

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING

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

Edição 042/2021  
Data: 16/03/2021

## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
EPL CONCLUI ESTUDOS PARA LEILÃO DO STS11 .....	4
MARCELO SAMMARCO: COLOCANDO A FIPS NOS TRILHOS .....	5
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>6</b>
ANTAQ REALIZA NESTA QUINTA-FEIRA (18) AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL SOBRE PADRONIZAÇÃO DA ESTRUTURA DE SERVIÇOS BÁSICOS DOS TERMINAIS DE CONTÊINERES.....	6
ANTAQ APROVA ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES PARA ARRENDAMENTO NO PORTO DE MACEIÓ.....	7
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>7</b>
SEMINÁRIO VIRTUAL SOBRE EXPERIÊNCIAS EM SERVIÇOS ECOSISTÊMICOS - AMAZÔNIA.....	7
EMPREGADOS DO PORTO PÚBLICO DE PORTO VELHO FAZEM EXAMES MÉDICOS PARA PREVENÇÃO DE DOENÇAS OCUPACIONAIS .....	8
<b>ABOL – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS</b> .....	<b>9</b>
DIFERENÇAS DA CABOTAGEM POR CARGA MERECEM OLHARES DISTINTOS NA APLICAÇÃO DO BR DO MAR, DIZ ABAC .....	9
<b>BRASIL EXPORT</b> .....	<b>10</b>
LANÇAMENTO ONLINE DO SUDESTE EXPORT 2021 REÚNE AUTORIDADES E APRESENTA AGENDA PERMANENTE VOLTADA PARA O DIÁLOGO E A MULTIPLICAÇÃO DE RELACIONAMENTOS .....	10
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>11</b>
CODESA – ÁREA 4 DISPONÍVEL PARA ARRENDAMENTO .....	11
SIMULADO DE COMBATE A DERRAMAMENTO DE ÓLEO .....	12
MAIS MODERNO TERMINAL DE FERTILIZANTES DA AL COMEÇA A OPERAR NO PORTO DO ÍTAQUI.....	12
LEON ATRACA NO PORTO DO RECIFE PARA DESCARGA DE BARRILHA .....	13
OAB DISCUTIRÁ O TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS NO BRASIL .....	14
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>14</b>
NOVO MINISTRO DA SAÚDE DESCARTA LOCKDOWN COMO POLÍTICA CONTRA COVID .....	14
GUEDES: INTERFERIR NA PETROBRAS TEM UM CUSTO ECONÔMICO PESADO.....	15
BCB PREPARA AUMENTO DE TAXAS DE JUROS EM PLENO MARASMO SANITÁRIO E ECONÔMICO.....	15
<b>MONEYTIMES</b> .....	<b>17</b>
PREÇOS DA CELULOSE VÃO SE SUSTENTAR COM ESTOQUES APERTADOS ATÉ 3º TRIMESTRE.....	17
CÂMARA COMEÇA ANÁLISE DA MP QUE CONCEDE ISENÇÃO DE TARIFA DE ENERGIA NO AMAPÁ.....	17
GUEDES CITA “COEFICIENTE DE 70%” DE APROVAÇÃO DE REFORMAS NO CONGRESSO.....	18
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>19</b>
MOBILIDADE ELÉTRICA VAI DEMANDAR NOVOS MODELOS DE NEGÓCIOS NO BRASIL.....	19
ERASMO BATTISTELLA, PRESIDENTE DO ECB GROUP.....	21
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>22</b>
GOVERNO INCLUI ELETROBRAS EM PROGRAMA DE PRIVATIZAÇÃO E PREVÊ FINALIZAR O PROCESSO EM FEVEREIRO DE 2022	22
TSE E UNIÃO ASSINAM ACORDO PARA CADASTRAR BIOMETRIA DE MAIS 100 MILHÕES BRASILEIROS E CRIAR IDENTIDADE DIGITAL .....	23
‘A MELHOR POLÍTICA FISCAL É VACINAR RÁPIDO A POPULAÇÃO’, DIZ SECRETÁRIO DO TESOURO.....	24
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>27</b>
EXECUTIVOS DA AMÉRICA LATINA COMEÇAM A ENXERGAR LUCRO NA AGENDA AMBIENTAL E SOCIAL, APONTA PESQUISA ..	27
CORTE DE SALÁRIO E JORNADA E SUSPENSÃO DE CONTRATOS DEVERÃO ATINGIR 3 MILHÕES .....	28
PRESIDENTE DO SENADO VAI DISCUTIR COM PAULO GUEDES AUMENTO DE PREÇOS DO COMÉRCIO.....	30
PARA GUEDES, ECONOMIA ESTÁ ‘DECOLANDO’ E ARRECADAÇÃO EM JANEIRO DEVE SER RECORDE .....	31
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>31</b>
KLABIN É A ÚNICA BRASILEIRA EM GRUPO DA COP26 .....	31
COMPASS ESPERA QUE TERMINAL DE REGÁS DE SP SEJA CONCLUÍDO AO FIM DE 2022.....	32
EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO CRESCERAM 2,8% EM FEVEREIRO E SOMARAM US\$ 6,5 BILHÕES .....	33
MAIOR CLIENTE DE FERROVIA NA BAHIA É ALVO DE POLÊMICAS .....	33
MORAES, DO STF, SUSPENDE REDUÇÃO DE PARQUE PARA OBRA DA FERROGRÃO.....	37



<b>G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO.....</b>	<b>38</b>
BALANÇA COMERCIAL REGISTRA SUPERÁVIT DE US\$ 719,2 MILHÕES NA SEGUNDA SEMANA DE MARÇO .....	38
<b>FOLHA DE SÃO PAULO - SP .....</b>	<b>38</b>
PREÇOS DE MERCADO PARA COMBUSTÍVEIS VÃO PREVALECER, DIZ DIRETOR-GERAL DA ANP.....	38
HUAWEI BATE RECORDE DE NOVAS PATENTES .....	41
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>41</b>
‘MINISTÉRIO DEFENDE ACORDOS BILATERAIS DESDE 2015’, AFIRMA DINO .....	41
WILSON SONS ESPERA ANO MELHOR PARA DIVISÃO DE ESTALEIROS .....	42
STJ SUSPENDE LIMINAR QUE IMPACTAVA REGRAS DE ATRACAÇÃO EM ITAQUI.....	43
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>44</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	44



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

#### EPL CONCLUI ESTUDOS PARA LEILÃO DO STS11

Ministério da Infraestrutura planeja realizar a concessão desse terminal graneleiro do Porto de Santos no próximo ano

*Da Redação*



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.148545:1615913125/Porto-de-Santos.png?f=2x1&\\$p\\$f=9b65be9&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.148545:1615913125/Porto-de-Santos.png?f=2x1&$p$f=9b65be9&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

*EPL conclui estudos para leilão do STS11 (Foto: Carlos Nogueira/AT)*

Empresa de Planejamento e Logística (EPL) concluiu e enviou, ao Ministério da Infraestrutura, os estudos para o arrendamento do STS11, no Paquetá, na Margem Direita do Porto de Santos.

O terminal, que deve ser leilado no ano que vem, será destinado ao transporte e à armazenagem de grãos sólidos vegetais.

A área tem 114.700 metros quadrados e capacidade de armazenagem estática de 397 mil toneladas de grãos. As principais demandas do STS11 são o embarque de soja, farelo de soja, milho, açúcar para exportação, além do desembarque de trigo.

Com o contrato de 25 anos, a estimativa da EPL é de que o arrendamento do terminal gere investimentos de R\$ 541 milhões, a serem feitos durante o período da concessão. O valor deve ser utilizado para a construção de armazéns, acessos rodoviários, ferroviários e na aquisição de novos equipamentos para a operação das cargas.

O trabalho da EPL, para a realização dos estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (Evtea) dos empreendimentos, apresenta o potencial de demanda de cada terminal e as soluções de engenharia necessárias para sua implantação, além de sua modelagem econômica financeira.

Esses estudos foram realizados com base em visitas técnicas ao cais santista, onde foram feitas avaliações sobre as estruturas existentes, demandas de mercado e as características ambientais da região.

Após a análise desse material pela equipe técnica do Ministério da Infraestrutura, o projeto segue para etapa de audiência pública, que é conduzida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq, o órgão regulador do setor). Depois, ainda há a necessidade de um aval do Tribunal de Contas da União (TCU).

#### **Leilão**

Em dezembro, o STS11 foi qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e no Programa Nacional de Desestatização (PND). A previsão é de que o Governo Federal publique o edital do leilão no terceiro trimestre deste ano. O novo arrendatário arcará com o valor mensal de R\$ 2,4 milhões pelo arrendamento. E haverá a taxa de R\$ 5,00 por tonelada de carga movimentada na unidade.

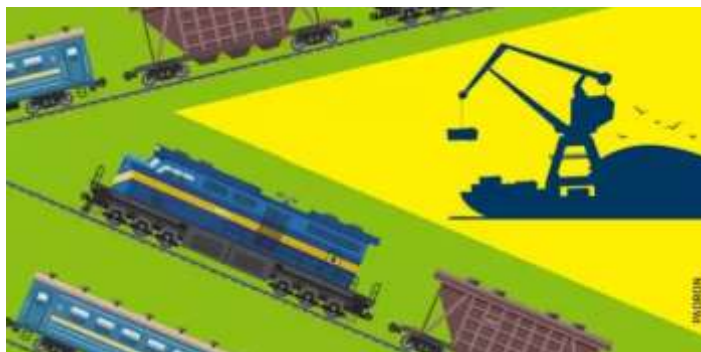
No ano passado, o Porto de Santos foi responsável pela movimentação de 64,1 milhões de toneladas de grãos sólidos vegetais. Segundo o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do cais santista, elaborado pela Autoridade Portuária de Santos, a previsão é de que, em 2040, o complexo marítimo atinja a marca de 95,3 milhões de toneladas de grãos.

Fonte : A Tribuna Digital - SP  
Data : 16/03/2021

### MARCELO SAMMARCO: COLOCANDO A FIPS NOS TRILHOS

Novo modelo de gestão da malha ferroviária do Porto de Santos prevê, ainda, a formação de uma sociedade de propósito específico

Por *Marcelo Sammarco*



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.148542:1615912167/Coluna-Porto-Mar-Ilustrac-o-Padron.png?f=2x1&\\$p\\$f=d704b75&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.148542:1615912167/Coluna-Porto-Mar-Ilustrac-o-Padron.png?f=2x1&$p$f=d704b75&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

*Marcelo Sammarco: Colocando a FIPS nos trilhos (Ilustração: Padron)*

No dia 10 de fevereiro, foi realizada a sessão telepresencial da consulta pública sobre o novo modelo de exploração da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS), com o objetivo de se discutir o novo contrato para exploração da malha interna do Porto, com previsão de investimentos da ordem de R\$ 2 bilhões para a expansão da capacidade ferroviária.

No dia 10 de fevereiro, foi realizada a sessão telepresencial da consulta pública sobre o novo modelo de exploração da Ferrovia

Interna do Porto de Santos (FIPS), com o objetivo de se discutir o novo contrato para exploração da malha interna do Porto, com previsão de investimentos da ordem de R\$ 2 bilhões para a expansão da capacidade ferroviária.

Algo visto com bons olhos, uma vez que o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) da Autoridade Portuária de Santos (APS), aprovado em junho de 2020, prevê um aumento na movimentação de cargas ferroviárias para 86 milhões de toneladas até 2040 – um crescimento superior a 130%, se comparados com os 37 milhões de toneladas movimentados em 2020.

O novo modelo de gestão da malha ferroviária do Porto de Santos prevê, ainda, a formação de uma sociedade de propósito específico (SPE) que será responsável pela FIPS. Com uma modelagem cooperativa, ela será formada por operadores ferroviários e, a cada dois anos, deve ser aberta para chamada de novos operadores, desde que estes cumpram os requisitos e entrem no rateio dos custos e de parte dos investimentos feitos e previstos.

A divisão desses custos proposta no contrato foi motivo de alerta das concessionárias que operam atualmente, que disseram que vão sugerir alterações, alegando que o formato proposto pode levar a problemas concorrenciais. Mas não vamos entrar nesse mérito.

Fato é que a atual proposta deixa de fora parte da malha ferroviária federal responsável por fazer a conexão com as ferrovias serra acima, a chamada ferradura de Santos. Atualmente, a ferradura é operada pela MRS mediante contrato com vencimento em 2026 e que, desde 2019, está em consulta pública para que seja renovado por mais 30 anos.

A discussão é antiga. Para se ter uma ideia, a ferradura já foi motivo de debates na modelagem da concessão original da malha ferroviária do complexo marítimo, ainda na década de 1990, entre operadores do Porto e o BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), então responsável pela modelagem.

Durante a consulta pública, ficou clara a insatisfação dos presentes com o fato de que a não inclusão da ferradura na concessão da FIPS poderá se transformar num gargalo no futuro. Como realizar investimentos em apenas parte e não em toda a malha ferroviária?

Houve ainda reclamações sobre a falta de cumprimento de investimentos por parte da MRS nesse trecho, o que o representante da concessionária no evento negou, afirmando que não permitirá que a área se torne um gargalo.

Em estudo para desestatização, a Autoridade Portuária de Santos não tem poder de gestão sobre a ferradura de acesso à FIPS, vez que a área está fora da poligonal. Uma saída, no entanto, seria incluir a ferradura e a malha ferroviária no projeto de concessão da SPA, de modo a garantir uma efetiva integração do modal ferroviário à malha interna do porto.

Existe um provérbio chinês que diz: “por causa do prego perdeu a ferradura. Por causa da ferradura, perdeu o cavalo”. Antes que se perca a guerra, é necessário que se encontre uma solução viável a longo prazo. O tempo urge.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*

*Data : 16/03/2021*



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### ANTAQ REALIZA NESTA QUINTA-FEIRA (18) AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL SOBRE PADRONIZAÇÃO DA ESTRUTURA DE SERVIÇOS BÁSICOS DOS TERMINAIS DE CONTÊINERES

A audiência virtual tem por finalidade debater e tirar dúvidas sobre os documentos técnicos e jurídicos de proposta de norma da Agência para a matéria



<https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/noticias/Screenshot20210316104957.png>

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ realizará nesta quinta-feira (18), a partir das 15h, a audiência pública virtual nº 04/202, com o intuito de obter contribuições, subsídios e sugestões para a proposta de norma sobre padronização da estrutura de serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou

complementares.

A audiência virtual tem por finalidade debater e tirar dúvidas sobre os documentos técnicos e jurídicos relativos à essa proposta de norma que está em consulta pública no portal da Agência ([www.gov.br/antag/pt-br](http://www.gov.br/antag/pt-br)). As minutas jurídicas e os documentos técnicos objeto dessa consulta e audiência pública estão disponíveis no endereço eletrônico: <https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/participacao-social/>.

#### Como participar

Os interessados em se manifestar na audiência virtual deverão se inscrever apenas pelo WhatsApp (61) 2029-6940, no período das 10h às 14h desta quinta-feira (18).

Poderão ainda enviar suas contribuições em formato de texto, áudio e/ou vídeo utilizando o WhatsApp (61) 2029-6940, ou entrar na sala de reunião criada no aplicativo “Zoom”. A audiência será transmitida por meio do link: <https://youtu.be/iQwpKIJeuWw>

*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 : 16/03/2021*

## ANTAQ APROVA ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES PARA ARRENDAMENTO NO PORTO DE MACEIÓ

*Terminal a ser licitado movimentará carga geral, especialmente cavaco de madeira*

AANTAQ aprovou a análise das contribuições para a Audiência Pública nº 20/2020 relativa ao certame licitatório do arrendamento do terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de carga geral, especialmente cavaco de madeira, localizado no Porto Organizado de Maceió (AL), denominado área MAC14.

Agora, os autos serão encaminhados ao Ministério da Infraestrutura para realização dos ajustes necessários nos estudos e nas minutas de Edital e de Contrato de Arrendamento, mediante os resultados obtidos das análises das contribuições recebidas, com posterior remessa ao Tribunal de Contas da União (TCU).

Os autos serão encaminhados também para a Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários (CPLA) da Agência para consolidação dos documentos pertinentes e adoção das providências subsequentes.

A expectativa é que o edital seja publicado em setembro. O leilão deverá acontecer em janeiro de 2021.

**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 : 16/03/2021**



## PORTAL PORTO GENTE

### SEMINÁRIO VIRTUAL SOBRE EXPERIÊNCIAS EM SERVIÇOS ECOSISTÊMICOS - AMAZÔNIA

*Redação Portogente*

Entre os dias 23 e 25 de março, a Embrapa promoverá um seminário remoto com o objetivo de difundir o conhecimento, compartilhar experiências e promover o debate a respeito de serviços ecossistêmicos no bioma Amazônia. As apresentações e os debates ocorrerão nos formatos de painel e de mesas-redondas e contarão com representantes de instituições públicas, da sociedade civil organizada e de especialistas no tema. O evento será transmitido pelo canal da Embrapa no Youtube. Para participar, basta clicar aqui e preencher o formulário. Os serviços ecossistêmicos são os benefícios para a sociedade gerados pelos ecossistemas.



Inscrições:

[cutt.ly/seminario-servicos-ecossisticos-](https://cutt.ly/seminario-servicos-ecossisticos-)



[https://portogente.com.br/images/PG\\_Banner\\_Emprapa\\_MAR21.jpeg](https://portogente.com.br/images/PG_Banner_Emprapa_MAR21.jpeg)

**PG Banner Embrapa - MAR21**

No primeiro dia, a programação contará com o painel “Políticas públicas e a pesquisa como fomento à ampliação dos serviços ecossistêmicos”, com a participação do pesquisador Sérgio Gomes Tôsto, líder do Projeto ASEAM, da pesquisadora Rachel Bardy Prado, líder do Portfólio de Projetos sobre

Serviços Ambientais da Embrapa e Parceiros, e de Joaquim Álvaro Pereira Leite, secretário da Amazônia e Serviços Ambientais, do Ministério do Meio Ambiente. Líder do portfólio, Rachel apresentará como está organizada a pesquisa da Embrapa no tema. Por sua vez, o secretário mostrará a estrutura do Programa Nacional de Pagamento por Serviços Ambientais Floresta+.

Os outros dias serão marcados por discussões em mesas-redondas. Experiências com pagamentos de serviços ecossistêmicos no País serão apresentadas por representantes de fundações e de prefeituras no dia 24. No último dia as palestras abordarão experiências sobre serviços ecossistêmicos com diferentes protagonistas em Unidades de Conservação e experiências em Redução das Emissões por Desmatamento e Degradação Florestal.

O seminário está sendo realizado no âmbito das atividades do projeto “ASEAM: Construção do conhecimento e sistematização de experiências sobre valoração e pagamento por serviços ecossistêmicos e ambientais no contexto da agricultura familiar amazônica”. O projeto é coordenado pela equipe da Embrapa Territorial, localizada em Campinas, SP, e é um dos 19 estudos componentes do Projeto Integrado do Bioma Amazônia (PIAmz), um conjunto de pesquisas lideradas pela Embrapa para o bioma com recursos do Fundo Amazônia.

Organizador do evento, o pesquisador Lauro Nogueira, da Embrapa Territorial, acredita que, além do rico debate, um encontro como este será importante para aproximar instituições e atores envolvidos, fortalecer as equipes da Embrapa e parceiros, potencializar trabalhos em conjunto, propiciar o intercâmbio de conhecimentos, bem como identificar melhorias na quantificação e valoração de serviços ecossistêmicos na Amazônia.

As experiências apresentadas, as discussões e as conclusões finais deste encontro serão sistematizadas em uma publicação e também ficarão disponíveis no canal da Embrapa no YouTube.

**Fonte : Portal Porto Gente**

**Data : 16/03/2021**

## **EMPREGADOS DO PORTO PÚBLICO DE PORTO VELHO FAZEM EXAMES MÉDICOS PARA PREVENÇÃO DE DOENÇAS OCUPACIONAIS**

**Por Rafaela Schuindt**

Atendendo ao cronograma do Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional, a Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH) realizou na manhã desta terça-feira, 16 a etapa dos exames laboratoriais nos empregados do Porto Público de Porto Velho.

Na semana anterior, os empregados realizaram o exame de acuidade visual e segundo a diretoria executiva da empresa, ambos servirão para apresentar uma avaliação clínica dos empregados a fim de monitorar a saúde física dos trabalhadores.

“O exame médico periódico visa trazer segurança aos funcionários bem como ao empregador, de forma que a avaliação realizada tenha condições de verificar os riscos da atividade exercida e a periodicidade garante que eventuais lesões, em decorrência da atividade funcional, não passem despercebidas”, afirmou a diretora financeira Elissandra Brasil do Carmo e reforçou “a realização dos exames periódicos pela empresa, não exclui a necessidade do próprio empregado de realizar check-ups para monitorar a saúde”.

Ainda segundo a diretora, parte dessa conscientização é feita conforme a agenda de campanhas, promovendo o autocuidado e o respeito à saúde ocupacional, tais como Setembro Amarelo, Outubro Rosa e Novembro Azul.

**Fonte : Portal Porto Gente**

**Data : 16/03/2021**





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

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



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/diferencas-da-cabotagem-por-carga-merecem-olhares-distintos-na-aplicacao-do-br-do-mar-diz-abac-1--300x199.jpg>

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 Armadores 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 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 intensamente na navegação puro sangue.

**Fonte : ABOL - Associação Brasileira de Operadores Logísticos**  
**Data : 16/03/2021**



## BRASIL EXPORT

### LANÇAMENTO ONLINE DO SUDESTE EXPORT 2021 REÚNE AUTORIDADES E APRESENTA AGENDA PERMANENTE VOLTADA PARA O DIÁLOGO E A MULTIPLICAÇÃO DE RELACIONAMENTOS

A região Sudeste tem valor estratégico para o desenvolvimento econômico e para o adequado abastecimento do Brasil. Grandes indústrias, portos, condomínios logísticos e corredores de escoamento de cargas estão instalados nessa próspera região. São vários os ativos de infraestrutura localizados nos quatro estados do Sudeste sendo trabalhados dentro da agenda do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) para 2021, entre eles os processos de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), do Porto de Santos e do Porto de São Sebastião, além da concessão de importantes rodovias, como a movimentadíssima e essencial Nova Dutra. Diante desse cenário desafiador, o Brasil Export realizou o lançamento online do fórum regional Sudeste Export 2021 nesta segunda-feira, 15 de março, e ressaltou o objetivo de atuar como organismo facilitador de debates, troca de conhecimentos e multiplicador de relacionamentos.

O CEO do Brasil Export, Fabricio Julião, celebrou a construção de uma agenda permanente para todo o ano de 2021, com a participação de aproximadamente 250 conselheiros nos níveis regional, nacional e internacional. Na agenda constam reuniões de trabalho, webinários, fóruns presenciais e missões internacionais a Portugal, Singapura e Emirados Árabes Unidos, contando com o apoio institucional do Ministério da Infraestrutura e a colaboração de órgãos de governo como a Antaq e a Apex-Brasil.

O fórum regional Sudeste Export será realizado nos dias 6 e 7 de julho, no Rio de Janeiro, tendo a companhia docas local como a Autoridade Portuária anfitriã. Julião explicou que o evento aconteceria, inicialmente, no mês de maio, mas a organização optou pela transferência de data por precaução e compromisso com os protocolos de distanciamento exigidos pela pandemia de Covid-19, que hoje causa o momento mais agudo para a população brasileira. “Até lá faremos os lançamentos exclusivamente online. Mesmo os eventos [do segundo semestre] serão realizados no modelo híbrido, com autoridades, conselheiros e patrocinadores autorizados a participar presencialmente e a grande massa de público online. Gosto de usar o exemplo do Centro-Oeste Export no ano passado. Nosso DNA é de porto, mas resolvemos olhar para a eficiência do escoamento do nosso agronegócio. Foi um sucesso, tivemos 504 pessoas acompanhando online”.

O presidente do Conselho do Sudeste Export e diretor de Gestão Portuária da CDRJ, Mario Povia, relacionou os grandes desafios impostos pela dimensão continental do Brasil no sentido de aperfeiçoar a eficiência do escoamento de cargas e das operações portuárias. O avanço da competitividade brasileira, destacou, depende da união de esforços entre os diferentes agentes que atuam no universo logístico. O Brasil Export e seus fóruns regionais, enfatizou Povia, viabilizam o melhor ambiente possível para debater os desafios do setor de infraestrutura, estão alinhados e são apoiados pelo Governo Federal.

O crescimento de 8,6% na movimentação de cargas nos portos administrados pela CDRJ e um salto de 30% no faturamento da Companhia em 2020 foram comemorados pelo diretor-presidente Francisco Antônio de Magalhães Laranjeira. Os índices, observou, foram alcançados devido à valorização do minério de ferro e aos ajustes realizados no formato dos contratos firmados junto aos operadores portuários, agora com remuneração variável proporcional ao valor FOB das mercadorias movimentadas. “Com apenas um ano o Brasil Export já se posicionou como um fórum fundamental para a troca de ideias e soluções para melhoria contínua do setor. É uma honra sermos os anfitriões do Sudeste Export 2021”.

Após um 2020 muito difícil e desafiador, analisou o diretor-presidente da Companhia Docas do Espírito Santo, Julio Castiglioni, o setor portuário tem a responsabilidade de continuar avançando e garantir maior competitividade ao Brasil. Ele disse estar “animado” neste ano de 2021, mesmo compreendendo as restrições impostas pela crise sanitária. “Fico animado porque este Fórum tem compromisso com a realidade e com o resultado. É um Fórum muito qualificado, com gente que tem protagonismo no setor logístico”. Participar das atividades do Brasil Export, enfatizou, tem sido uma experiência enriquecedora e vem proporcionado muitos conhecimentos que têm sido aplicados na administração da Companhia.

O diretor de Relações Internacionais da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Valter Luís de Souza, falou que a entidade vem trabalhando para ampliar sua atuação para “muito além do transporte rodoviário”. O objetivo da direção da CNT, segundo ele, é estar integrada ao setor portuário e aquaviário. “Portanto, o [convite do Fórum] foi importante, pois faz parte de nossa linha de atuação junto à integração dos modais do transporte. Pessoalmente, recebi o convite para fazer parte do Conselho do Sudeste Export com muita honra, principalmente por causa das pessoas que participam e do comando do Mario Povia, que conhecia quando ele ainda estava na Antaq”.

A “equipe de vencedores” formada por lideranças, autoridades e profissionais que atuam nos conselhos do Fórum será o trunfo para o sucesso em 2021, opinou o presidente do Conselho Nacional, José Roberto Campos. Ele frisou a necessidade de o Brasil acertar no desenvolvimento dos modelos de desestatização das autoridades portuárias e na regulação das operações em todos os modais.

**Fonte: Fórum Brasil Export**

**Data : 16/03/2021**



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

### CODESA – ÁREA 4 DISPONÍVEL PARA ARRENDAMENTO

**Informação: CODESA (16 de março de 2021 )**



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/WhatsApp-Image-2021-03-15-at-10.55.43-300x169.jpeg>

O edital simplificado para a Escolha de Arrendatários Transitórios da CODESA, disponibiliza mais uma instalação para contratação temporária. A chamada área 4 é referente ao armazém ou silo horizontal, localizado em Capuaba, Vila Velha. O local tem área de 5.000m<sup>2</sup> dedicados à armazenagem de

fertilizante.

O processo seletivo atende aos termos dos artigos 46 e 47 da Resolução Normativa nº 07/2016 da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq).

**Veja o edital: clique aqui.**

<https://www.sopesp.com.br/2021/03/16/coronavirus-casos-na-alemanha-disparam-exponencialmente/>

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

**Data : 16/03/2021**

### **SIMULADO DE COMBATE A DERRAMAMENTO DE ÓLEO**

*Informação: CODESA (16 de março de 2021)*



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/Simulado-3-300x199.jpg>

Na próxima quarta-feira (17), o Porto de Vitória realizará simulado prático de verão de combate a derramamento de óleo na baía de Vitória. O treinamento será em conjunto com a empresa contratada Brasbunker. Um dia antes (16), será dado treinamento teórico sobre a definição de cenários possíveis de acidentes ambientais. O exercício está sendo organizado pela Coordenação de Meio Ambiente e Segurança do Trabalho (COMAST) da CODESA.

De acordo com o engenheiro da Comast, Márcio Suzuki, a CODESA está preparada para atuar em casos de emergência com equipamentos, mão de obra preparada e constante revisão dos protocolos de segurança. "Temos contrato junto à Brasbunker para acionamento e combate de emergências ambientais, sendo que duas vezes por ano são realizados simulados para verificar se os protocolos são eficientes e o nível de preparo das equipes", explica.

Em caso de acidente, a resposta rápida e eficaz causa menos danos ambiental. No Porto de Vitória, segundo Suzuki, em situações emergências a equipe tem que chegar ao local em até 30 minutos e com o tempo máximo de até duas horas, após o acionamento, para adoção de medidas. A Brasbunker conta com uma base na Enseada do Suá, próximo à Capitania dos Portos de Vitória, com embarcações e equipes em regime de prontidão. Além disso, contêineres com os materiais utilizados nas emergências estão dispostos no Cais Comercial de Vitória.

A CODESA possui equipamentos próprios para uso em caso de necessidade: 01 motobomba, 01 recolhedor de óleo, 750m de barreiras de contenção, 750m de barreiras absorventes, 1500 mantas de absorção de óleo, 100 kg de material absorvente etc. O contrato com a Brasbunker prevê a disponibilização ao Porto de Vitória dos mesmos tipos de materiais, dobrando assim a capacidade de atendimento.

A gerente do contrato da CODESA com a Brasbunker é a técnica portuária Jéssica Broetto Zambaldi. O coordenador da COMAST é Eduardo Baldessin Barbosa.

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

**Data : 16/03/2021**

### **MAIS MODERNO TERMINAL DE FERTILIZANTES DA AL COMEÇA A OPERAR NO PORTO DO ITAQUI**

*Informação: EMAP - Porto do Itaqui (16 de março de 2021)*

O novo terminal da Companhia Operadora Portuária do Itaqui (COPI) iniciou as operações comerciais no Porto do Itaqui neste mês. O sistema possibilita um aumento de até três vezes na produtividade do berço 101, por meio de guindastes móveis, moega e correias transportadoras que conectam o armazém ao berço, com capacidade para movimentar até 3,5 milhões de toneladas de fertilizantes por ano (cerca de 1.250 toneladas/hora).

O empreendimento possui armazenagem estática para 70 mil toneladas de carga a granel dividida em 10 boxes. E para a expedição, um sistema com capacidade de até 700 toneladas/hora possibilita o envio da carga em caminhões direto aos clientes, mesmo em dias de chuva. A infraestrutura também permite operação em recinto alfandegado para granéis de importação, por meio da modalidade de entreposto aduaneiro, além das operações usuais no modelo de consumo e de descarga direta com despacho antecipado.



“O novo terminal da COPI é um sinal claro do fortalecimento dessa cadeia produtiva e da confiança do setor privado para investir no porto público do Maranhão. Estamos trabalhando para atender à grande demanda do mercado internacional e ao mesmo tempo consolidar o Itaqui como o porto do Arco Norte do Brasil”, afirma o presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago.

O investimento total da companhia no corredor Centro Norte de fertilizantes está estimado em R\$ 260 milhões, sendo R\$ 110 milhões já aplicados na primeira etapa do projeto, e R\$ 150 milhões adicionais previstos para a construção da expedição ferroviária do terminal no Porto do Itaqui e no futuro terminal multimodal dedicado ao transbordo e logística de interior a partir de Palmeirante, região central do Tocantins.

“Temos aqui o mais moderno terminal de fertilizantes da América Latina e estamos oferecendo aos clientes e ao mercado do centro norte do país uma solução logística diferenciada que possibilita a integração completa da cadeia de exportação de grãos com a de importação de fertilizantes”, destaca o diretor presidente da COPI, Guilherme Eloy.

### Primeiros testes

Logo após a conclusão das obras, no último trimestre do ano passado, foram iniciados os testes de comissionamento e de lá para cá foram descarregadas aproximadamente 50 mil toneladas de fertilizantes. O último comissionamento foi realizado em fevereiro deste ano, com o navio MV Bulk Trader, que descarregou no Itaqui cerca de 19 mil toneladas de cloreto (KCL), sendo 10 mil toneladas direcionadas para o novo terminal. Esse tipo de operação, que levaria em torno de 63 horas, com a descarga mecanizada do berço 101 foi concluída em 28 horas.

Essa operação de descarga foi feita simultaneamente de forma convencional e mecanizada, com produtividade média próxima a 1.000 toneladas/hora. Com esse índice as operações de descarga de fertilizantes no Porto do Itaqui oferecem melhores condições para afretamento em razão de um giro maior na escala de navios fundeados, o que impacta diretamente na qualidade dos produtos. Quanto menor tempo na área de fundeio, menor índice de compactação na carga.

### Próxima etapa

A segunda etapa do projeto prevê, a partir do 1º semestre de 2022, a integração da cadeia logística de importação de fertilizantes do Porto do Itaqui para o interior do Brasil pelo modal ferroviário. Está prevista uma oferta diária de até 40 vagões (3,7 mil t) com destino ao terminal de transbordo em Palmeirante.

De acordo com Eloy, o novo sistema garantirá ao mercado uma capacidade constante de expedição ferroviária com valores competitivos. Considerando os diferenciais de localização geográfica privilegiada, conexão ferroviária e produtividade, a companhia estima que o novo corredor logístico será o canalizador do crescimento da demanda centro-norte de fertilizantes do país nos próximos anos.

Além de consolidar o Porto do Itaqui como solução logística multimodal do Arco Norte, esses investimentos devem gerar cerca de 200 postos de trabalho diretos e indiretos em São Luís e pelos menos 150 postos na unidade em Palmeirante.

*Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data : 16/03/2021*

## LEON ATRACA NO PORTO DO RECIFE PARA DESCARGA DE BARRILHA

*Informação: Porto de Recife (16 de março de 2021)*

Nesta segunda-feira (15/03) o Leon, navio das Ilhas Marshall, atracou no terminal da capital pernambucana. Com 189,99 metros de comprimento, a embarcação veio descarregar toneladas de barrilha.

Vindo diretamente da Bahia, o Leon já iniciou a descarrega de 6.001 toneladas de barrilha a granel americana, no cais dois do Porto do Recife. A previsão é que a embarcação conclua a descarga nesta quarta-feira (17/03).

*Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data : 16/03/2021*

## OAB DISCUTIRÁ O TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS NO BRASIL

*Informação: OAB (16 de março de 2021)*

A OAB Nacional, através da Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário, promoverá um evento virtual sobre o “Transporte Multimodal de Cargas no Brasil”, no próximo dia 22 de março, a partir das 16h30. O evento ocorrerá em plataforma digital e será transmitido ao vivo pelo canal oficial da OAB Nacional no YouTube.

O debate contará com a participação de autoridades e representantes de agências reguladoras da área de transportes. Participam das palestras, o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério de Infraestrutura, Diogo Piloni e Silva; a superintendente de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Rosimeire Lima de Freitas; e o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Eduardo Nery Machado Filho.

A mediação dos debates será feita pelo presidente da Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário da OAB Nacional, Godofredo Mendes Vianna. Não será necessário realizar inscrição para acompanhar as palestras, basta acessar o canal da OAB no YouTube no dia e horário do evento.

*Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data : 16/03/2021*

# ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

## NOVO MINISTRO DA SAÚDE DESCARTA LOCKDOWN COMO POLÍTICA CONTRA COVID

*Da Redação*



<https://cdn-istoe-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/14/2021/03/marcelo-queiroga.jpeg>

*O novo ministro da Saúde, Marcelo Queiroga*

O novo ministro da Saúde, Marcelo Queiroga, afirmou à CNN Brasil que lockdowns são utilizados em situações extremas, mas que não podem ser “política de governo”. Questionado pela CNN Brasil sobre o lockdown, Queiroga afirmou: “esse termo de lockdown decorre de situações extremas. São situações extremas em que

se aplica. Não pode ser política de governo fazer lockdown. Tem outros aspectos da economia para serem olhados”.

O novo ministro avaliou ainda que, “quanto mais eficiente forem as políticas sanitárias, mais rápido vai haver uma retomada da economia”. Por fim, ele também falou sobre vacinas e sobre pedidos do presidente quanto a questão: “O presidente quer que questões operacionais sejam colocadas de

maneira clara, de tal sorte que o conceito de que o Brasil sabe vacinar se repita, e a gente consiga vacinar a população, que é a maneira mais eficiente de prevenir a doença”.

### Repercussão

A escolha de Queiroga para o comando do Ministério da Saúde não foi bem recebida por integrantes da base aliada de Jair Bolsonaro (sem partido) na Câmara dos Deputados, de acordo com reportagem da Folha de S. Paulo. A matéria informa que sugestões feitas pelo bloco do centrão foram ignoradas por Bolsonaro em favor da indicação de um nome próximo ao senador Flávio Bolsonaro (Republicanos-RJ), filho do presidente.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 16/03/2021

### GUEDES: INTERFERIR NA PETROBRAS TEM UM CUSTO ECONÔMICO PESADO

Da redação



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2021/03/paulo-guedes-agencia-brasil-1-e1615921681577.jpg>

*Ministro disse que avisou ao presidente que a interferência na Petrobras causaria um custo econômico pesado e que o impacto ainda é uma questão em aberto (Crédito: Arquivo/Agência Brasil)*

[O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse nesta terça-feira (16) que a interferência do presidente Jair Bolsonaro na Petrobras causou um

custo econômico pesado e que o impacto ainda é uma questão em aberto.

Segundo a CNN Brasil, o ministro disse que avisou ao presidente que a interferência teria um custo econômico pesado. “O que nós dissemos ao presidente é que isto tem um custo econômico pesado. Então, resultado: se o objetivo era baixar o preço do combustível, o que aconteceu com isso [a troca do presidente da Petrobras] foi que os mercados começaram a subir o câmbio, a Petrobras perdeu valor, e o presidente mesmo falou: ‘Mas, peraí, eu quero fazer isso organizadamente’. Aí, mostrou-se ao presidente que tem contratos, e o presidente, o CEO da Petrobras, na verdade, que é o Castello Branco, não terá seu contrato renovado. Por quê? Quer se mexer nessa governança? Isso é uma questão em aberto aí para o futuro. Vamos ver como esse novo presidente da Petrobras vai enfrentar esse problema ali na frente.”

Depois de várias reclamações contra os reajustes nos preços dos combustíveis, Bolsonaro pediu, em fevereiro, a saída do presidente da estatal, indicando em seu lugar o general Joaquim Silva e Luna.

Segundo a Folha de S.Paulo, nos dias seguintes à interferência, indicadores do País se deterioraram e o valor de mercado da Petrobras chegou a cair R\$ 100 bilhões.

Uma assembleia geral de acionistas da estatal está marcada para o dia 12 de abril para debater a aprovação do nome de Silva e Luna e outros indicados pelo governo para o conselho de administração.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 16/03/2021

### BCB PREPARA AUMENTO DE TAXAS DE JUROS EM PLENO MARASMO SANITÁRIO E ECONÔMICO

Por AFP



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2021/03/f209ea035224b35eee1082a7fc0fa9fcec9b24ae-768x432.jpg>

*O presidente do Banco Central do Brasil, Roberto Campos Neto (Crédito: AFP)*

O Banco Central do Brasil (BCB) se prepara para elevar na quarta-feira sua taxa básica de juros pela primeira vez desde 2015, esperando frear uma aceleração da inflação, embora isso fragilize uma economia castigada pela onda mais letal da

pandemia, preveem os analistas.

Segundo a estimativa média do mercado, a taxa Selic subirá 0,5 ponto percentual, a 2,5%, depois de ser mantida em seu mínimo histórico de 2% desde agosto de 2020. E no fim de 2021, deve chegar a 4,5%, de acordo com a pesquisa Focus, realizada semanalmente pelo BCB.

Uma situação inversa à da maioria dos países, que preveem um aumento da inflação quando a economia se normalizar, com a população vacinada contra a covid-19.

No Brasil, os preços estão subindo em um momento em que a pandemia mata pela primeira vez mais de 2.000 pessoas por dia, com um balanço total de quase 280.000 mortos, e uma vacinação em câmera lenta.

O aumento dos preços em dose meses chegou em fevereiro a 5,20%, um máximo desde janeiro de 2017.

Esse resultado supera o centro da meta inflacionária do BCB para 2021 (3,75%) e está prestes a estourar seu teto (5,25%). A previsão do mercado, de 4,6%, aumenta há dez semanas.

– Um “choque de juros” –

A inflação em dose meses foi pressionada pelo aumento da gasolina (9%) e sobretudo pela alimentação (15%), com altas absurdas do arroz (70%), do feijão (52%) e da carne (29,5%).

A disparada se deveu à demanda mundial de produtos agrícolas, à forte desvalorização do real frente ao dólar e a piora do quadro fiscal, com uma economia que encolheu 4,1% em 2020.

Para Mauro Rochlin, professor de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV), o BCB, formalmente autônomo desde fevereiro, deveria se decidir a aplicar “um choque de juros”, aumentando na quarta-feira a Selic a 2,75%, para sufocar a inflação.

Um aumento fraco da Selic “vai levantar especulações sobre a leniência do BC com a inflação mais alta ou com a pressão política”, adverte.

O economista-chefe da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Renato Fonseca, acredita, ao contrário, que “não é o momento” de aumentar os juros, visto que as medidas de confinamento contra a covid vão impactar o consumo.

“A política de aumento de juros é para reduzir a demanda para reduzir a inflação. A gente não vê a necessidade porque estamos em um processo de arrefecimento da demanda” devido às medidas restritivas, disse Fonseca à AFP.

**Fonte : IstoÉ- Dinheiro**

**Data : 16/03/2021**



## MONEYTIMES

### MONEYTIMES

#### PREÇOS DA CELULOSE VÃO SE SUSTENTAR COM ESTOQUES APERTADOS ATÉ 3º TRIMESTRE

Por Diana Cheng



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/03/1-5.jpg>

*A Suzano é a principal escolha da Ágora Investimentos no setor de papel e celulose (Imagem: Reprodução/Suzano)*

Os estoques do mercado de celulose devem ficar apertados pelo menos até o terceiro trimestre de 2021, afirmou a Ágora Investimentos, em relatório divulgado nesta segunda-feira (15).

Analistas do Bradesco BBI realizaram na semana passada um estudo sobre a produção e o consumo de papel na Ásia. Para produtores de papel e celulose, traders, consultores e macroeconomistas, o mercado está em um estágio saudável na China, com fatores como atividade industrial, e-commerce, eventos públicos e materiais escolares sustentando a demanda.

Segundo a Ágora, o cartão Ivory continua sendo o mercado mais aquecido. Os produtores de papel gráfico também estão conseguindo aumentar os preços, enquanto os produtores de tecidos sofrem com o repasse mais lento.

A Ágora destacou que os fabricantes de papel de pequeno/médio porte estão operando com baixos níveis de estoque de celulose, enquanto os estoques dos grandes fabricantes de papel podem entrar em uma situação mais apertada no segundo trimestre.

Dessa forma, os preços da celulose devem continuar em patamares elevados ao longo do ano, para recuar em 2022 com a entrada em operação de novas capacidades.

Os produtores de celulose de fibra longa anunciaram preços de US\$ 980 a US\$ 1 mil a tonelada na China. A Ágora acredita que os produtores de celulose de fibra curta vão acompanhar o movimento, com preços a US\$ 780-800/tonelada para abril.

A Suzano (SUZB3) continua sendo a principal escolha da corretora no setor, seguida por Klabin (KLBN11). A corretora tem recomendação de compra para ambas as empresas.

Fonte: *Moneytimesoip*

Data : 16/03/2021

#### CÂMARA COMEÇA ANÁLISE DA MP QUE CONCEDE ISENÇÃO DE TARIFA DE ENERGIA NO AMAPÁ

A Câmara dos Deputados começou sessão deliberativa virtual para analisar projetos da bancada feminina e outras matérias, como a Medida Provisória 1010/20, que está em debate no momento.

A MP concede isenção de tarifa de energia elétrica no período de 26 de outubro a 24 de novembro para os consumidores atingidos pelo apagão no estado do Amapá.

Em seu relatório, o deputado Acácio Favacho (Pros-AP) incluiu desconto de 50% da fatura de energia elétrica referente aos 30 dias posteriores à isenção (25 de novembro a 24 de dezembro) para os consumidores residenciais dos municípios atingidos.



<https://media.moneytimes.com.br/uploads/2021/03/camara-dos-deputados-671-e1615920426502.jpg>

(Imagem: Pablo Valadares/Câmara dos Deputados)

Os deputados devem entrar na fase de votação do projeto de lei de conversão e dos destaques apresentados ao texto.

### Histórico

No dia 3 de novembro de 2020, uma explosão em um transformador de uma subestação de energia em Macapá deixou 13 das 16 cidades do estado sem energia por dois dias seguidos e em rodízio de fornecimento por mais 22 dias. Dos dois transformadores adicionais, um foi avariado e outro, que seria reserva, estava fora de operação por defeito.

Fonte: Moneytimesoip

Data : 16/03/2021

## GUEDES CITA “COEFICIENTE DE 70%” DE APROVAÇÃO DE REFORMAS NO CONGRESSO

Por Reuters



<https://media.moneytimes.com.br/uploads/2021/03/paulo-guedes-1.jpg>

Paulo Guedes - Questionado sobre a reforma tributária, o ministro pontuou que ela é “um pouco mais complexa” (Imagem: REUTERS/Adriano Machado)

O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou nesta terça-feira que o governo calcula ter obtido um “coeficiente de 70%” na aprovação de medidas econômicas enviadas ao Congresso Nacional e mencionou que a reforma administrativa está pronta para ser aprovada pelos parlamentares, classificando-a como “leve, suave”.

Em entrevista gravada à CNN, Guedes mencionou a economia fiscal que a reforma vai gerar em âmbito federal, de 300 bilhões de reais, além da economia em torno de 140 bilhões de reais a 150 bilhões de reais em salários nos três níveis da Federação.

Questionado sobre a reforma tributária, o ministro pontuou que ela é “um pouco mais complexa”. Guedes afirmou que o governo não queria “cair na armadilha que estava preparada” de elevação de tributos em meio a uma recessão econômica. “Você não deve aumentar impostos no meio de uma recessão. Se não, você agudiza a recessão”, reiterou.

### Vacinação em massa

Mais uma vez, o titular da pasta econômica reforçou a necessidade de se garantir imunização em larga escala à população, afirmando que economia e saúde são “indissociáveis”. “A vacinação em massa é um passo indispensável, porque ela permite que haja uma redução dramática do desemprego informal”, completou.

Em seus comentários, Guedes, de 71 anos, disse que gostaria de já ter sido vacinado. “Eu acho ótimo. Sou candidato a tomar a vacina, quero me vacinar.” Residente de Brasília, Distrito Federal, o

ministro, por ora, ainda não foi contemplado no processo de imunização da população pelo governo local.

O Distrito Federal está vacinando, no momento, pessoas de 74 anos ou mais, além de integrantes de outros grupos prioritários.

*Fonte: Moneytimesoip*

*Data : 16/03/2021*



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### MOBILIDADE ELÉTRICA VAI DEMANDAR NOVOS MODELOS DE NEGÓCIOS NO BRASIL

*Por Nayara Machado - 16 de março de 2021 - Em Diálogos da Transição, Transição energética*

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

A mobilidade elétrica vai demandar novos modelos de negócios, com empresas costurando articulações e parcerias para mitigar riscos e compartilhar investimentos.

A constatação faz parte do primeiro Anuário Brasileiro de Mobilidade Elétrica, lançado nesta segunda (15) pela Plataforma Nacional de Mobilidade Elétrica (PNME).

Edgar Barassa, da consultoria BCC, explica que modelos de negócios mais tradicionais, com investimento de uma única organização, são mais frágeis no caso da mobilidade elétrica, que demanda por investimentos maiores de aquisição.

“O que nós temos visto é que a melhor forma de contornar esse investimento inicial elevado para fazer aplicações de frota elétrica tem sido por meio de parcerias”, diz.

Segundo Edgar, as empresas estão deixando de desenhar planos de negócios de forma individual.

“Você tem a empresa que é uma boa integradora, o player do setor elétrico e a startup que faz a plataforma de gestão com inteligência. Tudo isso é sustentado por uma tríplice do olhar da tecnologia, do olhar financeiro e do olhar sustentável. Os três se complementam. Por isso a necessidade desses novos arranjos que rompem com o modelo de negócio mais tradicional”, completa.

Mesmo com números bem abaixo em relação aos países líderes, em 2019, o Brasil observou um crescimento três vezes maior, comparado com 2018, no registro de veículos elétricos leves de passageiros e comerciais.

De 3.418 veículos, a frota subiu para 11.205 unidades, de acordo com dados do Ministério da Infraestrutura (2020).

Considerando 2007, ano de início dos registros, o levantamento mostra que houve um aumento maior entre 2014 e 2016, chegando a 1.303 unidades e, 2017 e 2018, com patamar similar.

#### **Efeito Covid nos investimentos**

Ações de incentivo à mobilidade elétrica no Brasil podem encarar dificuldades em função dos efeitos da pandemia sobre a economia.

“Vimos que praticamente todos os modais foram afetados de forma negativa, considerando o estancamento de novos investimentos e desengajamento ante a iniciativas e atividades já renunciadas”, alerta o anuário.

Segundo a análise, a depreciação do real frente ao dólar aumentou o já elevado preço de aquisição dos veículos elétricos importados, trazendo barreiras adicionais.

Contudo, o documento também indica que existem oportunidades para alavancar esse setor, com as cidades e os investidores repensando a configuração e os modelos de negócio empreendidos pelo transporte público.

Outra oportunidade indicada é o programa de P&D da Aneel, que desde 2010 engloba projetos e investimentos ligados à mobilidade elétrica.

Lançada em 2018, a Chamada 22 da Aneel trouxe um recorte específico para a mobilidade elétrica, com 30 projetos aprovados, totalizando mais de R\$ 463 milhões em investimentos na área.

“De fato, se o ano de 2020 foi complexo do ponto de vista dos investimentos relacionados à mobilidade por conta da Covid-19, pode-se afirmar que a Chamada 22 é a grande responsável pela continuidade dos novos projetos de mobilidade elétrica”, relata o anuário.

Um exemplo do funcionamento desses novos modelos de negócios, a Chamada 22 estimula parcerias entre empresas, academia, startups, consultorias e outros agentes de mercado.

### **Adaptação ao contexto brasileiro**

Para Flávia Consoni, pesquisadora da Unicamp, também é preciso considerar que o contexto brasileiro exige soluções diferentes do que vem sendo feito em países europeus.

“Nós estudamos a Noruega para aprender as políticas, principalmente de estímulo ao consumo. A gente aprende muito com isso, mas a gente não consegue trazer essa experiência para cá, porque a nossa realidade é outra”, diz.

Ela aposta em uma transição para mobilidade elétrica com a combinação de diferentes modais e tecnologias híbridas, com o uso de etanol, por exemplo.

“Eu vejo o veículo particular como aquele que vai ter essa transição mais lenta e a gente vai contar muito com a tecnologia híbrida. Nosso mercado está crescendo puxado pela tecnologia do veículo elétrico híbrido que combina o etanol”, aponta Flávia.

### **Projeto Zebra**

O programa Zero Emission Bus Rapid-deployment Accelerator (ZEBRA) quer acelerar a implantação de ônibus elétricos nas cidades de São Paulo (Brasil), Medellín (Colômbia), Santiago (Chile) e Cidade do México (México).

As metrópoles fazem parte do C40 Cities e têm compromissos para a descarbonização do transporte público.

Com foco no design de novos meios de financiamento e modelo de negócios para a operação do transporte público, o programa busca a formação de parcerias com instituições financeiras regionais para investimento de US\$ 1 bilhão em tecnologia de propulsão elétrica e de zero emissão na América Latina até 2021.

Liderado pelo C40 Cities e pelo Conselho Internacional de Transporte Limpo (ICCT, em inglês), o ZEBRA também atua do lado da oferta, ao obter compromissos dos principais fabricantes de ônibus e motores em apoiar o crescimento dos elétricos na América Latina.



A colaboração inclui definição de estratégias de carregamento e execução de projetos-piloto, entre outros pontos.

### **Curtas**

**Orçamento para Meio Ambiente.** Cinco ex-ministros da Fazenda enviaram uma carta ao relator-geral do Orçamento, senador Marcio Bittar (MDB-AC), pedindo que o orçamento do Ministério do Meio Ambiente (MMA) seja recomposto, de modo que não sofra os cortes sugeridos pela proposta do Executivo...

...O PLOA (Projeto de Lei Orçamentária) enviado ao Congresso pelo governo federal propõe o menor orçamento dos últimos 21 anos para o MMA, R\$1,72 bilhão. Folha

O BID assinou, no final de fevereiro, um acordo de cooperação com o BNDES para criar um sistema de validação e aumento da emissão de títulos verdes no Brasil. A ideia é estabelecer uma espécie de marco normativo para validar projetos aptos a captar recursos por meio desse tipo de emissão. epbr

A ANP autuou as 35 distribuidoras que descumpriram suas metas de compra de Créditos de Descarbonização (CBios) no ano passado, como previsto no programa federal RenovaBio. Todas elas são de pequeno a médio porte...

...A lei do RenovaBio prevê multa equivalente à quantidade de CBios que a distribuidora não comprovou multiplicada pela maior média mensal de preços de CBios na B3 no ano do descumprimento. Em 2020, outubro foi o mês com a maior média mensal, de R\$ 50,47. Valor

A área agrícola com tecnologias sustentáveis e financiadas pelo Programa ABC superou 750 mil hectares no período de julho a dezembro de 2020. A área equivale a cinco vezes a da cidade de São Paulo. Segundo o Ministério da Agricultura, o valor contratado pela linha de crédito alcançou cerca de R\$ 1,958 bilhão. Broadcast Agro

RSB e Bioledger avaliam o potencial de um banco de dados de blockchain para apoiar a rastreabilidade de biocombustíveis e suas matérias-primas. Estudo de caso traz recomendações para construção de um banco completo a ser usado pela indústria para melhorar a transparência e o controle em cadeias de abastecimento. RSB

A exploração madeireira aumentou 60% em Mato Grosso entre os anos de 2018 e 2019 e 37% desse número foi explorado de forma ilegal. É o que apontou um estudo recém-publicado pelo Instituto Centro de Vida (ICV). Foram 457 mil hectares de florestas nativas exploradas no estado no período, que vai de agosto de 2017 a julho de 2019. G1

*Fonte : Agência EPBR de Notícias*

*Data : 16/03/2021*

### **ERASMO BATTISTELLA, PRESIDENTE DO ECB GROUP**

*Por epbr - 16 de março de 2021 - Em Combustíveis, Transição energética, Vídeos*

Erasm Battistella é CEO do ECB Group, controlador da BSBios, e presidente da Aprobio – Associação dos Produtores de Biocombustíveis do Brasil. Na pauta, política e mercado de combustíveis e regulação dos biocombustíveis avançados.

Além do controle da BSBios, produtora nacional de biocombustíveis, o ECB Group investe na produção de biocombustíveis avançados no Paraguai por meio do projeto Omega Green.

Recentemente, fechou contratos com petroleiras europeias para fornecimento de combustíveis. As obras estão previstas para começar este ano.

Assista a entrevista no canal da epbr no Youtube, ou nas nossas páginas no Facebook e LinkedIn.

[https://www.youtube.com/watch?v=B6viY-QS\\_w4](https://www.youtube.com/watch?v=B6viY-QS_w4)

*Fonte : Agência EPBR de Notícias*

*Data : 16/03/2021*



## JORNAL O GLOBO – RJ

### GOVERNO INCLUI ELETROBRAS EM PROGRAMA DE PRIVATIZAÇÃO E PREVÊ FINALIZAR O PROCESSO EM FEVEREIRO DE 2022

Anúncio foi feito após reunião do Conselho do Programa de Parceria de Investimentos (PPI), que teve a presença do presidente Jair Bolsonaro e do ministro Paulo Guedes

*Por Gabriel Shinohara e Manoel Ventura*



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24903155-668-997/FT1086A/x91736549\\_EC-Rio-de-Janeiro-RJ-22-02-2021Eletrobras-Mudancs-na-Petrobras-trazem-incertezas-nas-outras.jpg.pagespeed.ic.Ju3XraX5CS.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24903155-668-997/FT1086A/x91736549_EC-Rio-de-Janeiro-RJ-22-02-2021Eletrobras-Mudancs-na-Petrobras-trazem-incertezas-nas-outras.jpg.pagespeed.ic.Ju3XraX5CS.jpg)

*Para que a Eletrobras seja privatizada, o Congresso Nacional precisa aprovar a Medida Provisória enviada pelo governo Foto: Custódio Coimbra / Agência O Globo*

BRASÍLIA — O governo deu o primeiro passo para a privatização da Eletrobras nesta terça-feira ao incluí-la no Programa Nacional de Desestatização (PND). A

expectativa é que todo o processo esteja finalizado fevereiro de 2022.

O anúncio foi feito após reunião do Programa de Parceria de Investimentos (PPI), que contou com a presença do presidente Jair Bolsonaro, do ministro da Economia, Paulo Guedes, e de outros membros do governo.

Essa é apenas a primeira fase do processo de privatização da estatal, que ainda precisa que o Congresso Nacional aprove a Medida Provisória (MP) enviada pelo governo no fim de fevereiro. A expectativa do governo é que a aprovação seja até junho deste ano.

Em nota, o Ministério de Minas e Energia (MME) ressaltou que o objetivo da privatização é aumentar a capacidade de investimento da empresa, "gerando mais emprego e renda para o país" e espera que o processo vai trazer mais competitividade para a empresa.

A secretária especial do PPI, Martha Seillier, destacou que o poder público não tem capacidade para fazer investimentos na empresa que são necessários para ganhar competitividade.

— O que nós esperamos é aumento dos investimentos nos setor de energia, geração de emprego e renda, criação de um ambiente atrativo para investidores, aumentando a competitividade do setor, reduzindo a volatilidade de preços na tarifa da energia elétrica — disse a secretária.

#### EBC

Na mesma reunião, o governo também incluiu a Empresa Brasil de Comunicação (EBC) no PND, dando o primeiro passo para a privatização da estatal. Na semana passada, o ministro das Comunicações, Fábio Faria, já tinha anunciado que tentaria viabilizar a privatização da empresa.

No estudo apresentado na reunião, o governo avalia que somente a venda de imóveis da EBC poderia levantar mais de R\$ 300 milhões. Além disso, ressaltou que a privatização tiraria

aproximadamente R\$ 400 milhões das despesas do Orçamento da União atualmente voltadas para a empresa.

De acordo com o governo, a ideia é que a inclusão da estatal no PND possa permitir a avaliação de “alternativas mais eficientes” para a política pública.

“Converge com o propósito de reordenar a posição estratégica do Estado na economia, contribuindo para a reestruturação econômica do setor público, permitindo que a Administração Pública concentre seus esforços nas atividades em que a presença do Estado seja fundamental”.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 16/03/2021

## TSE E UNIÃO ASSINAM ACORDO PARA CADASTRAR BIOMETRIA DE MAIS 100 MILHÕES BRASILEIROS E CRIAR IDENTIDADE DIGITAL

O objetivo é facilitar a identificação com segurança em diversas situações

Por *Stephanie Tondo*



<https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24927506-762-764/FT1086A/xbiometria.jpg.pagespeed.ic.fIBTKGnild.jpg>

*O presidente do TSE, ministro Luís Roberto Barroso, o ministro da Secretaria-Geral da Presidência, Onyx Lorenzoni, e o ministro da Economia, Paulo Guedes, assinaram acordo para disponibilizar a identidade digital para os brasileiros Foto: Agência Brasil*

programa de Identificação Civil Nacional (ICN). Um dos objetivos da iniciativa é a criação da carteira de identidade digital.

Na segunda-feira, o presidente do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), ministro Luís Roberto Barroso, e o ministro da Secretaria-Geral da Presidência da República, Onyx Lorenzoni, com o ministro da Economia, Paulo Guedes, assinaram um acordo de cooperação técnica para colocar em prática o projeto.

Criada por uma lei de 2017, a ICN está sob a responsabilidade do TSE. O objetivo é cadastrar os brasileiros para que sejam identificados com segurança e facilidade em diversas situações, como no embarque em viagens nacionais utilizando a validação biométrica e prova de vida para beneficiários do INSS, por exemplo.

— A ICN vai facilitar a vida dos 111 milhões de brasileiros que já possuem o cadastro biométrico e os outros 100 milhões que ainda faltam. Além disso, com a conferência dessas informações com a base de dados do TSE, a ideia é eliminar ainda mais as fraudes tanto em instituições privadas quanto nas públicas — explicou Barroso.

Dentro do programa de identificação nacional, está a prevista a criação do Documento Nacional de Identificação (DNI) com a expectativa de, no futuro, ser o principal documento a ser utilizado pelo cidadão brasileiro. A Identidade Digital utilizará dados biométricos, garantindo mais segurança.

A implementação do DNI depende, ainda, da elaboração de um cronograma específico que levará em conta a atualização do cadastro biométrico em todo o país, uma vez que o cidadão terá de fazer um pré-cadastro no aplicativo e buscar um posto de atendimento para validar seus dados.

Pelos termos do acordo, o TSE, a Secretaria-Geral da Presidência da República e o Ministério da Economia deverão especificar e implementar a prestação do serviço de conferência da Base de Dados da Identificação Civil Nacional (BDICN), junto à plataforma gov.br.

Assim, a ICN será o meio preferencial de validação dos usuários dos serviços públicos digitais ofertados pelos portais oficiais do Governo Federal. Ou seja, a partir da validação dos dados biométricos do cidadão na base da ICN, será possível usufruir de serviços públicos antes disponíveis apenas no atendimento presencial de órgãos públicos federais, como o INSS e a Receita Federal.

Na avaliação do ministro Onyx Lorenzoni, a ideia é que tanto as plataformas do Poder Executivo quanto do TSE possam conversar e cooperar entre si.

— O objetivo aqui é a união de esforços entre Poder Judiciário e Poder Executivo. Vamos servir mais e melhor a todos os cidadãos do Brasil.

Já o ministro da Economia, Paulo Guedes, disse que a ICN é uma excelente iniciativa do TSE que deu os primeiros passos nessa grande base de dados biométricos.

— Nós, desde que entramos em 2019, começamos a trabalhar juntos, de um lado a base de dados biométricos, do outro o nosso trabalho de digitalização de 38 milhões de 'invisíveis' que sequer tinham um CPF. Por isso, acredito que a ICN também é fundamental tanto para a qualidade de políticas públicas quanto para a segurança das transações financeiras — pontuou Guedes.

Ainda segundo o ministro da Economia, a iniciativa é a promessa de um futuro cada vez melhor, com um governo cada vez mais eficiente, que entrega cada vez melhor, mais barato e com mais qualidade para o cidadão brasileiro.

O acordo assinado hoje prevê também a gestão sobre investimentos de recursos do Fundo da Identificação Civil Nacional (FICN) em consonância com as diretrizes editadas pelo Comitê Gestor da Identificação Civil Nacional (CGICN), entre outros.

O Comitê é composto por representantes do Poder Executivo Federal, do TSE, do Senado Federal, da Câmara dos Deputados e do Conselho Nacional de Justiça.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 16/03/2021*

## ‘A MELHOR POLÍTICA FISCAL É VACINAR RÁPIDO A POPULAÇÃO’, DIZ SECRETÁRIO DO TESOURO

Para Bruno Funchal, PEC que libera o auxílio emergencial abre caminho para que dez estados adotem medidas de controle de gastos, com economia de R\$ 13,5 bi

*Por Manoel Ventura e Marcello Corrêa*



[https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24926440-7a2-89d/FT1086A/x88485639\\_Bruno-Funchal-diretor-de-programa-do-Ministerio-da-Economia-e-futuro-secretario-do-Tesouro.jpg.pagespeed.ic.MBuSSdFN8X.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24926440-7a2-89d/FT1086A/x88485639_Bruno-Funchal-diretor-de-programa-do-Ministerio-da-Economia-e-futuro-secretario-do-Tesouro.jpg.pagespeed.ic.MBuSSdFN8X.jpg)

*Bruno Funchal, secretário do Tesouro Nacional Foto Foto: Edu Andrade / Ministério da Economia*

compensar os gastos com o benefício, mas sim rever regras fiscais no país. A avaliação é do secretário do Tesouro Nacional, Bruno Funchal.



Em entrevista ao GLOBO, ele destaca o efeito do texto nos governos locais. Nas contas do Tesouro, dez estados — inclusive o Rio — se enquadrariam nas regras que permitem adotar ações como o congelamento de salários. A economia estimada é de R\$ 13,5 bilhões.

O secretário afirma que o debate sobre reduzir gastos com o funcionalismo pode voltar durante a tramitação da reforma administrativa. Funchal destaca que o melhor pacote fiscal hoje é a vacinação rápida contra a Covid-19.

A PEC foi avaliada por especialistas como tímida para o ajuste fiscal. Ela é suficiente?

A PEC é um dos maiores avanços desde a Lei de Responsabilidade Fiscal. O coração da PEC é lidar com a questão do teto de gastos (regra que limita o crescimento das despesas à inflação do ano anterior). E a gente ampliou isso para todos os prefeitos e governadores que, até então, não tinham instrumentos de controle de despesa obrigatória. A PEC ainda deixa mais claro o processo de calamidade.

No ano passado, a crise estava vindo e estávamos muito limitados para tomar ações porque tinha algo muito incipiente. Outro ponto foi um plano para reduzir o gasto tributário, com uma meta de reduzir para 2% do PIB em oito anos (hoje são 4% para isenções).

Também tiramos da Constituição a obrigação da União de criar uma linha para pagar precatórios (dívida reconhecida por decisão da Justiça) dos estados. E a liberação do superávit financeiro para os fundos vai liberar R\$ 160 bilhões para melhorar a gestão da dívida.

O objetivo da PEC não era economia no curto prazo?

O objetivo dessa PEC não era fazer uma economia que compensasse os R\$ 44 bilhões do auxílio emergencial. As pessoas se apegaram muito a isso, mas esse não era o objetivo. O objetivo era: a gente precisa de uma contrapartida que mostre que estamos num processo de consolidação fiscal, que mostre credibilidade no médio e longo prazo.

O principal ponto que ficou de fora da PEC foi a autorização para corte de jornada e salário de servidores. Ainda há espaço para negociar ou essa discussão está superada?

Não acho superada. O ganho não foi apenas a PEC, teve um ganho de debate, teve um amadurecimento. A proposta original era que voltasse na Constituição. Não foi suficiente, mas não acho que fechou a porta. Redução e otimização de despesa de pessoal podem vir de uma forma mais estruturada na reforma administrativa, que casa isso com modernização do Estado.

E é a próxima pauta da Câmara. Não acho que venha nesse sentido, de redução de jornada e vencimento, mas acho que venha em forma de otimização do gasto de pessoal, que vai trazer ganho fiscal de médio e longo prazo.

O limite de R\$ 44 bilhões para o auxílio é suficiente?

Foi muito importante para trazer previsibilidade especificar os R\$ 44 bilhões para o auxílio emergencial. A gente tem quatro meses para acelerar a vacinação e vai estar rolando o auxílio emergencial. Então, a melhor política fiscal é vacinar rápido a população. Dependendo dessa velocidade, a gente não vai precisar de uma nova rodada (de auxílio).

Agora, se ficar lento, eu acho que, no último mês, pode ser discutida uma coisa pontual até o processo de vacinação estar mais disseminado. O mais importante do fiscal é a retomada econômica, crescimento e redução de gastos; é a economia voltando à normalidade. Hoje, para a política fiscal, econômica, sanitária, o melhor instrumento é um: a vacinação acelerada.

Qual o impacto da PEC para os estados e municípios?



Se o estado ou município tiver uma despesa corrente acima de 95% da receita corrente, ele pode aplicar a série de medidas que controlam a despesa obrigatória. (Para fazer a conta), a gente pegou 2020 e tirou da receita a transferência da Lei Complementar 173 (que destinou recursos para estados).

Qual seria a economia se esses que estão acima dos 95% acionassem os gatilhos (Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Sergipe, São Paulo, Rio de Janeiro, Goiás, Rio Grande do Norte, Pernambuco, Maranhão e Acre)?

Numa situação de normalidade, sem essas transferências, seriam R\$ 13,5 bilhões para estados e R\$ 11,2 bilhões para municípios. Só que também poderia usar os gatilhos acima de 85% (com autorização do Legislativo local).

Nesse caso, chega a R\$ 93 bilhões para estados e R\$ 54 bilhões para os municípios. Esse é o ganho máximo se todos implementassem os gatilhos para fazer com que as despesas se enquadrem dentro de 85% da receita.

O acionamento do gatilho não é obrigatório para os estados e municípios. Como fazer para eles acionarem?

Se você fizer o ajuste e usar o gatilho, mantém os seus benefícios de ter aval do Tesouro para operação de crédito e qualquer repactuação futura de crédito. Faria sentido continuar concedendo garantia para quem não faz o seu dever de casa e pode empurrar depois a conta para a União?

Não faz sentido. Por isso, a gente incorporou a vedação ao aval da União em operações de crédito e à repactuação da dívida.

Quando a União irá acionar os gatilhos e congelar despesas?

Na medida em que a despesa obrigatória volte a crescer, em situações normais, sem dar reajuste a servidor, esse engatilhamento seria entre 2024 e 2025. Agora, pode vir antes, dependendo de decisões de criação de despesa obrigatória. O importante é que temos uma regra clara.

Qual a economia para a União?

Especificamente com pessoal é algo entre R\$ 10 bilhões e R\$ 15 bilhões (por ano), dependendo do cenário do reajuste que aconteceria se não tivesse engatilhado.

Com inflação mais alta, aumenta o limite de despesas da União previsto no teto de gastos. Haverá reajuste para os servidores no próximo ano?

Uma coisa que a gente precisa deixar claro para todos os tomadores de decisão é que vai ter esse espaço durante um ano, mas que esse espaço vai ser consumido ao longo do tempo pelo crescimento das despesas obrigatórias porque são indexadas. Vai existir um espaço para decisão de Orçamento e vai precisar tomar uma decisão.

Quero investir mais? Quero aumentar o Bolsa Família? Quero dar reajuste? Isso tudo tem que estar na mesa e tomar uma decisão. É legítimo que o reajuste seja colocado na mesa. Mas um reajuste tem efeito permanente. É como se deixasse de investir "X" bilhões de reais por ano todos os anos.

Essa é a escolha que vai estar sendo feita. O mais importante é a gente ter a real noção das consequências. Se for para fazer investimento, quanto que vai ter de espaço? Se for reajuste, quanto tem e qual é a repercussão? Se for para rever programas de renda, como se faz e qual é a repercussão? Tudo isso está competindo por espaço.

Espaço maior no teto não aumenta a pressão por gastos, ainda mais em ano eleitoral?

Pressão por gasto tem todo ano. O mais importante é ficar claro que esse gasto compete entre si. A gente tem que ter claro que se for ter reajuste, ele vai estar reduzindo investimento ou espaço para programa de transferência de renda. Aí é decidir qual o mais relevante. É legítimo que seja discutido (o reajuste)? É legítimo. Agora, tem os dois lados.

Nota da redação: Na versão original, o texto informava que o Ceará era um dos dez estados em condições de acionar medidas de controle fiscal, por ter mais de 95% das receitas comprometidas com despesas correntes. A informação estava incorreta e foi corrigida. O Sergipe, que não estava na lista originalmente, foi incluído.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 16/03/2021

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### EXECUTIVOS DA AMÉRICA LATINA COMEÇAM A ENXERGAR LUCRO NA AGENDA AMBIENTAL E SOCIAL, APONTA PESQUISA

Segundo levantamento feito na Argentina, Brasil, Colômbia e México, 60% dos 455 executivos entrevistados acreditam que a pauta ESG pode trazer ganhos reais para as empresas

Por *Matheus Piovesana, O Estado de S.Paulo*

Na América Latina, a percepção de que sustentabilidade não traz retorno financeiro parece estar ficando no passado. Um estudo realizado pela SAP, empresa de softwares de gestão, em parceria



com a CIO Research e a Seekment, obtido com exclusividade pelo Estadão/Broadcast, mostra que para 60% dos executivos de quatro grandes economias da região, inclusive o Brasil, a sustentabilidade, seja ela ambiental, social ou de governança, pode trazer ganhos reais.

<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/4/0/1610421389004.jpg>

*Amazonia - Dos quatro países consultados (Argentina, Brasil, Colômbia e México), o Brasil é o que tem a menor quantidade de empresas com uma estratégia de sustentabilidade em andamento*  
Foto: *Tiago Queiroz/Estadão*

"Antigamente era uma troca, e ainda tem muito dessa percepção. Mas não necessariamente fazer o correto significa pagar mais caro", afirma Cristina Palmaka, presidente da SAP para América Latina e Caribe. "Há os custos indiretos, de reputação. Quando você consegue valorizar o produto como sustentável para o cliente final, tem um ganho de percepção de marca muito maior."

Realizado com 455 CEOs e executivos da América Latina, entre outubro e novembro do ano passado, o levantamento mapeia a tomada de decisão sobre temas delicados em um momento de estresse para as operações das companhias, em plena pandemia da covid-19. Entre os ouvidos para a pesquisa, 47% são executivos de empresas produtoras de bens, como petroleiras, mineradoras e a agroindústria.

O levantamento aponta que 46% das companhias têm estratégias de sustentabilidade e que 22% devem implementá-las em breve. Apenas 9% das empresas não consideram o tema importante para seus negócios. Entre as produtoras de bens, entretanto, o percentual das que já têm políticas em andamento (35%) foi menor que entre as prestadoras de serviços (49%).

Dos quatro países consultados (Argentina, Brasil, Colômbia e México), o Brasil é o que tem a menor quantidade de empresas com uma estratégia de sustentabilidade em andamento. Dos executivos ouvidos no País, 42% afirmaram que o conjunto de regras já existe. Na Argentina, o percentual é de 51%; n México, de 43%.

Cristina acredita que essa diferença diz mais sobre as complexidades do ambiente de negócios brasileiro do que sobre a preocupação local com os princípios que guiam a agenda ESG (de sustentabilidade ambiental, social e de governança, na sigla em inglês). "Uma leitura é a da nossa complexidade como país, com temas fiscais, de reformas. Esse composto ainda é muito impactante quando comparado com países vizinhos", diz. Para a executiva, que já liderou a SAP brasileira, ainda assim há uma evolução de mentalidade.

Considerada toda a região, 41% dos executivos afirmaram que suas empresas elaboram relatórios de sustentabilidade, uma maneira de medir os progressos nesse quesito. Adicionalmente, 46% deles consideraram que o tema é importante para os clientes - mais do que os 44% que viram a solidez financeira como um ponto fundamental.

### Liderança do gênero

Ao analisar com quais aspectos de sustentabilidade as empresas em que trabalham se identificam mais, 60% dos executivos citaram a igualdade de gênero, o maior percentual em um grupo que inclui profissionais do futuro (54%) e mudanças climáticas (43%).

Cristina atribui a centralidade do tema às discussões que acontecem do lado de fora, mas também dentro das empresas, dada a realidade da região. "Conseguimos mostrar que na América Latina, que historicamente tem um viés mais machista, as mulheres estão ganhando um espaço incrível", comenta. Dos 20 executivos que se reportam a ela, nove são mulheres. Sua sucessora no Brasil, Adriana Aroulho, é uma delas.

A pesquisa também captou que, para muitas companhias, a sustentabilidade na cadeia de fornecedores ainda não é um tema importante. Para 51% dos executivos da região, o ponto não é decisivo ao escolher um fornecedor. No Brasil, esse total é de 48%. Por outro lado, o percentual de profissionais do País que consideram os esforços de fornecedores ao estabelecer contratos (27%) ficou acima da média regional (18%).

Ainda que estejam longe de ser maioria, os executivos que levam a sustentabilidade em consideração podem ajudar a influenciar os demais, especialmente em um contexto em que grandes investidores se movimentam para monitorar a "pegada" ambiental dos produtos das empresas em que aportam recursos.

"O tema se tornou urgente. E quando isso afeta a competitividade, muito mais fornecedores que aderem à causa passam a estar presentes", afirma Cristina. "Em uma empresa de alimentos, por exemplo, que toma a decisão de ter a rastreabilidade da cadeia, cortar grandes contratos porque o fornecedor não cumpriu as exigências manda uma mensagem muito forte."

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 16/03/2021*

### **CORTE DE SALÁRIO E JORNADA E SUSPENSÃO DE CONTRATOS DEVERÃO ATINGIR 3 MILHÕES**

Governo prepara uma revisão no programa do seguro-desemprego para tentar obter recursos para o pagamento do agora batizado 'Bolsa Emergencial', que deve ter um custo entre R\$ 5,8 bi e R\$ 6,5 bi, segundo estima o Ministério da Economia

*Por Felipe Frazão e Idiana Tomazelli, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA – A nova rodada do programa que permite às empresas cortarem jornada e salário e suspender contratos de trabalho deve ter custo total entre R\$ 5,8 bilhões e R\$ 6,5 bilhões para o

governo, responsável por pagar um benefício emergencial aos trabalhadores. A estimativa considera que 2,7 milhões a 3,0 milhões de acordos serão firmados entre patrões e empregados nas duas modalidades, segundo documento obtido pelo Estadão/Broadcast.

Os dados constam em nota técnica produzida pela Subsecretaria de Políticas Públicas de Trabalho do Ministério da Economia em 9 de março de 2021. Os técnicos ainda podem refinar os números, sobretudo se o quadro de agravamento da pandemia de covid-19 indicar maior demanda pelo programa.

Como revelou o Estadão, o governo prepara reformulação no seguro-desemprego para poupar recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT) e conseguir direcioná-los ao benefício emergencial (BEm). O programa que permite os acordos para proteger empregos e aliviar o caixa das empresas deve ter duração de quatro meses.

Um desenho inicial do BEm previa que o governo bancaria com recursos públicos os primeiros dois meses de benefício, e os outros dois seriam uma antecipação do seguro-desemprego. No entanto, o governo mudou a estratégia e decidiu bancar integralmente os benefícios de quem tiver jornada e salário reduzido ou contrato suspenso, sem interferir no seguro-desemprego desse trabalhador, que manterá o direito de forma integral caso seja demitido após o fim do acordo.

O dinheiro do BEm sairá todo do FAT, mas sem necessidade de aportes adicionais pelo Tesouro Nacional. Com o aumento substancial da dívida pública em 2020, a equipe econômica tem buscado soluções para combater a crise da covid-19 que dependam menos de recursos obtidos via emissão de dívida pública. A economia obtida com a reformulação do seguro-desemprego abrirá espaço dentro do fundo para essas despesas.

### Cenários

Os técnicos traçaram três cenários para o pagamento do BEm, agora chamado de “Bolsa Emergencial”. No cenário-base, que na visão do governo é o que tem mais chances de ocorrer, haveria 1,16 milhão de acordos de suspensão de contrato e 1,69 milhão de acordos de redução de jornada e salário (total de 2,85 milhões). Considerando o gasto médio esperado com cada trabalhador, o custo do programa ficaria em R\$ 6,14 bilhões.

Na redução de jornada e salário, os acordos podem ser firmados com cortes de 25%, 50% ou 70%, nos mesmos moldes da primeira rodada do programa em 2020.

No cenário conservador, menos contratos são alvo de acordo, 1,1 milhão em suspensão e 1,6 milhão em redução de jornada e salário. A despesa ficaria em R\$ 5,82 bilhões. Já no cenário agressivo, haveria 1,2 milhões de suspensões de contrato e 1,8 milhões de acordos de redução de jornada e salário, com custo de R\$ 6,46 bilhões.

As projeções levaram em conta as adesões ao BEm no período de setembro a dezembro de 2020. Os técnicos usaram esse período, e não o do pico de acordos logo no início do programa, porque consideram que houve uma acomodação no número de empresas que precisam do instrumento para seguir operando sem prejuízos e sem precisar demitir seus funcionários.

No início da pandemia, ainda sem grandes informações sobre o modo de dispersão da doença, muitos Estados decretaram o fechamento geral de atividades, inclusive industriais, o que gerou forte demanda pelos acordos. Hoje, muitos governadores já atuam sob protocolos preestabelecidos, segundo os quais as restrições são mais severas para os setores de comércio e serviços e mais brandas na indústria, onde há mais condições de se manter protocolos de distanciamento.

Por isso, o período de setembro a dezembro de 2020 é considerado uma amostra mais fiel ao que deve suceder agora, em 2021, com o relançamento do programa. O governo tem recebido informações de que o maior demandante do novo BEm será o setor de serviços.

Os cálculos também levaram em conta projeções de qual deve ser a duração dos acordos por faixa de renda. Na nota, essa metodologia é defendida sob o argumento de proporcionar estimativas “mais ajustadas”. No ano passado, o governo destinou R\$ 51,55 bilhões ao programa, mas foram utilizados R\$ 33,5 bilhões.

Fonte : *O Estado de São Paulo - SP*

Data : 16/03/2021

## PRESIDENTE DO SENADO VAI DISCUTIR COM PAULO GUEDES AUMENTO DE PREÇOS DO COMÉRCIO

População não pode ficar refém de ‘oportunistas’ altas, como de alimentos e material de construção, disse Rodrigo Pacheco

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



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/0/7/1615864717770.jpg>

*Alta dos preços tem incomodado o mundo político e agora Guedes terá que dar explicações. Foto: Dida Sampaio/Estadão*

BRASÍLIA – Após apoiar a aprovação da PEC do auxílio, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), cobrou do ministro da Economia, Paulo Guedes, medidas concretas para os brasileiros não ficarem reféns de “oportunistas” altas de preços, como de alimentos e material de construção.

Pacheco vai se reunir com Guedes para discutir o avanço dos preços. Guedes e o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, deverão ser convidados para uma videoconferência para falar sobre o assunto na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado.

A pressão do presidente do Senado ocorreu ontem, na véspera da reunião do Comitê de Política Monetária do Banco Central (BC), que deve aprovar amanhã uma alta da taxa Selic, os juros básicos da economia, para enfrentar a aceleração da inflação no Brasil.

Após a sua eleição para a presidência do Senado, Pacheco também puxou a pressão pela aprovação do auxílio emergencial rapidamente. Mas também ajudou Guedes ao fechar um acordo para que o benefício fosse incluído numa PEC com medidas fiscais.

O presidente do Senado quer também que a CAE se reúna rapidamente para discutir o problema, inclusive a falta de insumos no mercado que ameaçam a produção e encarecem os preços dos produtos no País.

O presidente da CAE, senador Otto Alencar (PSD-BA), informou que vai discutir com Pacheco como fazer esse debate. Ao Estadão, Alencar informou que deve organizar a videoconferência, mas argumentou que o problema da alta de preços depende da política pública do Executivo e que está relacionado, sobretudo, à elevação do dólar ante o real. “Por que o dólar está subindo? Um dos componentes é a insegurança jurídica, as crises políticas recorrentes, a maioria delas gestadas dentro do Palácio do Planalto”, criticou o senador baiano.

O presidente da CAE chamou a atenção para o problema também de falta de reposição de peças de máquinas, que deve afetar a colheita agrícola e a produção nacional. Esse é outro ponto que deverá ser debatido com Guedes. “Estão com dificuldade para repor as peças para a colheita que será muito boa”, disse, reconhecendo a dificuldade de fazer uma audiência pública virtual.

A alta dos preços tem incomodado o mundo político e sido alvo de comentários dos parlamentares em sessões. Na semana passada, ao falar sobre o aumento de preços de insumos da construção civil, Pacheco comentou sobre a necessidade de providências “mais radicais” serem tomadas em relação a esses aumentos, especialmente de insumos na construção. Não deu detalhes.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 16/03/2021*

## **PARA GUEDES, ECONOMIA ESTÁ ‘DECOLANDO’ E ARRECADAÇÃO EM JANEIRO DEVE SER RECORDE**

O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou nesta terça-feira, 16, que o resultado da arrecadação federal de janeiro deve ser recorde para o mês, assim como aconteceu com o Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged). “As primeiras conversas que eu tive com o secretário Tostes, ele me dizia que é possível que tenhamos um resultado recorde de arrecadação”, disse, em referência ao chefe da Receita Federal, José Tostes.

O resultado da arrecadação não tem data definida para ser divulgado, mas Guedes disse que pode ser nesta semana.

“Então, há sinais por toda parte, seja no Índice de Atividade do Banco Central IBC-Br, seja no Caged, seja na arrecadação da Receita Federal, de que a economia brasileira está de novo decolando”, destacou o ministro.

O IBC-Br subiu 1,04% em janeiro, o dobro da mediana de 0,50% da pesquisa do Projeções Broadcast. “Foi o dobro do esperado.”

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 16/03/2021*



Informação que vira dinheiro.

## **VALOR ECONÔMICO (SP)**

### **KLABIN É A ÚNICA BRASILEIRA EM GRUPO DA COP26**

Companhia foi convidada a integrar o grupo formado por dez executivos da iniciativa privada, o COP26 Business Leaders

*Por Stella Fontes — De São Paulo*

Maior fabricante e exportadora de embalagens em papel do país, a Klabin conquistou lugar de honra nos debates em preparação à próxima Conferência Climática da Organização das Nações Unidas, a COP26, que ocorre em novembro. A companhia foi a única brasileira convidada a integrar o grupo formado por dez executivos da iniciativa privada – o COP26 Business Leaders – e é responsável por difundir as metas da economia de baixo carbono na América Latina.

Ao mesmo tempo, a Klabin assumiu a missão de engajar empresas e governos no programa global “Race to Zero”, cujo objetivo é zerar as emissões líquidas de gases do efeito estufa até 2050. Para engrossar esse movimento, a companhia lança hoje, Dia Nacional da Conscientização sobre as Mudanças Climáticas, uma campanha para alcançar novas adesões no país à meta de descarbonização.

“Queremos que mais pessoas, empresas e governos participem desse debate. Nosso compromisso é trazer toda a sociedade para a discussão”, diz o diretor-geral da Klabin, Cristiano Teixeira. Isso implica atrair também entes públicos às discussões. “A despeito das diferentes agendas, o que está em curso é uma campanha global”, acrescenta. Isso quer dizer, conforme o executivo, que eventuais

descumprimentos à legislação ambiental brasileira, que é rigorosa, também devem ser abordados. “O debate deve ser amplo e focar na legislação que é boa e está posta”, afirma.

O convite da COP, conta Teixeira, eleito em 2020 presidente do ano no 12º PPI Awards, da Fastmarkets RISI, reconhece os esforços empreendidos pela companhia na área ambiental, muitas vezes pioneiros. A adesão à SBTi (do inglês Science Based Target Initiative), de pautar suas metas relacionadas à redução de emissões pela ciência do clima -, teve peso relevante para esse reconhecimento da COP. Desde o fim do ano passado, o grupo de líderes da iniciativa privada tem encontros periódicos para trocar informações sobre a promoção da agenda ambiental em cada país.

Como outras empresas de base florestal, a Klabin tem hoje um estoque líquido elevado de carbono – são 4,7 milhões de toneladas de carbono equivalente -, que no futuro contribuirão para que outras empresas cumpram metas de descarbonização ao mesmo tempo em que trarão ganhos econômicos. Em outras frentes, reduziu em 45%, desde 2004, o consumo específico de água e mais de 90% da energia que consome é de fonte renovável.

Neste primeiro momento, os esforços de divulgação do programa global estão voltados a clientes, fornecedores e dez associações com as quais a companhia tem algum relacionamento – são entidades como Empapel (embalagens em papel) e ABRE (de embalagens) até a Câmara Americana de Comércio (Amcham).

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 16/03/2021*

## COMPASS ESPERA QUE TERMINAL DE REGÁS DE SP SEJA CONCLUÍDO AO FIM DE 2022

Companhia negocia com a francesa Total um contrato de suprimento de GNL, segundo Nelson Gomes Neto

*Por André Ramalho e Gabriela Ruddy, Valor — Rio*



[https://s2.glbimg.com/lwssIXU8cUeRQDxZJslCk8vsBI4=/0x0:2322x1174/1000x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2020/O/v/2XL5YbSSCBJs9Ypjy6rw/10emp-100-cosan-b4-img01.jpg](https://s2.glbimg.com/lwssIXU8cUeRQDxZJslCk8vsBI4=/0x0:2322x1174/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/O/v/2XL5YbSSCBJs9Ypjy6rw/10emp-100-cosan-b4-img01.jpg)

— Foto: Claudio Belli/Valor

O diretor-presidente da Compass, Nelson Gomes Neto, disse nesta terça-feira, em teleconferência com analistas, que o terminal de regaseificação de gás natural liquefeito (GNL) que a empresa do grupo Cosan espera construir em São Paulo deve ser concluído até o fim do ano que vem.

Segundo ele, a companhia negocia com a francesa Total um contrato de suprimento de GNL, “com volumes fixos e flutuantes”. O objetivo da Compass, com o projeto, é ter acesso a moléculas de gás “flexíveis a competitivas”.

Gomes afirmou que a companhia está em “negociações avançadas” com potenciais clientes do mercado livre. Do lado da oferta, a empresa, segundo o executivo, continua a negociar com supridores bolivianos e nacionais contratos para ainda este ano. “Essa Nova Lei do Gás pode destravar o mercado”, afirmou Gomes, durante teleconferência com investidores.

Gomes disse também que não espera uma mudança nos rumos dos desinvestimentos da Petrobras com a mudança no comando da estatal.



**“Esse programa de venda de ativos foi algo patrocinado pelo Cade [Conselho Administrativo de Defesa Econômica], pela ANP [ Agência Nacional de Petróleo] e pela própria Petrobras. Não acredito que uma mudança na administração [da Petrobras] promoveria qualquer mudança nesse programa no longo prazo”, afirmou o executivo.**

A Compass espera concluir a aquisição da fatia de 51% da Petrobras na Gaspetro no primeiro semestre de 2022, se for bem-sucedida na compra do ativo – que reúne as participações da estatal nas distribuidoras estaduais de gás canalizado.

O negócio está, hoje, na fase vinculante, na fase de negociação do acordo de compra da Gaspetro. “Se tivermos sucesso, esperamos submeter o acordo às autoridades nos próximos meses”, disse Gomes. O fechamento financeiro da operação, segundo ele, deve ficar para o primeiro semestre do ano que vem.

Ele afirmou ainda que a Compass já recebeu o aval do Cade para continuar as negociações com a Petrobras e que acredita na obtenção da aprovação da aquisição, pelo órgão antitruste, no momento oportuno.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data : 16/03/2021**

## **EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO CRESCERAM 2,8% EM FEVEREIRO E SOMARAM US\$ 6,5 BILHÕES**

Embarques de soja caíram 33% no mês passado, mas oleaginosa seguiu como principal item da pauta exportadora do setor

**Por Rafael Walendorff, Valor — Brasília**

As exportações do agronegócio somaram US\$ 6,5 bilhões em fevereiro, alta de 2,8% em relação a fevereiro de 2020, segundo análise da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA). O superávit comercial do setor no mês passado foi de US\$ 5,2 bilhões. No acumulado de janeiro e fevereiro, as vendas externas foram de US\$ 12,1 bilhões.

A soja segue como principal produto da pauta exportadora. Em fevereiro, a oleaginosa teve participação de 17,5% na receita total das vendas que renderam US\$ 1,1 bilhão, mesmo com queda de 33,1% em relação ao mesmo mês de 2020.

O segundo principal item nas exportações de fevereiro foi a carne de frango in natura, que caiu quase 7% em relação ao mesmo mês do ano passado. O volume dos embarques teve pouca variação, “o que indica que a alta do dólar no mês beneficiou o exportador brasileiro”, diz a CNA, em nota.

Os aumentos mais expressivos nos embarques brasileiros na comparação com fevereiro de 2020 foram do milho (+158,2%), que passou de US\$ 66,6 milhões para US\$ 172 milhões em 2021, e do açúcar refinado (+95%), cuja receita cresceu de US\$ 68,6 milhões para US\$ 133,8 milhões.

Com liderança folgada da China, que respondeu por 26% da pauta comercial do agronegócio brasileiro em fevereiro, os destaques para o crescimento das exportações na comparação com 2020 foram a Indonésia, com alta de 110,9%, e a Turquia (+44,1%).

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data : 16/03/2021**

## **MAIOR CLIENTE DE FERROVIA NA BAHIA É ALVO DE POLÊMICAS**

Especialistas criticam projetos para escoar minério da região

**Por André Guilherme Vieira — De São Paul**



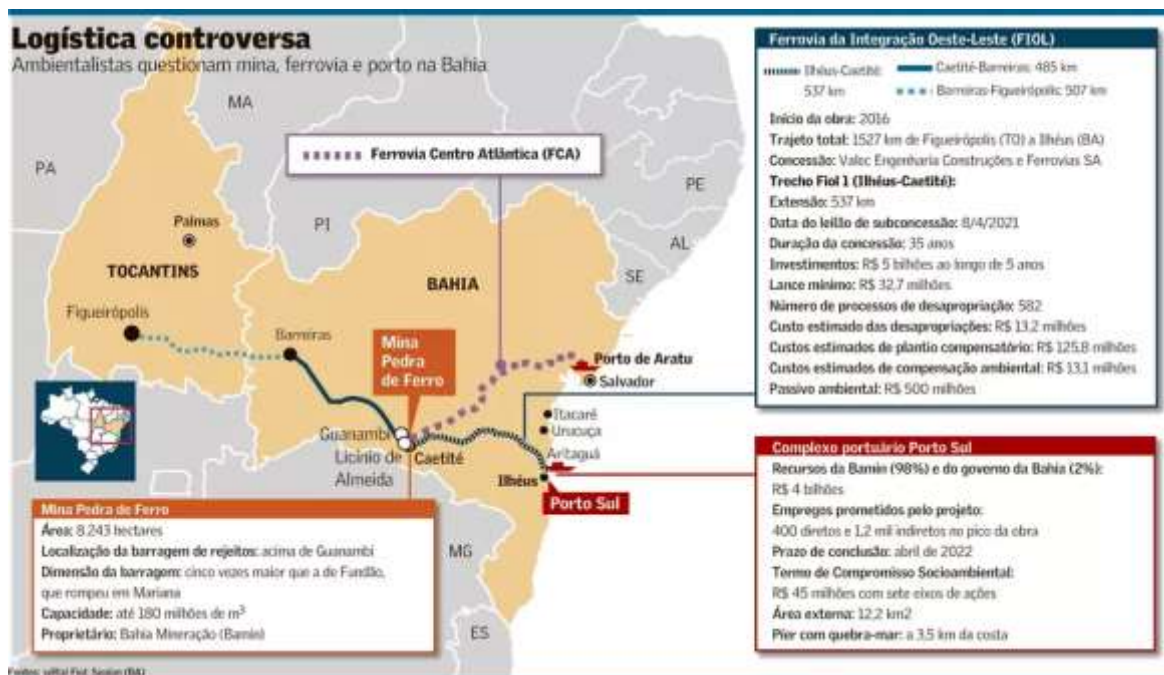
[https://s2.glbimg.com/skgdxHAXTUAgusB95oEZE1wSE1U=/1000x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2021/V/6/STBSC4SsAbGUoK0xJPFq/foto16bra-101-mina-a6.jpg](https://s2.glbimg.com/skgdxHAXTUAgusB95oEZE1wSE1U=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/V/6/STBSC4SsAbGUoK0xJPFq/foto16bra-101-mina-a6.jpg)

**Vista da região da mina de minério de ferro pertencente à Bamin: projeto de linha férrea e porto afetará áreas que abrigam um santuário ecológico, com florestas, manguezais e áreas de estuário na Bahia — Foto: Markus Mauthe/Divulgação**

Com licitação conduzida a toque de caixa pelo governo Jair Bolsonaro, o primeiro trecho da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) terá como usuário quase exclusivo a Bahia Mineração S.A (Bamin). A ela pertence a mina Pedra de Ferro e projeto de terminal portuário para escoar o minério, operações que geram reação da população local e ambientalistas.

A Bamin é subsidiária brasileira do Eurasian Resources Group (ERG), do Cazaquistão, investigado por corrupção no Reino Unido e alvo do Departamento de Justiça americano (DoJ na sigla em inglês) e do FBI (ver Dona de subsidiária brasileira é investigada nos EUA). Tais problemas, por ora, não entram no rol de preocupações de autoridades brasileiras responsáveis pela liberação dos projetos e concessões.

Em todas as etapas, o projeto da Fiol contempla 1.527 km de extensão e liga um futuro porto em Ilhéus a Figueirópolis, no Tocantins, ponto de possível conexão à ferrovia Norte-Sul (ver mapa acima). O primeiro trecho, único qualificado até agora para subconcessão, com prazo de 35 anos, tem licitação marcada para 8 de abril na B3, em São Paulo. Será uma concorrência com participação internacional e vence quem oferecer o maior valor de outorga fixa. O lance mínimo é R\$ 32,7 milhões e o vencedor fará pagamentos trimestrais de outorga variável dentro do prazo contratual de 3,43% da receita operacional bruta da ferrovia.



[https://s2.glbimg.com/07zWhq38dOLZzJJqjefPuvRP7O4=/1000x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2021/n/Z/datfJ9Tl6Cs2dPi a7riw/arte16bra-102-mina-a6.jpg](https://s2.glbimg.com/07zWhq38dOLZzJJqjefPuvRP7O4=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/n/Z/datfJ9Tl6Cs2dPi a7riw/arte16bra-102-mina-a6.jpg)

O segundo trecho, entre Caetité e Barreiras, ainda não licitado, tem 485 km e cerca de 36% das obras executadas pelo governo e depois abandonadas. O investimento previsto pelo governo nas obras dos trechos 1 e 2 da Fiol é R\$ 6,4 bilhões e mais R\$ 3,3 bilhões para conclusão de obras remanescentes e outros investimentos da operação do trecho I.

A porção final da via férrea, com 505 km de Barreiras a Figueirópolis, ainda está em fase de análises e não se sabe se sairá do papel.

Os estudos para construção da Fiol começaram no governo Lula, em 2008, e ganharam impulso na gestão Dilma. As obras tiveram início em 2011, sob comando da Valec. A maior parte da ferrovia cruza território da Bahia, cujos governadores foram os grandes incentivadores da empreitada. O Estado está nas mãos do PT desde 2007, com dois mandatos de Jaques Wagner e Rui Costa em sua segunda gestão.

A carga a ser transportada no primeiro trecho da ferrovia é o minério de ferro extraído das regiões de Caetité e Tanhaçu. Será levado para os terminais do Complexo Portuário Porto Sul, na região de Aritaguá, em Ilhéus. Segundo o projeto, a estrutura terá área de retroporto de 12,2 km quadrados, uma ponte de acesso marítimo e píer com quebra-mar a ser instalado a 3,5 km da costa.

A Bamin, concessionária do porto, depende dele e da ferrovia para viabilizar a exploração de sua mina. Mas o projeto de um corredor para exportar o minério da Pedra de Ferro é controverso. Desde a concepção tem sido alvo de críticas de ambientalistas, que há anos alertam para o potencial desastroso de um porto em área costeira habitada por diversificadas e frágeis espécies animais.

O problema não é só o porto. A via férrea passará por uma região conhecida por abrigar um santuário ecológico. Ao longo de mais de 30 km ao norte de Ilhéus, se estendem florestas, manguezais e áreas de estuário. É também onde fica a Lagoa Encantada, espelho d'água de 15 km quadrados que abriga ilhas flutuantes que se deslocam de acordo com a intensidade do vento, cachoeiras e quatro grutas engastadas em área de Mata Atlântica até agora inteiramente preservada.

Projeto de mineração é contestado por ambientalistas, produtores rurais e moradores da região

Para dar escala à extração do ferro, será preciso construir uma barragem de rejeitos no município de Caetité (BA). Ela ficará acima de Guanambi, que conta 84.928 habitantes, e da represa de Ceraíma, que abastece a cidade e Caetité - município que contava 51.081 habitantes em 2020, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Ameaça ambiental no sul da Bahia, 12 fotos ***link abaixo***

<https://valor.globo.com/brasil/noticia/2021/03/16/maior-cliente-de-ferrovia-na-bahia-e-alvo-de-polemicas.ghtml>



[https://s2.glbimg.com/ZUpER4SR5XBNI\\_Jb7P\\_Dqwl5b6M=/1600x0/smart/filters:strip\\_jcc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2cae4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2021/U/E/sN8D9ySeSGeXvrtSvnQg/7.jpq](https://s2.glbimg.com/ZUpER4SR5XBNI_Jb7P_Dqwl5b6M=/1600x0/smart/filters:strip_jcc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2cae4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/U/E/sN8D9ySeSGeXvrtSvnQg/7.jpq)

Projeto de mineração é contestado por ambientalistas, produtores rurais e moradores da região

Para dar escala à extração do ferro, será preciso construir uma barragem de rejeitos no município de Caetité (BA). Ela ficará acima de Guanambi, que conta 84.928 habitantes, e da represa de Ceraíma, que

abastece a cidade e Caetité - município que contava 51.081 habitantes em 2020, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A barragem será cinco vezes maior que a do Fundão, que se rompeu em Mariana, e terá ao menos 12 vezes o tamanho da represa do Córrego do Feijão, que arrebentou em Brumadinho. O reservatório poderá armazenar até 180 milhões de metros cúbicos de água.

Desde que a Bamin iniciou o trabalho na região da jazida, entre os municípios de Caetité e Pindaí, lideranças comunitárias passaram a denunciar supostas irregularidades praticadas pela mineradora. Entre elas, a de que a Bamin teria se apropriado de áreas de uso comum em Caetité e avançado sobre os municípios de Pindaí e Licínio de Almeida - a empresa nega. Moradores alegam que o eventual rompimento da barragem os afetará e à represa de Ceraíma e ao rio São Francisco.

A mina de Caetité iniciou sua operação comercial em janeiro e tem escoado o minério até Minas Gerais pela Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), através do terminal da Bamin em Licínio de Almeida (BA). Mas o projeto ganhará outra dimensão com o corredor ferroviário para o Porto Sul, em Ilhéus, onde conta com apoio do governo da Bahia. Um investimento de US\$ 800 milhões que deve levar dois anos e só terá início quando a construção do trecho da linha férrea tiver começado.

Será criada uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) da qual o governo baiano será sócio minoritário, com 2%. Os dois terminais do complexo portuário estarão unificados sob promessa de aumentar a eficiência operacional do Porto Sul com uso compartilhado, pela mineradora e pelo Estado, das estruturas marítimas e terrestres do equipamento. A expectativa é de armazenamento e transporte de até 41,5 milhões de toneladas de minério de ferro por ano, segundo o governo da Bahia. A Bamin é responsável pela construção, operação e exploração do Terminal de Utilização Privada (TUP) do Estado da Bahia no Porto Sul, investimento superior a R\$ 2,5 bilhões, de acordo com a empresa.

A mineradora obteve as licenças de operação da mina e do terminal portuário. A autorização de exploração mineral foi emitida em 2014. Três licenças de supressão vegetal (desmatamento) foram concedidas em 2017, venceram no ano passado, mas foram prorrogadas até março de 2025. Elas autorizam a construção de adutora, barragem de rejeitos, pilha de estéril e a cava da mina.

Em maio de 2020, para agilizar a licitação do trecho da Fiol no Tribunal de Contas da União (TCU), o relator do processo na Corte, Aroldo Cedraz, reuniu-se com os ministros de Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, e de Minas e Energia, Bento Albuquerque. O edital de licitação tinha ficado parado por mais de oito meses no TCU até o encontro. O projeto portuário ficou por 12 anos na gaveta do governo baiano. A licença prévia para a implantação do Porto Sul foi emitida em novembro de 2012 pelo Ibama. A autorização estadual foi concedida na gestão Jaques Wagner.

Procurada, a Bamin disse que está no Brasil há mais de 15 anos e que seus empreendimentos “possuem todas as licenças necessárias para implementação e operação de suas atividades e seguem todo o rito de licenciamento ambiental vigente”.

A Bamin afirmou também que “cumpre todas as condicionantes acordadas” e que a implantação e operação “estão estruturadas nas melhores práticas”, com padrões internacionais de gestão, eficiência, excelência e sustentabilidade”.

Segundo o Ministério de Minas e Energia, a mina fará da Bahia “o 3º maior produtor de minério de ferro do país” e a solução logística de modais mistos “será âncora para outros depósitos minerais na região por viabilizar a criação de um novo corredor logístico de exportação de minérios e produtos agrícolas”.

Já o tema do impacto ambiental “cabe às autoridades ambientais e ao Ministério Público”, disse a pasta.

“Atinente aos riscos da atividade de mineração, como a mencionada lagoa de rejeitos, estas, além das autoridades ambientais, passam também pelo crivo da Agência Nacional de Mineração”, afirmou. Para o órgão, o Brasil passou a ter “uma das legislações mais rigorosas sobre o assunto” em setembro, com a edição da lei que estabelece a Política Nacional de Segurança de Barragens.

O Ministério de Infraestrutura disse que o processo da Fiol “atendeu todas as exigências legais e passou pela avaliação dos órgãos ambientais e de controle”, estando apto para o leilão de 8 de abril.

A pasta afirmou ainda que os projetos de concessão de ferrovias seguem “diretrizes socioambientais e parâmetros exigidos por organização internacional que certifica iniciativas sustentáveis”. E que a Fiol “está elegível para obter ‘selo verde’, o que dependerá ainda da iniciativa do futuro concessionário, com possibilidade de acessar financiamento no mercado global de green bonds”.

Para garantir “maior competitividade”, o Minfra disse estar assegurando a disponibilização de área para que, “caso deseje, o eventual vencedor do certame possa instalar seu próprio terminal de uso privado”.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data : 16/03/2021**

## **MORAES, DO STF, SUSPENDE REDUÇÃO DE PARQUE PARA OBRA DA FERROGRÃO**

Decisão será levada ao plenário virtual do Supremo e atendeu pedido do Psol

*Por Isadora Peron — De Brasília*

O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), decidiu suspender a lei que altera os limites do Parque Nacional do Jamanxim, no Pará, e os processos relacionados à concessão da ferrovia EF-170, a Ferrogrão, projeto com 933 quilômetros de extensão que deve ligar Sinop (MT) a Miritituba (PA).

A decisão cautelar de Moraes será levada ao plenário virtual do STF - em que os ministros depositam seus votos no sistema eletrônico - a partir de sexta-feira.

A ação foi movida pelo Psol. O partido argumentou que não se poderia excluir hectares de área de preservação ambiental por medida provisória. Também afirmou que as mudanças realizadas no Parque Nacional do Jamanxim afetam os povos indígenas da região.

Para Moraes, “considerada a aparente redução do patamar de proteção ambiental decorrente da exclusão de cerca de 862 hectares do Parque Nacional do Jamanxim, bem como o fato de que a edição de medidas provisórias não satisfaz a exigência de lei em sentido formal para a alteração ou modificação de matéria que a Constituição Federal submeteu a regime mais rígido e estável, afigura-se necessário reconhecer a plausibilidade do risco de que a Medida Provisória 758/2016, convertida na Lei 13.452/2017, venha a produzir efeitos irreversíveis”.

Em manifestação enviada ao Supremo, o procurador-geral da República, Augusto Aras, havia se manifestado contra o pedido do Psol. “A redução de 0,054% da área do parque para a construção de ferrovia destinada ao escoamento de produção agrícola, além de diminuir a emissão de poluentes por caminhões de transporte de cargas, ajusta-se com fidelidade ao princípio constitucional do desenvolvimento sustentável”, defendeu.

Prioridade na carteira do Ministério da Infraestrutura, a Ferrogrão tem investimento estimado em R\$ 8,4 bilhões. O governo pretende fazer o leilão no fim deste ano. O edital está em análise no Tribunal de Contas da União.

O ministério afirmou que ainda não foi ouvido e aguarda notificação para que possa se manifestar, mas se disse confiante em seus argumentos. A pasta informou que o balanço da lei é positiva, pois inclui na unidade de conservação área maior do que a “desafetada” para viabilizar a Ferrogrão.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data : 16/03/2021**



### G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

#### **BALANÇA COMERCIAL REGISTRA SUPERÁVIT DE US\$ 719,2 MILHÕES NA SEGUNDA SEMANA DE MARÇO**

Na segunda semana do mês as exportações somaram US\$ 5,367 bilhões e as importações US\$ 4,648 bilhões. No acumulado de março, saldo positivo é de US\$ 207,6 milhões.

*Por Laís Lis, G1 — Brasília*

A balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 719,2 milhões na segunda semana de março, segundo dados divulgados nesta segunda-feira (15) pelo Ministério da Economia.

O superávit é registrado quando as exportações superam as importações. Quando ocorre o contrário, é registrado déficit comercial.

Na segunda semana do mês as exportações somaram US\$ 5,367 bilhões e as importações US\$ 4,648 bilhões. Quando se considera o valor médio por dia útil, as exportações apresentaram um aumento de 28,7% em relação a março de 2020. Já a alta nas importações foi de 40,9%.

No acumulado das duas primeiras semanas de março, o saldo positivo é de US\$ 207,6 milhões, com as exportações somando US\$ 10,882 bilhões e as importações US\$ 10,674 bilhões.

#### **Exportações**

Até a segunda semana do mês, o aumento das exportações foi impulsionado pelo crescimento de 94,1% nas vendas da indústria extrativa, puxada principalmente pelo minério de ferro e de cobre.

As vendas da agropecuária aumentaram 22%, puxada por café não torrado, soja e algodão. As vendas da indústria de transformação cresceram 11%.

#### **Importações**

O Ministério da Economia destacou o crescimento de 66,8% nas importações de produtos da indústria de transformação, e de 10,1% de agropecuária. As importações da indústria extrativa recuaram 38,8%.

A alta das importações no mês é influenciada, principalmente, pela entrada de plataformas, embarcações e outras estruturas flutuantes.

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

*Data : 16/03/2021*

## **FOLHA DE S.PAULO**

### **FOLHA DE SÃO PAULO - SP**

#### **PREÇOS DE MERCADO PARA COMBUSTÍVEIS VÃO PREVALECER, DIZ DIRETOR-GERAL DA ANP**

Para almirante indicado por Bolsonaro, competição gerada por venda de refinarias da Petrobras vai beneficiar consumidor

*Por Nicola Pamplona*

RIO DE JANEIRO - O diretor-geral da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás e Biocombustíveis), almirante Rodolfo Saboia, avalia que as regras de mercado para definição de preços dos combustíveis vão prevalecer, apesar do descontentamento até do próprio governo com os valores cobrados pela Petrobras.

No comando da agência desde janeiro, ele diz que um dos principais desafios do órgão é definir como será regulado o mercado de refino do país após a venda de ativos da Petrobras, que quer se desfazer de 8 de suas 11 refinarias.

Esse processo, defende, trará competição ao setor e benefícios ao consumidor, reduzindo o preço final dos combustíveis. "Mas é importante a compreensão de que o preço do petróleo vai continuar oscilando", afirmou, em entrevista à Folha.



[https://f.i.uol.com.br/fotografia/2021/03/15/161585929160500e5b55ebc\\_1615859291\\_3x2\\_lq.jpg](https://f.i.uol.com.br/fotografia/2021/03/15/161585929160500e5b55ebc_1615859291_3x2_lq.jpg)

*Rodolfo Saboia, diretor-geral da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis) - Rafael Wallace/Divulgação*

Como o sr. vê o cenário atual de preços dos combustíveis? Os preços atuais são justos? Não tem resposta simples. Primeiro porque brasileiro está acostumado com uma prática que vigorou durante muitos anos, dos preços dos combustíveis serem administrados pelo governo. Só a partir de 2002 os preços passaram a ser livres, oscilando de acordo

com o mercado como os demais preços.

O preço do petróleo oscila muito e, além de tudo, temos o componente do câmbio, outra variável que afeta muito os combustíveis. Mas isso é o custo do produto. O preço final tem outras variáveis, como impostos e margens e, se o governo achar que determinada classe ou categoria deve pagar menos, isso é objeto de política pública, que escapa da atribuição da agência.

A gente espera que, com a evolução do programa de desinvestimentos da Petrobras, com a entrada de novos agentes, isso tudo impacte positivamente a competição, de modo a favorecer o custo final para o consumidor.

A atração desse investimento não pode ser prejudicada por esse debate sobre os preços? Na ANP, a gente trabalha com as premissas de que as regras de mercado vão prevalecer. Nós trabalhamos para fazer a regulação necessária para que esse mercado que vai surgir a partir do desinvestimento funcione. O consumidor vai acabar se beneficiando e enxergando esse benefício na hora que tiver a concorrência. Mas é importante a compreensão de que o preço do petróleo vai continuar oscilando.

A ANP vinha estudando medidas para tentar ampliar a competição e reduzir os preços, como a venda direta de etanol ou liberar os postos para comprar combustíveis de outras marcas. Como estão os estudos? Os dois itens estão na agenda regulatória da ANP. No caso do etanol, um complicador é a questão fiscal, que está além da competência da agência. Não podemos fazer regulamentação que implique em redução da arrecadação. O processo está sendo construído a partir de uma figura nova, que é o distribuidor vinculado ao produtor [que recolheria parcela dos impostos que é hoje recolhida por distribuidoras].

Na questão da bandeira, é importante observar que 45% dos postos de revenda de combustíveis hoje são bandeirados. Os outros 55% não são bandeirados. Ou seja, a regra já está presente para 55% dos postos. É um mercado bastante robusto que funciona desvinculado do distribuidor. Mas a lei de defesa do consumidor tem que ser levada em consideração. [A venda de produtos de outras marcas] pode significar violação da lei de defesa do consumidor. Não é antecipação do resultado [dos estudos], mas aspectos que têm que ser levados em consideração.

Alguma outra medida em estudo para o setor de combustíveis? Adequar regulamentação ao desinvestimento da Petrobras do setor de refino, que vai exigir uma capacidade de monitoramento de estoques muito maior do que temos hoje. Estamos estudando como nos antecipar a qualquer eventual ameaça de desabastecimento quando esse mercado novo estiver em funcionamento. E precisamos que não só a ANP, mas pelo Cade [Conselho Administrativo de Defesa Econômica], garantam que a venda de ativos possa compor um arranjo que favoreça a competição e não o contrário.

E como garantir que, sem a Petrobras, regiões mais distantes do país, principalmente na Amazônia, continuem sendo atendidas? A preocupação é pertinente, mas confiamos ainda que distribuidores menores e regionais vão ter esse interesse –isso tudo está no radar desse grupo. O Brasil é um país continental, mas não só isso, de grandes desigualdades em termos logísticos. Confiamos em distribuidores regionais, mas vamos acompanhar como esse arranjo vai se configurar.

Há dois anos, o ministro Paulo Guedes (Economia) anunciou o "choque de energia barata" a partir da abertura do mercado de gás, mas até agora não houve efeito. Quando virá? Difícil fazer previsão em termos de tempo. Mesmo nos locais mais desenvolvidos do mundo, mercados mais consolidados levaram tempo [para se reorganizar]. Precisa ter um cenário bem claro e definido de que regulação vai funcionar. É importante que o projeto de lei do gás natural [hoje na Câmara dos Deputados] seja aprovado para mobilizar atores a investirem nesse mercado e aumentar a competição. Já há movimentações de agentes interessados em empreender nesse ramo, mas difícil dizer quanto tempo vai levar.

Existe a expectativa de algum leilão de concessões no pré-sal em 2021? Já temos a 17ª rodada de licitações [com blocos fora do pré-sal] prevista para 7 de outubro. Além disso, mais um ciclo da oferta permanente [de áreas devolvidas ou sem interessados em outros leilões], dependendo da manifestações de interesse. E também aguardamos o encerramento das negociações entre PPSA [Pré-Sal Petróleo SA] e Petrobras para realizar mais um leilão do excedente da cessão onerosa, com as áreas que não saíram no leilão anterior. Ao fim das negociações, teremos um cenário mais claro sobre as condições da compensação à Petrobras para medir o apetite dos interessados.

Mas dá para fazer um leilão na pandemia, com restrições à circulação de pessoas? Está marcado para outubro e até o momento está mantido, temos confiança de que vamos conseguir realizar. É importante que haja calendário previsível de leilões, para manter a indústria com planejamento, em atividade, movimentando todo o setor voltado à exploração e produção.

Em leilões da oferta permanente, há casos de empresas que pagaram bem mais barato por áreas vizinhas às adquiridas em leilões normais. Isso não é ruim para o contribuinte? Olhamos a oferta como um modelo bastante promissor. Ele inverte a lógica, porque é movido pelo interesse do produtor. Na medida em que tivermos áreas mais promissoras, vamos ter propostas mais promissoras. Se tiver área boa, não vai ser o modelo que vai atrapalhar a oferta do produtor. O interesse está na qualidade da área.

Mas, obviamente, tem que se considerar as condições em que o leilão se dá, o cenário prospectivo, as cotações das commodities, isso varia muito e pesa na decisão. Por isso, é importante considerar que há um processo de transição energética em andamento e ele não vai esperar aqueles que ficarem esperando o preço do petróleo subir.

Petroleiras com concessões na região da foz do rio Amazonas têm encontrado dificuldades para obter licença ambiental. A ANP ainda acredita que aquela bacia terá exploração? Toda atividade humana implica em impactos ambientais, e a exploração de petróleo não é diferente. Tem que ser feita com todo cuidado porque os impactos são muito severos. Então, a sociedade elege os riscos que está disposta a aceitar, por meio da legislação. E os órgãos de competência ambiental, a partir desse balizamento legal, fazem a sua normatização. Os pedidos de licença foram encaminhados ao Ibama, que por enquanto não liberou em nenhum. Mas acho que este assunto não está encerrado.



Rodolfo Saboia é diretor-geral da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis). Formado em Ciências Navais pela Escola Naval (1978), é mestre no Curso de Comando e Estado-Maior e doutor em Política e Estratégia Marítimas pela Escola de Guerra Naval. Seu último cargo na Marinha foi de superintendente de Meio Ambiente da Diretoria de Portos e Costas.

*Fonte: Folha de São Paulo - SP*

*Data : 16/03/2021*

## HUAWEI BATE RECORDE DE NOVAS PATENTES

Empresa prevê royalties de R\$ 14 por celulares 5G

*Painel S.A. - Jornalista, Joana Cunha*

SÃO PAULO - Protagonista na disputa pela infraestrutura do 5G, a chinesa Huawei diz ter atingido 100 mil patentes ativas no fim de 2020. Segundo a empresa, foram 15 mil novos registros só no ano passado, maior volume anual já adicionado pela companhia.

Depois de perder mercado nos Estados Unidos após as restrições impostas pelo governo Donald Trump, a empresa diz que espera um faturamento de US\$ 1,2 bilhão (R\$ 6,8 bilhões) a partir do licenciamento de suas inovações entre 2019 e 2021. Na venda de celulares com 5G, a Huawei vai cobrar US\$ 2,50 (R\$ 14) de royalties por unidade vendida com a tecnologia da empresa.

Em 2019, a Huawei foi a principal solicitante de patentes na China. Também se destacou na Europa, na segunda posição, e nos Estados Unidos, na décima, segundo critérios da World Intellectual Property Organization (Organização Internacional de Propriedade Intelectual).

*Fonte: Folha de São Paulo - SP*

*Data : 16/03/2021*

# portosenavios

## PORTAL PORTOS E NAVIOS

### ‘MINISTÉRIO DEFENDE ACORDOS BILATERAIS DESDE 2015’, AFIRMA DINO

*Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 16 Março 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/180329-navio-porta-conteiner-cabotagem.jpg>

*Arquivo/Divulgação*

Diretor do Minfra disse que governo recebeu muitas demandas de usuários da navegação defendendo encerramento de acordos no Mercosul. Para Abac, existe um risco de trocar as empresas brasileiras por estrangeiras e deixar de arrecadar impostos no Brasil, sem a real garantia de que o usuário será bem atendido.

O diretor do departamento de navegação e hidrovias do Ministério da Infraestrutura, Dino Batista, disse, nesta terça-feira (16) que, desde 2015, a pasta tem defendido a manutenção de acordos bilaterais de navegação, de forma a permitir uma regularidade dos serviços, a qual considera fundamental para a logística. Ele disse que o Ministério da Infraestrutura, desde quando Ministério dos Transportes, sempre foi contrário à extinção dos acordos bilaterais, porém existe um debate com outras pastas dentro do governo.

Batista falou que o governo recebeu muitas demandas de usuários da navegação. “Acho que aqui talvez tenha sido o ponto mais relevante das discussões: quando os principais usuários dessa grande cabotagem explicitam para o governo que querem o fim desses acordos bilaterais”, ressaltou.

O entendimento do ministério é que os acordos bilaterais vinham atendendo os objetivos principais de aumentar a conectividade que o Brasil tem com alguns mercados da América do Sul.

Segundo Batista, houve pouco tempo para uma avaliação dos efeitos do encerramento do acordo comercial entre Brasil e Chile, em janeiro de 2020. "Ainda não temos dados estatísticos suficientes para mostrar o impacto que a extinção do acordo pode ter trazido para navegação Brasil-Chile", comentou. Ele explicou que a navegação possui ciclos de sete a 10 anos, além de uma volatilidade muito grande intra-ciclo, que fazem oscilar os preços dos fretes.

O diretor do Minfra acrescentou que a pandemia trouxe um momento de incertezas sobre movimentos deste mercado e que é difícil utilizar 2020 como ponto de comparação. Batista observa um aumento do transit time entre Brasil e Chile, provavelmente com redução de frequências. "Acreditamos que uma possível extinção dos acordos Brasil-Argentina e Brasil-Uruguai venha a acontecer", afirmou durante o evento '29ª ASPEN - Acordos Bilaterais Marítimos: Brasil-Argentina e Brasil-Uruguai', promovido pelo Instituto Besc

"Espero que o Brasil esteja tomando a decisão mais acertada, não para navegação, mas para os usuários da navegação e que, no futuro, possamos voltar a esses debates e ver o que acontece (...) Se estivermos errando a mão, teremos efeito difícil de voltar atrás. Vemos claramente com o que aconteceu na Austrália, com liberalização e agora tentativa de retorno ao controle maior dos fretes marítimos, o que ela não tem conseguido fazer", analisou.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) considera que a denúncia do acordo do Brasil com a Argentina é ruim para a cabotagem e que a abertura para as empresas estrangeiras incentiva o capital de outros países a não vir para o Brasil. "Estamos tomando decisão contrária às empresas investidas no Brasil, que participam da cabotagem para atender economia doméstica e esta grande cabotagem", frisou o vice-presidente executivo da Abac, Luis Fernando Resano. Ele acrescentou que faltam estudos técnicos bem embasados para fazer esse tipo de denúncia.

De acordo com a Abac, de toda a movimentação de contêineres feita pelas empresas brasileiras de navegação (EBNs), 20% são do Mercosul. Resano disse que é incoerente estimular a atividade com o BR do mar e, por outro lado, cortar 20% dela é incoerente. Ele defendeu que é preciso atacar os custos tributários e de mão de obra da EBN para que ela possa concorrer de forma mais competitiva com navios registrados em países como Libéria. Na visão da Abac, existe um risco de trocar as empresas brasileiras por estrangeiras e deixar de arrecadar impostos no Brasil, sem a real garantia de que o usuário será bem atendido.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 16/03/2021*

## WILSON SONS ESPERA ANO MELHOR PARA DIVISÃO DE ESTALEIROS

*Por Danião Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 15 Março 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/190514-estaleiro-wilson-sons.jpg>

*Arquivo/Divulgação*

Grupo construirá seis rebocadores a partir de abril e tem perspectiva de novas docagens. Estaleiro, em parceria com a Damen, concorre com consórcio com presença do estaleiro do Jurong e outro com a ICN na concorrência do navio polar.

A Wilson Sons acredita que 2021 será um ano com mais demanda por serviços e projetos para sua área de estaleiros. A avaliação é baseada, principalmente, na construção de seis rebocadores para o grupo e no incremento das docagens, inclusive para terceiros. A empresa também aguarda o resultado da concorrência da Marinha que escolherá o construtor do navio de apoio Antártico (NAPAnt), esperado

para ser anunciado pela força naval ainda este ano. Nesse processo, o estaleiro do grupo, localizado no Guarujá (SP) e seu parceiro projetista, a Damen Shipyards, concorrem com um consórcio com a presença do Estaleiro Jurong Aracruz (ES) e outro com a ICN (RJ).

“2021 está parecendo ser um ano mais favorável”, comentou o diretor-executivo dos estaleiros da Wilson Sons, Adalberto Souza, em entrevista à Portos e Navios. Souza contou que, no começo da pandemia, houve uma flexibilização por parte das autoridades, em alguns meses, das docagens obrigatórias de cinco anos. O estaleiro percebeu uma retomada dos serviços de reparo a partir do último trimestre de 2020. Além das embarcações do grupo, há clientes como a Saam Towage e outros armadores com quem o estaleiro negocia. No segmento de apoio marítimo, existem alguns projetos de adaptação e/ou conversão de embarcações que estão sendo avaliados.

Já a construção dos seis rebocadores para operação na divisão de apoio portuário do grupo está prevista para ocorrer no segundo trimestre deste ano, provavelmente a partir de abril. Com as seis novas unidades, o efetivo do estaleiro ficará na faixa de 200 colaboradores, ante os cerca de 150 que atualmente fazem parte das atividades. Os rebocadores terão 80 toneladas de tração estática, 25 metros de comprimento e 13 metros de boca, com notação de classe Escort Tug.

Caso a empresa saia vencedora na concorrência para construção do navio polar, a expectativa é que sejam gerados 400 a 500 postos de trabalho, somando mão de obra direta e indireta. A Wilson Sons espera que haja uma grande disputa entre as três propostas da fase final do NapAnt. A empresa vê como diferencial a expertise de seu parceiro projetista, que já entregou um navio polar de maior porte para a marinha australiana. Souza explicou que, em caso de êxito, o projeto básico seria adaptado conforme as especificações da Marinha do Brasil.

Outros dois consórcios disputarão a fase final da concorrência para a obtenção do NApAnt. Além da Wilson Sons Estaleiros/Damen Shipyards, a Diretoria de Gestão de Programas da Marinha do Brasil (DGePM) escolheu para a 'short list' as propostas do Estaleiro Jurong Aracruz Ltda/Sembcorp Marine Specialised Shipbuilding PTE Ltda; e Itaguaí Construções Navais S/A (ICN) e Kership S.A.S (joint venture entre as francesas Piriou e Naval Group). O anúncio ocorreu no final de fevereiro.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 16/03/2021*

## STJ SUSPENDE LIMINAR QUE IMPACTAVA REGRAS DE ATRACAÇÃO EM ITAQUI

*Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 15 Março 2021*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/180727-porto-itaqui-divulgacao-emap.jpg>

*Arquivo/Divulgação*

Em recurso no Superior Tribunal de Justiça, Emap alegou que efeitos de ação obtida por empresa privada vinham interferindo nas normas administrativas do porto e em suas regras para recepção de navios.

Uma decisão no Superior Tribunal de Justiça (STJ) suspendeu a liminar que, segundo a Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), vinha interferindo nas normas administrativas do Porto de Itaqui, em São Luís (MA), e em suas regras de atracação de navios. A autoridade portuária questionou uma decisão do Tribunal de Justiça do Maranhão (TJ-MA) que estendeu os efeitos de uma determinação judicial, a qual suspendeu um dispositivo da portaria Emap 63/2017, para as portarias 205/2020 e 221/2020, que tratam da regulamentação das regras de atracação de navios e à instituição de previsões de prioridade e preferência no porto organizado. Na decisão, o presidente do STJ, ministro Humberto Martins, determinou a suspensão dos efeitos da decisão tomada na primeira instância, restabelecendo os efeitos das portarias 205 e 221 até o trânsito em julgado.



O ministro relator destacou que a decisão que suspendeu os efeitos das duas portarias interfere, de forma decisiva, na regulação de atracções dos portos organizados e, por isso, é potencialmente violadora da ordem pública, da segurança e da economia públicas, já que restringe a administração do porto daquele que tem competência legal para decidir seus procedimentos de melhor organização e otimização, bem como os procedimentos de eficiência nas operações portuárias. "Não se deve admitir que a Emap seja proibida de exercer as funções de administração do porto, que decorrem diretamente de lei, na condição de delegatária da União", considerou.

O impasse teve início em ação apresentada por uma empresa privada para anular a redação do inciso II, do artigo 10, da portaria 63/2017 da Emap. A liminar requerida não foi concedida, e a empresa recorreu ao TJ-MA com agravo de instrumento, mas também não obteve sucesso. Posteriormente, nos embargos de declaração opostos por um terceiro interessado, foi concedida uma cautelar estendendo para as portarias 205 e 221 os efeitos da determinação judicial que suspendeu o dispositivo da portaria 63. A Emap argumentou ao STJ que, em junho de 2020, iniciou processo de atualização da portaria 63/2017, com o objetivo de adaptar suas normas de atracção às necessidades do setor portuário internacional.

A Data Operações alegou que, em junho de 2020, a Emap iniciou processo para atualização da portaria 63/2017, com o objetivo principal de adaptar a sua norma de atracção de acordo com as necessidades do setor portuário e em alinhamento com as normas e usos e costumes internacionais. A empresa argumentou que a decisão que suspendeu os efeitos das portarias interfere nas normas de atracção dos portos organizados, estando 'na contramão do interesse público', além de potencializar a caracterização de grave lesão à ordem, à segurança, à saúde e à economia pública. Segundo a Data, a decisão judicial não promoveu qualquer análise do impacto que a suspensão da norma portuária iria gerar para a gestão portuária e tampouco o reflexo financeiro para a Emap ou para terceiros.

O ministro do STJ entendeu que cabe à Emap administrar os trabalhos do Porto de Itaqui, sendo a obrigação legal da empresa pública garantir o pleno funcionamento do local, ordenando os procedimentos necessários. O relator salientou que foi no exercício da sua competência legal que a autoridade portuária editou as portarias, que tratam apenas da administração do porto e das regras de atracção. "Esses atos administrativos devem prevalecer, já que dotados da presunção de legalidade, até que a questão seja decidida, no mérito e definitivamente, pelo Poder Judiciário", declarou.

Martins ressaltou que não é possível admitir que a Emap seja proibida de exercer as funções de administração do porto, que decorrem diretamente de lei, na condição de delegatária da União. O relator salientou que foi no exercício da sua competência legal que a autoridade portuária editou as portarias, que tratam apenas da administração do porto e das regras de atracção. "Esses atos administrativos devem prevalecer, já que dotados da presunção de legalidade, até que a questão seja decidida, no mérito e definitivamente, pelo Poder Judiciário", declarou.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 16/03/2021*



## MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

### MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 042/2021  
Página 45 de 45  
Data: 16/03/2021  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

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