 pp não será mais suficiente", disse, em evento do HSBC nesta quarta-feira, 13.

Segundo ele, o Comitê de Política Monetária (Copom) "não é escravo" de projeções do mercado e que só aproveita informações. O diretor do BC argumentou ainda que as projeções de inflação nos horizontes mais longos, de três a quatro anos, estão ancoradas.



**O diretor de Política Econômica do Banco Central, Fabio Kanczuk. Foto: Gustavo Ranieri/Ministério da Fazenda**

Sobre a discussão de usar política cambial para controlar a inflação, Kanczuk argumentou que o BC avalia que a taxa Selic tem um efeito maior sobre a dinâmica inflacionária no horizonte relevante.

Kanczuk afirmou que se o BC entendesse que as intervenções cambiais são melhores para esse propósito, teria de abandonar o sistema de metas. "Não faremos isso. No curto prazo, o câmbio tem mais efeito, mas, no horizonte relevante, não", disse, sobre os tempos diferentes de efeito do câmbio e da Selic sobre a inflação.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 13/10/2021*

ECONÔMICO  
**Valor**

Informação que vira dinheiro.

**VALOR ECONÔMICO (SP)**

**MRS LOGÍSTICA ASSINA CONTRATO DE R\$ 200 MILHÕES PARA TRANSPORTE DE CARGA DA CSN**

Acordo, que tem como objeto a prestação de serviços de transporte ferroviário de carga para escoamento de produtos siderúrgicas e de carga geral, tem duração até dezembro de 2025

*Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo*



### **MRS — Foto: Divulgação**

A MRS Logística anunciou nesta quarta-feira que assinou um contrato de prestação de serviços de transporte de carga com a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) no valor de R\$ 200 milhões, com duração até dezembro de 2025.

De acordo com a empresa, o acordo tem como objeto a prestação de serviços de transporte ferroviário de carga para escoamento de produtos siderúrgicas e

de carga geral.

A CSN faz parte do grupo de controle da MRS Logística, detendo participação de 14,1% na empresa, segundo o último formulário de referência da companhia. A MRS diz que os conselheiros indicados pela siderúrgica não participaram das negociações.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 13/10/2021*

## **LEILÃO MARCA TRANSFORMAÇÃO NO MUNDO DAS PETROLEIRAS**

A inclusão do arquipélago de Fernando de Noronha e Atol das Rocas contribuiu para afastar as empresas da disputa

*O Valor*

Apesar de o petróleo estar nos patamares mais elevados dos três últimos anos, acima de US\$ 80 o barril, a 17ª rodada de licitações de blocos exploratórios de petróleo e gás, realizada pela Agência Nacional de Petróleo (ANP), na semana passada não foi bem sucedida. Foi o menor resultado em blocos de exploração arrematados, apenas cinco de 92 oferecidos, dos quais quatro pela Shell e um pela Shell em parceria com a colombiana Ecopetrol. As empresas pretendem investir R\$ 136,1 milhões. O leilão apresentou a segunda menor arrecadação em bônus de assinatura, R\$ 37,14 milhões. Teve ainda baixo número de inscritos, nove.

O ministro das Minas e Energia, Bento Albuquerque, preferiu falar sobre o resultado obtido nos leilões de concessão realizados até agora no governo de Jair Bolsonaro, o que inclui cobiçados lotes do pré-sal. Desde 2019, foram arrecadados R\$ 85 bilhões em bônus de assinatura, mais do que os R\$ 60 bilhões obtidos nos 20 anos anteriores, de 1999 a 2019, com R\$ 420 bilhões em investimentos contratados. O diretor-geral da ANP, Rodolfo Saboia, atribuiu o interesse reduzido pela oferta às incertezas surgidas com a pandemia e às mudanças no setor de energia.

Uma das razões do resultado foi a estruturação da oferta pelo governo, que reuniu blocos de exploração arriscados e não conseguiu resolver as questões que trazem insegurança jurídica. Foram oferecidos blocos com maior risco de exploração, em novas fronteiras, áreas ainda sem grandes descobertas comprovadas, e, portanto, menos atrativas. Alguns blocos oferecidos estavam até além das 200 milhas náuticas, em Santos, na extensão da plataforma continental brasileira, levantando a questão do pagamento de royalties para a Autoridade Marítima Internacional.

O fracasso, no caso do leilão, esteve longe de ser prejudicial. As principais dúvidas recaíram sobre as questões ambientais em dois dos quatro blocos, o de Pelotas, ao Sul, e o da bacia Potiguar, ao Norte, que envolve a exploração na região das cadeias de montanhas marítimas de Fernando de Noronha e do Atol das Rocas. A inclusão desses dois blocos marcou o leilão como negativo para o meio ambiente e contribuiu para afastar, felizmente, as empresas da disputa.

As grandes petroleiras do mundo de hoje estão bastante distantes dos hábitos truculentos de meados do século passado das Sete Irmãs. Pressionadas pelos stakeholders, estão mais sensíveis às questões relacionadas ao ambiente. Sem falar da legislação de seus países de origem, cada vez mais severa na orientação à descarbonização das fontes de energia. Projetos de exploração de petróleo agora competem com alguma desvantagem com alternativas de energia renovável.

O efeito é sentido em todo o mundo. No início deste ano, fracassou o leilão para a exploração e produção de petróleo no Alasca, no círculo polar ártico, que o ex-presidente americano Donald Trump tentou realizar antes de deixar o governo. Houve oferta de empresas novatas e uma estatal inexperiente. O presidente Joe Biden já suspendeu a autorização de Trump para a exploração de petróleo no Arctic National Wildlife Refuge.

No Brasil, a Total e a bp saíram de blocos contratados na 11ª Rodada, em 2013, para explorar petróleo na margem equatorial brasileira da Foz do Amazonas porque não conseguiram licença ambiental do Ibama. Mas isso levou cerca de sete anos, certamente com um custo financeiro, atualmente inaceitável para os acionistas, claramente favoráveis aos projetos de energia renovável e mais coerentes com a contagem regressiva à descarbonização de suas atividades.

As petroleiras não perderam o interesse pelo petróleo. Segundo a Opep, o pico do consumo será em 2045. Mas cada vez mais será uma questão de custo x oportunidade. Deve-se lembrar também que as empresas do setor sofreram, como o resto do mundo, o impacto da pandemia nos seus negócios e estão tentando se recuperar.

O próximo leilão de petróleo do governo Bolsonaro, em 17 de dezembro, deve atrair interesse porque tem características bem diferentes. Trata-se da segunda rodada de leilão dos excedentes da cessão onerosa do pré-sal de Sépia e Atapu, que serão licitados sob o regime de partilha, em dezembro, e envolvem bônus de R\$ 11 bilhões. Nesses casos, o risco exploratório é zero porque são áreas já em produção. A Petrobras, que não participou do leilão da semana passada, manifestou interesse de exercer seu direito a 30% pelas regras da partilha. Nessas circunstâncias o retorno esperado compensa o risco do investimento.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 13/10/2021*

## COMMODITIES APROVEITAM PREÇO E SÃO 70% DA EXPORTAÇÃO

Concentração em poucos bens é clara quando se olham os dados de minério de ferro, soja e petróleo, os principais itens embarcados pelo Brasil

*Por Marta Watanabe — De São Paulo*

A alta de preços resultante dos vários choques da pandemia contribuiu para as commodities avançarem como nunca nos embarques brasileiros. De janeiro a setembro deste ano, elas chegaram a uma marca histórica para o período, de 69,7% do valor total exportado. Em iguais meses de 2020, foram 67,5%. O nível deste ano está quase dez pontos percentuais acima do de 2019, de 60,6%, patamar em torno do qual a fatia orbitou por praticamente dez anos, sempre considerando os mesmos nove meses.

Os dados antecipados para o Valor são do Indicador de Comércio Exterior (Icomex), levantados pelo Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV Ibre) com base em dados oficiais. O boletim do Icomex com mais detalhes será divulgado no dia 18.

Para além do cenário conjuntural, dados do Icomex mostram que, no decorrer das últimas duas décadas, houve concentração da exportação em cada vez menos produtos e um processo de primarização no qual bens destinados ao exterior têm cada vez menor valor agregado, mesmo entre commodities. A pandemia acelerou os fenômenos, evidenciando a necessidade de debater

mudanças estruturais, apontam analistas, a despeito dos atuais superávits comerciais robustos que ajudam a tranquilizar as contas do setor externo.

Lia Valls, pesquisadora associada do FGV Ibre, diz que novas mudanças estruturais a partir do pós-pandemia tornam incerto o quanto do atual avanço das commodities permanecerá, mas é pouco provável que a fatia fique abaixo dos 60% das exportações no médio prazo.

Dados do Icomex mostram que, apesar da aceleração recente, o avanço das commodities na exportação aconteceu de forma consistente. Em 2001, eles correspondiam a 37,4% dos embarques de janeiro a setembro. Em 2009, a fatia chegou a 54,5% da pauta, em um ano em que houve retração do comércio internacional e as exportações brasileiras totais caíram, mas embarques como de minério de ferro e de soja sofreram menos, embalados pela demanda de uma economia chinesa que decresceu menos que a média mundial. Em 2021, o fenômeno é outro. As exportações totais crescem, mas embarques de commodities aumentam de forma mais acelerada. São os preços que dão o ritmo de alta. De janeiro a setembro, os preços médios de exportação subiram 30,6%. O volume aumentou 4,1%.

Welber Barral, estrategista de comércio exterior da Ourinvest, diz que há no avanço um fator conjuntural dado pelos preços de commodities, que, mesmo em processo de ajuste, devem continuar altos. “Há inflação no mundo todo, com custos maiores de energia, gás e fretes, além de eventuais efeitos da variante delta, que devem manter pressão sobre preços.” Para ele, esses fatores estarão ainda presentes no decorrer de 2022.

Há também uma questão estrutural, diz, de perda de diversificação e de primarização da pauta exportadora, com concentração em produtos cada vez mais básicos. Os semimanufaturados perderam espaço nos embarques, aponta, referindo-se a produtos como ferro-gusa, suco de laranja e açúcar, que partem de matérias-primas básicas, com alguma industrialização. Isso, segundo ele, vem junto com a perda de fatia da indústria na economia, afetada por problemas de competitividade, como questões logísticas e tributárias.

Ainda de acordo com o Icomex, a participação de produtos da indústria de transformação na exportação de commodities caiu de 36,9% de janeiro a setembro de 2020 para 32,8% em iguais meses deste ano. Isso mostra que há primarização da pauta exportadora como um todo, com avanço dos básicos, também dentro das commodities, diz Lia, responsável pela elaboração do boletim do Icomex. O fenômeno também é visível ao longo dos últimos 20 anos. Em 2017, a fatia era de 40,9%. Em 2008, de 51,1% e, em 2001, de 60,4%, sempre de janeiro a setembro.

A concentração em poucos bens é clara quando se olham os dados de minério de ferro, soja e petróleo, os principais itens embarcados pelo Brasil. O trio de produtos subiu de 38,3% para 43,7% da exportação total do país de 2020 para este ano, atingindo um nível recorde para o período de janeiro a setembro. Em 2013 esses bens correspondiam a 30,7% da pauta exportadora. Em 2001, a 11,9%, mantendo a comparação nos mesmos nove meses.

“São bens cujos preços não temos o menor controle”, diz José Augusto de Castro, presidente da Associação de Comércio Exterior (AEB), indicando um dos fatores negativos da dependência maior de produtos commoditizados. No momento, exemplifica, há incerteza sobre os possíveis efeitos da crise da Evergrande, gigante chinesa da área imobiliária. O receio é de que o alto endividamento da empresa contamine os demais setores da economia do país asiático, comprometendo o crescimento e a demanda por produtos que o Brasil exporta. “E quantas Evergrandes existem na China?”, questiona ele, referindo-se a eventuais consequências das amplas transformações regulatórias no país asiático. Para ele, o superávit comercial de 2020 e a expectativa de outro saldo robusto neste ano acabam desviando a atenção de um debate necessário sobre a mudança na composição da pauta exportadora.

“Parece haver uma ilusão de que os preços vão sempre subir ou ficar altos”, diz Castro. Para ele, seria preciso aproveitar a oportunidade do cenário atual para fazer reformas estruturais

imprescindíveis para a atividade industrial e para a exportação de produtos com maior valor agregado.

Um ambiente competitivo é essencial para diversificar e agregar valor à exportação, diz Barral, que exemplifica com o alumínio. O ex-secretário de Comércio Exterior lembra relatos de que há cerca de 20 anos havia grande interesse no Brasil de fabricantes de alumínio. Parte importante dos investimentos, porém, não veio em razão de ambiente pouco competitivo, diz. Com isso, avalia, perdeu-se a oportunidade de desenvolver uma indústria de processamento da bauxita, matéria-prima abundante no país, a partir da qual se poderia ganhar escala, produtividade e competitividade para exportação.

Exportar commodities agropecuárias e minerais é um trunfo do Brasil, garantindo saldos comerciais elevados. O risco é uma dependência excessiva desses produtos, além de não se aproveitar a oportunidade de diversificação nas próprias cadeias desses bens, por exemplo.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 13/10/2021*

### **AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS VÊ PREJUÍZO DE R\$ 820 MILHÕES COM DECISÃO DO TCU**

Reclamação envolve decisão do TCU que estende até 2025 contrato de empresa para explorar área no porto

*Por Daniel Rittner — De Brasília*

A Santos Port Authority (SPA), como foi rebatizada a antiga Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), estima prejuízo de R\$ 820 milhões com a decisão do Tribunal de Contas da União (TCU) que estende até 2025 o contrato da empresa Marimex para explorar uma área de 95,5 mil m<sup>2</sup> no Porto de Santos.

O cálculo faz parte do pedido de reexame encaminhado pela estatal ao tribunal. Na peça, são mencionados diversos fatores para embasar o número. A SPA cita impactos negativos decorrentes da menor movimentação na margem direita de Santos por falta de capacidade ferroviária e perda de receita com o adiamento do novo terminal de fertilizantes nesse espaço.

De acordo com o recurso, o contrato prorrogado da Marimex resulta em R\$ 6,10 por m<sup>2</sup> /mês ao caixa da SPA pelo arrendamento da área portuária. Para comparação, nos últimos contratos transitórios assinados pela administração do porto, o valor médio cobrado dos terminais é de R\$ 12,34.

A Marimex, que movimenta contêineres em um terminal retroportuário (sem acesso ao mar), opera em Santos desde 1987. O contrato dela expirou em 2020. O Ministério da Infraestrutura decidiu não renová-lo. Com base no plano de desenvolvimento e zoneamento de Santos aprovado recentemente, a ideia do governo é usar a área para esse novo terminal de fertilizantes e uma pera ferroviária (pátio em formato circular para manobras dos trens). Sem isso, argumentou a SPA no recurso, haverá gargalos para o acesso de cargas sobre trilhos aos portos.

Em maio, por cinco votos a três, o plenário do TCU resolveu prorrogar o arrendamento já vencido da Marimex. Os ministros do tribunal julgaram pedido de um sindicato de trabalhadores portuários que alegava risco de demissões em caso de descontinuidade das operações. Na Justiça, é a própria empresa quem alega ter o direito de ampliação do contrato por 20 anos.

A sugestão da SPA é fazer um contrato de transição com a Marimex até que seja concluído o processo licitatório para as obras da ferrovia e do novo terminal. No recurso, a estatal argumenta ainda que pode ser aberto um precedente, com desdobramentos inclusive para a privatização do porto.

Entre os 50 contratos de arrendamento ativos em Santos, “18 poderiam auferir dos benefícios dados à Marimex [pelo TCU], ou seja, prorrogação sem cálculo de reequilíbrio contratual”. A receita perdida, caso isso venha ocorrer, alcançaria R\$ 6 bilhões ao longo das próximas duas décadas.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 13/10/2021*

## PETROBRAS ELETRIFICA PLATAFORMAS PARA CORTAR EMISSÕES

Estatual vai usar a eletricidade como fonte de energia para todo os equipamentos das unidades de produção marítima

*Por Gabriela Ruddy e André Ramalho — Do Rio*



***Viviana Coelho, gerente-executiva de mudanças climáticas da Petrobras: “Tecnologia vai contribuir para a visão de neutralidade em carbono da Petrobras” — Foto: Divulgação***

A Petrobras passará a usar plataformas de produção de petróleo totalmente eletrificadas nos projetos que começar a conceber de agora em diante. O objetivo da petroleira é usar a eletricidade como fonte de energia para todo os equipamentos

das unidades de produção marítimas, de modo a ganhar eficiência e reduzir o volume de emissões de carbono por barril de petróleo produzido, em meio à transição energética.

De acordo com a gerente-executiva de mudanças climáticas da Petrobras, Viviana Coelho, a estimativa é que a eletrificação de plataformas leve a uma redução de 6% a 20% nas emissões de poluentes, percentual que varia entre os diferentes projetos e depende do estágio de produção de cada campo. Isso deve levar a uma queda, em média, de cerca de um quilo de carbono emitido por barril de petróleo produzido no pré-sal.

***“Consumo total de gás da plataforma será menor, porque vamos gerar energia elétrica para os equipamentos”***

“É uma tecnologia que vai contribuir para a visão de neutralidade em carbono que a Petrobras declarou recentemente e que deve entrar nos projetos a partir de 2028, que começamos a conceber agora”, explica a executiva, que é responsável pela gerência criada há cerca de um ano para auxiliar a estatal na transição energética.

Na prática, hoje, as plataformas de produção são equipadas com uma pequena usina termelétrica, abastecida a gás ou a diesel, e que pode produzir até 100 megawatts (MW). No entanto, esse volume não é suficiente para fornecer energia a todos os equipamentos, principalmente nas unidades de produção maiores, como as que estão instaladas no pré-sal. Por isso, atualmente alguns componentes da plataforma usam o próprio gás natural produzido no campo em que estão localizadas para gerar energia por meio de turbocompressores.

A ideia da Petrobras, por meio do aumento da capacidade de geração de energia nas plataformas, é que todos os equipamentos passem a ser abastecidos pela energia elétrica, o que leva a ganhos de eficiência. O conceito é conhecido como “all electric” no jargão do setor. “O consumo total de gás da plataforma passará a ser menor, porque conseguimos gerar energia elétrica e distribuir para os equipamentos usando um volume menor do que queimando gás direto nos compressores”, explica a gerente.

Segundo a executiva, a mudança não vai ter impactos significativos nos custos dos projetos ou no peso das novas plataformas, que permanecerão da mesma ordem de grandeza dos atuais. “Há

um ganho de eficiência significativo sem alteração econômica fundamental. É um ajuste de arranjo e a viabilidade técnica e econômica está atestada” afirma Coelho.

A Petrobras tem o compromisso de 25% de redução de emissões até 2030 em relação a 2015. Especialistas apontam que, num cenário em que o petróleo tende a ter espaço cada vez menor na matriz energética global, as empresas capazes de produzir com menos emissões vão ser mais competitivas.

A decisão de seguir em frente com o projeto de eletrificação das plataformas foi tomada a partir da revisão, neste mês, de uma resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), que passou a permitir aumento da capacidade de geração de energia nas térmicas instaladas nas plataformas.

Na prática, com a alteração da resolução 382/2006, o Conama flexibilizou o limite de emissões para as termelétricas instaladas nas unidades marítimas, que até então era o mesmo das usinas terrestres. A justificativa é que térmicas em terra estão localizadas próximas aos centros urbanos e, por isso, precisam de condições para garantir a manutenção da qualidade do ar diferentes das que estão no mar. Além disso, as térmicas terrestres usam gás natural tratado, diferentemente das marítimas, que usam gás produzido no próprio campo.

Para Viviana, a norma anterior gerava uma contradição, pois limitava a geração de eletricidade nas plataformas e, assim, não permitia o uso de soluções mais eficientes, que permitissem a redução nas emissões do projeto como um todo. Com a mudança, será possível centralizar a geração de energia em um único ponto da plataforma, de forma otimizada. “É um avanço na legislação, um ajuste pró-ambiente porque torna possível o arranjo de menor emissão”, diz a executiva.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 13/10/2021*

## **BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,93 BILHÃO EM DUAS SEMANAS**

O valor resulta de exportações de US\$ 7,90 bilhões e importações de US\$ 5,97 bilhões

*Por Valor — São Paulo*

A balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 1,93 bilhão nas duas primeiras semanas de outubro. Os números foram divulgados hoje pela Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia (Secex).

O valor resulta de exportações de US\$ 7,90 bilhões e importações de US\$ 5,97 bilhões no período. No ano, a balança registra superávit de US\$ 58,5 bilhões. Somente na primeira semana de outubro (de 1 a 3 do mês), o saldo comercial foi positivo em US\$ 826,1 milhões.

A média diária de embarques em outubro, até a segunda semana, avançou 49,2% para US\$ 1,316 bilhão, quando comparada a outubro do ano passado. As exportações da indústria extrativa cresceram 52,9%, seguidas da indústria de transformação (+48,8%) e agropecuária (45,6%).

Em relação às importações houve alta de 50,3% na média diária até a segunda semana de outubro (US\$ 995,11 milhões), quando comparada a igual mês de 2020. Lideraram os desembarques da indústria extrativa (+134,1%), seguidos das importações da indústria de transformação (+46,5%) e da agropecuária (+41%).

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 13/10/2021*

## ENTIDADES ACREDITAM EM POSSIBILIDADE DE FABRICAÇÃO CONTÊINERES NO BRASIL

Por Danilo Oliveira *NAVEGAÇÃO 13 Outubro 2021*



### Arquivo/Divulgação

Avaliação é que país tem condições de buscar parceiros e incentivos para voltar a fabricar equipamentos localmente, o que aumentaria segurança de exportações. Com subsídios, China concentra maior parte do mercado atualmente.

Transportadores marítimos de longo curso avaliam que a fabricação de contêineres no Brasil poderia contribuir para atenuar a pressão sobre as exportações, principalmente para a capacidade

extra nesse período de congestionamentos em grandes portos no hemisfério Norte. A avaliação do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) é que ainda existem muitos desafios para que essa hipótese se torne realidade, principalmente do ponto de vista de custos, mas que poderiam ser concedidos por meio de incentivos em benefício do comércio exterior brasileiro e da competitividade. O diretor-executivo do Centronave, Cláudio Loureiro, disse que tem lançado em alguns fóruns essa provocação a respeito do tema, que já vinha gerando certa 'inquietação'.

Ele observa instalações industriais recém desmobilizadas que poderiam ser aproveitadas para a montagem desses equipamentos no Brasil, assim como metalúrgicos e profissionais qualificados. Loureiro vê a possibilidade de esse negócio poder atrair, por exemplo, fabricantes chineses. Hoje, eles concentram mais de 90% da produção mundial, com a China fabricando 600.000 contêineres por mês. A competitividade dos custos de mão-de-obra, no entanto, afastou outros países dessa atividade.

Loureiro defende que as políticas de tributação estejam mais abertas ao comércio exterior. Ele explicou que o contêiner construído no exterior e que entra em território brasileiro a bordo de navio estrangeiro chega com dispositivo legal de 'internação temporária', sem pagar tributo porque se supõe que cumpre uma função logística. O diretor do Centronave sugeriu que se olhe o contêiner produzido em território nacional da mesma forma, a fim de inviabilizar a produção.

"Temos aço, minério, siderurgia, área, mão de obra (...). Falta juntar pedaços do mosaico. Tenho fé de que se fizesse a aproximação com parceiro internacional para diversificar geograficamente as condições, poderia vir a ser uma linha de montagem. Temos todos os insumos, por que não?", indagou Loureiro à Portos e Navios. O executivo acrescentou que muitos itens para a fabricação dos contêineres são de complexidade relativamente baixa.

A Câmara Brasileira de Contêineres (CBC) avalia que a situação tem se agravado nos últimos 40 dias, com a sensação de falta de contêineres sendo crescente no mercado diariamente. O presidente da CBC, Silvio Campos, observa que não é a primeira vez que há uma crise de desbalanceamento, porém destacou que o colapso das cadeias logísticas, durante a pandemia, atingiu a disponibilidade de navios e de contêineres. A CBC afirma que está sempre à disposição para o diálogo com armadores e governo, com quem tem participado de reuniões a fim de buscar soluções para esses problemas.

A entidade avalia que o impulso à fabricação no Brasil é uma questão de interesse do mercado de investir e de acreditar no país. O entendimento é que as sinalizações dos armadores indicam que existem atores pensando nas possibilidades e condições para fazer contêineres no Brasil. "Aqui temos know how, já fizemos milhares de contêineres. Temos aço, caldeiraria especializada (...). O ideal hoje seria montar uma fábrica robotizada para termos competitividade. Temos tudo para dar

'start' numa fábrica. Na hora que quiserem, estaremos preparados", projetou. Campos explicou que, com uma linha de montagem robotizada, o uso de mão de obra seria praticamente zero.

O presidente da CBC considera que parcerias com empresas de outros países são possíveis porque o mercado é aberto a empresários estrangeiros interessados em estabelecer uma fábrica no Brasil. Ele ressaltou que esse cenário não é permanente e que chegará o momento em que haverá estabilização na parte do navio e do contêiner, o que deve ser estudado pelos interessados em montar uma unidade para produzir esses equipamentos. A previsão, segundo Campos, é que o mercado ainda passe um ano com certa dificuldade e se estabilize gradativamente.

Campos salientou que o maior desafio é chegar a um preço competitivo e poder aplicá-lo depois da crise. Ele estima ser possível montar uma fábrica dessas no Brasil em menos de um ano, porém dependeria de incentivos do mercado e redução de impostos. Campos explicou que o contêiner é estratégico para a China, uma vez que o país não pode ficar dependente do retorno de contêineres vazios ao país para manter as exportações nos níveis atuais. A percepção é que os chineses sempre conseguem fixar preços abaixo do mercado para ter garantia que o armador sairá com contêiner carregado da China e vai comprar novos equipamentos no país asiático.

A China é o principal fabricante de contêineres do mundo. O presidente da CBC disse que, quando os chineses entraram nesse mercado, há cerca de 10 anos, fecharam praticamente fábricas por todo mundo, incluindo África do Sul, Inglaterra, Itália, Estados Unidos e Brasil, pois os países não conseguiram suportar o preço dos concorrentes. Os últimos levantamentos feitos pela CBC apontam que os chineses mantiveram por muito tempo o preço da unidade de 20 pés a menos de US\$ 2.000, graças a subsídios do governo chinês, enquanto o custo para se fazer equipamento similar no Brasil não saía por menos de US\$ 3.500 dólares, com todos incentivos disponíveis.

A regra na navegação, em linhas gerais, é que o armador precisa ter três contêineres para cada slot que tenha no navio: um na origem, um a bordo e um no destino. A CBC é a favor da revisão da regra '3 para 1', pois avalia que ela deixou de ser eficiente. Nesse contexto, uma das saídas para o comércio exterior brasileiro seria a fabricação local. Campos lembra que, com a paralisação de fábricas chinesas durante a pandemia, o país deixou de fabricar milhares de contêineres por mês. Durante o encalhe do cargueiro Ever Given em Suez, mais de 300 navios ficaram parados nos dois sentidos, trazendo prejuízos à cadeia logística mundial.

A CBC espera que o tema volte a ser discutido, a partir da perspectiva de que o transporte marítimo mundial ainda enfrentará dificuldades em 2022. O presidente da CBC ressaltou que uma das premissas para a instalação local para montagem de contêineres é que o país exporte mais do que importe. Para Campos, seria importante que os armadores não deixassem a fabricação dos contêineres na mão de um único país. "O Brasil é um país que pode ser escolhido porque sempre exporta mais que importa. Sempre haverá a possibilidade do contêiner já sair carregado do país", afirmou.

Para abreviar o ciclo da falta de contêineres naquele determinado país ou porto, o armador reposiciona contêineres vazios onde tem disponibilidade. Com os atuais gargalos logísticos mundiais, até contêineres frigoríficos estão sendo utilizados para transporte de carga geral. As atuais previsões dos especialistas são de que essa crise seja normalizada por volta de 2023. Campos reforçou que essa logística é tão importante que o governo chinês chega a subsidiar o aço para manter esse preço, bancando a diferença do custo internacional para a logística dos produtos deles não dependerem do retorno do contêiner vazio. Ele lembrou que o Brasil já teve duas fábricas de contêineres que fecharam por causa da concorrência chinesa.

Um dos principais problemas logísticos atuais, segundo o Centronave, foi causado pela demanda acima do normal nas economias desenvolvidas, principalmente Estados Unidos e China. O Centronave pondera que o estoque estático de capacidade do transporte de contêineres não foi alterado durante os quase dois anos de pandemia. A entidade, que representa transportadores de

longo curso que operam no Brasil, afirma que não foram retirados navios ou serviços nesse período, a ponto de reduzir a quantidade de equipamentos. A associação reitera que as companhias continuam a empregar toda e qualquer capacidade disponível, adiando a desativação de embarcações antigas e executando reparos — ainda que 'antieconômicos' — em contêineres danificados, com o objetivo de mitigar a atual crise de capacidade.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/10/2021

## PORTO DE IMBITUBA FECHA SETEMBRO COM ALTA DE 9,6% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13 Outubro 2021



### Porto de Imbituba - foto de Ícaro Braga

O Porto de Imbituba movimentou 660,9 mil toneladas de cargas em setembro. O resultado representa uma alta de 9,6% em relação ao realizado no mesmo período do ano passado. É a melhor marca que se tem registro para o mês de setembro na história do porto.

Com o fechamento do mês, Imbituba também consolidou o 3º trimestre com crescimento de 19,4% em comparação com o acumulado de julho,

agosto e setembro do ano passado.

De janeiro a setembro de 2021, passaram pelo porto aproximadamente cinco milhões de toneladas, movimentação 14,6% maior que a realizada no mesmo período de 2020.

A receita líquida da autoridade portuária no 3º trimestre foi de R\$ 16,4 milhões, um crescimento de 24% em comparação ao realizado em 2020. No acumulado do ano, a administração do porto registrou alta de 25% no faturamento líquido, valor utilizado para manutenção e novos investimentos na infraestrutura, como a obra de recuperação e ampliação do Cais 3, prevista para ser licitada neste semestre.

“Estamos muito satisfeitos por poder celebrar mais um mês de excelentes resultados operacionais e financeiros, reflexo do trabalho de uma ampla comunidade portuária, formada por mais de mil trabalhadores diretos e diversas empresas e instituições públicas, que dia a dia garantem o abastecimento e a geração de renda para Santa Catarina”, avalia o diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba, Fábio Riera.

Ao todo, o Porto de Imbituba recebeu 25 atracções em setembro. As principais cargas movimentadas foram o coque (291,5 mil t), o farelo de soja (61,4 mil t), o milho (60,2 mil t) e os contêineres (59,5 mil t). Também foram operados minério de ferro, sulfato de sódio, sal, hulha betuminosa, cloreto de potássio, barrilha, fertilizantes e geradores.

No período, as importações representaram a maioria das operações (61%), seguida das exportações (30,1%) e da cabotagem (8,9%). Na exportação, destaque para o coque, o farelo de soja e o minério de ferro e, na importação, também o coque, seguido do milho e do sulfato de sódio.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/10/2021

## ARTIGO - TRABALHO FLEXÍVEL NA AMÉRICA LATINA: LUGAR, TEMPO E MOMENTOS QUE IMPORTAM

Por Luciana Pavam Ezequiel OPINIÃO 13 Outubro 2021



A crise do novo coronavírus afetou significativamente a vida pessoal e profissional de pessoas em todo o mundo. Assim, uma das principais questões suscitadas pela pandemia foi: de onde os funcionários devem trabalhar e quando.

O trabalho remoto era uma solução conveniente de curto prazo para muitas empresas, enquanto medidas de quarentena e distanciamento social eram aplicadas pelos governos.

No entanto, esse novo modelo de trabalho provavelmente se tornará uma realidade permanente para as empresas, mesmo com a reabertura econômica. Sob esta perspectiva, as companhias precisarão incorporar métodos de trabalho flexíveis em suas operações diárias, mantendo a sua vantagem e força de trabalho feliz, de modo a atrair os melhores talentos. Em nenhum lugar isso é mais aparente do que na América Latina agora.

### **O novo normal**

Atualmente, a América Latina está passando por uma mudança clara para o trabalho, principalmente por profissionais liberais e colaboradores de grandes empresas. Os números não são precisos, porque a tendência é recente – contudo, é amplamente aceita como um fenômeno aos níveis profissional e socioeconômico.

A mudança para o trabalho flexível foi influenciada por outros fatores além da pandemia — não menos importante, as demandas da chamada "Geração Sanduíche", que compõe a maior parte da força de trabalho atual e é esperada, talvez mais do que qualquer outro grupo demográfico antes dela, para equilibrar o trabalho com o cuidado das crianças e de familiares idosos.

Dados recentes mostram que 61% dos latino-americanos que cuidam de um membro da família com mais de 50 anos estão trabalhando em tempo integral, enquanto metade da força de trabalho de hoje espera cuidar de familiares idosos nos próximos cinco anos.

As opções de trabalho flexíveis permitem que essa força de trabalho crescente, – cujos pais estão vivendo mais – equilibrar as obrigações familiares com as responsabilidades profissionais de forma criativa e eficiente, ao mesmo tempo em que permite as empresas a chegarem a um acordo com o “novo normal” pós-pandemia.

Essas opções incluem a abordagem liberal de “férias ilimitadas” adotada pela Netflix, LinkedIn e outros, bem como ambientes de trabalho que se concentram explicitamente nos resultados em vez do cumprimento das horas de trabalho ou métricas de atendimento.

Na Maersk, acreditamos no trabalho flexível, mas não pensamos que isso seja apenas uma questão de “trabalhar em casa”. Em vez disso, acreditamos que o trabalho flexível se baseia em três pilares: lugar, tempo e momentos que importam.

A maioria das pessoas está familiarizada com o primeiro pilar, visto que trabalhar em casa se tornou a nova realidade para milhões de pessoas em todo o mundo nos últimos 18 meses. Contudo, flexibilidade também pode ser uma questão de tempo — como agendar reuniões em horários não convencionais e sair mais cedo do que outros colegas para abrir espaço para compromissos extracurriculares.

Finalmente, a flexibilidade também precisa ser oferecida aos trabalhadores para que assuntos privados – tornar-se pai ou cuidar de um parente idoso, por exemplo – possam ser tratados separadamente do trabalho, evitando um conflito de interesses potencialmente perturbador. Os momentos importantes devem ter precedência sobre os protocolos de escritório excessivamente zelosos, especialmente nestes tempos sem precedentes.

### **Como o trabalho flexível afetou a força de trabalho**

O trabalho flexível está sendo adotado cada vez mais por empresas com presença na América Latina, e tem sido interessante observar as diferentes abordagens adotadas na região, observando como elas afetaram a força de trabalho e como se destinam a se adaptar ao novo ambiente.

A terceira maior operadora de telecomunicações do Brasil, a TIM, opera com cerca de 7.500 funcionários remotos desde o início da pandemia e, recentemente, revelou que 98% de seus funcionários querem trabalhar em casa pelo menos uma vez por semana; 90% gostariam de fazê-lo duas vezes por semana ou mais.

Mais de 5.000 funcionários participaram do estudo da TIM, que, segundo eles, será usado como base para seus planos de retomada das atividades no local. A TIM também ampliou seu programa de saúde e agora oferece a possibilidade de atendimento médico em casa. Os colaboradores e seus dependentes têm acesso ao Einstein Conecta, atendimento realizado por meio de telefone e computador por profissionais do Hospital Albert Einstein, em São Paulo.

Enquanto isso, a imobiliária digital QuintoAndar fará do trabalho remoto uma opção permanente para os funcionários que preferirem este formato pós-Covid. A medida abrange cerca de 1.000 colaboradores diretos em São Paulo e Campinas. Depois da pandemia, a ideia é transformar os escritórios físicos da empresa em centros de reuniões, eventos e treinamentos, além de base para quem prefere trabalhar em escritório físico, desde que tenha saúde e segurança.

Para apoiar os funcionários em casa, a QuintoAndar alugou cadeiras de escritório e introduziu horários de trabalho flexíveis para os pais – uma concessão não apenas para o “onde”, mas também para o “quando” do trabalho remoto. Além disso, a empresa lançou um programa de apoio pessoal e psicológico aos colaboradores, com médicos dedicados ao atendimento telemedicina.

A fabricante finlandesa de equipamentos de telecomunicações Nokia, com escritórios no Brasil, México e Colômbia, afirmou que seus funcionários podem optar por trabalhar até três dias por semana remotamente com maior suporte para horários de trabalho flexíveis a partir de janeiro de 2022. Os 26 mil de seus 92 mil funcionários em 130 diferentes países participaram de uma pesquisa, com a maioria deles declarando que gostariam de trabalhar remotamente de dois a três dias por semana – ante uma média de dois dias antes da pandemia do coronavírus.

Em um comunicado revelador, o CEO da Nokia, Pekka Lundmark, disse que “a pandemia forçou as organizações a mudar. A tecnologia deu às pessoas as ferramentas para inovar. Em muitos casos, os resultados têm sido bons demais para voltar à velha maneira de fazer as coisas”.

### **Abordagem da Maersk**

Mesmo antes do início da pandemia, A.P. Moller-Maersk estava tomando medidas para lançar uma política de trabalho flexível que acomodasse novas formas de trabalho e uma transformação cultural.

Como parte do projeto, foi decidido que os escritórios da Maersk teriam recursos de compartilhamento de mesa no futuro e deveriam ser organizados para acomodar 80% da capacidade – um reconhecimento tácito de que nem todos os nossos funcionários estarão no escritório ao mesmo tempo. Esta política agora é aplicada sempre que projetamos novos escritórios ou alteramos o layout dos existentes.

Embora nossa política de trabalho flexível estivesse em vigor antes da pandemia de covid-19, a crise sanitária definitivamente tornou o trabalho em casa mais aceito ao nível regional. Neste contexto, vimos que reuniões virtuais e ferramentas digitais podem aumentar a eficiência da força de trabalho, mesmo se os funcionários não estiverem trabalhando no escritório.

A natureza de nosso negócio particular significa que alguns funcionários precisam estar em um determinado local ou participar de reuniões em um determinado horário. No entanto, nossas novas comunicações internas deixam claro: “Sempre que possível com base em funções, demandas e necessidades de negócios, as soluções de trabalho flexíveis farão parte da nova maneira de trabalhar”.

Para aumentar a flexibilidade em torno do pilar central do “tempo”, proporcionamos flexibilidade, estilo de vida e horários reduzidos para nossa equipe, bem como oportunidades adicionais para troca de turnos quando necessário.

Quanto ao “local”, implementamos políticas em toda a empresa sobre trabalho remoto e internacional. Por fim, para permitir “momentos que importam”, aumentamos a flexibilidade em torno de licenças, períodos sabáticos e trabalho voluntário, bem como transições graduais e vitalícias para nossos funcionários.

A Maersk ainda é essencialmente uma empresa baseada em escritórios e que conta com a presença física de nossos funcionários em todos os níveis, pelo menos por algum tempo. Entretanto, nossa nova abordagem foi projetada para fornecer à nossa força de trabalho a flexibilidade de que precisam – em termos de lugar, tempo e momentos que mais importam para eles.



É uma tendência que observamos em toda a nossa indústria e em outros lugares, na América Latina e ao redor do mundo – acelerada por circunstâncias infelizes, mas que no final das contas proporciona uma mudança para melhor e que, definitivamente, veio para ficar.

**Luciana Pavan Ezequiel** Luciana Pavan Ezequiel é Head de Recursos Humanos da Maersk no Brasil e América Latina

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 13/10/2021

## POSIDONIA TRANSPORTA 2 GUINDASTES PARA TUP DA ALUMAR

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 13 Outubro 2021



### Divulgação

Empresa de navegação afirma ter tido, em setembro, seu melhor mês desde 2019. Com diversificação de cargas transportadas, expectativa é crescer 20% em 2021.

A Posidonia Shipping transportou dois mobile harbour cranes (MHCs) entre os terminais da Triunfo Logística, no Rio de Janeiro, e da Alumar, no Maranhão. Um dos guindastes pesava 386 toneladas e o outro 424 toneladas. Foram cerca de 30 dias entre o planejamento logístico e a

chegada da carga ao destino a bordo do navio Bruce, afretado pela empresa de navegação. A preparação da operação especial, concluída em setembro, demandou a compra de cabos de aço para içamento e de material de peação, além de reuniões com as partes envolvidas até a aprovação do plano de viagem.

O diretor operacional da Posidonia, Alex Ikonomopoulos, contou que foram cinco dias com o navio atracado no Rio de Janeiro, outros cinco dias de viagem e mais três dias para descarga no TUP da Alumar de uma carga sensível para o cliente. Ele lembra que a empresa já havia transportado 10 MHCs antes, mas nunca com dois equipamentos desse porte em um único navio. “Pensando só no peso de um [guindaste] não seria problema. Mas embarcar dois desse porte exige uma grande preparação. Foi bastante desafiador dois guindastes numa carga só, num navio só. Entregamos a carga totalmente íntegra, sem acidentes”, destacou à Portos e Navios.

O navio Bruce possui dois guindastes de 250 toneladas. Segundo Ikonomopoulos, não existe um navio similar com bandeira brasileira com essa capacidade de içamento. A operação de içamento foi realizada pelos guindasteiros da tripulação e comandada pelo imediato do navio. Apesar de serem parte da tripulação do navio, a empresa afretadora assume todas as responsabilidades no momento do carregamento e do descarregamento. Para o sócio-diretor da Posidonia, Abraão Salomão, essa operação confirma a posição da empresa no transporte de cargas especiais para clientes com alto grau de exigência de qualidade e segurança.

Ikonomopoulos acrescentou que a operação contribuiu para que setembro fosse o melhor mês da empresa desde novembro de 2019. O diretor operacional relatou que, desde 2015, o mercado tem disputado as poucas cargas de projeto transportadas via cabotagem. Ele percebe um aquecimento na demanda por cargas de projeto que havia arrefecido a partir da operação Lava-Jato, que cancelou ou adiou projetos de infraestrutura em todo o país. “Acreditamos que o mercado vai voltar, principalmente com cargas do setor eólico”, disse.

Ele observa oportunidades para transporte de geradores e pás eólicas de menor porte em navios de contêineres, uma vez que navios dedicados a cargas de projeto não conseguem frete competitivo. Ikonomopoulos ressaltou que a empresa movimentava cargas de projeto com perfil que se adequa bem a balsas e rebocadores, o que torna a competitividade do modal imbatível. A balsa oceânica para transporte de carga geral Santa Maria, de propriedade da Posidonia, realiza operações umbilicais entre Rio de Janeiro e Espírito Santo, por exemplo.

Ikonomopoulos comparou que 2020 teve um primeiro semestre morno e um segundo muito ativo, enquanto 2021 manteve o ritmo do ano anterior nos primeiros seis meses e chegou à segunda metade mais aquecida. Ele identifica muitos navios de graneis sólidos e alguns petroquímicos operando na costa. “Sempre tivemos atuação diversificada para não concentrar em um só tipo de carga. Em 2021, devemos crescer cerca de 20%”, projetou.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 13/10/2021*

## ARTIGO - ECOPORTS: PORTO DO AÇU REFORÇA COMPROMISSO COM MELHORES PRÁTICAS DE GESTÃO AMBIENTAL

*Por Vinicius Patel OPINIÃO 13 Outubro 2021*



O Brasil e o mundo vivem um momento histórico: o chamado gap retórico da sustentabilidade está sendo superado, ou seja, o discurso do desenvolvimento sustentável está indo ao encontro da vontade (e ação) dos investidores. Mais do que um anseio de mercado, a sustentabilidade é, de fato, um valor para a Porto do Açú Operações. Uma nova prova disso foi obtida em setembro, mês em que o Porto do Açú se tornou o primeiro porto no Brasil a receber a certificação EcoPorts, principal reconhecimento internacional de atendimento a normas de

gestão ambiental no setor.

A conquista é um marco importante em nossos esforços para estruturar a gestão ambiental do Porto do Açú com base nas melhores práticas do mercado e em linha com nossa estratégia de sustentabilidade. Nosso objetivo é buscar constantemente um desempenho ambiental de alta performance, em consonância com os principais portos do mundo. O selo EcoPorts reforça esse compromisso de desenvolvimento do Açú como um empreendimento de classe mundial, alinhado às melhores práticas ambientais, sociais e de governança formalizadas em nossa Política de Sustentabilidade.

A Política, que completou um ano de vigência em setembro, reflete a nova estratégia de sustentabilidade da Porto do Açú Operações, construída a partir de intensa colaboração com os

nossos acionistas Prumo Logística e Porto de Antuérpia Internacional. Recentemente divulgamos ainda nosso primeiro Relatório de Sustentabilidade, referente ao ano-base 2020, com o objetivo de dar publicidade e transparência aos resultados ESG da companhia.

Também em 2021 formalizamos nossa adesão ao Environmental Ship Index (ESI), índice que classifica as embarcações que superam os padrões de emissão estabelecidos pela Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês). Navios que performam acima dos padrões ambientais estabelecidos, incluindo os níveis de emissões de gases do efeito estufa, passaram a ter acesso a tarifas portuárias diferenciadas, com descontos de até 10%. Com a iniciativa, o Porto do Açu passa a integrar uma lista de mais de 60 portos globais que adotaram o mecanismo de incentivo.

O desenvolvimento de novos negócios no Açu também terá como base projetos de baixo carbono e de novas energias. Em 2021, iniciamos estudos com parceiros líderes em seus segmentos de atuação para o desenvolvimento de projetos de energia renovável e de hidrogênio verde na retroárea do porto. Mais recentemente, a Prumo Logística, holding do grupo, deu início ao licenciamento ambiental junto ao Ibama do Complexo Eólico Marinho Ventos do Açu, parque eólico offshore com até 2.1 GW.

Embora o Açu tenha vocação natural para a indústria de óleo e gás, as potencialidades do nosso porto vão além: hoje já somos um dos principais sites mundiais para atração de projetos do futuro e o local mais fértil para o desenvolvimento industrial no Sudeste brasileiro – e reindustrialização de todo o estado do Rio de Janeiro. Um porto jovem, com crescimento rápido e com o diferencial de poder construir clusters que já nascerão sustentáveis, diferentemente dos portos já consolidados e estabelecidos com elementos fósseis. Trata-se de um verdadeiro “parque de diversões” no qual poderão ser exploradas as inúmeras oportunidades de negócios abertas com a transição energética.



Seguimos empenhados em capturá-las ao máximo, sempre pautados em soluções eficientes, seguras e sustentáveis. A certificação EcoPorts é mais um feito relevante nessa trajetória. Juntos, continuaremos em busca do nosso propósito: transformar o Porto do Açu no maior e mais eficiente complexo portuário, industrial e energético do Brasil.

**Vinicius Patel** *Vinicius Patel é diretor de Administração Portuária da Porto do Açu Operações*

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/10/2021

## SUBSEA 7 ALMEJA ZERAR EMISSÕES ATÉ 2050

Da Redação OFFSHORE 12 Outubro 2021



A Subsea 7 anunciou nesta segunda-feira (11) sua meta de atingir emissão líquida zero de gases de efeito estufa (GEE) até 2050. Usando 2018 como ano de referência, a meta da Subsea 7 é reduzir seu Escopo 1 e Emissões do Escopo 2 em 50% até 2035.

Essas metas são baseadas em planos para descarbonizar as operações da Subsea 7, implementando mudanças e soluções disponíveis hoje, bem como a implantação de novas tecnologias mais limpas à medida que se tornam disponíveis comercialmente em escala no mercado.

Segundo a companhia, os dados de emissões serão publicados anualmente como parte do Relatório de Sustentabilidade da Subsea 7 e a administração atualizará regularmente o mercado sobre o progresso em direção a essa meta.

John Evans, CEO da Subsea 7, comentou: “A participação proativa na transição de energia tem estado no centro da evolução da Subsea 7 na última década, tanto por meio de nossa unidade de negócios Renewables quanto por meio de nossos esforços para reduzir as emissões de nossas embarcações. O anúncio de hoje marca mais um passo em nossa jornada rumo à descarbonização de nosso negócio e estou ansioso para descrever nosso progresso nos próximos anos”.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 13/10/2021*

## TECHNIPFMC OBTÉM NOVO CONTRATO DE LONGO PRAZO PELA PETROBRAS

*Da Redação OFFSHORE 12 Outubro 2021*



A TechnipFMC fechou um contrato 'substancial' de afretamento e serviços de longo prazo da Petrobras para o navio de apoio ao duto "Coral do Atlântico". A embarcação registrada no Brasil tem contrato de três anos, com opção de prorrogação. Segundo a Technip, as operações offshore do Brasil devem começar no segundo trimestre de 2022.

A empresa não detalha o valor contratual, mas divulga que considera “substancial” algo entre US\$ 250 milhões e

US\$ 500 milhões.

"Coral do Atlântico" é um importante componente do ecossistema de dutos flexíveis da companhia no Brasil e será implantado principalmente em águas ultraprofundas de até 3.000 metros.

Jonathan Landes, presidente de Subsea da TechnipFMC, disse: “O "Coral do Atlântico" é o terceiro de nossos navios de apoio a dutos a ser contratado por meio de afretamento de longo prazo pela Petrobras neste ano, indicando uma demanda crescente no mercado brasileiro por flexíveis. A versatilidade e capacidade do "Coral do Atlântico" de trabalhar em águas profundas ou rasas é grande parte do apelo da embarcação. Este último contrato fortalece ainda mais nosso relacionamento de colaboração e confiança com a Petrobras que se estende por décadas”.

O "Coral do Atlântico" tem histórico de afretamentos de longo prazo com a Petrobras e tem recebido, de forma consistente, a mais alta classificação do cliente em desempenho operacional, qualidade de trabalho e saúde, segurança e meio ambiente.

A empresa não detalha o valor contratual, mas divulga que considera “substancial” algo entre US\$ 250 milhões e US\$ 500 milhões.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 13/10/2021*

## ESG AVANÇA NO SETOR PORTUÁRIO

*Por Viviane Castanheira PORTOS E LOGÍSTICA 12 Outubro 2021*



Cada vez mais as empresas precisam alinhar seus projetos às questões ambientais e sociais

Environmental, Social and Corporate Governance, traduzido do inglês: Governança Ambiental, Social e Corporativa é uma avaliação da consciência coletiva de uma empresa em relação aos fatores sociais e ambientais. Ativos alinhados com os conceitos ESG são priorizados nos investimentos. Até 2025, os projetos que priorizam esses conceitos deverão atingir um terço do mercado internacional. É uma curva

ascendente, bastante acentuada, Essa tendência vem se consolidando e o tema tem completa sinergia com o setor portuário.

Para Eduardo Nery, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), adotar o ESG não é só uma questão ideológica, mas uma questão de sobrevivência para as empresas. Para ele, o mundo corporativo e os fundos de investimentos deixaram uma mensagem clara de que não querem associar seus recursos a empresas que não tenham comprometimento com regras de inclusão social, causas ambientais e de compliance. “O setor portuário está muito inserido neste contexto, seja pela grande interação que tem com o meio ambiente, seja pelo grande número de trabalhadores, ou seja pela necessidade de dar um bom exemplo e mostrar que essa mudança no perfil do setor é real e também se reflete em regras de integridade de compliance, de compromisso com boas práticas comportamentais”, ressalta Nery.

De acordo com o diretor, a Antaq tem se imbuído para encorajar a adoção dessas práticas de ESG, mesmo antes de elas se tornarem uma exigência. A agência criou o Índice de Desempenho Ambiental Portuário (IDA), um importante indicador que a Antaq utiliza para encorajar e incentivar o setor desde 2014. “Às empresas que apresentam índices elevados de sustentabilidade a Antaq concede o selo IDA. Temos participado de uma série de fiscalizações junto com outros órgãos, como a PF, Ibama e Receita Federal voltadas à coibição do uso de água de lastro dos navios, que poluem nossos mares e rios. Outra ação desenvolvida é o Rio limpo, Amazônia limpa, campanha desenvolvida pela área de meio ambiente da agência destinada à promoção de ações de educação ambiental”.

A Antaq tem desenvolvido um estudo voltado a identificar os impactos causados pelas mudanças climáticas nos portos brasileiros. Um trabalho realizado em duas etapas: a primeira para identificar os principais riscos e impactos associados às mudanças climáticas. “Fizemos um ranking com os principais portos organizados, para identificar os principais riscos e os que estavam mais sujeitos, mais expostos a essas mudanças. Na segunda etapa, selecionamos três portos com critérios de risco e relevância para que pudesse ser feito um estudo aprofundado e identificar todas as necessidades de prevenção e mitigação desses riscos: Rio Grande, Aratu e Santos são os portos selecionados”, conta Nery.

Nery afirma ainda que, em relação aos aspectos sociais, a Antaq tem um importante compromisso quando verifica as condições de segurança de trabalho nas instalações portuárias. “A gente percebe muito claramente esse compromisso em grande parte das empresas de prover a seus trabalhadores melhores condições de trabalho. A Antaq vai se empenhar cada vez mais para que as iniciativas, os princípios de ESG estejam mais presentes e observados e incentivando o setor a adotá-los, isso é importante para o desenvolvimento. Não acredito que um setor amplie os seus níveis de desenvolvimento sem estar muito imbuído de observar essas práticas”, conclui.

José Firmo, CEO do Porto do Açu, conta que o porto, localizado em São João da Barra, norte fluminense, foi criado com o DNA de sustentabilidade, já que nasceu com uma reserva ambiental, uma reserva de restinga e busca uma plataforma de compensação ambiental dentro do desenvolvimento industrial. “A maioria dos portos hoje está tendo que fazer uma reengenharia dos seus processos, reengenharia da sua ocupação industrial para se ajustar a essas políticas. Nós temos a grande vantagem de poder construir o porto com esse compromisso com a sociedade na área ESG. Nossas políticas já vêm de algum tempo desde o início do porto, mas algumas já estão sendo reconhecidas. Nos últimos 18 meses, recebemos pelo menos três grandes prêmios internacionais na área”, relata o executivo.

Para o CEO do Porto do Açu, é imprescindível que os funcionários tenham a mesma visão e apoiem a empresa nas ações ESG. Ele conta que, no início da pandemia, foi criado um comitê de ações humanitárias na região que auxiliou a comunidade de produtores locais que deixaram de vender seus produtos para a merenda escolar, já que as escolas fecharam. O comitê decidiu juntar os clientes do porto para comprar esses alimentos e doar para ONGs que faziam atendimento a pessoas mais afetadas pela pandemia. “Ideias simples, mas que só são possíveis com o engajamento do seu time. O nosso processo de governança começa com o compromisso



com a sociedade, mas vai além. Nós temos no Açúcar uma oportunidade única, após R\$ 18 bilhões investidos na infraestrutura, nós estamos maduros o suficiente para começar a sonhar em desenhar grandes soluções industriais, 'lincadas' ao baixo carbono e a tudo aquilo que a indústria vai precisar fazer no futuro. Nós temos muito trabalho a fazer e estamos muito satisfeitos com o que conseguimos até agora, mas a verdade é que o trabalho apenas começou", finaliza.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 13/10/2021*



## MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

### MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMATIVO TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

*Fonte : InforMS*

*Data : 20/04/2006*