

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING

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

Edição 040/2021  
Data: 12/03/2021

### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>3</b>
PROJETO DO TRT FACILITA ACORDOS ENTRE TPA E OGMO NO PORTO DE SANTOS .....	3
GOVERNO ANUNCIA IMPLANTAÇÃO DA JANELA ÚNICA AQUAVIÁRIA .....	4
FREDERICO BUSSINGER: REFORMAS PORTUÁRIAS: MEIOS E FINS .....	5
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>6</b>
ANTAQ REALIZARÁ NA SEGUNDA-FEIRA (15) AUDIÊNCIA VIRTUAL PARA LICITAÇÃO DE ÁREA NO PORTO DE SUAPE (PE).....	6
LEILÕES DE ÁREAS EM ITAQUI E PELOTAS SERÃO EM 9 DE ABRIL ÀS 15H .....	6
DIRETOR DA ANTAQ APRESENTA RESULTADOS DO ESTATÍSTICO AQUAVIÁRIO EM EVENTO DA ADECON/ANDMAP .....	7
<b>ABOL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS</b> .....	<b>8</b>
PL DA CABOTAGEM PODE OFERECER INCREMENTO A ÁREAS OCIOSAS NOS PORTOS .....	8
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>9</b>
GERENTE EXECUTIVA DA FENOP FAZ PALESTRA EM LIVE DO FÓRUM BRASIL EXPORT .....	9
PARCERIA ENTRE SUAPE E UNESCO VAI INVESTIR MAIS DE R\$ 5,7 MILHÕES EM PRESERVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DE COMUNIDADES DO COMPLEXO.....	10
PORTO DO RECIFE – NAVIO TOKI ARROW DESCARREGA MAIS DE 30 MIL TONELADAS DE PRODUTOS .....	11
PORTO DO ITAQUI PARTICIPA DE ENCONTRO DO CORREDOR CENTRO-NORTE.....	12
FERTILIZANTES E COMBUSTÍVEIS SÃO APOSTAS DO ITAQUI PARA ATENDER AO AGRO .....	12
<b>MONEY TIMES</b> .....	<b>13</b>
WILSON SONS ADQUIRE PARTICIPAÇÃO NA STARTUP DE TECNOLOGIA MARÍTIMA DOCKTECH .....	13
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>14</b>
BNDES TERMINA 2020 COM 121 PROJETOS DE CONCESSÃO MANDATADOS .....	14
BNDES DIZ QUE PAGARÁ AO TESOURO R\$ 4,9 BI EM DIVIDENDOS NOS PRÓXIMOS MESES .....	14
BNDES REGISTRA LUCRO LÍQUIDO RECORDE DE R\$ 20,7 BILHÕES EM 2020.....	15
CÂMARA CONCLUI VOTAÇÃO DA PEC EMERGENCIAL EM 2º TURNO .....	16
BOLSONARO AFIRMA QUE PEC EMERGENCIAL VISA DAR SINAL DE RESPONSABILIDADE FISCAL.....	18
<b>EXTRA ONLINE</b> .....	<b>19</b>
SENADO APROVA COBRANÇA DE PEDÁGIO POR QUILOMETRAGEM PERCORRIDA; TEXTO SEGUE PARA CÂMARA .....	19
<b>BRASIL EXPORT</b> .....	<b>20</b>
MULHERES LIDERAM AÇÕES PARA MAIOR EFICIÊNCIA EM PORTOS E TERMINAIS E MOSTRAM COMPROMISSO DE LIDERAR PELO EXEMPLO E CRIAR MAIS OPORTUNIDADES DE INCLUSÃO.....	20
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>22</b>
AUXÍLIO EMERGENCIAL: EQUIPE ECONÔMICA NÃO DESCARTA BENEFÍCIO POR MAIS DE QUATRO MESES .....	22
PREFEITURA ESCOLHE EX-PRESIDENTE DA CET-RIO PARA LIDERAR INTERVENÇÃO NO BRT E INICIA TRANSIÇÃO .....	23
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>24</b>
PAULO GUEDES INDICA QUE PRONAMPE PODE SER PERMANENTE .....	24
BNDES PODE REEDITAR PROGRAMA DE CRÉDITO GARANTIDO E SUSPENSÃO DA COBRANÇA DE DÍVIDAS, DIZ MONTEZANO ..	25
AMÉRICA DO SUL DEVE REGISTRAR O MAIOR CRESCIMENTO DE MERCADO DA STELLANTIS .....	26
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>28</b>
STF DECIDE SOBRE TRIBUTAÇÃO DE SERVIÇOS PORTUÁRIOS .....	28
FILA DE NAVIOS NOS PORTOS PARA EXPORTAR SOJA É RECORDE .....	29
ECORODOVIAS ESTÁ CONFIANTE NA RENOVAÇÃO DA ECOVIAS, DIZ DIRETOR .....	29
<b>G1 – O PORTAL DE NORÍCIAS DA GLOBO</b> .....	<b>30</b>
ANVISA OFICIALIZA REGRA QUE PERMITE A ESTADOS, MUNICÍPIOS E O SETOR PRIVADO IMPORTAREM VACINAS .....	30
COM HOSPITAIS LOTADOS, MINISTÉRIO DA SAÚDE AUTORIZA FINANCIAMENTO DE 3.965 LEITOS DE UTI EM 21 ESTADOS.....	32
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>33</b>
DIFERENÇAS DA CABOTAGEM POR CARGA MERECEM OLHARES DISTINTOS NA APLICAÇÃO DO BR DO MAR, DIZ ABAC .....	33
EMENDA SUGERE MUDANÇA EM REGRA SOBRE AFRETAMENTO E LASTRO .....	34
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA</b> .....	<b>35</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	35



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## PROJETO DO TRT FACILITA ACORDOS ENTRE TPA E OGMO NO PORTO DE SANTOS

Iniciativa já permitiu que quase 420 portuários avulsos recebessem R\$2,6 milhões

*Da Redação*



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.96293:1615559895/Trabalhadores-portuarios-avulsos-OGMO-Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=955044a&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.96293:1615559895/Trabalhadores-portuarios-avulsos-OGMO-Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&$p$f=955044a&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

*TPA em operação no Porto de Santos: Ogmo tem buscado conciliação (Carlos Nogueira/AT)*

Um projeto desenvolvido pelo Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região (TRT-2) encerrou ações antigas através de acordos entre trabalhadores portuários avulsos (TPA) e o Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) do Porto de Santos. Mais de R\$ 2,6 milhões foram destinados aos trabalhadores apenas neste ano. Outros R\$ 1,5 milhão já estão disponíveis para acordos a serem efetivados até junho.

De acordo com TRT-2, quase 420 trabalhadores que aguardavam o recebimento dos seus créditos na lista por ordem cronológica, muitos deles há mais de dez anos, já foram beneficiados. Outros 500 processos esperam ainda pagamento.

A iniciativa faz parte de um projeto que reúne processos em fase de execução envolvendo uma mesma parte. No caso do Ogmo-Santos, as audiências foram realizadas pelo Centro Judiciário de Métodos Consensuais de Solução de Disputas da Baixada Santista (CejusC-Baixada).

O corregedor regional, desembargador Sergio Pinto Martins, ressalta a importância desse esforço em aproximar as partes e permitir a solução de processos em execução de empresas com dificuldades econômicas. “Por essa iniciativa, partes com pouco fluxo de caixa, como o Ogmo, por exemplo, conseguem quitar muitos débitos e vários trabalhadores conseguem satisfazer seus créditos. E no geral não é isso que acontece, pois ou ninguém recebe ou apenas alguns”, afirmou.

Desde o ano passado, o Ogmo disponibiliza R\$ 517 mil ao mês exclusivamente para acordos. As audiências ocorrem após a criação de pautas extras de conciliação pelo CejusC-Baixada, sendo conduzidas pela juíza-supervisora Sandra Sayuri Ikeda e pela coordenadora do setor, Bianca Barbosa Salomão.

### **Desfecho**

Segundo o TRT, um dos casos com final feliz foi o de um trabalhador que aguardava na lista há quase 13 anos. Por meio do projeto, ele teve seu processo encerrado com um acordo que garantiu R\$ 1,1 milhão para pagamento imediato.

No mês passado, cerca de 400 trabalhadores representados pelo Sindicato dos Conferentes de Carga, Descarga e Capatazia do Porto de Santos receberam R\$ 450 mil, também pela via conciliatória.

### **Ogmo**

Procurado, o Ogmo informou que tem buscado a conciliação com os trabalhadores por intermédio do CejusC para solução dos processos judiciais. “Este projeto está alinhado com o planejamento estratégico da entidade que busca, não apenas sanar questões que foram 12/03/2021 Projeto do TRT facilita acordos entre TPA e Ogmo no Porto de Santos

levadas ao judiciário no passado, mas também atuar em importantes frentes que objetivam a valorização da mão de obra avulsa portuária”.

### O que fazer

Os trabalhadores portuários avulsos (TPA) que ainda têm valores a receber do Ogmo e tem estão com os processos judiciais já concluídos podem procurar a sessão de conciliação do TRT. Isso pode ocorrer pelo site do órgão, no Portal da Conciliação, ou pelo e-mail [cejuscaixada@trtsp.jus.br](mailto:cejuscaixada@trtsp.jus.br).

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 12/03/2021

## GOVERNO ANUNCIA IMPLANTAÇÃO DA JANELA ÚNICA AQUAVIÁRIA

Iniciativa é fruto de ações dos ministérios da Infraestrutura e Economia

Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.85213:1579810207/Porto.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=e999620&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.85213:1579810207/Porto.JPG?f=2x1&$p$f=e999620&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

*A JUA pretende facilitar e agilizar as operações nos portos (Carlos Nogueira)*

O Governo Federal anunciou a implantação do projeto Janela Única Aquaviária (JUA). A iniciativa é resultado de ações dos ministérios da Infraestrutura e da Economia. O objetivo é racionalizar processos e eliminar redundâncias, burocracias e procedimentos desnecessários nas atividades de comércio exterior. Como consequência, espera-se uma melhoria do ambiente de negócios e atração de investimentos.

A JUA integra dois sistemas fundamentais para a entrada e a saída de embarcações no cais santista – o Porto sem Papel (PSP), administrado pelo Ministério da Infraestrutura, e o Portal Único de Comércio Exterior (Pucomex), da Receita Federal.

Além dessas janelas, os usuários precisam, em alguns casos, acessar outros sistemas de órgãos de governo também responsáveis pelas autorizações de estadia de embarcações.

De acordo com o Ministério da Economia, o cenário percorrido por agentes logísticos e de comércio exterior, marcado por redundâncias entre os sistemas Portal Único Siscomex e PSP, demonstra a importância da JUA, já que aproximadamente 80% das operações de comércio exterior, em valor, ocorrem por meio do modal de transporte aquaviário.

Para atingir esse objetivo, o projeto será implantado em etapas progressivas. O primeiro passo, ainda neste ano, será o mapeamento e o redesenho dos processos de carga e trânsito aquaviário, em parceria com o setor privado.

A previsão é de que a JUA esteja totalmente implantada até 2023. A partir daí, estima-se uma economia de R\$ 10 bilhões anuais para os operadores logísticos e de comércio exterior.

No início do ano, foi anunciada a criação do grupo de trabalho conjunto para detalhar o planejamento de implementação da JUA. Também foram definidos os participantes dessa equipe e, ainda, discutidas as diretrizes de atuação do Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro), braço tecnológico que opera e desenvolve os dois sistemas e que irá operacionalizar a integração.

Na ocasião, entidades que representam usuários do Porto de Santos comemoraram a medida, que deve agilizar os processos.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 12/03/2021

### FREDERICO BUSSINGER: REFORMAS PORTUÁRIAS: MEIOS E FINS

Atual ciclo de reformas se assenta sob três eixos: arrendamentos, TUPs e desestatização  
*Por Frederico Bussinger*

O atual ciclo de reformas portuárias se assenta sob três eixos: arrendamentos (renovações e leilões), Terminais de Uso Privado/TUPs (autorizações) e desestatização (privatização) das autoridades-administradoras (AAP).

Arrendamentos foram carro-chefe da lei de 1993 e, em ritmos variáveis, vêm ocorrendo desde então. TUPs sempre existiram, mas foram impulsionados pela lei de 2013. Desestatizações das AAP, ainda por serem efetivadas, é a novidade e grande aposta desse ciclo. O objeto de todos três é o “ativo”; e a métrica, o investimento (a se distinguir o estimado, o comprometido e o efetivado!).

A abertura autorizada por D. João VI, em 1808, foi a primeira grande inflexão nos portos nacionais. Destaquem-se outras, por mais marcantes: i) final do Séc. XIX; ii) anos-30; iii) final dos anos-50; iv) anos-70; v) anos-90; vi) início do Sec. XXI.

Uma curiosidade: ao longo desses mais de dois séculos, o Brasil esteve sob gestão de império, república e ditadura; e passou por períodos de depressão e boom econômico. Mas as motivações e justificativas para tais reformas portuárias guardam grandes similaridades – é o que se depreende da leitura dos planos associados, da exposição de motivos dos projetos de lei e/ou discursos de autoridades da época. Em síntese: i) enfrentar e eliminar gargalos logísticos; ii) reduzir custos; iii) viabilizar investimentos; e iv) destravar burocracia.

Respectivamente, dois objetivos fins, e dois instrumentais.

Na literatura econômica, é quase consenso que a única fonte de crescimento sustentado, a longo prazo, é o aumento de produtividade. Também para elevação da qualidade de vida da população, é um dos fatores essenciais (a par da distribuição de renda e serviços públicos).

Nesse sentido, os portos brasileiros têm feito sua parte. A comparação do porte e, principalmente, da produtividade e da competitividade do Porto de Santos, desde o início aos anos 90, p.ex, o ilustra: i) cerca de 33 Mt/ano eram movimentados, um quarto do total atual (146 Mt em 2020); ii) a soja, recém chegada ao Porto, enchia um navio panamax em três a quatro semanas, hoje dois dias; iii) o açúcar, também incipiente, era embarcado a 100 t/h nos velhos navios “pirangueiros”, hoje mais de 2.000 t/h; iv) de 400.000 t/a (1988), essa commodity hoje movimenta 24,1 Mt/ano (20) o que, a par da Embrapa, contribuiu decisivamente para impulsionar o “cluster” sucroalcooleiro/sucroenergético no Estado; v) 8 ct/h, quando do leilão do Tecon (SET/97), hoje mais de 100 ct/h (recordes seguidamente batidos); vi) custos de “elevação” do açúcar na casa de US\$ 40-44/t (safra 93/94), hoje cerca de US\$ 8,00; vii) os dos contêineres foram reduzidos em mais de 60%!

Essa verdadeira “revolução” resultou de maciços investimentos, particularmente em mecanização e automação portuária, viabilizados pela delegação das operações à iniciativa privada (uma possibilidade da lei e um desiderato da política governamental de então). Mas resultaram, também, de diversos rearranjos operacionais, organizacionais e de gestão como, p.ex, a implantação do turno de trabalho, coincidente (capatazia + estiva) de seis horas, em regime 24/7.

Doravante novas infraestruturas portuárias precisarão ser implantadas, pois a existente está praticamente esgotada (fisicamente ou por obsolescência tecnológica). Mas, para novos ganhos de produtividade e avanços nas condições de competitividade, investimentos são necessários, mas não bastam: redesenhos de regulação e governança (como, p.ex, a articulação porto-ferrovias da Baixada Santista) e, principalmente, uma efetiva abordagem logística precisam nortear as reformas – temas para próximos artigos.

**Fonte : A Tribuna Digital - SP**

**Data : 12/03/2021**



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### ANTAQ REALIZARÁ NA SEGUNDA-FEIRA (15) AUDIÊNCIA VIRTUAL PARA LICITAÇÃO DE ÁREA NO PORTO DE SUAPE (PE)

A audiência pública virtual tem por objetivo debater sobre os documentos técnicos e jurídicos relativos à realização do certame licitatório do terminal portuário, que estão em consulta pública no Portal da Agência (<https://www.gov.br/antag/pt-br>)



[https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/noticias/copy\\_of\\_57bf9e329f6944d1a5dbce50f69ea9cf.JPG](https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/noticias/copy_of_57bf9e329f6944d1a5dbce50f69ea9cf.JPG)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ realizará nesta segunda-feira (15), a partir das 15h, audiência pública virtual para obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório referente ao

arrendamento de terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de grãos vegetais, grãos minerais e carga geral, localizado no Complexo Portuário Governador Eraldo Gueiros/Porto de Suape, denominada área SUA07.

A audiência pública virtual terá a seguinte dinâmica: a) Toda a sessão virtual será transmitida via streaming a toda a internet, gravada e disponibilizada no canal da ANTAQ no Youtube; b) Não é necessária inscrição para assistir à audiência pública; c) Os interessados em manifestar-se na audiência deverão se inscrever pelo aplicativo de mensagens "Whatsapp" no número (61) 2029-6940.

O período de inscrição será das 10h às 14h do dia 15 de março de 2021; d) Os interessados poderão enviar sua contribuição por vídeo, áudio ou até mesmo por escrito no "Whatsapp"; e) Os interessados também poderão se manifestar entrando na sala de reunião criada no aplicativo "ZOOM". Para isso, no ato de inscrição, o interessado deverá se manifestar nesse sentido e encaminhar seu endereço eletrônico de login no "ZOOM" para ser convidado a entrar na sala na sua vez; e f) Em caso de problemas computacionais para utilização da ferramenta "ZOOM" será realizada uma segunda tentativa de conexão ao final de todas as contribuições ou o interessado poderá encaminhar sua contribuição pelo "Whatsapp".

Link de transmissão: <https://youtu.be/1TpBNFTPnNs>

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: [asc@antag.gov.br](mailto:asc@antag.gov.br)

Data : 12/03/2021

## LEILÕES DE ÁREAS EM ITAQUI E PELOTAS SERÃO EM 9 DE ABRIL ÀS 15H

Serão leiloadas quatro áreas no Porto do Itaqui (MA) e uma em Pelotas (RS)

Devido a uma readequação de cronograma junto à B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão, a Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários da ANTAQ alterou o horário da sessão



pública dos leilões abaixo para 15h, no dia 9 de abril. O local será o mesmo: na B3, Rua XV de Novembro, nº 275, Centro, São Paulo – SP.

### **Leilão nº 06/2020-ANTAQ - IQI03**

Arrendamento da área denominada IQI03, destinada à movimentação, armazenagem e distribuição de granéis líquidos de combustíveis, localizada no Porto de Itaqui, no estado do Maranhão.

### **Leilão nº 07/2020-ANTAQ - IQI11**

Arrendamento da área denominada IQI11, destinada à movimentação, armazenagem e distribuição de granéis líquidos de combustíveis, localizada no Porto de Itaqui, no estado do Maranhão.

### **Leilão nº 08/2020-ANTAQ - IQI12**

Arrendamento da área denominada IQI12, destinada à movimentação, armazenagem e distribuição de granéis líquidos de combustíveis, localizada no Porto de Itaqui, no estado do Maranhão.

### **Leilão nº 09/2020-ANTAQ - IQI13**

Arrendamento da área denominada IQI13, destinada à movimentação, armazenagem e distribuição de granéis líquidos de combustíveis, localizada no Porto de Itaqui, no estado do Maranhão.

### **Leilão nº 10/2020-ANTAQ - PEL01**

Arrendamento da área denominada PEL01, destinada à movimentação e armazenagem de carga geral, especialmente toda de madeira, no porto organizado de Pelotas.

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

**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

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

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

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

**Data : 12/03/2021**

## **DIRETOR DA ANTAQ APRESENTA RESULTADOS DO ESTATÍSTICO AQUAVIÁRIO EM EVENTO DA ADECON/ANDMAP**

O encontro foi promovido pela Agência de Desenvolvimento Sustentável do Corredor Centro-Norte – Adecon

O diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, Adalberto Tokarski, participou na última quarta-feira (10) de videoconferência sobre os resultados do Estatístico Aquaviário de 2020, com foco na movimentação e no transporte de cargas no chamado Arco Norte.

O encontro foi promovido pela Agência de Desenvolvimento Sustentável do Corredor Centro-Norte – Adecon e pela Associação Nacional de Direito Aduaneiro e Portuário – ANDMAP, e reuniu especialistas e autoridades do setor portuário, como o presidente do Porto de Itaqui, Ted Lago, e o presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB-Maranhão, Najla Buhatem.

Em sua apresentação, Tokarski lembrou que após a Lei nº 12.815, que retirou a exigência de os TUPs movimentarem preponderantemente carga própria, houve um boom de investimentos no setor. “Até 2013, nós tínhamos cerca de cem TUPs e ETCs, hoje, passamos de duzentos. Ou seja, são alguns milhões de reais que vêm sendo investidos, modernizando, melhorando e aumentando a oferta de infraestrutura portuária”, observou.

Segundo o diretor da ANTAQ, considerando o volume de cargas movimentadas, 99% das exportações brasileiras passam pelos portos marítimos e fluviais, representando em valores (US\$)

88% do total exportado. Em 2020, o sistema portuário nacional (portos públicos e portos privados) movimentaram 1,151 bilhões de toneladas de cargas, +4,2% em comparação ao movimentado em 2019.

Entre as principais mercadorias movimentadas para exportação nos portos brasileiros, destaque para o minério de ferro, com uma participação de 52% do total; soja (12%); petróleo (7%); açúcar e milho, ambas representando 5% de participação do total de cargas movimentadas para exportação cada.

Em relação à movimentação por tipo de instalação portuária, a operação dos terminais privados aumentou 39,9% contra 31,6% dos terminais públicos nos últimos nove anos, o que, segundo Tokarski, se deve, em boa parte, à entrada em operação de novos terminais privados autorizados no sistema portuário nacional.

Comentando sobre o escoamento da soja e do milho, o diretor da ANTAQ destacou que a movimentação das duas mercadorias no Porto do Itaqui vem crescendo ano a ano, e a tendência é crescer cada vez mais. Contudo, o diretor da ANTAQ chama a atenção para o fato de que, depois de muitos anos funcionando sem problemas, o fluxo de caminhões na BR-158, em Mato Grosso, foi interrompido este ano. “Isso não pode voltar a acontecer, sob pena de termos essa logística afetada e perdermos investimentos”, apontou.

Tokarski também fez referência a problemas no escoamento da soja e do milho pela Saída Norte, devido ao mau estado de conservação do asfalto em trecho de rodovia, no Pará, em direção ao Tocantins, para chegar na Ferrovia Norte-Sul. Segundo o diretor da ANTAQ, esses gargalos podem afetar a competitividade do Arco Norte e o escoamento das cargas pelo Porto do Itaqui:

“O tramo sul, da Norte-Sul, acabou de ser inaugurado. Com isso, se o corredor para o norte não estiver todo estruturado, vai perder carga para o sul”, salientou. E concluiu: “Temos uma ferrovia estruturante e o maior investimento já foi feito. Agora é trabalhar no fomento dessa saída pelo corredor norte”.

**Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

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

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

**E-mail: [asc@antaq.gov.br](mailto:asc@antaq.gov.br)**

**Data : 12/03/2021**



## **ABOL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS**

### **PL DA CABOTAGEM PODE OFERECER INCREMENTO A ÁREAS OCIOSAS NOS PORTOS**

Além do incentivo ao crescimento da cabotagem, o Projeto de Lei (4199/2020), BR do Mar, poderá proporcionar também aumento na movimentação portuária. De acordo com o diretor de gestão portuária da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Mário Povia, a transferência de uma carga rodoviária para a cabotagem pode permitir a ocupação transitória de áreas portuárias, tanto no porto de origem quanto no de destino, caso tenha áreas ociosas.

Desse modo, segundo ele, o projeto tende a possibilitar que os portos menores se apropriem da demanda da cabotagem, o que pode ser importante do ponto de vista do aproveitamento de infraestrutura. “Nós temos portos que têm condições de receber esses contratos de uso temporário de áreas”, disse durante ‘Webinar BR do Mar: Desafios e Perspectivas para a Cabotagem, realizado nesta quarta-feira (10).



Ele lembrou que a lei prevê essa possibilidade, e que isso pode fazer com o que o operador multimodal pense em um rearranjo logístico de suas cargas. Porém, ele também destacou que isso vai depender da dinâmica das medidas de estruturação logística e do nível de adesão das empresas.

De acordo com o diretor, para receber o incremento de cargas é importante que ocorra um redimensionamento nos portos menores, como em termos de rebocadores, de práticos para atender as embarcações, entre outros aspectos. Já nos portos maiores, caso seja relevante o incremento pela cabotagem, se faz necessário o início do controle de tráfego, com VTMS, além de áreas de fundeio. “Isso obriga os terminais a ter um nível de eficiência maior”, pontuou.

Povia afirmou ainda que para além do BR do Mar, outras medidas precisam ser adotadas para garantir a multimodalidade que é um aspecto fundamental para a cabotagem. Além do provimento de infraestrutura portuária, também é importante a redução da burocracia com a adoção do documento único, sem contar no debate em torno da redução do combustível bunker. “A cabotagem depende de uma estruturação multimodal. Ela demanda mais infraestrutura fazendo isso em larga escala”, completou.

**Fonte : ABOL - Associação Brasileira de Operadores Logísticos**

**Data : 12/03/2021**



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

### GERENTE EXECUTIVA DA FENOP FAZ PALESTRA EM LIVE DO FÓRUM BRASIL EXPORT



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/Gerente-Executiva-da-FENOP-faz-palestra-em-live-do-Forum-Brasil-Export-768x340.jpeg>

**María Cristina Dutra é membro do Conselho Feminino Brasil Export**

O Fórum Brasil Export, por meio do seu Conselho Feminino, promove a Semana da Mulher, discutindo importantes nuances do setor portuário, regulatório e institucional. Na quinta-feira (12/3), a Federação Nacional dos Operadores Portuários (FENOP) foi uma das convidadas, com a palestra da Gerente Executiva da FENOP e componente do Conselho Feminino Brasil Export, María Cristina Dutra, que trouxe sua experiência dentro do segmento. O tema da live foi: “Movimento de Incentivo à inclusão da mulher e da equidade de gênero no setor de logística e de infraestrutura.”

Cristina trouxe um debate sobre a participação das mulheres trabalhadoras avulsas nos portos organizados que iniciou, segundo os dados, em Pernambuco, no ano de 1983, com o ingresso das primeiras representantes femininas na atividade de conferência de cargas. “Hoje não temos dados estatísticos para saber ao certo o quantitativo de mulheres/TPAs que trabalham no setor. Precisamos incentivar e motivar as mulheres a participar de todas as atividades, identificando, quantificando e as qualificando”, afirmou.

Cristina destacou que a FENOP é composta por mulheres em todo o seu setor administrativo e falou dos seus desafios pessoais de ser uma mulher negra. Ela atuou dentro da área portuária, tanto no setor privado, quanto no setor público, e disse enfrentar dificuldades diárias. No entanto, ressaltou que isso a move e a motiva para conquistar seu espaço.

O Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária Brasil Export contou com a participação de diversas entidades e faz as lives durante toda a semana em alusão ao dia 8 de março, Dia Internacional da Mulher.

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

Data : 12/03/2021

## PARCERIA ENTRE SUAPE E UNESCO VAI INVESTIR MAIS DE R\$ 5,7 MILHÕES EM PRESERVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DE COMUNIDADES DO COMPLEXO

Informação: Complexo Industrial Portuário de Suape (12 de março de 2021)



[https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/ARB\\_11032021\\_Foto\\_Andrea\\_Rego\\_Barros-8-leve-768x508.jpg](https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/ARB_11032021_Foto_Andrea_Rego_Barros-8-leve-768x508.jpg)

O secretário de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco, Geraldo Julio, assinou, nesta quinta-feira (19), um acordo de cooperação técnica com a organização internacional – Foto: Andréa Rêgo Barros

O secretário de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco, Geraldo Julio, e a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco) assinaram, nesta quinta-feira (19), um Acordo de Cooperação Técnica para estudo e implementação de estratégias de gestão e preservação dos recursos naturais, patrimoniais e histórico-culturais do Complexo Industrial Portuário de Suape. Além do secretário, participaram do encontro virtual o presidente do ancoradouro, Roberto Gusmão, e representantes da Unesco. O alvo são áreas de interesse dentro do território de Suape, especialmente o Parque Metropolitano Armando de Holanda Cavalcanti (PMAHC). O investimento total será de R\$ 5.724.600 e a duração prevista é de três anos.

“Acreditamos que o desenvolvimento econômico precisa caminhar em conjunto com o desenvolvimento socioambiental do território. Temos implantado diversos projetos nesse sentido e essa nova parceria com a Unesco reforça o compromisso de nossa gestão não só com a preservação dos recursos ambientais e culturais do território, mas sobretudo com a inclusão socioproductiva das comunidades nas soluções a serem implantadas. Nosso objetivo é que as comunidades consolidadas possam tirar o sustento do local onde vivem, ao mesmo tempo em que ajudam a preservá-lo”, afirma Geraldo Julio, que também é presidente para a América do Sul do ICLEI, Rede internacional ligada à Organização das Nações Unidas (ONU) que promove o desenvolvimento sustentável atuando com cerca de 2 mil governos locais em mais de 100 países.

Com base nessas premissas institucionais, o projeto será desenvolvido e enquadrado numa perspectiva de ordenamento do território, melhoramento das condições sociais e preservação dos recursos naturais. “Tudo isso sob a alçada de um objetivo macro de mitigação e adaptação às alterações climáticas, indo de encontro aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) assinados pelo governo Brasileiro no Protocolo de Paris e também fazendo referência à Década da ONU para os Oceanos”, acrescenta Geraldo Julio.

O projeto será dividido em três etapas. A primeira é toda direcionada ao Parque Metropolitano Armando de Holanda Cavalcanti (PMAHC) e consiste na aplicação de modelos de gestão sustentável. A segunda prevê a implementação de estratégias de preservação dos recursos naturais e culturais do complexo. Por fim, a terceira etapa tem o objetivo de capacitar e formar equipes técnicas do território estratégico de Suape que serão relevantes para a continuidade das ações desenvolvidas.

### RESULTADOS

“Inicialmente teremos um levantamento intersetorial sobre a biodiversidade, recursos naturais e identificação de toda a infraestrutura do parque, para que possamos receber um estudo concreto da

viabilidade econômica, técnica e financeira do local, face às suas características econômicas, sociais e ambientais”, salienta o presidente de Suape, Roberto Gusmão. “Podem ser apontados, por exemplo, os potenciais turísticos do parque, que é tombado pela Fundarpe e abriga construções históricas, como a Igreja de Nossa Senhora de Nazaré (séc. XVI); as ruínas do Convento Carmelita (1692); o Forte Castelo do Mar e as ruínas do seu quartel (1631); e as ruínas da antiga Casa do Faroleiro (séc. XIX).” Na primeira etapa, estão previstos oito resultados com 23 atividades.

Na segunda etapa, de maior estruturação, serão dois resultados com cinco atividades. “Está previsto um relatório, que, além de apontar quais recursos naturais estão mais ameaçados em Suape, vai propor soluções e estratégias de mitigação, além de subsidiar programas de Pagamento por Serviços Ambientais (PSA) a quem utilizar os recursos hídricos e florestais no território, de forma que possamos prestar serviço de compensação ambiental”, explica Gusmão.

Nesta fase também haverá estudos para identificação dos potenciais parceiros e gestores na implementação de um possível “Unesco Global Geopark”, ou seja, um parque geológico. “O Parque Armando Holanda é reconhecido como marco geológico mundial por ser o ponto de ruptura do continente Gondwana, dando origem ao Oceano Atlântico e aos continentes do hemisfério sul. E a Unesco tem defendido a criação de geoparques em regiões como esta, que agrega importância histórica, cultural, paisagística, geológica, arqueológica e científica. Neles, é possível contar a evolução dos continentes, trabalhando com o tripé conservação, educação e desenvolvimento sustentável”, ressalta o diretor de Meio Ambiente e Sustentabilidade de Suape, Carlos Cavalcanti.

A capacitação dos stakeholders envolvidos e a divulgação das informações levantadas compõem a terceira etapa, que culmina com um seminário de conclusão do programa. “A construção coletiva de soluções, sensibilização e disseminação do conhecimento entre as comunidades e demais partes envolvidas é fundamental para que todos se apropriem dessas soluções e se beneficiem delas, além de perpetuá-las”, observa a coordenadora de Desenvolvimento Ambiental e Sustentabilidade, Rafaela Viana. “Esta articulação de diferentes planos de ação, modelos de gestão, fomentação da educação e preservação da cultura é o que permite a redução da vulnerabilidade às alterações climáticas. Quando conservamos o meio ambiente, naturalmente temos um reflexo positivo no clima”.

Entre 2016 e 2018, Suape teve outro Acordo de Cooperação com a Unesco, que traz subsídios para esse novo trabalho. Uma das soluções apontadas foi a gestão integrada do PMAHC, cuja viabilidade será detalhada nesse novo projeto.

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

**Data : 12/03/2021**

## PORTO DO RECIFE – NAVIO TOKI ARROW DESCARREGA MAIS DE 30 MIL TONELADAS DE PRODUTOS

**Informação: Porto do Recife (12 de março de 2021 )**



[https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/img\\_3795-768x512.jpg](https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/img_3795-768x512.jpg)

**Foto: Coordenadoria de Imprensa**

Nesta quinta-feira (11), o navio panamenho, Toki Arrow, fez o primeiro desembarque de barrilha (big bag e granel). O material atende demandas da indústria saponácea e de vidreiras.

A operação toda conta com a movimentação de 80 a 100 caminhões por dia e a previsão é de que movimente 30.934 toneladas.

Atracado nessa quarta-feira (10), o navio ainda vai descarregar fertilizantes, utilizado na indústria agrícola, e bobina de aço e de fio metálico, que abastece a indústria metalúrgica.

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

**Data : 12/03/2021**

### **PORTO DO ITAQUI PARTICIPA DE ENCONTRO DO CORREDOR CENTRO-NORTE**

*Informação: EMAP - Porto do Itaqui (12 de março de 2021)*

O Porto do Itaqui participou, nesta quarta-feira (10), de um encontro virtual promovido pela Agência de Desenvolvimento Sustentável do Corredor Centro-Norte (Adecon) e Associação Nacional de Direito Marítimo, Aduaneiro e Portuário (Andmap) para discutir os resultados do Estatístico Aquaviário 2020 da ANTAQ com enfoque no Arco Norte. O presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago, atuou como debatedor ao lado da presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB/MA, Najla Buhatem no evento que contou com palestra do diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Adalberto Tokarski.

O evento, coordenado pelos presidentes da Adecon, Roland Klein Jr., e da Andmap, Claudio Alberto Eidelchtein, integra o esforço coletivo dos diversos representantes de governos, sociedade civil e autoridades portuárias, para fomentar o desenvolvimento sustentável dos estados e municípios do Corredor Centro-Norte, promovendo a melhoria da infraestrutura e dos modais de transportes, incentivando as cadeias produtivas e impactando positivamente no cotidiano das pessoas.

Tokarski apresentou os números dos portos em 2020 e falou sobre a importância da movimentação de contêineres para o desenvolvimento dessa região. “Estamos com a infraestrutura viabilizada, precisamos agora dar um passo a mais. A carga containerizada é estratégica para o Maranhão e também para os demais estados e a Adecon tem o papel fundamental de atrair carga para esse corredor, com saída pelo Porto do Itaqui”, afirmou.

Ainda neste ano o Itaqui realizará, com apoio da Adecon, um Road Show por cerca de 15 cidades brasileiras em oito estados para apresentar para o mercado e a sociedade toda a infraestrutura do porto público maranhense e o potencial desta região do país, pela capacidade de movimentar diversas cadeias produtivas. “O Itaqui, por sua localização, conexão multimodal e gestão, é muito estratégico para o sucesso do centro norte do país”, destacou Ted Lago.

O porto público do Maranhão, de 2015 para cá, vem empreendendo um plano de expansão, com recursos próprios e da iniciativa privada, para melhoria da infraestrutura portuária e da logística sustentável em toda a sua área de influência.

Dentre os principais avanços no Itaqui estão um novo berço para movimentação de combustíveis, o Terminal de Grãos do MA operando em sua segunda fase, que junto com o sistema VLI tem capacidade de movimentação de 20 milhões de toneladas, o novo terminal de fertilizantes da COPI, que acaba de entrar em operação como o mais moderno da América Latina, e o novo pátio de contêineres, que possibilitou a retomada da linha regular de cabotagem, com escala semanal. Além de fomentar o mercado regional, essa retomada cria a possibilidade de viabilizar a exportação de carne para o mercado norte-americano e europeu.

O Corredor Centro-Norte abrange os Estados do Maranhão, Piauí, Tocantins, Goiás, e os Municípios do sul do Pará e do nordeste de Mato Grosso e é interligado ao Matopiba.

*Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo  
Data : 12/03/2021*

### **FERTILIZANTES E COMBUSTÍVEIS SÃO APOSTAS DO ITAQUI PARA ATENDER AO AGRO**

*Informação: EMAP - Porto do Itaqui (12 de março de 2021)*

São Paulo – O Porto do Itaqui (MA) almeja crescer neste ano não só na exportação de grãos, como também na importação de fertilizantes. No ano passado, o porto movimentou 2,8 milhões de toneladas deste insumo, e a perspectiva é passar dos 3 milhões de toneladas em 2021, projeta o presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago.

A continuidade do crescimento da produção agrícola do Matopiba e a entrada em operação do terminal de fertilizantes da Companhia Operadora Portuária do Itaqui (Copi) devem puxar o aumento. O terminal, com capacidade para 3,5 milhões de toneladas, ficou pronto no fim do ano passado. Antes da inauguração, o fertilizante importado era movimentado exclusivamente por guindastes e moegas rodoviárias até caminhões que ficavam dentro da área operacional do porto. Os veículos então transportavam o produto até terminais de misturadoras localizados perto do acesso a Itaqui.

Com o terminal da Copi já ativo, Itaqui passa a ter operação de fertilizantes dentro do porto. O navio descarrega numa moega de grande porte e o produto segue por esteiras para dentro do terminal, onde são carregados os caminhões que levarão o fertilizante para fora do porto. O terminal tem duas moegas rodoviárias, adequadas para veículos bitrem, tritrem e rodotrem, que conseguem carregar simultaneamente três caminhões ao mesmo tempo. A mudança diminui o tempo de espera de navios para desembarque, reduz a circulação de veículos na área operacional e aumenta a segurança da operação no porto.

“Estamos na expectativa de um crescimento de produtividade muito grande. Vamos sair da faixa de 280 a 300 toneladas/hora e chegar a 750 toneladas/hora”, diz Lago.

A partir do segundo semestre, o porto contará ainda com uma moega ferroviária para fertilizantes. “Aí será possível mudar essa logística que ainda é muito concentrada no Sul e Sudeste. O trem que traz o grão vai descer com o fertilizante”, afirma o presidente do porto. Segundo Lago, isso permitirá que o adubo chegue a um preço mais competitivo ao produtor do Matopiba. “É um ganho considerável para a ferrovia também, porque hoje os vagões voltam vazios.”

Além dos fertilizantes, Itaqui quer ampliar a atuação em combustíveis, também de olho no crescimento do agronegócio, que demanda ambos para aumentar a produção. Quatro terminais para movimentação e armazenagem de grânéis líquidos combustíveis vão a leilão neste ano. São duas áreas brownfield (que possuem instalações industriais, cujos contratos venceram) e duas greenfield (para a construção de terminais). O leilão dos quatro lotes será em abril na B3.

“É um tripé: grãos, fertilizantes e combustíveis. Essas três cargas andam muito juntas”, afirma Lago. “Esses investimentos levam em consideração a expansão do agronegócio da região como um todo.”

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

*Data : 12/03/2021*

## MONEYTIMES

### MONEY TIMES

#### WILSON SONS ADQUIRE PARTICIPAÇÃO NA STARTUP DE TECNOLOGIA MARÍTIMA DOCKTECH

*Por Vitória Fernandes*



<https://media.moneytimes.com.br/uploads/2021/03/wilson-sons.jpg>

*De acordo com a empresa, com a novidade, a Wilson Sons será capaz de entender o padrão e o comportamento de assoreamento dos portos brasileiros (Imagem: Divulgação/Wilson Sons)*

A Wilson Sons (WSO33) informou, na quinta-feira (11) que adquiriu participação e fechou um acordo de exclusividade com a startup israelense de tecnologia marítima Docktech.



De acordo com a empresa, com a novidade, a Wilson Sons será capaz de entender o padrão e o comportamento de assoreamento dos portos brasileiros, prevendo como determinados fatores afetam as condições de navegação e segurança.

“A infraestrutura portuária mundial ainda não oferece instrumentos capazes de determinar com exatidão a real profundidade dos canais de acesso aos portos e dos berços de atracação. Com a solução da Docktech, é possível fazer essa medição de forma mais precisa e, assim, evitar a subutilização da capacidade de carga dos navios, além do desperdício de recursos de dragagem”, explica Márcio Castro, diretor executivo da unidade de negócios de Rebocadores da Wilson Sons.

O sistema funciona da seguinte forma: os rebocadores da Wilson Sons coletam e processam os dados batimétricos (medição da profundidade) dos portos onde estão operando e, por meio do algoritmo da Docktech, monitoram, em tempo real, a profundidade dos berços e canais de acesso.

De acordo com eles, com esses dados, é possível prever mudanças pelo reconhecimento de padrões, garantindo maior segurança para a navegação.

Hoje, a tecnologia já está funcionando nos portos de Santos (SP) e Rio Grande (RS).

*Fonte: Moneytimes*

*Data : 12/03/2021*

## ISTOÉ Dinheiro

**ISTOÉ - DINHEIRO**

### **BNDES TERMINA 2020 COM 121 PROJETOS DE CONCESSÃO MANDATADOS**

A “fábrica de projetos” do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), ou seja, o portfólio de estruturação de concessões e privatizações, em infraestrutura ou demais áreas do setor público, terminou 2020 com 121 projetos “mandatados”. Esse conjunto de projetos prevê R\$ 223 bilhões de capital a ser mobilizado em investimentos diretos, conforme dados apresentados junto dos resultados financeiros de 2020 do banco de fomento.

Em apresentação online, o diretor de Infraestrutura, Concessões e PPPs do BNDES, Fábio Abrahão, destacou alguns setores entre os projetos em estruturação, como saneamento e infraestrutura rodoviária.

O executivo citou a conclusão do leilão de concessão dos serviços de água e esgoto na região metropolitana de Maceió (AL), em setembro, e a concessão de saneamento no Estado do Rio, com licitação marcada para 30 de abril.

“O Brasil tem 20 mil quilômetros de estradas concessionadas. Só na carteira (de projetos em estruturação) do BNDES, temos 15 mil quilômetros”, afirmou Abrahão.

Um ano antes, no fim de 2019, o portfólio do BNDES tinha 57 projetos em estruturação, com investimento direto total estimado em R\$ 176 bilhões.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 12/03/2021*

### **BNDES DIZ QUE PAGARÁ AO TESOUREIRO R\$ 4,9 BI EM DIVIDENDOS NOS PRÓXIMOS MESES**

Após registrar lucro líquido recorde de R\$ 20,7 bilhões em 2020, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) pagará R\$ 4,9 bilhões em dividendos referentes ao resultado do ano passado para o Tesouro Nacional. Segundo a diretora financeira do banco, Bianca



Nasser, o pagamento será feito “nos próximos meses”, após aprovação em assembleia de acionistas – embora o único acionista do BNDES seja a União.

O BNDES também repassará R\$ 38 bilhões ao Tesouro este mês, em devoluções antecipadas de sua dívida com a União, como anunciado mês passado.

Como revelou o Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado) ano passado, o Ministério da Economia espera receber um total de R\$ 100 bilhões do BNDES de forma antecipada neste ano.

Ano passado, o BNDES pagou ao Tesouro R\$ 16 bilhões em devoluções da amortização ordinária da dívida com a União.

Questionada se os R\$ 62 bilhões restantes serão devolvidos ainda em 2021 de forma antecipada, a diretoria do BNDES não citou valores. Segundo Nasser, o banco se posicionará “em breve” sobre o tema.

Conforme decisão do Tribunal de Contas da União (TCU), que abrange todos os bancos federais, o BNDES está obrigado a acertar, com o Ministério da Economia, um cronograma para a devolução antecipada de toda a dívida com a União. Segundo a diretora financeira do banco de fomento, esse cronograma será entregue ao TCU até o fim deste mês.

“Estamos em fase de negociação. O prazo é até o final deste mês”, afirmou Nasser. “Assim como nas devoluções anteriores, para análise desse cronograma, estamos avaliando a liquidez do banco, a solidez, a gestão de riscos. De fato, temos uma indicação de decisão do TCU, em função de ter sido considerada irregular a emissão de títulos públicos, no passado, para a concessão desses empréstimos”, completou a executiva.

**Fonte : IstoÉ- Dinheiro**

**Data : 12/03/2021**

## **BNDES REGISTRA LUCRO LÍQUIDO RECORDE DE R\$ 20,7 BILHÕES EM 2020**

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) registrou lucro líquido recorde de R\$ 20,7 bilhões em 2020, alta de 17% ante 2019, informou nesta sexta-feira, 12, a instituição de fomento. No quarto trimestre, o lucro líquido foi de R\$ 7,0 bilhões.

Segundo o BNDES, o resultado do quarto trimestre do ano foi impactado pelas vendas de ações da Suzano e da Vale. A alienação da participação na Suzano contribuiu com R\$ 2,4 bilhões para o lucro líquido do quarto trimestre. No mesmo período, a venda de ações da Vale contribuiu com outros R\$ 2,4 bilhões para o resultado.

No ano como um todo, a venda de ações contribuiu com R\$ 14 bilhões para o lucro líquido de R\$ 20,7 bilhões, informou a diretora financeira, Bianca Nasser. O BNDES vendeu R\$ 45,5 bilhões em participações acionárias ao longo de 2020.

Segundo o presidente do banco, Gustavo Montezano, apesar da crise, houve “muita liquidez” no mercado ano passado, com “muita demanda” por ativos brasileiros, o que contribuiu para o sucesso do plano de desinvestimentos em participações diretas em grandes companhias. “Desinvestimos de forma organizada, cautelosa e sem afetar o mercado”, afirmou Montezano, em entrevista coletiva online.

Ao mesmo tempo, impulsionados pela ação do BNDES para mitigar a crise da covid-19, os desembolsos para financiamentos ficaram em R\$ 64,9 bilhões em 2020, alta de 17% ante 2019, revertendo uma tendência contínua de queda nos últimos anos. Do total de desembolsos, 52% foram direcionados para média, pequenas e microempresas (MPMEs), que, pela primeira vez, ficaram com a maioria dos valores liberados pelo banco de fomento.



A carteira de crédito e repasses, líquida de provisão, totalizou R\$ 446,9 bilhões, o equivalente a 57,4% dos ativos totais em 31 de dezembro de 2020, com acréscimo de 1,2% em relação ao saldo de 31 de dezembro de 2019.

Para Montezano, os resultados de 2020 foram “robustos”, tanto no sentido financeiro quanto na execução de “ações anticíclicas” contra a crise e na execução da mudança estratégica do papel do banco de fomento. No total, o BNDES informou que as ações contra a crise somaram um total de R\$ 155,4 bilhões em 2020, incluindo um repasse de R\$ 20 bilhões para o FGTS e valores emprestados por bancos comerciais, mas garantidos por um fundo do banco de fomento.

A inadimplência acima de 90 dias caiu de 0,84% em 31 de dezembro de 2019, desconsideradas as operações com honra da União, para 0,01% em 31 de dezembro de 2020. Segundo o BNDES, o patamar é equivalente ao de 2013 e ficou abaixo da média do sistema financeiro (2,12% em 31 de dezembro de 2020). Para Montezano, essa taxa de inadimplência é “virtualmente zero”.

O BNDES terminou 2020 com disponibilidade de caixa de R\$ 154,7 bilhões, informou a diretora Nasser.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 12/03/2021*

## **CÂMARA CONCLUI VOTAÇÃO DA PEC EMERGENCIAL EM 2º TURNO**

A Câmara dos Deputados concluiu na madrugada desta sexta-feira (12) a votação da PEC emergencial, que vai abrir caminho à nova rodada do auxílio a vulneráveis na pandemia e criar instrumentos de ajuste nas despesas em momentos de comprometimento severo das finanças de União, Estados ou municípios ou de calamidade nacional.

Após a desidratação que impôs uma derrota à equipe econômica na quarta-feira (10) e permitiu que servidores públicos continuem com o direito à progressão automática nas carreiras e o respectivo aumento nos seus salários mesmo no caso de crise fiscal severa ou calamidade, o governo manteve a base mobilizada para barrar novas mudanças.

Os parlamentares votaram em peso para manter o limite de R\$ 44 bilhões para o pagamento do auxílio emergencial, o plano de redução dos subsídios e incentivos tributários à metade em um prazo de oito anos e a possibilidade de usar recursos presos no caixa do governo para abater mais de R\$ 100 bilhões da dívida pública. A manutenção da desvinculação do superávit financeiro de fundos foi o último destaque a ser apreciado, com 356 votos a 131.

Com o encerramento da votação, o próximo passo é a promulgação do texto pelas Mesas Diretoras do Congresso Nacional. O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), disse que o ato deve ocorrer o mais rápido possível. Segundo ele, o entendimento da Consultoria Legislativa da Câmara é o de que a PEC pode ser promulgada já nesta sexta, mesmo com as mudanças feitas pelos deputados em relação ao texto que veio do Senado.

“Houve destaques supressivos, mas que não alteram a essência da PEC, não alteram o mérito do texto, e a nossa assessoria e os consultores da Casa entendem que, da nossa parte, ela está pronta para promulgação”, afirmou Lira. A decisão final, porém, dependerá da Consultoria Legislativa do Senado.

Após a promulgação, o governo está pronto para editar duas Medidas Provisórias, com vigência imediata: uma para estabelecer as regras da nova rodada do auxílio, outra para abrir o crédito extraordinário que libera os recursos que bancarão o programa.

Após a edição das MPs, o governo assina novos contratos com Caixa e Dataprev para a prestação de serviços ligados à operação do auxílio. Depois, a Dataprev finaliza os cruzamentos, e então a Caixa efetua o pagamento aos beneficiários.



O desenho prevê quatro parcelas mensais de R\$ 150 para famílias de uma pessoa só, R\$ 250 para a média das famílias e R\$ 375 para mulheres que são únicas provedoras da família. O governo prevê contemplar cerca de 45 milhões de pessoas.

Os cálculos foram feitos de acordo com o limite de R\$ 44 bilhões e há hoje “pouca gordura” para fazer qualquer alteração no valor dos benefícios, como mostrou o Broadcast.

O texto da MP deve conter um artigo que permitirá a prorrogação do período de quatro meses de pagamento do auxílio. No entanto, segundo apurou o Estadão/Broadcast, o limite de R\$ 44 bilhões na prática impede o acionamento dessa extensão. “Precisa de Orçamento para uma prorrogação”, alertou uma fonte que participa das negociações.

Na área econômica, o trabalho é para manter o texto com os R\$ 44 bilhões. Há a avaliação de que ainda é muito cedo para saber se o governo precisará ou não lançar uma nova rodada do auxílio para além dos quatro meses que já estão nos planos atuais. Segundo uma fonte ouvida pela reportagem, a doença precisa ser monitorada diante dos sinais de piora em indicadores de casos e óbitos, mas “não dá para ser oportunista”.

Além disso, a área econômica conta com um avanço mais significativo no calendário de vacinação, sobretudo com a promessa da Pfizer de tentar antecipar doses do imunizante para o Brasil.

Na avaliação de duas fontes, é muito cedo para dizer hoje se o governo precisará ou não de mais parcelas do auxílio. Caso elas sejam necessárias, haveria dois caminhos: nova mudança na Constituição, para elevar o limite de R\$ 44 bilhões, ou decretação de calamidade, uma vez que a PEC já estará promulgada com o novo protocolo para crises agudas.

### **Acordo**

Durante a votação nesta quinta-feira (11), o governo honrou o acordo feito com os deputados para evitar uma desidratação total na PEC. Eles liberaram no texto promoções e progressões das carreiras do funcionalismo mesmo em momentos de crise. Por outro lado, reajustes salariais, inclusive para repor a inflação, poderão ser congelados. Foram 444 votos a favor da mudança no texto e 18 contra.

Na sessão de quarta, com medo de não ter os votos para barrar um destaque do PT, que derrubaria todos os gatilhos, incluindo o congelamento de salários de servidores e outras despesas do governo, o líder do governo na Câmara, Ricardo Barros (PP-PR), propôs manter a possibilidade de progressões e promoções nas carreiras, mesmo durante os estados de calamidade ou emergência fiscal (quando há elevado comprometimento das finanças).

A estratégia da equipe econômica foi baseada em cálculos internos sobre o quanto cada uma dessas medidas poderia render de economia aos governos estaduais, municipais e à própria União.

Segundo apurou a reportagem, técnicos calculam que o impacto das progressões na União pode ficar entre R\$ 500 milhões a R\$ 2 bilhões, a depender da quantidade de servidores com ascensão na carreira programada para o ano. Na média, o impacto é calculado em R\$ 1,2 bilhão ao ano. Já nos Estados e municípios, o custo com as progressões é mais elevado e fica entre R\$ 10 bilhões e R\$ 14 bilhões ao ano, porque muitos ainda possuem benefícios como triênios ou quinquênios (reajuste automático a cada três ou cinco anos de serviço, respectivamente).

Embora bilionários, esses impactos são menores se comparados à economia potencial com o congelamento de salários de servidores. Só na União, essa medida tem potencial para poupar de R\$ 10 bilhões a R\$ 15 bilhões/ano, valores que precisariam ser gastos caso fosse concedida a reposição da inflação. Nos governos regionais, esse valor é ainda maior. Por isso, a “troca” foi considerada um mal necessário para evitar um desfecho dramático na votação.

A oposição disparou contra a proposta do governo. A deputada Alice Portugal (PCdoB-BA) criticou o fato de a PEC não trazer os detalhes do auxílio, enquanto “constitucionaliza o arrocho” nos gastos do governo.

### **Câmara já tinha barrado desvinculação de fundos**

O governo já tinha sido derrotado na votação que tirou da PEC o trecho que tirava o carimbo de R\$ 65 bilhões em receitas hoje atreladas a fundos ou despesas específicas. A medida daria maior flexibilidade na gestão do Orçamento e da dívida pública. Os parlamentares derrubaram um dispositivo que daria mais flexibilidade ao governo na gestão do Orçamento ao aprovar destaque do PDT, que retirava do texto a possibilidade de desvinculação de receitas hoje carimbadas para órgãos, fundos ou despesas específicas. Foram 178 votos a favor e 302 contra a retirada – eram necessários 308 votos contrários para manter o texto do relator.

“O governo cedeu um pouco, o plenário da Câmara ajustou”, disse o presidente da Câmara, Arthur Lira (Progressistas-AL). “É importantíssimo que nós terminemos hoje essa PEC, para dar tempo de se tomar as providências necessárias e passarmos para outros assuntos, que são justamente a reforma administrativa, com a CCJ (Comissão de Constituição e Justiça) já instalada, e a liberação do relatório (da reforma tributária).”

### **Bolsonaro comemora**

O presidente Jair Bolsonaro comemorou a aprovação do texto-base em segundo turno. Ele agiu para desidratar a PEC, abrindo uma negociação para liberar promoções e progressões de funcionários públicos quando houver congelamento de despesas em períodos de crise fiscal para proteger especialmente as carreiras de segurança. A atuação do presidente foi na linha oposta da sua equipe econômica. Guedes e também o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, atuaram para barrar as modificações e evitar a perda de economia potencial com o texto.

Bolsonaro afirmou que “às vezes, a gente não pode ganhar de 3 a 0, 4 a 0, 5 a 0. Se tiver 2 a 1, foi uma vitória”. “Foi uma vitória que tivemos hoje que soma para que a nossa população tenha dias melhores. Soma para que os investidores tenham cada vez mais confiança”, disse o presidente durante evento online da Frente Parlamentar da Micro e Pequena Empresa, com a participação do Sebrae.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 12/03/2021*

## **BOLSONARO AFIRMA QUE PEC EMERGENCIAL VISA DAR SINAL DE RESPONSABILIDADE FISCAL**

O presidente Jair Bolsonaro afirmou, em transmissão ao vivo nas redes sociais nesta quinta-feira (11), que a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 186/2019, conhecida como PEC Emergencial, visa dar um sinal de responsabilidade fiscal. No começo da “live”, estava ao lado do presidente o relator da matéria na Câmara, Daniel Freitas (PSL-SC). O deputado relatou explicitamente o pedido de Bolsonaro para que servidores da segurança pública fossem blindados do veto a promoções de carreira previsto no texto tal como veio do Senado.

“Acabamos de aprovar o destaque 2, que suprime (o dispositivo) e vai garantir progressões e promoções, e aí não só para as carreiras da segurança, mas todas as categorias, como da saúde e as demais”, disse Freitas.

Em seguida, em um aceno a sua base e para responder às críticas de policiais e militares sobre a versão inicial do texto, Bolsonaro perguntou: “Polícia Federal está no meio? PRF? Forças Armadas? Polícia Militar? Polícia Civil? Servidores públicos?”, ao que o relator da PEC na Câmara respondeu positivamente: “Todos os servidores, presidente.”

O fim do veto a progressões e promoções automáticas de carreiras do funcionalismo mesmo durante os estados de calamidade ou emergência fiscal, quando há elevado comprometimento das finanças dos Estados, faz parte de um acordo costurado pelo governo na sessão de quarta-feira (10). O objetivo foi evitar que os deputados retirassem todas as contrapartidas fiscais do texto.

A PEC também traz as diretrizes para a nova rodada do auxílio emergencial a vulneráveis, com um teto total de R\$ 44 bilhões fora do orçamento de 2021 para o governo federal fazer os desembolsos mensais.

Bolsonaro fez menção aos gatilhos que podem ser acionados pelos Estados quando mais de 95% de sua receita corrente líquida estiver comprometida. “Agora, o governador que decide se vai congelar ou não salário. Ele que vai decidir se vai pedir um socorro ou não quando acender a luz vermelha”, comentou.

### Aprovação

A Câmara dos Deputados concluiu na madrugada desta sexta-feira (12) a votação da PEC emergencial, que vai abrir caminho à nova rodada do auxílio a vulneráveis na pandemia e criar instrumentos de ajuste nas despesas em momentos de comprometimento severo das finanças de União, Estados ou municípios ou de calamidade nacional.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 12/03/2021



**EXTRA ONLINE**

## **SENADO APROVA COBRANÇA DE PEDÁGIO POR QUILOMETRAGEM PERCORRIDA; TEXTO SEGUE PARA CÂMARA**

Com objetivo de permitir que os motoristas paguem no pedágio apenas um valor proporcional ao uso da rodovia, o Senado aprovou nesta quarta-feira (10), em votação simbólica, substitutivo ao projeto que autoriza a implantação de sistema eletrônico de livre passagem em pedágios, com identificação eletrônica automática dos usuários.

A proposta original (PLC 8/2013), apresentada pelo senador Esperidião Amin (PP-SC) em 2011, quando era deputado federal, previa a isenção total de pedágio para as pessoas que moram ou trabalham perto de praças de pedágio, sob argumento de que a política de concessão de rodovias promoveu a punição da população do município onde é cobrada a taxa.

O relator, senador Jayme Campos (DEM-MT), entendeu que seria mais coerente criar condições para que a cobrança fosse feita por meio de um sistema de livre passagem, sem praças de pedágio, conhecido como Sistema Free Flow.

Para que a cobrança possa ser feita dessa forma, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) terá que ser alterado a fim de determinar que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) estabeleça meios técnicos obrigatórios para garantir a identificação dos veículos nas rodovias e vias urbanas com cobrança de uso pelo sistema de livre passagem. O CTB ainda deverá prever como infração grave, sujeita a multa, o não pagamento da cobrança pelo uso de vias urbanas. Atualmente, o código fala apenas do uso de rodovias.

“O objetivo maior desse projeto é eliminar a cobrança exacerbada dos usuários das rodovias concedidas que realizam deslocamentos curtos, mas circulam por trecho interceptado por praça de pedágio e, portanto, pagam pelo uso da rodovia valor desproporcional ao deslocamento realizado”, ressaltou o senador.

A advogada do escritório Morad Advocacia Empresarial, Ludmila Bondaczuk, elogia a proposta, por "atribuir justiça ao uso das rodovias", porém teme que a mudança não seja levada adiante por, talvez, impactar a arrecadação das concessionárias. Nesse sentido, o relator determinou que o valor total destinado à recomposição das perdas de receita das concessionárias, em decorrência do não pagamento de pedágio por usuários da via, não poderá ultrapassar o montante total arrecadado por meio de multas.

Como o texto inicial sofreu modificações, ele agora retorna para análise na Câmara dos Deputados. Depois, caberá ao Poder Executivo regulamentar o sistema de livre passagem. Para os contratos de concessão de rodovias e vias urbanas em que não seja possível implementar o novo estilo de cobrança, a regulamentação deve permitir um termo aditivo para viabilizar a concessão de benefícios tarifários a usuários frequentes, os quais devem ser compensados por descontos em impostos municipais incidentes sobre a receita de exploração da rodovia.

O também advogado Fabio Izidoro, especialista em Direito Regulatório do Miguel Neto Advogados, avalia que, embora o modelo seja mais justo, é difícil de ser colocado em prática por necessitar de maior fiscalização. Além disso, devido à pandemia, acredita que a Câmara tenha outras prioridades e que o assunto só seja votado em 2022.

— Hoje, nossas rodovias têm uma série de acessos, entradas e saídas. É complicado fazer esse controle da quantidade de quilômetros percorridos. Teriam que ser colocados sensores ao longo da estrada e também em todos os carros. Além disso, a conta precisa ser bem feita para que nem o consumidor pague de forma excessiva, nem a concessionária tenha prejuízo — comenta: — Isso tem que ser muito discutido porque, por exemplo, se isso fosse adotado, há locais na região metropolitana em que hoje não se paga pedágio e onde começaria a se pagar.

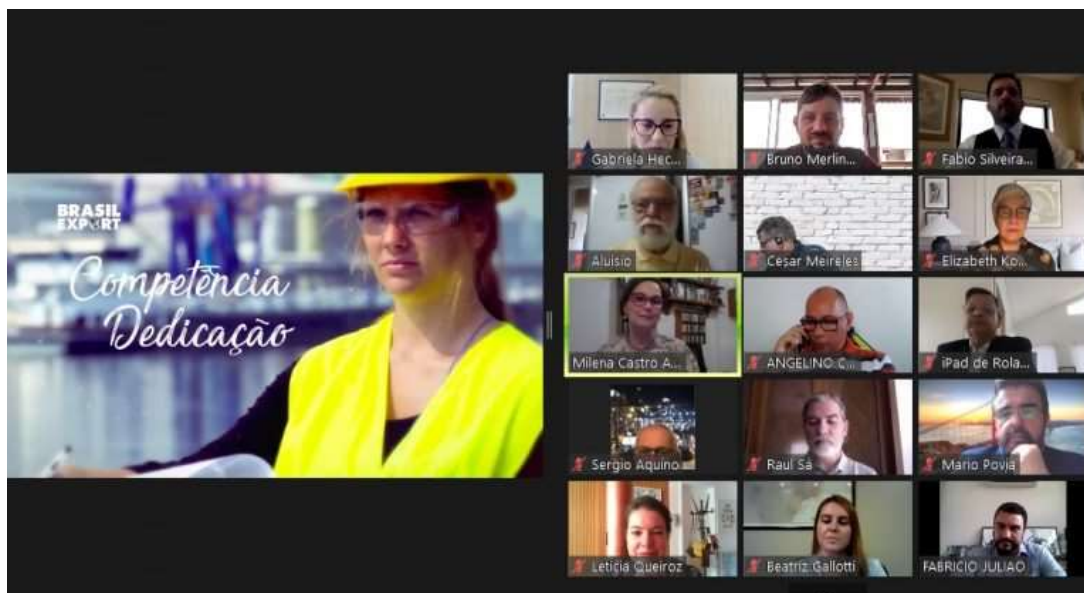
Fonte : *Extra Online*  
Data : 12/03/2021



## BRASIL EXPORT

### MULHERES LIDERAM AÇÕES PARA MAIOR EFICIÊNCIA EM PORTOS E TERMINAIS E MOSTRAM COMPROMISSO DE LIDERAR PELO EXEMPLO E CRIAR MAIS OPORTUNIDADES DE INCLUSÃO

por Bruno Merlin



O Conselho Feminino do Brasil Export promoveu nesta terça-feira, 9 de março, o segundo webinar da Semana da Mulher. Foi um encontro repleto de empatia, inspiração e grandes histórias de trajetória profissional. Participaram da iniciativa Mayhara Chaves, presidente da Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph), diretora-presidente da Companhia Docas do Ceará e presidente do Conselho Feminino, Patricia Dutra Lascosque, Superintendente Institucional de Logística da Suzano e Presidente do Conselho Diretor da Associação de Terminais Privados (ATP), Ana Paula Calhau, diretora de Gestão Comercial e Desenvolvimento da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), e Gilmar Temóteo, diretora-presidente do Porto de Cabedelo.

Elas falaram sobre os desafios da gestão de portos públicos e de terminais privados no Brasil. Entre os assuntos abordados destacaram-se a identificação de políticas públicas para aumentar a competitividade das operações, a busca pelo aprendizado contínuo para acompanhar as mudanças normativas e avanços tecnológicos e a necessidade de aprimorar o diálogo para viabilizar parcerias entre as esferas pública e privada. Também foram debatidas formas de proporcionar mais oportunidades para que mulheres ocupem cargos operacionais, de gestão e “no topo da pirâmide”.

A moderação ficou a cargo de Fernanda Pires, superintendente de Comunicação Corporativa da Santos Port Authority. Ela resumiu o espírito de todos que participaram do webinar: “Tenho certeza que mudamos o mundo pelo exemplo e me sinto inspirada e revigorada em poder moderar esse debate”.

Assista abaixo ao encontro na íntegra:



**Assista abaixo ao encontro na íntegra no link abaixo:**

<https://youtu.be/9aC6fExJm6Q>

Ana Paula Calhau iniciou enfatizando os desafios enfrentados por gestores de portos e terminais desde o início da pandemia de Covid-19 e o bom trabalho que resultou na continuidade das operações portuárias e no pleno abastecimento do País. Ela ressaltou o papel dos gestores em participar da criação de políticas públicas para o desenvolvimento da economia nacional e de

informar ao mercado externo as vantagens competitivas e qualidades dos produtos e serviços oferecidos pelo Brasil.

A política de manter diálogo permanente com todo o setor implantada na Codeba foi outro fator destacado por Ana Paula, que também fez observações sobre o potencial de desenvolvimento do Porto de Aratu no sentido de proporcionar maior competitividade à indústria petroquímica. A Companhia recebeu recentemente holofotes em caráter nacional após o anúncio de que um plano de desestatização será elaborado até o próximo ano. Sobre sua trajetória profissional, a diretora da Codeba contou que desde criança conviveu em ambientes muito masculinizados e que foi atleta de natação na juventude, experiência a qual atribuiu o aprendizado sobre trabalhar em equipe e ser competitiva.

“Apesar de estar há tantos anos nessa estrada, a gestão de portos continua sendo uma atividade desafiadora”, confidenciou Gilmar Temóteo. Ela emendou indicando a necessidade de acompanhar as mudanças normativas, tecnológicas e econômicas para que o gestor alcance o desempenho exigido por este ramo tão competitivo. “É uma atividade apaixonante e que convida a estar o tempo todo inovando”.

Entre os principais desafios gerados pela função que ocupa, a presidente do Porto de Cabedelo destacou a atração de investimentos privados, a criação de um ambiente que propicie modernização das operações, transparência na gestão pública, destravar e desburocratizar processos. Gilmar

disse que a comunidade portuária local está vencendo gargalos históricos de infraestrutura com parcerias entre as esferas públicas e privadas e que esse sucesso também deve ser atribuído à equipe administrativa do Porto, com 50% dos cargos ocupados por mulheres, incluindo a chefia de gabinete e a gerência financeira.

Presidente do Conselho Feminino, Mayhara Chaves disse estar muito feliz com a iniciativa pois sua história profissional está conectada a todas as demais participantes. Contou detalhes de sua infância e confidenciou ter um histórico masculinizado pelo fato de seu pai ter trabalhado como caminhoneiro e como proprietário de oficina mecânica. “Eu vivia embaixo de carro quando criança. Assim, sempre quis ser engenheira, não tive dúvida alguma”. Mayhara relatou que sofreu muita resistência por ser mulher e, especialmente, jovem quando ocupou cargos públicos de relevância e que a forma de contornar a desconfiança foi transmitir segurança e propriedade do que falava.

Ter uma equipe competente, ressaltou a presidente da Docas do Ceará, é o principal fator para um bom desempenho. Ela usou o crescimento dos indicadores da Companhia de 2019 para 2020 (EBITDA +254,35%, receitas +13,49% e movimentação de cargas +12%) para justificar o bom trabalho realizado pela direção. São índices, observou Mayhara, inimagináveis para uma Companhia que não conseguia pagar as próprias contas, inclusive de energia, em um passado recente. Ela concluiu reforçando a importância do Conselho Feminino divulgar suas ações e mostrar a jovens mulheres que é possível almejar cargos de gestão no setor de infraestrutura, um ambiente outrora exclusivamente masculino.

Membro de conselhos de grandes associações, tendo exercido papel fundamental para implantação de boas práticas no setor logístico e ocupante de cargo de alta relevância em uma empresa do porte da Suzano, Patricia Lascosque tem uma história inspiradora. Ela detalhou os obstáculos para fazer com que a produção de celulose chegue de forma eficiente aos portos, a complexidade para atender à emaranhada legislação relativa ao segmento, os longos processos de obtenção de licenças necessárias para as operações e a determinação para vencer as amarras que ainda existem nos portos brasileiros, afinal a Suzano opera em terminais públicos e também privados, como o Portocel, onde iniciou sua trajetória como Gerente de Planejamento.

A Suzano exporta celulose e papel para mais de 80 países e, por isso, administra frota de caminhões, terminais privados e ativos ferroviários. Segundo Patricia, a corporação exige de seus profissionais uma atuação dentro da lei e de acordo com as exigências dos órgãos reguladores. Sobre os desafios enfrentados por ser mulher, ela alertou ainda existir muito preconceito “disfarçado e despercebido” no ambiente de infraestrutura. “A gente não pode errar. Mulher não pode errar. E quando é mais incisiva ouve piada que está precisando de homem na vida. São muitos os estereótipos com que temos que tomar cuidado, afinal lideramos pelo exemplo”. Patricia concluiu assegurando a importância de criar mecanismos que viabilizem maior diversidade em associações e na iniciativa privada e disse ter o compromisso de sempre analisar pelo menos 50% de currículos de pessoas negras, indígenas e de mulheres quando há concorrência por uma vaga de trabalho.

*Fonte: Fórum Brasil Export (12 de março de 2021)*

*Data : 12/03/2021*



## JORNAL O GLOBO – RJ

### AUXÍLIO EMERGENCIAL: EQUIPE ECONÔMICA NÃO DESCARTA BENEFÍCIO POR MAIS DE QUATRO MESES

Para aumentar duração, seria necessário nova proposta de Emenda à Constituição  
*Por Manoel Ventura*

BRASÍLIA — Integrantes da equipe do ministro da Economia, Paulo Guedes, já trabalham com a possibilidade de o auxílio emergencial em 2021 durar mais de quatro meses previstos inicialmente, a depender do avanço da pandemia de Covid-19 no Brasil.

Auxílio emergencial: Nova rodada terá valor menor e menos parcelas; veja o que se sabe até agora

A proposta de Emenda à Constituição (PEC) que abre o caminho para a retomada do auxílio, aprovada no Senado e na Câmara, prevê um teto de R\$ 44 bilhões para o benefício. Isso permite o pagamento de um benefício médio de R\$ 250 a cerca de 40 milhões de pessoas por quatro meses.

A medida provisória com os detalhes sobre o benefício deve ser publicada na semana que vem. O início do pagamento deve ocorrer em abril para as pessoas que não têm Bolsa Família.

O governo decidiu limitar o custo total do benefício para sinalizar compromisso fiscal e evitar uma disparada nos juros e na inflação. Para a equipe econômica, o valor é suficiente nesse momento.

Os técnicos lembram que o governo já tem uma grande base de informações dos beneficiários, o que permite filtrar melhor quem de fato precisa receber o pagamento.

Por outro lado, diante do agravamento da pandemia no Brasil e das incertezas sobre o andamento da vacinação, integrantes da equipe econômica passaram a discutir internamente a possibilidade da rodada do auxílio durar mais de quatro meses.

Esse cenário foi abordado em reuniões nos últimos dias do time de Guedes, de acordo com fontes que acompanham o assunto.

Caso seja necessário gastar mais que R\$ 44 bilhões, o ministério deve propor uma nova PEC para permitir a continuidade do pagamento do benefício. Para um técnico do ministério, por se tratar de aumento de gastos, essa eventual proposta seria aprovada rapidamente.

Outra variável que entrou no radar foi a popularidade do presidente Jair Bolsonaro. Auxiliares próximos ao presidente avaliam que o benefício foi importante para elevar a aprovação de Bolsonaro no ano passado e uma nova rodada pode ser decisiva neste ano.

Procurado, o Ministério da Economia não comentou.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 12/03/2021*

## PREFEITURA ESCOLHE EX-PRESIDENTE DA CET-RIO PARA LIDERAR INTERVENÇÃO NO BRT E INICIA TRANSIÇÃO

Entre as mudanças imediatas que são estudadas está uma possível volta da circulação 24h

*Por Arthur Leal*



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24921440-001-d89/FT1086A/x91864235\\_RIRio-de-Janeiro-RJ-04-03-2021-COVID-19Aglomeracao-nos-Transportes-Publicos-Na-foto-E.jpg.pagespeed.ic.QAbQqBEahe.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24921440-001-d89/FT1086A/x91864235_RIRio-de-Janeiro-RJ-04-03-2021-COVID-19Aglomeracao-nos-Transportes-Publicos-Na-foto-E.jpg.pagespeed.ic.QAbQqBEahe.jpg)

*RT lotado circula com a porta aberta Foto: Brenno Carvalho/04.03.2021 / Agência O Globo*

RIO — A Prefeitura do Rio já começa a dar os primeiros passos para o processo de intervenção no BRT do Rio, que servirá como uma espécie de transição até que uma nova licitação seja concluída e o

serviço seja assumido por uma nova empresa, que substituirá a gestora atual. No comando desta intervenção temporária estará Cláudia Antunes Secin, de 58 anos, ex-presidente da CET-Rio, hoje servidora da Secretaria municipal de Transportes, informação confirmada pelo consórcio BRT Rio. Ela é arquiteta, analista de sistemas e ingressou na Companhia de Engenharia de Tráfego do município em 1992, onde ocupou cargos de destaque.

Nos bastidores, já há movimentação para que a transição seja feita. Na última quarta-feira, por exemplo, um engenheiro de transportes da prefeitura já começou a trabalhar com o BRT e teve, inclusive, uma reunião com profissionais do consórcio. Nesta quinta-feira, ele já teve um novo encontro, desta vez especificamente com a equipe de planejamento do modal.

Entre mudanças imediatas que são estudadas e podem acabar sendo implementadas pela prefeitura no serviço tão problemático está uma possível volta da circulação 24h dos ônibus, que hoje rodam de 4h à meia-noite. Uma outra ideia exposta por Paes, ainda antes do anúncio da intervenção da prefeitura no sistema, previa a implementação do BRT rosa, que seria um carro só para mulheres — entre todos os problemas enfrentados, há ainda os casos de abuso sexual nos carros lotados, que não são raros.

O GLOBO procurou a prefeitura e a Secretaria Municipal de Transportes, que não se manifestaram.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 12/03/2021

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### PAULO GUEDES INDICA QUE PRONAMPE PODE SER PERMANENTE

Por Lorena Rodrigues e Daniel Weterman – Brasília



[https://conteudo.imguol.com.br/c/noticias/64/2021/03/11/5fev2021---o-ministro-da-economia-paulo-guedes-durante-coletiva-sobre-politicas-energeticas-no-palacio-do-planalto-em-brasilia-1615493211228\\_v2\\_900x506.jpg](https://conteudo.imguol.com.br/c/noticias/64/2021/03/11/5fev2021---o-ministro-da-economia-paulo-guedes-durante-coletiva-sobre-politicas-energeticas-no-palacio-do-planalto-em-brasilia-1615493211228_v2_900x506.jpg)

O ministro da Economia, Paulo Guedes, falou sobre a possibilidade de permanência do Pronampe ontem

Imagem: Mateus Bonomi/AGIF/Estadão Conteúdo - Brasília

O ministro da Economia, Paulo Guedes, acenou para a possibilidade de tornar permanente o Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Pronampe), que financiou pequenos negócios na crise de covid-19 em 2020. Ele afirmou nesta quinta, 11, que o governo vai renovar o programa em que os bancos emprestam dinheiro a empresários tendo como garantia recursos de um fundo público.

O Congresso Nacional, porém, ainda busca espaço no Orçamento para abastecer o programa. O teto de gastos, que trava o crescimento real das despesas federais à inflação, é uma barreira para uma nova rodada da linha.

O presidente Jair Bolsonaro e Guedes participaram de uma reunião virtual da Frente Parlamentar Mista das Micro e Pequenas Empresas, do Congresso Nacional. Bolsonaro citou o programa como uma das medidas do governo para salvar empregos na pandemia do novo coronavírus. De acordo com Guedes, o resultado foi extraordinário. "Estamos aí renovando o Pronampe, vamos lutar por isso", disse o ministro. "Estamos em contato, queremos dar uma força para isso, evidentemente."



O secretário especial de Produtividade, Carlos da Costa, afirmou que o governo trabalha com o Congresso para que o Pronampe seja permanente, mas sem impacto fiscal "desmedido". "Trabalhamos com recursos que sobraram no Fundo Garantidor de Investimentos (FGI) para que haja mais R\$ 2 bilhões para micro e pequenas empresas", afirmou. O Congresso, porém, pressiona por mais recursos em 2021 e por uma previsão orçamentária para que o programa seja permanente pelos próximos anos, medida também defendida pelas empresas.

Na quarta-feira (10), o Senado Federal aprovou um projeto de lei para tornar permanente o Pronampe, com novas condições de financiamento, incluindo juros mais altos. O texto dependerá da Câmara dos Deputados e, se aprovado, segue para sanção de Bolsonaro.

A proposta abre caminho para o Congresso Nacional abastecer o programa com recursos do Orçamento. De acordo com o projeto, as instituições financeiras poderão emprestar dinheiro com taxa de juros anual igual à Selic (a taxa básica de juros) acrescida de até 6% ao ano. Pelo desenho que vigorou até o fim do ano passado, o valor do acréscimo era de 1,5%. O aumento dos juros foi colocado para atrair bancos à nova rodada.

A proposta abre caminho para o Congresso Nacional abastecer o programa com recursos do Orçamento. De acordo com o projeto, as instituições financeiras poderão emprestar dinheiro com taxa de juros anual igual à Selic (a taxa básica de juros) acrescida de até 6% ao ano. Pelo desenho que vigorou até o fim do ano passado, o valor do acréscimo era de 1,5%. O aumento dos juros foi colocado para atrair bancos à nova rodada.

### **Carência**

Nesta semana, o governo anunciou um aumento de três meses no prazo de carência para as empresas que participaram no ano passado. O Senado Federal defende um prazo de seis meses - conforme o projeto aprovado na quarta-feira - e pede mais recursos federais em uma nova rodada do programa.

A promessa de renovação do Pronampe vêm do próprio presidente Jair Bolsonaro, apesar de haver resistências na equipe econômica. "Estamos pedindo mais uma tranche do Pronampe para ir ao encontro do que é necessário para que os micro e pequenos empresários continuem vivos", afirmou o senador Jorginho Mello (PL-SC), presidente da frente parlamentar e aliado de Bolsonaro.

### **Caixa vazio**

Não há recurso previsto no Orçamento de 2021 para o programa. A Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado Federal indicou uma emenda de R\$ 4,8 bilhões para o Fundo Garantidor de Operações (FGO), que abastece o financiamento voltado aos pequenos negócios. O relator da Lei Orçamentária Anual (LOA), senador Marcio Bittar (MDB-AC), no entanto, não criou nenhuma reserva no projeto para abrigar as emendas da comissão.

Se aceitar a indicação, ele terá de cortar outra despesa na mesma proporção, em função do teto de gastos. Parlamentares pressionam Bittar a encontrar espaço, embora não haja nenhuma garantia no momento. O Orçamento deve ser votado pelo Congresso até a primeira semana de abril.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 12/03/2021*

## **BNDES PODE REEDITAR PROGRAMA DE CRÉDITO GARANTIDO E SUSPENSÃO DA COBRANÇA DE DÍVIDAS, DIZ MONTEZANO**

Segundo presidente do banco, há discussões, no governo federal e no Congresso Nacional, em torno do programa que, em 2020, garantiu R\$ 92,1 bilhões em empréstimos

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

RIO - Ainda não tem nada decidido, mas o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) poderá reeditar parte das medidas lançadas em 2020 para mitigar a crise causada pela covid-19, afirmou nesta sexta-feira, 12, o presidente da instituição de fomento, Gustavo Montezano.

Conforme o executivo, não há nenhuma demanda formal do Ministério da Economia para que o banco reabra o Programa Emergencial de Acesso ao Crédito (Peac), desenhado para garantir financiamentos concedidos por todos os bancos do sistema financeiro. Com aporte de R\$ 20 bilhões do Tesouro Nacional no FGI, fundo de aval do BNDES, o Peac garantiu R\$ 92,1 bilhões em empréstimos.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/2/2/1594842945122.jpg>

**Gustavo Montezano**

**O presidente do BNDES, Gustavo Montezano. Foto: Adriano Machado/Reuters**

Por outro lado, Montezano confirmou que há discussões, no governo federal e no Congresso Nacional, em torno de uma reedição do Peac. Na quinta-feira, 11, o secretário especial de Produtividade do Ministério da Economia, Carlos da Costa, afirmou que o governo trabalha com recursos que sobraram no FGI para que haja mais R\$ 2

bilhões para micro e pequenas empresas.

Questionada, a diretoria do BNDES não detalhou informações sobre essas sobras nem como poderiam ser usadas. Montezano se limitou a dizer que o banco de fomento está “operacionalmente” preparado para reeditar o Peac, caso haja decisão por parte do governo. “Havendo decisão, o BNDES está preparado”, afirmou o presidente do banco.

Internamente, Montezano informou que o BNDES estuda reeditar a suspensão da cobrança de dívidas (medida conhecida no mercado como “standstill”). No ano passado, o banco deixou de cobrar R\$ 13,6 bilhões de empresas e R\$ 3,9 bilhões de governos. Segundo a diretora financeira, Bianca Nasser, a medida levou a renegociações nos contratos de financiamento que respondem por 43% da carteira de crédito do banco.

“Na nossa carteira, estamos estudando, de forma setorial, alguma flexibilização (na cobrança de dívidas), sim. Se fizermos alguma coisa, será setorial, diferentemente (da suspensão) de março do ano passado, que foi transversal”, afirmou Montezano.

**Fonte : O Estado de São Paulo - SP**

**Data : 12/03/2021**

## AMÉRICA DO SUL DEVE REGISTRAR O MAIOR CRESCIMENTO DE MERCADO DA STELLANTIS

Segundo presidente da 4ª maior montadora do mundo, nascida da fusão entre Fiat e Peugeot, a região, que tem o Brasil como maior mercado, deve ter avanço de 20% nos negócios este ano; País foi responsável em 2020 por 8% das vendas globais do grupo

**Por Cleide Silva, O Estado de S.Paulo**

A América de Sul é a região que deve registrar maior crescimento de mercado este ano para a recém-criada Stellantis, empresa que nasceu da união entre Fiat, Jeep, Peugeot, Citroën e mais dez marcas desses grupos. A companhia, quarta maior montadora do mundo, prevê um aumento de 20% nos negócios da região, onde o Brasil é o principal mercado.

O crescimento esperado pelo grupo na Europa é de 10%, na América do Norte de 8%, na Índia e Pacífico de 5% e na África de 3%. O presidente mundial da Stellantis, Carlos Tavares, disse estar otimista com a recuperação da região, que normalmente é mais volátil que as demais. Ele ressaltou, contudo, que essa melhora depende do aumento da taxa de vacinação contra a covid-19 – para que o consumidor se sinta tranquilo em consumir – e outras questões ligadas à logística e macroeconômicas.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/5/0/1615520278305.jpg>

**Carlos Tavares**

**Tavares ressaltou importância da vacinação para consumidor se sentir seguro. Foto: Stellantis**

O Brasil foi responsável no ano passado por 8% das vendas globais do grupo, quando somados os resultados das quatro marcas que se uniram em janeiro. Juntas, elas contabilizam participação de 23,5% das vendas de automóveis e comerciais leves no País e terá três lançamentos importantes neste ano. O executivo não

citou quais, mas é certo que um deles é o primeiro SUV da marca Fiat fabricado no Brasil. O segmento é que mais cresce em vendas nos últimos anos.

Em visita de três dias ao País, a primeira desde que assumiu o posto, Tavares inaugurou na quarta-feira a fábrica de motores de quatro cilindros turbo no complexo de Betim (MG). A planta tem capacidade inicial de produção de 100 mil unidades por ano e recebeu investimento de R\$ 400 milhões.

Ainda neste ano ela será expandida para produzir também motores de três cilindros turbo, com aporte adicional de R\$ 100 milhões. O executivo afirmou que os motores vão equipar veículos das quatro marcas produzidas no País. Disse também que as três fábricas locais – a da Fiat em Betim, da Jeep em Goiana (PE) e da Peugeot e Citroën em Porto Real (RJ) poderão produzir qualquer modelo das 14 marcas do grupo.

“Não há ligação entre marcas e fábricas; todas poderão fazer qualquer tipo de produto, desde que haja lógica industrial e técnica para isso”, afirmou. Tavares confirmou que não há intenção de fechar unidades no Brasil nem em outras regiões.

Elétricos acessíveis. Em conversa online com um pequeno grupo de jornalistas no início da tarde de ontem, antes de deixar o País, o executivo português disse não descartar, no futuro, a produção de carros elétricos no Brasil. Ressaltou que o grupo tem a tecnologia para isso, mas os preços ainda são elevados, o que limita as vendas.

Segundo ele, será um grande desafio para os próximos anos conseguir equiparar os preços dos carros elétricos aos dos convencionais. É preciso, em sua opinião, chegar a um custo que seja viável ao consumidor e rentável para o fabricante.

“Queremos oferecer um veículo com tecnologia limpa e que as pessoas possam comprar, se não vai ser reservado a uma elite e não terá consequência benéfica ao meio ambiente porque poucos terão condições de compra”, afirmou.

Ele criticou a falta de diálogo dos governos da União Europeia com as montadoras ao impor 2030 como prazo para que todos os novos veículos sejam elétricos. Ele considerou uma “brutalidade” com uma indústria que emprega 14 milhões de pessoas. Com a decisão de impor uma data – que ele acredita ser inviável para muitas empresas trocarem suas tecnologias – haverá consequências sociais.

“Espero que outras regiões, incluindo a América Latina, tenham chances de diálogo com os governos quando forem adotar a política de zero emissões”, disse. As montadoras estão alinhadas com esse projeto, mas precisam de condições para implementá-lo, afirmou.

Tavares lembrou ainda que, além da falta de chips, a indústria enfrenta a inflação de matérias-primas, em especial do aço.

**Fonte : O Estado de São Paulo - SP**

**Data : 12/03/2021**

# Valor

ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

## VALOR ECONÔMICO (SP)

### STF DECIDE SOBRE TRIBUTAÇÃO DE SERVIÇOS PORTUÁRIOS

Se o desfecho da discussão no Supremo for contrário ao entendimento do Superior Tribunal de Justiça sobre o assunto, pode gerar perdas de cerca de R\$ 12 bilhões para a União

*Por Joice Bacelo, Valor — Rio*



[https://s2.glbimg.com/hwDt7ELuUSXTP-qZzODuYAZ7Fql=/0x0:3616x2411/924x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2020/D/W/jUFWhMSm2O4LvTRpLq9A/fux02.jpg](https://s2.glbimg.com/hwDt7ELuUSXTP-qZzODuYAZ7Fql=/0x0:3616x2411/924x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/D/W/jUFWhMSm2O4LvTRpLq9A/fux02.jpg)

*Fonte : Pablo Jacob/Agência O Globo*

O Supremo Tribunal Federal (STF) começou a decidir, nesta sexta-feira, sobre a tributação de despesas com descarga, manuseio e conferência de mercadorias em portos e aeroportos — a chamada capatazia. O tema é julgado por meio de recurso apresentado pela fabricante

de carrocerias de ônibus Marcopolo, do Rio Grande do Sul.

Para as empresas, o efeito prático do julgamento é sobre a carga tributária. E não só no Imposto de Importação. Advogados dizem que pode alcançar outras situações. Isso porque o valor aduaneiro serve como base de cálculo também para o IPI, PIS e Cofins - Importação e ICMS

Se o desfecho da discussão no Supremo for contrário ao entendimento do Superior Tribunal de Justiça (STJ), pode gerar perdas de cerca de R\$ 12 bilhões para a União — levando em conta a devolução do que foi pago pelos contribuintes nos últimos cinco anos.

Há um ano, o STJ decidiu que esses custos estão inseridos na composição do valor aduaneiro e, conseqüentemente, devem ser incluídos na base de cálculo do Imposto de Importação. A decisão foi proferida pela 1ª Seção em caráter repetitivo. Significa que deve ser seguida pela primeira e segunda instâncias da Justiça e também pelos ministros das duas turmas que julgam as questões de direito público na Corte.

#### Votos

O julgamento no STF ocorre no Plenário Virtual (ARE 1298840). Ele foi aberto nesta sexta-feira com o voto do relator, o ministro Luiz Fux. Se o entendimento dele prevalecer, não vai favorecer os contribuintes. Para Fux, trata-se de questão infraconstitucional e, por esse motivo, não cabe à Corte se posicionar sobre o tema. Assim, o STJ ficaria com a palavra final.

“O acolhimento da pretensão da parte agravante demandaria a análise de legislação infraconstitucional pertinente, o que se mostra de inviável ocorrência no âmbito do recurso extraordinário”, afirma Fux em um voto curto, de só duas páginas.

No Plenário Virtual, os ministros têm até uma semana para emitir os seus votos. Se não houver pedido de vista nem de destaque, que suspenderiam as discussões, a conclusão se dará até a meia-noite do dia 19.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 12/03/2021*

### FILA DE NAVIOS NOS PORTOS PARA EXPORTAR SOJA É RECORDE

Espera chega a dez dias, em média; advogado prevê disputa entre tradings e compradores  
Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo

Uma junção de problemas faz com que a fila de navios aguardando atracação nos portos brasileiros seja uma das maiores da história neste momento, com 277 embarcações até esta quinta-feira. A espera chega a dez dias em média.

Entre as principais causas para esse gargalo está o atraso na colheita de soja e a pouca disponibilidade de navios graneleiros, explica Larry Carvalho, advogado da Rabb Carvalho, especialista em conflitos ligados ao comércio exterior.

Segundo ele, o frio intenso nos Estados Unidos fez o país aumentar suas importações de carvão, o que concentrou muitos navios graneleiros na região em janeiro e fevereiro. Afora isso, a colheita atrasada de soja no Brasil acentuou a necessidade de embarcações para março.

“Além disso, a covid-19 tem causado atrasos nas operações internacionais por causa de restrições de atracação em alguns lugares e demora na repatriação de tripulantes. E não podemos esquecer que a China tem impedido a entrada no país de minério de ferro da Austrália em meio a disputas políticas. Tudo isso retirou tonelagem do mercado”, conta.

No Arco Norte, região onde o escritório Rabb Carvalho mais atua, chuvas também impediram qualquer movimentação nos portos. Nas estradas de acesso a Miritituba (PA), entre as rodovias BR-163 e BR-230, houve filas com mais de 3 mil caminhões no mês passado.

Nesse contexto, o custo do transporte marítimo para a soja subiu. Em dezembro, o frete de Santos para a China, por exemplo, custava US\$ 32 a tonelada. Em fevereiro, ele subiu 43,7%, para US\$ 46.

“Estamos prevendo disputas sobre demurrage e de qualidade da soja”, diz Carvalho. Em geral, afirma, quando o carregamento chega à China depois de dias na chuva, há perdas de qualidade do grão. Mesmo com as tradings dando desconto, os recebedores chineses abrem claims”, afirma o advogado, que representa diversos players na área de logística, transporte e agronegócio.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data : 12/03/2021**

### ECORODOVIAS ESTÁ CONFIANTE NA RENOVAÇÃO DA ECOVIAS, DIZ DIRETOR

A concessão Ecovias administra as rodovias do sistema Anchieta-Imigrantes, ligando a capital paulista à Baixada Santista, e vence em 2025

Por Allan Ravagnani, Valor — São Paulo



[https://s2.glbimg.com/MFpP3B7q2RO8DxMWk8oYgvkA1xc=/0x0:1280x720/924x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2021/3/B/0pAxJHRS6OzVcuxUAJ5g/trecho-de-serra-do-sistema-anchieta-imigrantes-que-liga-a-capital-paulista-a-baixada-santista-divulgacao-ecovias.jpg](https://s2.glbimg.com/MFpP3B7q2RO8DxMWk8oYgvkA1xc=/0x0:1280x720/924x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/3/B/0pAxJHRS6OzVcuxUAJ5g/trecho-de-serra-do-sistema-anchieta-imigrantes-que-liga-a-capital-paulista-a-baixada-santista-divulgacao-ecovias.jpg)

**Foto : Divulgação\_Ecovias**

A Ecorodovias está confiante na renovação de sua concessão Ecovias, que administra as rodovias do sistema Anchieta-Imigrantes, ligando a capital paulista à Baixada Santista. A concessão vence em 2025 e está com a companhia desde 1998.

“A discussão sobre a Ecovias está avançando. Ela é muito técnica, tem muitos detalhes contratuais, de aditivos, detalhes técnicos. Enfim, é uma discussão complexa que envolve vários itens e leva

tempo, mas estamos confiantes em um bom desfecho”, disse Marcello Guidotti, diretor financeiro da companhia, em teleconferência de resultados nesta quinta-feira (11).

Há ainda uma discussão com o governo do Estado de São Paulo a respeito do reajuste do pedágio da rodovia, que só pode aplicar o aumento de 1,9%, referente ao repasse do IPCA, mas a companhia pleiteia uma correção de 10,9%, que seria uma média entre os índices IGP-M e IPCA.

A respeito de uma oferta subsequente de ações (follow on), a Ecorodovias acredita que, até o mês de setembro, irá concluir as etapas necessárias e o momento certo para realizar a oferta.

### Ecoporto

Sobre o Ecoporto, Guidotti afirmou que a companhia está discutindo a possibilidade de uma arbitragem para os contratos da concessão. “Entendemos que temos que aguardar o ‘ok’ do poder concedente para iniciar a arbitragem, o que também leva tempo, e a forma de liquidação não está definida. Por enquanto estamos focados na arbitragem”, disse.

O contrato de arrendamento do Ecoporto tem vigência original de 25 anos e encerra em junho de 2023. A companhia tentou renovar antecipadamente, mas, em fevereiro de 2021, a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) indeferiu esta prorrogação.

Com base nos investimentos já realizados, a Ecorodovias realizou uma baixa contábil de R\$ 616 milhões no quarto trimestre de 2020 no valor de seus ativos. Deste total, R\$ 382,5 milhões foram contabilizados em outras despesas operacionais e R\$ 233,5 milhões contabilizados na rubrica de Imposto de Renda e Contribuição Social sobre o Lucro Diferido.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 12/03/2021*



## G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

### ANVISA OFICIALIZA REGRA QUE PERMITE A ESTADOS, MUNICÍPIOS E O SETOR PRIVADO IMPORTAREM VACINAS

Medida foi aprovada pelo Congresso e sancionada pelo presidente Jair Bolsonaro.

*Por G1*

A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) aprovou nesta quarta-feira (10) uma resolução que oficializa as regras para que estados, o Distrito Federal, municípios e o setor privado possam importar medicamentos e vacinas contra a Covid-19, mesmo aqueles que não tenham aprovação para uso no Brasil. A medida foi aprovada pelo Congresso e sancionada pelo presidente Jair Bolsonaro (veja a nota da Anvisa mais abaixo).

- Contra Covid, governadores defendem pacto entre os três poderes e aceleração da vacinação
- Pazuello diz que Brasil não terá colapso na Saúde e reduz pela quinta vez previsão de vacinas para março

Os medicamentos e vacinas importados devem ter indicação específica para tratamento ou prevenção da Covid-19 aprovada pela respectiva autoridade sanitária estrangeira. Além disso, eles precisam ter, pelo menos, estudos clínicos de fase 3 concluídos ou com resultados provisórios.

A Anvisa explica também que os medicamentos e vacinas precisam ser registrados ou autorizados para uso emergencial por, no mínimo, uma das seguintes autoridades sanitárias estrangeiras e



autorizados à distribuição em seus respectivos países: Estados Unidos, União Europeia, Japão, China, Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, Rússia, Índia, Coreia, Canadá, Austrália, Argentina e outras autoridades sanitárias estrangeiras com reconhecimento internacional e certificadas.

A diretoria também oficializou o novo prazo para avaliar o pedido de uso emergencial dos imunizantes contra a Covid-19. A Anvisa tem até sete dias para analisar o pedido de uma vacina que tenha sido aprovada por uma agência reguladora entre uma lista das principais do mundo. Se as informações fornecidas pela agência não estiverem completas, o prazo aumenta para 30 dias.

### **Prazo prorrogado**

Também nesta quarta-feira, a Anvisa anunciou que prorrogou o prazo para o Butantan apresentar os resultados dos estudos de imunogenicidade da CoronaVac. "Esses estudos complementarão o conhecimento quanto à imunidade conferida aos voluntários que receberam a vacina na etapa clínica dos ensaios fase III", disse a agência.

O prazo foi estendido até o dia 30 de abril. Com a prorrogação, o Butantan deve continuar os estudos, gerando os dados necessários que possam subsidiar o pedido de registro sanitário na Anvisa.

### **Nota da Anvisa**

A Diretoria Colegiada aprovou nesta quarta-feira, em reunião extraordinária, uma Resolução de Diretoria Colegiada (RDC), que regulamenta a autorização excepcional e temporária para a importação por Estados, Municípios e Distrito Federal de medicamentos e vacinas para Covid-19 que não possuam registro sanitário ou autorização para uso emergencial no Brasil, para o enfrentamento da emergência de saúde pública de importância nacional decorrente do surto do novo coronavírus (SARS-CoV-2), nos termos da Lei nº 14.124/2021.

Os medicamentos e vacinas importados devem ter indicação específica para tratamento ou prevenção da Covid-19 aprovada pela respectiva autoridade sanitárias estrangeiras e precisam ter, pelo menos, estudos clínicos de fase 3 concluídos ou com resultados provisórios.

Além disso, precisam ser registrados ou autorizados para uso emergencial por, no mínimo, uma das seguintes autoridades sanitárias estrangeiras e autorizados à distribuição em seus respectivos países: Estados Unidos, União Europeia, Japão, China, Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, Rússia, Índia, Coreia, Canadá, Austrália, Argentina e outras autoridades sanitárias estrangeiras com reconhecimento internacional e certificadas, com nível de maturidade IV, pela Organização Mundial de Saúde ou pelo Conselho Internacional para Harmonização de Requisitos Técnicos para Registro de Medicamentos de Uso Humano e pelo Esquema de Cooperação em Inspeção Farmacêutica.

Nesses casos, a Diretoria Colegiada da Anvisa poderá conceder autorização excepcional e temporária para a importação de medicamentos e vacinas para Covid-19 que sejam considerados essenciais para auxiliar no combate à pandemia.

### **Responsabilidades**

O importador será responsável pela qualidade, eficácia e segurança do medicamento ou vacina a ser importado, assim como pelo monitoramento das condições de transporte, visando garantir as condições gerais e a manutenção da qualidade dos produtos importados, além do seu adequado armazenamento.

Também cabe ao importador prestar orientações aos serviços de saúde sobre uso e cuidados de conservação dos produtos importados, assim como aos pacientes sobre como notificar as queixas técnicas e eventos adversos a eles relacionados. A criação de mecanismos para a realização do monitoramento pós-distribuição e pós-uso dos produtos importados também cabe ao importador.

Assim, a proposta normativa isenta os referidos medicamentos e vacinas para Covid-19 de registro sanitário e autorização temporária de uso emergencial emitidos pela Anvisa, considerando as etapas regulatórias cumpridas para autorização de uso emergencial ou registro concedidos pelas autoridades sanitárias internacionais definidas pela Lei 14.124/2021.

Nesse sentido, os medicamentos e vacinas para Covid-19 devem ter qualidade, segurança e eficácia atestadas por meio da comprovação do registro ou autorização de uso emergencial pelas respectivas autoridades internacionais.

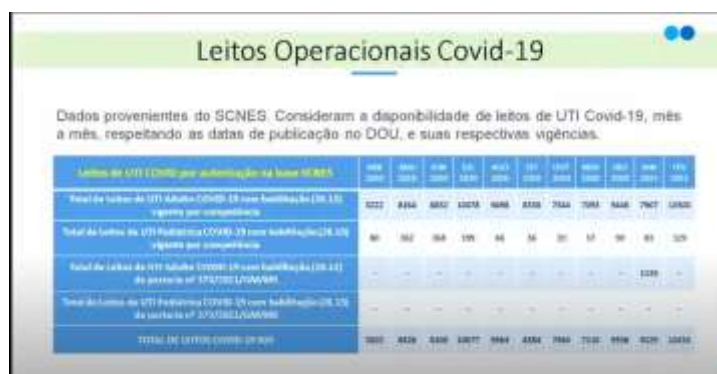
**Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP**

**Data : 12/03/2021**

## COM HOSPITAIS LOTADOS, MINISTÉRIO DA SAÚDE AUTORIZA FINANCIAMENTO DE 3.965 LEITOS DE UTI EM 21 ESTADOS

Medida ocorre após decisões judiciais determinarem que o governo federal criasse leitos de UTIs nos estados.

**Por Paloma Rodrigues, TV Globo — Brasília**



Leitos de UTI (COP) por autorização de uso emergencial	AC	AM	AP	DF	ES	GO	MA	MT	MS	PA	PE	PI	PR	RR	RN	RO	RS	SC	SE	SP	TO	
Total de Leitos de UTI Autorizados (com subfinanciamento) (M. LE. vigência por competência)	1722	816	852	1275	666	833	754	783	648	797	1282											
Total de Leitos de UTI Autorizados COVID-19 com subfinanciamento (M. LE. vigência por competência)	81	102	104	135	64	84	81	87	81	91	125											
Total de Leitos de UTI Autorizados COVID-19 com subfinanciamento (M. LE. vigência por competência) (M. LE. vigência por competência)																						
Total de Leitos de UTI Autorizados COVID-19 com subfinanciamento (M. LE. vigência por competência) (M. LE. vigência por competência)																						
TOTAL DE LEITOS COVID-19 (M. LE. vigência por competência)	1803	918	956	1410	730	917	835	871	729	888	1407											

[https://s2.glbimg.com/r9yjqTq429uKLTVCVSk aPaY1z6BY=/0x0:958x494/1000x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal\\_photos/bs/2021/I/W/iGJWg2RtqFi2ClijTGBAg/microsoftteams-image-1-.png](https://s2.glbimg.com/r9yjqTq429uKLTVCVSk aPaY1z6BY=/0x0:958x494/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2021/I/W/iGJWg2RtqFi2ClijTGBAg/microsoftteams-image-1-.png)

**Apresentação do Ministério da Saúde sobre leitos de UTI — Foto: Reprodução**

O Ministério da Saúde publicou nesta sexta-feira (12) em edição extra do "Diário Oficial da União" portaria que libera um total de R\$

188,2 milhões para o financiamento de 3.965 novos leitos de Unidade de Terapia Intensiva (UTI) em municípios de 21 estados — os leitos temporários serão custeados por 90 dias, com possibilidade de renovação posterior.

Em 2 de março, o ministério havia liberado R\$ 153,6 milhões para o financiamento de 3.201 novos leitos.

### Veja a lista das cidades que receberão os recursos

<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-gm/ms-n-431-de-11-de-marco-de-2021-308028567>

No pior momento da pandemia de Covid-19, em que hospitais encontram-se superlotados, estados e municípios vinham se queixando da suspensão do repasse de recursos do governo federal para financiar leitos de UTI.

Nos últimos dias, o Supremo Tribunal Federal (STF) determinou que o governo federal reativasse e financiasse leitos de UTI em São Paulo, Maranhão, Bahia, Rio Grande do Sul e Piauí.

Em dezembro, o Ministério da Saúde financiava o custo de 60% dos leitos do Sistema Único de Saúde (SUS). Esse percentual caiu pela metade em janeiro e, em fevereiro, para 15%.

O motivo foi o término, em 31 de dezembro, da vigência do decreto de estado de calamidade, que permitia a transferência de recursos extraordinários.

O valor de R\$ 188,2 milhões previsto na portaria publicada nesta terça-feira se refere ao custo total mensal caso todos os leitos se mantenham abertos por pelo menos 90 dias. O custo médio diário de um leito de UTI é de R\$ 1,6 mil.



Os municípios que fizeram o pedido de autorização de leitos até o último dia de cada mês recebem o dinheiro no mês seguinte. "As solicitações de autorizações de leitos realizadas até o último dia de cada mês, terão seus recursos de custeio transferidos no mês subsequente", diz o texto da portaria.

A portaria prevê repasses retroativos à manutenção de leitos de UTI referentes a janeiro e fevereiro, a fim de ressarcir os estados que, nesses dois meses, tiveram de utilizar exclusivamente recursos próprios para abrir novos leitos de UTI.

Em relação a janeiro, a portaria autorizou o financiamento de 1.135 leitos em cidades de 16 estados com pagamento retroativo de R\$ 54,48 milhões por mês.

Em relação a fevereiro, foi autorizado o financiamento de 2.025 leitos adultos e 41 leitos pediátricos em cidades de 22 estados, com custo total de R\$ 99,16 milhões ao mês.

A portaria também definiu as regras para que outras cidades façam pedidos para habilitação de novos leitos com custeio federal.

Na semana passada, o governo publicou uma medida provisória liberando R\$ 2,8 bilhões para custeio de leitos de UTI.

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

**Data : 12/03/2021**

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### DIFERENÇAS DA CABOTAGEM POR CARGA MERECEM OLHARES DISTINTOS NA APLICAÇÃO DO BR DO MAR, DIZ ABAC

*Por Dérika Virgulino NAVEGAÇÃO 12 Março 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201209-canal-de-acesso-718-navio-porta-conteiner.jpg>

**Arquivo**

*Apesar da pandemia, de modo geral, a cabotagem apresentou crescimento ano passado.*

Com o objetivo de impulsionar o crescimento da cabotagem no país, o Projeto de Lei (PL 4199/2020), BR do Mar estabelece novas regras para o uso do modal. No entanto, conforme afirmou o diretor-executivo da Associação Brasileira de Amadores de Cabotagem (Abac), Luis Fernando Resano, cada tipo de cabotagem (contêiner, granel), possui realidades e demandas específicas no Brasil. Portanto, segundo ele, tais diferenças em função da carga merecem também olhares distintos para a aplicação do projeto.

Entretanto, ele afirmou que ainda é cedo para dizer o que acontecerá a respeito do tratamento dado à cabotagem, pois muitos aspectos relevantes ainda estão sendo discutido no Senado Federal. De acordo com ele, questões como afretamento a casco nu sem lastro, que propõe abertura sem garantia de concorrência igualitária; o quantitativo de tripulantes brasileiros nos navios afretados a tempo no BR do Mar; contratos de longo prazo e operações especiais é que indicarão se haverá distorções em cada segmento da cabotagem e o peso dessas distorções.

Resano afirmou que apesar da pandemia, a cabotagem apresentou crescimento em 2020. O que puxou esta alta foi a cabotagem de alívio de plataformas que, mesmo com a crise sanitária, houve crescimento da produção de petróleo para consumo doméstico e exportação. A cabotagem de contêiner, por ser mais sensível à economia doméstica teve ligeira redução em relação ao ano

anterior, o que em um momento de retração da economia pode ser considerado como resultado positivo.

Ele disse ainda que não seja possível deixar de considerar que durante os períodos de crise da pandemia houve paralisação da produção da Zona Franca de Manaus, o que gerou redução de cargas. Já a cabotagem de granel funciona de acordo com a demanda da indústria e da economia nacional e se manteve de estável para pequena redução.

Por esta razão, ano passado, o segmento não apresentou crescimento na casa dos dois dígitos como vem acontecendo anualmente. Mesmo sem o PL, a cabotagem vem crescendo em média 10% ao ano, impulsionada, sobretudo pela chamada 'puro sangue'. A cabotagem feeder (que atende portos menores) sofreu queda mais acentuada em 2020. Atualmente existem 43 empresas atuando com cabotagem no país, sendo 13 atuando mais na intensamente na navegação puro sangue.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 12/03/2021*

## EMENDA SUGERE MUDANÇA EM REGRA SOBRE AFRETAMENTO E LASTRO

*Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 11 Março 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/181113-pecem-danilo-oliveira.jpg>

*Arquivo*

Proposta do senador Marcos Rogério (DEM-RO), com base em pleito da Abac, alerta para risco de volatilidade na prestação de serviços, caso PL da cabotagem não exija propriedade de embarcações.

O senador Marcos Rogério (DEM-RO) propôs uma alteração no dispositivo do projeto de lei 4199/2020 (BR do Mar) que trata da mudança na redação de um artigo da Lei 9432/1997 sobre regras de afretamento e lastro de embarcações. A justificativa da emenda é que, ao alterar o artigo 10 do marco da navegação, o PL da cabotagem oferece risco ao Estado brasileiro e aos usuários. O argumento é que permitir que companhias de navegação operem na cabotagem sem terem embarcações próprias não leva em consideração que tais empresas que fazem apenas afretamentos são muito voláteis em preço e em oferta de navios, sendo pouco focadas no investimento a longo prazo num mesmo país.

A avaliação é que as empresas, provavelmente, irão operar somente em trechos mais atrativos no Brasil, podendo retirar seus navios a qualquer momento, fragilizando e até mesmo inviabilizando rotas regulares de cabotagem, que hoje crescem de forma acelerada e integram diferentes regiões. Rogério destacou em sua proposição que a volatilidade na prestação dos serviços compromete seriamente a logística das empresas que cada dia mais migram para a cabotagem, o que provavelmente as fará repensar no uso do modal.

"Mais grave que a volatilidade do serviço é seu custo, que acompanha o mercado de afretamento internacional sem nenhum comprometimento com a economia do país, enquanto as empresas que possuem frota permanente no Brasil são comprometidas com o mercado local, e não usam estes navios, exceto em casos excepcionais, em navegação de longo curso", salienta um trecho da emenda. O parlamentar mencionou que a ideia inicial do PL foi de aumentar o número de players do mercado e que, dessa forma, esse objetivo não guarda relação em adição de empresas que não façam investimentos na frota brasileira.

Ele apontou que o prazo proposto no PL 4199/2020 não é compatível, tampouco dá a segurança necessária a novos investimentos. A avaliação considerou que o custo de investimento em uma embarcação é de cerca de US\$ 30 milhões, tendo uma vida útil de 25 anos, e que a idade média da frota brasileira é de 10 anos, para que esta abertura seja proporcionalmente adequada aos



investimentos já realizados. Para o senador, a abertura completa, ainda que não a considere o ideal para o país, necessitaria de 15 anos para ocorrer de maneira compatível com os investimentos na frota existente.

"Tal medida seria, de igual modo, uma forma de se guardar alguma oportunidade para a indústria naval brasileira. Entendemos que se deve evitar a abertura repentina, pois isto sim é a certeza de que não teremos mais encomendas nesta indústria", sustentou Rogério. Ele acrescentou em sua emenda que existe um risco adicional de, com o passar do tempo, a tendência será de que as empresas operem apenas com embarcações afretadas, comprometendo a segurança nacional pela falta de frota brasileira.

A leitura é que embarcações afretadas poderiam partir para outros mercados, a pedido de seu proprietário estrangeiro. Além disso, acarreteria risco comercial, uma vez que a frota tenderia a ficar no controle integral de transportadores marítimos estrangeiros, que poderão atuar por seus interesses, dificultando as relações comerciais. O senador destacou que a emenda foi apresentada para atender pleito da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac).

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 12/03/2021*



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

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

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

*Fonte : InforMS*

*Data : 20/04/2006*