

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCOSHIPING

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

Edição 152/2021  
Data: 28/09/2021

### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS É FAVORÁVEL À IMPLANTAÇÃO DE NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS NO VALONGO...	4
CONCESSÃO DE FERROVIA NO PORTO DE SANTOS SAI ATÉ AGOSTO DE 2022.....	4
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>6</b>
ANTAQ PRORROGA PRAZO DA CONSULTA PÚBLICA PARA REGULAR CONTRATOS DE USO TEMPORÁRIO.....	6
ANTAQ DIVULGA CALENDÁRIO DAS REUNIÕES DE DIRETORIA PARA O PERÍODO OUTUBRO/DEZEMBRO .....	6
ANTAQ PARTICIPA DE OPERAÇÃO PARA VISTORAR MOVIMENTAÇÃO DE PRODUTOS PERIGOSOS NO PORTO DE SANTOS .....	7
ANTAQ DEBATE TRANSPARÊNCIA NA COBRANÇA DE VALORES EXTRA-FRETE E SOBRETAXAS DO TRANSPORTE MARÍTIMO.....	8
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>9</b>
SOPESP PARTICIPA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR SOBRE O MODELO FERROVIÁRIO DA MALHA INTERNA DO PORTO DE SANTOS – FIPS.....	9
MINISTRO PAULO GUEDES DIZ QUE BRASIL VAI INSISTIR EM MUDANÇAS PARA “MODERNIZAR” O MERCOSUL.....	10
<b>BRASIL EXPORT – FÓRUM NAC. DE LOGIST. E INFRAEST. PORTUÁRIA</b> .....	<b>11</b>
BRASIL EXPORT 2021 TEM INÍCIO NESTA TERÇA COM TRANSMISSÃO ONLINE E GRATUITA.....	11
PROGRAMAÇÃO DO BRASIL EXPORT SUDESTE 2021 .....	12
PROGRAMAÇÃO PRELIMINAR E SUJEITA A ALTERAÇÕES .....	12
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>15</b>
BOLSONARO DIZ QUE VOTAÇÃO DE PROJETO DO ICMS SOBRE COMBUSTÍVEIS É ALENTO .....	15
REFORMA ADMINISTRATIVA NÃO ALTERA SUPER PRIVILÉGIOS, CRITICAM PROFESSORES .....	16
CONGRESSO VAI DISCUTIR PROJETO SOBRE VALOR FIXO DE ICMS SOBRE COMBUSTÍVEIS, DIZ LIRA.....	18
INADIMPLÊNCIA DAS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS CAI 0,9% EM AGOSTO, DIZ SERASA.....	18
<b>MONEYTIMES</b> .....	<b>19</b>
EMPRESÁRIOS FAZEM APELO PARA QUE BRASIL ASSUMA LIDERANÇA EM QUESTÕES CLIMÁTICAS.....	19
ATIVIDADE INDUSTRIAL DA CHINA DEVE TER CRESCIDO POUCO EM SETEMBRO.....	20
EUROPA PODERIA FICAR QUASE SEM GÁS NO INVERNO, DIZ BNEF.....	20
LIRA: BRASIL NÃO PODE TOLERAR GASOLINA A QUASE R\$ 7 E O GÁS A R\$ 120 .....	21
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>22</b>
PETROBRAS SOBE DIESEL EM 9%, APÓS 85 DIAS SEM REAJUSTES .....	22
QUEM É O BRASIL NA FILA DO MERCADO DE CARBONO? .....	24
BOLSONARO DIZ QUE NÃO DÁ PARA GARANTIR QUE NÃO HAVERÁ APAGÃO .....	28
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>31</b>
GOVERNO ESTUDA FACILITAR IMPORTAÇÃO DE PRODUTOS DA CESTA BÁSICA PARA REDUZIR PREÇOS, AFIRMA SECRETÁRIO DE COMÉRCIO EXTERIOR.....	32
PARA CADE, FUSÃO ENTRE COMPANHIAS AÉREAS AUMENTOU NÚMERO DE PASSAGENS SEM ELEVAR PREÇO.....	33
COMISSÃO DA CÂMARA QUE DISCUTE PEC DOS PRECATÓRIOS NÃO FIXA PRAZO PARA VOTAÇÃO DO TEXTO FINAL.....	34
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>35</b>
EXPORTADORES DO PAÍS DEIXAM US\$ 46,2 BI NO EXTERIOR.....	35
OBRA NO RN COM VERBA SECRETA VIRA ALVO DO MP .....	37
SECA AFETA PLANTIO E PODE PRESSIONAR INFLAÇÃO EM 2022.....	38
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>40</b>
ENEVA INICIA OPERAÇÕES NO NORTE E ESTUDA TERMINAL PORTUÁRIO NO SUDESTE.....	40
ARGENTINA PERDEU US\$ 620 MILHÕES EM EXPORTAÇÕES DE FARELO E ÓLEO DE SOJA COM A SECA DO RIO PARANÁ .....	41
MINÉRIO DE FERRO DESPENCA 6,08% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, PARA US\$ 112,06 A TONELADA .....	42
CONCORRÊNCIA EM LEILÕES DE SANEAMENTO DEVE SEGUIR FORTE .....	42
ENEVA E VALE AZUL PARTICIPAÇÕES FECHAM ACORDO PARA CONSTRUIR E OPERAR PROJETO PORTUÁRIO NO NORTE FLUMINENSE.....	43
<b>G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO</b> .....	<b>44</b>
FERROVIA ESTADUAL DEVE GERAR CICLO DE EXPANSÃO SOCIOECONÔMICA.....	44
<b>AGÊNCIA BRASIL - DF</b> .....	<b>46</b>
COM VETOS, BOLSONARO SANCIONA MP DO DOCUMENTO ELETRÔNICO DE TRANSPORTE.....	46
PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA SANCIONA MP QUE CRIA O DOCUMENTO ELETRÔNICO DE TRANSPORTE (DT-E) .....	47



<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>48</b>
DRAGAGEM AVANÇA NA PEDRA DA PALANGANA, DO PORTO DE PARANAGUÁ.....	48
MAERSK E CHINA CLASSIFICATION SOCIETY FIRMAM ACORDO PELA DESCARBONIZAÇÃO .....	49
DNV E ALTERA INFRASTRUCTURE TESTAM NOTAÇÃO PARA REDUZIR EMISSÕES EM INSTALAÇÕES OFFSHORE.....	49
CDRJ OBTÉM RESULTADOS POSITIVOS COM CENTRALIZAÇÃO DO FATURAMENTO DE SEUS PORTOS.....	50
FÁBRICAS DE CONTÊINERES CHINESAS SOFREM COM CORTES DE ENERGIA.....	50
NORMA REGULAMENTA GARANTIAS PARA DESCOMISSIONAMENTO DE PLATAFORMAS .....	51
SUAPE PROJETA EXPANSÃO DO PARQUE DE TANCAGEM PARA 1 MILHÃO DE M <sup>3</sup> .....	53
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>54</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	54



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS É FAVORÁVEL À IMPLANTAÇÃO DE NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS NO VALONGO

Ideia é evitar riscos e possíveis conflitos entre operações com cargas e turistas nos mesmos pontos de atracação

Por: Redação



### **APS defende plano de novo terminal para passageiros Foto: Carlos Nogueira/AT**

A Autoridade Portuária de Santos (APS) aponta o plano de implantação de um novo terminal de passageiros no Valongo, como um mitigador dos possíveis conflitos, em Outeirinhos, entre as operações de granéis sólidos minerais e os embarques e desembarques de turistas na região de

Outeirinhos. A estatal destaca que a implantação de uma instalação de fertilizantes nessa área e a transferência do terminal de passageiros estão previstos no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos.

O anúncio do Governo Federal de licitar o lote STS53 - em Outeirinhos, para operar fertilizantes – preocupa especialistas e os responsáveis pelas operações de navios de passageiros. Os motivos são os impactos e os riscos dessas operações, além de uma eventual inviabilização da atracação de embarcações de cruzeiros por conta equipamentos e do uso dos mesmos pontos de atracação.

“Com relação ao compartilhamento de berços, os navios de cruzeiro não atracam obrigatoriamente em frente ao terminal de passageiros, o qual conta com apenas um berço exclusivo para essa finalidade. (...) Com o crescimento projetado da movimentação do Porto, o PDZ destinou a região do centro de Santos para um novo terminal turístico, tendo lançado um chamamento público para subsidiar modelagem de futuro arrendamento”, apontou a estatal, em nota.

A Autoridade Portuária também destaca que a consulta pública ao edital do STS53 está aberta até sexta-feira (1º) pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). E reitera que este é o momento adequado para manifestações e contribuições da sociedade em geral.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/09/2021

## CONCESSÃO DE FERROVIA NO PORTO DE SANTOS SAI ATÉ AGOSTO DE 2022

Esta é a proposta do Ministério da Infraestrutura, que prevê investimentos de R\$ 1,8 bilhão nessas linhas internas

Por: Fernanda Balbino



### **Audiência pública sobre a concessão da Ferrovia Interna do Porto de Santos foi proposta pela deputada federal Rosana Valle (PSB-SP) Foto: Divulgação**

O Governo Federal espera concluir, até agosto do ano que vem, a concessão da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), que deverá impulsionar

investimentos da ordem de R\$ 1,8 bilhão na malha ferroviária do cais santista. A previsão é de que os documentos relativos ao processo sejam enviados ao Tribunal de Contas da União (TCU) na segunda quinzena de dezembro. E que o chamamento público seja realizado em abril de 2022.

O cronograma foi apresentado pelo diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias da Secretaria Nacional de Portos, do Ministério da Infraestrutura (Minfra), Fábio Lavor Teixeira, nesta segunda-feira (27), durante sua participação em uma audiência pública na Câmara dos Deputados. Os debates foram propostos pela deputada federal Rosana Valle (PSB-SP).

As discussões giraram em torno da viabilidade de criação da sociedade de propósito específico (SPE) que vai operar a Fips. A ideia é que ela seja formada pelas empresas que atuam no transporte ferroviário no Porto. Para Lavor, é fundamental que seja um contrato de cooperação com tarifas e custos iguais, com processo de governança com transparência, que garanta atendimento integral da demanda e seja aberto a novos players.

“(O modelo) vai ser submetido para apreciação formal do Tribunal de Contas. Destaco o termo formal porque o Tribunal já tem sido informado dos andamentos. A gente, o Ministério, a Autoridade Portuária e a Agência (Nacional de Transportes Aquaviários, a Antaq) já têm deixado o Tribunal a par dessa discussão, até para que ele possa contribuir, como tem feito, de forma muito republicana e técnica, não só na Fips, mas nos processos de desestatização, arrendamentos e prorrogação de contrato”, destacou Lavor.

### **Integração**

De acordo com o diretor-geral da Antaq, Eduardo Neri, integração, investimento e regulação são três pilares que devem nortear as contratações. O primeiro ponto foi bastante lembrado pela iniciativa privada durante a audiência.

Segundo Neri, a Ferradura – linhas ferroviárias que ligam o sopé da Serra do Mar às margens do Porto – é um trecho estratégico tanto pro setor ferroviário quanto pro portuário, por ser o caminho necessário para a maior parte das cargas de importação e exportação. Mas a decisão quanto à inserção desse trecho da malha ferroviária na concessão no contrato da Fips cabe à pasta da Infraestrutura.

“De todo modo, independente dessa decisão, o certo é que esses desafios de integração precisam estar todos eles bem discriminados, detalhados no modelo de contratação”, explicou.

Segundo Neri, de nada adianta ter uma eficiência na malha ferroviária, se a integração não for eficiente. “Os investimentos têm que ser sincronizados, têm que estar alinhados na Ferradura, alinhados às demandas de carga da Fips. Por essa razão, ainda que o contrato permaneça sob a gestão, dentro do contrato de concessão da MRS, é importante que essa operação seja feita de modo conjunto para superar esse desafio importante da integração. Sem essa perfeita integração, harmonia, a eficiência certamente será comprometida”.

Na audiência, o diretor do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Ricardo Molitzas, destacou as expectativas relacionadas a essa integração. “Temos questões importantes a serem resolvidas nessa migração das ferrovias que chegam na Ferradura até que as cargas chegam aos terminais. Então, temos enormes desafios operacionais para fazer com que essa carga flua de maneira mais eficiente, sendo capaz de atender a todo o Porto de Santos com a necessidade que ele precisa”

Para o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, o sistema ferroviário alimenta o Porto e é fundamental que os contratos garantam as obras necessárias dentro e fora do complexo. “Os investimentos, os planejamentos, a operacionalização da malha ferroviária interna e externa do Porto de Santos precisam ter encaminhamentos conjuntos, quer sejam em mesmo contrato ou em contratos separados”.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 28/09/2021**

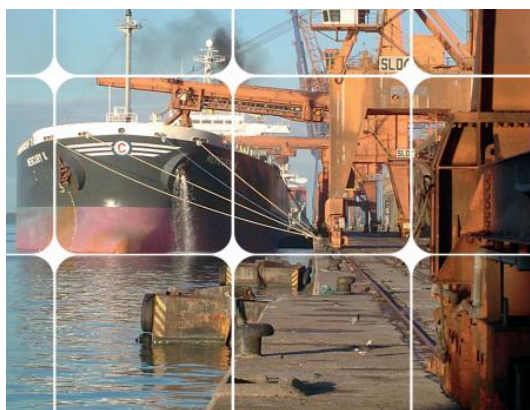


Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### ANTAQ PRORROGA PRAZO DA CONSULTA PÚBLICA PARA REGULAR CONTRATOS DE USO TEMPORÁRIO

Agora, as contribuições para consulta pública nº 19/2021 poderão ser enviadas à ANTAQ até às 23h59 de 11 de outubro. A audiência virtual será no próximo dia 8



A Agência Nacional dos Transportes Aquaviários – ANTAQ prorrogou o prazo para recebimento de contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento da proposta normativa voltada para regular a contratação de uso temporário de áreas e instalações portuárias localizadas na poligonal de porto organizado, para movimentação de cargas com mercado não consolidado.

Agora, as contribuições para consulta pública nº 19/2021 poderão ser enviadas à ANTAQ até às 23h59 de 11 de outubro de 2021, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no sítio <https://www.gov.br/antaq/pt-br>.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos da consulta/audiência pública nº 19/2021 estão disponíveis no endereço eletrônico: <https://www.gov.br/antaq/pt-br/acesso-a-informacao/participacao-social/participacao-social/>.

#### Audiência virtual

Para fomentar o debate sobre a matéria, a ANTAQ realizará audiência pública no modelo virtual no dia 8 de outubro de 2021, com início às 15h e término quando da manifestação do último credenciado, sendo 18h o horário limite para encerramento.

**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:** 28/09/2021

### ANTAQ DIVULGA CALENDÁRIO DAS REUNIÕES DE DIRETORIA PARA O PERÍODO OUTUBRO/DEZEMBRO

As reuniões serão realizadas de forma remota



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ divulgou hoje (28) o novo calendário das Reuniões Ordinárias da Diretoria Colegiada (ROD) referente ao período de outubro a dezembro de 2021. As reuniões de números 510 a 515 serão realizadas nas modalidades virtual e videoconferência, de forma alternada. O novo calendário foi publicado na edição desta terça-feira do Diário Oficial da União.

**Confira o novo calendário:**

NÚMERO	DATA	MODALIDADE	HORÁRIO
510ª	04/10/2021	Videoconferência	14h30 (pauta de assuntos internos) 15h (pauta externa)
511ª	18 a 20/10/2021	Virtual	12h de 18/10/2021 às 12h de 20/10/2021
512ª	11/11/2021	Videoconferência	15h
513ª	22 a 24/11/2021	Virtual	12h de 22/11/2021 às 12h de 24/11/2021
514ª	09/12/2021	Videoconferência	15h
515ª	20 a 22/12/2021	Virtual	12h de 20/12/2021 às 12h de 22/12/2021

### Modalidades da ROD

A ROD virtual é realizada via SEI (Sistema Eletrônico de Informações) e se estende por dois dias (48h, começando às 12h e terminando às 12h). Nesta modalidade de reunião cada diretor se manifesta de forma eletrônica nos prazos e horários estabelecidos no Calendário de Reuniões. Após a finalização do prazo para manifestação, o resultado das deliberações poderá ser consultado no link.

Já as RODs por videoconferência são transmitidas ao vivo pelo canal da ANTAQ no Youtube e permitem a sustentação oral por parte de interessados ou de seus representantes, inscritos previamente. Essa modalidade de ROD começa e termina no mesmo dia.

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

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

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

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

**Data: 28/09/2021**

### ANTAQ PARTICIPA DE OPERAÇÃO PARA VISTORAR MOVIMENTAÇÃO DE PRODUTOS PERIGOSOS NO PORTO DE SANTOS

A Operação Relíquia é organizada pelo Ibama e seguirá até 8 de outubro. A ação inclui também os portos de Aratu (BA), Pecém (CE) e Suape (PE)



#### **Reunião de apresentação da operação no Porto de Santos**

A ANTAQ participará, entre os dias 27 de setembro e 8 de outubro, da Operação Nacional Relíquia 2021 no Porto de Santos, que tem como objetivo geral verificar como está sendo feito a movimentação de produtos perigosos e resíduos. Entre os produtos a serem vistoriados, estão o nitrato de amônio e fertilizantes.

Organizada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), a operação também conta com integrantes da Santos Port Authority (SPA), da Receita Federal, da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), da Agência nacional de Transportes

Terrestres (ANTT), da Capitania dos Portos do Estado de São Paulo, do Corpo de Bombeiros e do Exército Brasileiro.

Conforme o Ibama, serão vistoriados 42 terminais no Porto de Santos, dez empresas fora da jurisdição da SPA e empresas no Polo Industrial de Cubatão (SP). Além de São Paulo, a Operação Relíqua está acontecendo simultaneamente nos portos de Aratu (BA), Pecém (CE) e Suape (PE).

Os fiscais da ANTAQ vão averiguar as instalações a partir de dois normativos da Agência: a Resolução 2239/2011, que aprovou a norma de procedimentos para o trânsito seguro de produtos perigosos por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado; e a Resolução 3.274/2014, que regulamentou a norma que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas.

Para o chefe da Unidade Regional do Rio de Janeiro da ANTAQ, Alexandre Florambel, é fundamental que a Agência esteja presente em operações como a Relíqua. “A ANTAQ pode contribuir, principalmente, no sentido de recomendar boas práticas aos terminais no que se refere ao manejo de carga perigosa”, afirmou Florambel, destacando que a Agência compartilhará informações com os outros órgãos que atuarão na Operação Relíqua.

Conforme o chefe da Unidade Regional de Belém, João Maria Ferreira, a segurança faz parte também da prestação do serviço adequado. “Por isso, é importante que a Agência esteja presente, atuando com os outros órgãos, para que a atividade portuária seja feita sem riscos de acidente”, destacou.

Para a Operação Relíqua no Porto de Santos, a ANTAQ terá fiscais que atuam nas unidades regionais de São Paulo, de Belém, do Rio de Janeiro, de Salvador, de Vitória e de Manaus. Trata-se da fiscalização cruzada, que é uma modalidade utilizada pela Agência, permitindo que fiscais de uma unidade regional possam integrar equipes de fiscalização de outras. “Esse intercâmbio permite a troca de experiências entre os fiscais, ampliando os conhecimentos. Além disso é grande fonte motivacional, pois permite que os servidores conheçam realidades e trabalhos distintos e levem esse conhecimento para a sua jurisdição”, destacou Gabriela Costa, superintendente de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais.

**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: 28/09/2021**

## ANTAQ DEBATE TRANSPARÊNCIA NA COBRANÇA DE VALORES EXTRA-FRETE E SOBRETAXAS DO TRANSPORTE MARÍTIMO

A proposta de regulação da Autarquia para a matéria está em consulta/audiência pública no portal da Agência e os interessados têm até às 23h59 do dia 01/10/2021 para enviar suas sugestões



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ realizou nesta segunda-feira (27), a audiência pública virtual nº 16/2021-ANTAQ, voltada ao aprimoramento do Tema 2.3 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021 - Aprimorar a transparência na cobrança dos valores extra-frete e sobretaxas do transporte marítimo.

Os trabalhos da audiência virtual foram conduzidos pelo superintendente de Regulação da ANTAQ, Bruno Pinheiro, secretariados pela secretária-geral substituta da Agência, Lorena do Carmo Souza, e



contaram com a participação da diretora da Autarquia, Flávia Takafashi, do gerente de Regulação da Navegação Marítima da Agência (GRM), Sérgio Oliveira, e do especialista em Regulação de Transportes Aquaviários da GRM/ANTAQ, Marcelo Donato. Na oportunidade, o gerente de Regulação da Navegação Marítima fez uma apresentação sobre a proposta da ANTAQ.



### **Sérgio Oliveira(E), Bruno Pinheiro e Marcelo Donato durante a audiência virtual**

Em relação ao tema, a ANTAQ realizou a Tomada Pública de Subsídios nº 03/2020/SRG, encerrada em 29/10/2020; o Relatório de Análise de Impacto Regulatório - AIR preliminar; o Estudo ANTAQ (SDS/GDE) “Experiência Internacional na Regulação das Taxas e Sobretaxas do Transporte Marítimo de Contêineres”; e a audiência/consulta pública nº 16/2021 - em andamento.

### **Opção regulatória**

Com base no Relatório de Análise de Impacto Regulatório – AIR da matéria, a ANTAQ optou pela alternativa não normativa de elaborar uma cartilha de caráter educativo voltada aos usuários, conjugada com a intensificação de ações fiscalizatórias para verificação da transparência estabelecida pela Resolução nº 7.586/2020-ANTAQ.

Para a ANTAQ, essa opção não apresenta custos regulatórios, nem para o setor nem para a Agência e, além de representar baixíssimo custo de implementação, tem como vantagem não ferir a liberdade comercial das empresas de navegação, além reduzir a assimetria de informação, principalmente dos pequenos usuários.

### **Consulta pública**

A audiência virtual em si tem por finalidade debater e tirar dúvidas sobre a proposta de regulação que está em consulta pública no portal da Agência (<https://www.gov.br/antag/pt-br>). As contribuições e sugestões para a consulta /audiência pública nº 16/2021 deverão ser enviadas para ANTAQ por meio de questionário eletrônico, que está disponível no portal da Autarquia, até às 23h59 do dia 01/10/2021.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos desta proposta de regulação estão disponíveis no endereço eletrônico - <https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/participacao-social/>.

**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: 28/09/2021**



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

**SOPESP PARTICIPA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR SOBRE O MODELO FERROVIÁRIO DA MALHA INTERNA DO PORTO DE SANTOS – FIPS**

***Assista aqui a Audiência Pública***



Hoje (27), nosso **Diretor-Executivo Ricardo Molitzas**, participou da Audiência Pública para discutir sobre o modelo ferroviário da malha interna do Porto de Santos – FIPS



ferroviária na margem direita (Santos), um novo retopátio ferroviário na margem esquerda (Guarujá), além da eliminação dos cruzamentos em nível e construção de passarelas de pedestres no Porto Organizado.

Para Molitzas é um assunto muito importante e de grande destaque, pois são investimentos necessários que irão melhorar o transporte ferroviário e aumentar a participação do modal ferroviário no transporte de cargas.

### Participaram também:

- Fábio Lavor, Diretor de Novas Outorgas de Políticas Regulatórias Portuárias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), representando do Ministério da Infraestrutura;
- Eduardo Nery Machado Filho – Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ;
- Sérgio Aquino -Presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários – FENOP;
- Fernando Biral – Diretor-Presidente da Santos Port Authority (SPA);
- Jesualdo Conceição Da Silva – Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP);
- José Roberto Lourenço – Gerente Geral de Relações Institucionais e Outras Ferrovias da MRS Logística;
- Guilherme Penin – Diretor de Regulatório e Institucional da Rumo.

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

**Data:** 28/09/2021

## MINISTRO PAULO GUEDES DIZ QUE BRASIL VAI INSISTIR EM MUDANÇAS PARA “MODERNIZAR” O MERCOSUL

**Informação:** Comex do Brasil (28 de setembro de 2021 )



**Foto:** Agência Brasil/Marcos Correa/PR

Brasília – O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse hoje (27) que o Brasil vai continuar tentando fazer mudanças no Mercosul. Segundo ele, o governo brasileiro busca “modernizar” o bloco econômico, mas tem encontrado resistência da Argentina. O bloco é formado por Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai.

“A nossa posição é de avançar. Nós não vamos sair do Mercosul. Mas nós não aceitaremos o Mercosul como ferramenta de ideologia. O Mercosul tem

uma proposta muito clara: é uma plataforma de integração na economia global. Se ele não entregar esse serviço, nós vamos modernizar, os incomodados que se retirem”, disse ao participar, de modo remoto, do evento O Brasil quer Mais, promovido pelo International Chamber of Commerce, a Câmara de Comércio Internacional.

O Brasil tem proposto a redução da tarifa externa comum (TEC) em 10% para todos os produtos, enquanto a Argentina defende que apenas parte das mercadorias sejam incluídas na redução. “Nós vamos ficar firmes nessa posição. E a Argentina parece que está muito firme em uma posição antagonista à nossa”, ressaltou Guedes sobre as disputas internas no bloco.

As divergências também são sobre a forma de tomada de decisão dentro do bloco. Atualmente, todas as decisões são feitas a partir de consenso entre os quatro países membros. “É exigido unanimidade para fazer mudança no Mercosul e eles transformam isso em vetos. Na verdade tem três querendo fazer a modernização do Mercosul: Brasil, Paraguai e Uruguai. E Argentina está em um momento muito especial, muito delicado, e nós compreendemos”, comentou o ministro sobre o tema.

### Privatizações

Sobre a política econômica brasileira, Guedes voltou a defender as privatizações das empresas estatais como um dos eixos norteadores do planejamento de longo prazo. “Continuar com as privatizações: Petrobras, Banco do Brasil. Todo mundo entrando na fila, sendo vendido e isso sendo transformado em dividendos sociais”, destacou.

O ministro ressaltou ainda que, nos últimos dois anos e meio, foram feitas privatizações que totalizam de R\$ 240 bilhões. A expectativa de Guedes é de que nos próximos meses sejam aprovadas as vendas de grandes empresas estatais como a Eletrobras e os Correios. “O plano é transformar o estado brasileiro: contar mais com os investimentos privados, acelerar as desestatizações”, acrescentou.

(\*) Com informações da Agência Brasil

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

Data: 28/09/2021



## BRASIL EXPORT – FÓRUM NAC. DE LOGIST. E INFRAEST. PORTUÁRIA BRASIL EXPORT 2021 TEM INÍCIO NESTA TERÇA COM TRANSMISSÃO ONLINE E GRATUITA



Foto: Fórum Brasil Export

Começa hoje, 28 de setembro, o Brasil Export 2021 – Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, em Brasília, com ampla programação técnica e participação de dirigentes do Ministério da Infraestrutura, de agências reguladoras e Autoridades Portuárias, além de parlamentares e lideranças empresariais do setor. O evento debaterá temas muito relevantes como transformação digital na logística, governança, sustentabilidade e reformas estruturantes de impacto para o desenvolvimento

econômico do País. A presença é limitada a autoridades, conselheiros e patrocinadores do Fórum. O público em geral poderá acompanhar as atividades pela transmissão online e gratuita de toda a programação.

A edição nacional do Fórum sintetiza as atividades realizadas ao longo do ano, entre elas a promoção de mais de 40 lives e seis fóruns regionais promovidos em diferentes cidades do Brasil (Rio de Janeiro/RJ, Belém/PA, Rio Verde/GO, São Luís/MA, Guarujá/SP e Rio Grande/RS). As iniciativas online e presenciais reuniram mais de 300 debatedores e 12,5 mil espectadores ao longo deste ano.

A programação tem início às 9 horas com a segunda edição do Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias, uma parceria do Brasil Export com a ABEPH. Chamam atenção a relevância dos temas selecionados para discussão: “Escassez de contêineres, aumento dos fretes marítimos e tendência no mercado de navegação” e “Governança e sustentabilidade nas Autoridades Portuárias”.

A solenidade de abertura começará às 18 horas com presenças confirmadas de secretários nacionais do Ministério da Infraestrutura, diretores de agências reguladoras e parlamentares. Na sequência acontecerá a premiação do Rodovias+Brasil, uma parceria com a Secretaria Nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura. Os vencedores de cada categoria foram avaliados pelo desempenho técnico e pela colaboração com o aperfeiçoamento da infraestrutura de transportes em território nacional.

A programação terá sequência nesta quarta-feira (29).

Confira a agenda do Brasil Export 2021: <https://forumbrasilexport.com.br/blog/brasil-export-2/programacao/>

Inscreva-se para acompanhar a transmissão online e gratuita:  
[https://us02web.zoom.us/webinar/register/WN\\_O6M4KsZ1S7qf3PJVNIDq3Q](https://us02web.zoom.us/webinar/register/WN_O6M4KsZ1S7qf3PJVNIDq3Q)

Fonte: Brasil Export – Fórum Nac. de Logística e Infraestrutura Potuária  
Data: 28/09/2021

## PROGRAMAÇÃO DO BRASIL EXPORT SUDESTE 2021



Dias 28 e 29 de Setembro, B. Hotel, Brasília/DF

### PROGRAMAÇÃO PRELIMINAR E SUJEITA A ALTERAÇÕES

(exclusivo para conselheiros, autoridades e patrocinadores)

### 28 DE SETEMBRO | TERÇA

Início da transmissão online gratuita; clique aqui e faça a sua inscrição

09h00 – Abertura do II ENAPH (Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias)

- Mayhara Chaves, presidente da Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH)
- Fabrício Guimarães Julião, CEO do Brasil Export
- José Roberto Sampaio Campos, Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export

09h15 – Painel 1: Escassez de contêineres, aumento dos fretes marítimos e tendência no mercado de navegação



Apresentação e moderação: Mayhara Chaves, Presidente da ABEPH e Presidente da Companhia Docas do Ceará (CDC)

#### Debatedores

- Fabio Siccherino, CEO da DP World Santos
- Antonio Carlos Sepúlveda, CEO da Santos Brasil
- Claudio Loureiro, Diretor-Executivo do Centronave
- Fernando Biral, Diretor-Presidente da Santos Port Authority (SPA)
- Fernando Estima, Superintendente dos Portos do RS
- Ricardo Medina, Gerente de Planejamento da Companhia Docas do Pará (CDP)

10h40 – Intervalo

10h50 – Painel 2: Governança e sustentabilidade nas Autoridades Portuárias

Apresentação e moderação: Gilmará Temóteo, Presidente do Porto de Cabedelo

#### Debatedores

- Ted Lago, Presidente do Porto do Itaqui
- Luiz Fernando Garcia, Diretor-Presidente dos Portos do Paraná
- Fabiana Maranhão, Coordenadora de Compliance do Porto de Suape
- Marcela Farias, Auditora Interna do Porto de Suape

12h00 – Momento Brasil Hack Export

Angelino Caputo, presidente do Conselho do Brasil Hack Export

13h00 – Almoço

14h30 – Momento Sudeste Export

Apresentação e moderação: Mario Povia, Presidente do Conselho do Sudeste Export

Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, Diretor-Presidente da CDRJ

Julio Castiglioni, Diretor-Presidente da Codesa

15h00 – Momento Norte Export

Apresentação e moderação: Sérgio Aquino, Presidente do Conselho do Norte Export

Ernesto Sampaio, Diretor de Gestão Portuária da Companhia Docas do Pará (CDP)

Fernando Cesar Ramos Parente, Diretor-Presidente da Sociedade de Portos e Hidrovias (SOPH)

15h30 – Momento Centro-Oeste Export

Apresentação e moderação: Edeon Vaz Ferreira, Presidente do Conselho do Centro-Oeste Export

Paulo do Vale, Prefeito de Rio Verde

Jaime Verruck, Secretário de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar do Mato Grosso do Sul

16h00 – Coffee break

16h30 – Momento Nordeste Export

Apresentação e moderação: Aluísio Sobreira, Presidente do Conselho do Nordeste Export

Ted Lago, Presidente do Porto do Itaqui

Almirante Carlos Autran Amaral, Diretor-Presidente da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba)

17h00 – Momento Santos Export

Apresentação e moderação: Ricardo Molitzas, Presidente do Conselho do Santos Export

Fernando Biral, Diretor-Presidente da Santos Port Authority (SPA)

Rogério Santos, Prefeito de Santos



17h30 – Momento Sul Export

Apresentação e moderação: Jesualdo Silva, Presidente do Conselho do Sul Export

Fernando Estima, Superintendente dos Portos do RS

Daniela Cristina Reinehr, Vice-Governadora de Santa Catarina

Ricardo Moritz, Presidente da SCPAr

Jamazi Alfredo Ziegler, Superintendente dos Portos Organizados Delegados ao Estado de Santa Catarina

18h00 – Solenidade de Abertura

– Fabrício Julião, CEO do Brasil Export

– Felipe Queiroz, Secretário-Executivo Adjunto do Ministério da Infraestrutura

– Diogo Piloni, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários

– Marcelo da Costa, Secretário Nacional de Transportes Terrestres

– Eduardo Nery, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

– Rafael Vitale, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

– Arthur Luis Pinho de Lima, Diretor-Presidente na Empresa de Planejamento e Logística (EPL)

– Vander Costa, Presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT)

– Wellington Fagundes, Senador e Presidente da Frenlogi

– Daniela Cristina Reinehr, Vice-Governadora de Santa Catarina

Demais autoridades presentes

19h30 – Cerimônia de Premiação do Prêmio Rodovias+Brasil – parceria com a Secretaria Nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura

20h30 – Jantar de abertura

## 29 DE SETEMBRO | QUARTA

Início da transmissão online gratuita

09h00 – Case MINFRA: Os pilares da revolução no setor da logística e infraestrutura no Brasil

– Diogo Piloni, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários

– Marcello da Costa, Secretário Nacional de Transportes Terrestres

– Ricardo Sampaio da Silva Fonseca, Diretor do Departamento de Políticas Regulatórias da Secretaria de Aviação Civil

9h45 – Painel 1: ESG, sustentabilidade e boas práticas ambientais no transporte de cargas

Apresentação: Marcelo Sammarco, Conselheiro Nacional do Brasil Export

Moderação: Mayhara Chaves, Conselheira Nacional do Brasil Export

Debatedores

– Eduardo Nery, Diretor-Geral da Antaq

– José Firmo, CEO da Porto do Açú Operações

– Mark Piotr Juzwiak, Diretor de Relações Institucionais do Grupo Maersk

11h00 – Momento Expedição Voz dos Oceanos

– João Eduardo Amaral, Diretor Geral e de Operações do Projeto Voz dos Oceanos

– David Schurmann, CEO do Projeto Voz dos Oceanos e do Grupo Família Schurmann

11h20 – Intervalo

11h30 – Painel 2: Reformas estruturantes de impacto para o desenvolvimento econômico e investimentos na infraestrutura logística do Brasil

Apresentação: Benjamin Gallotti, Conselheiro Nacional do Brasil Export



Moderação: Jacqueline Wendpap, Conselheira Nacional do Brasil Export

Debatedores

- Hugo Leal, Deputado Federal e Relator-Geral da Lei Orçamentária da União 2022
- Jeniffer Pires, Coordenadora do Departamento Tributário do Kincaid | Mendes Vianna Advogados
- Jorge Lima, Assessor Especial do Ministério da Economia
- Carlos Chiodini, Deputado Federal e Presidente da Comissão de Viação e Transportes

13h00 – Almoço

14h30 – Painel 3: Transformação digital na logística e o desenvolvimento de novos negócios

Apresentação: Cesar Meireles, Conselheiro Nacional do Brasil Export

Moderação: Angelino Caputo, Conselheiro Nacional do Brasil Export

Debatedores

- Vander Costa, Presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT)
- Fernando Mitkiewicz, Subsecretário de Gestão Estratégica, Tecnologia e Inovação do Ministério da Infraestrutura
- Mariana Pescatori, Diretora de Programa da Secretaria Executiva do Ministério da Infraestrutura
- Djalma Vilela, Presidente da Multilog e Presidente Eleito da ABOL
- José Gonçalves Neto, Diretor de Relacionamento Regulatório da Vivo

16h00 – Coffee break

16h30 – Painel 4: Desafios logísticos e de infraestrutura no Brasil para o setor produtivo

Apresentação: Murillo Barbosa, Conselheiro Nacional do Brasil Export

Moderação: Ricardo Falcão, Conselheiro Nacional do Brasil Export

Debatedores

- Nadir Moreno, Presidente da UPS Brasil
- Clythio Backx van Buggenhout, Diretor de Relações Governamentais da Cargill
- Silvia Krueger Pela, Gerente-Executiva de Planejamento, Inteligência de Negócios e Performance da Suzano

18h00 – Leitura da Carta do Brasil Export

Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos

Fonte: *Brasil Export – Fórum Nac. de Logística e Infraestrutura Potuária*

Data: 28/09/2021

# ISTOÉ Dinheiro

**ISTOÉ - DINHEIRO**

## **BOLSONARO DIZ QUE VOTAÇÃO DE PROJETO DO ICMS SOBRE COMBUSTÍVEIS É ALENTO**

*Por Pedro Fonseca*

(Reuters) – O presidente Jair Bolsonaro comemorou nesta terça-feira o anúncio do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), de que colocará em discussão projeto para tornar fixo o valor do ICMS sobre os combustíveis, e afirmou que a notícia traz alento para o que descreveu como “o problema do dia”.

Em discurso durante entrega de moradias em Alagoas, o presidente disse não ser correto que o imposto estadual aumente cada vez que o combustível é reajustado com base na regra de paridade com o mercado internacional de petróleo.

O presidente disse que o anúncio feito pouco antes por Lira em discurso no mesmo evento representava “um pouco de alento”.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 28/09/2021*

## REFORMA ADMINISTRATIVA NÃO ALTERA SUPER PRIVILÉGIOS, CRITICAM PROFESSORES

*Por Filipe Prado*



***O deputado federal Arthur Maia (DEM-BA) é o relator da reforma administrativa na Câmara dos Deputados (Crédito: Wilson Dias/Agência Brasil)***

A Comissão Especial da Reforma Administrativa aprovou na última quinta-feira (23), por 28 votos a 18, o substituto do relator, deputado federal Arthur Maia (DEM-BA), à Proposta de Emenda da Constituição (PEC) 32/20. Entre os pontos mais polêmicos estão a possibilidade de redução

da jornada de trabalho e do salário de funcionários públicos em até 25% em tempos de crise fiscal. A reforma ainda será votada pelo plenário da Câmara antes de ser submetida à avaliação do Senado.

As mudanças, se aprovadas, valeriam para novos funcionários públicos contratados, ou seja, os antigos não seriam submetidos às novas regras.

De maneira geral, os dois professores universitários, especialistas em administração pública, ouvidos pela IstoÉ Dinheiro criticam a reforma administrativa por não alterar os privilégios da “elite” do funcionalismo público, como as férias de 60 dias para juízes e promotores, auxílio moradia e indenização por férias não tiradas, por exemplo.

Um levantamento feito pela revista Piauí indica que, entre 2014 e 2019, o Judiciário brasileiro ficou R\$ 10 bilhões mais caro. Apenas em 2019, esse setor consumiu R\$ 100 bilhões dos cofres públicos, o que equivale a 1,5% do Produto Interno Bruto (PIB) daquele ano. Um juiz estadual ganha o equivalente a 12 auxiliares de enfermagem: R\$ 33,4 mil por mês – sem contar os que ganham acima do teto.

***Veja os principais destaques aprovados pela Comissão Especial da Câmara***

[https://youtu.be/78G\\_NNmAK-4](https://youtu.be/78G_NNmAK-4)

– Redução de 25% do salário e da jornada de trabalho em períodos de crise fiscal

O relator do projeto argumenta que é preferível reduzir salários do que demitir servidores públicos em épocas de crise fiscal. Contudo, o texto não define o que seria essa crise fiscal, o que poderia gerar insegurança jurídica.

Para o doutor Paulo Roberto Feldman, professor da Faculdade de Economia e Administração (FEA) da Universidade de São Paulo (USP), repassar os gastos com a crise fiscal a funcionários públicos seria uma violência. Haveria outras maneiras de reduzir o déficit: corte de outros gastos, aumento da arrecadação e remanejamento de gastos seriam algumas das opções.



“Déficit fiscal é quanto um país gastou, incluindo os juros, menos o que arrecadou. Nesta fórmula mundial, o Brasil nunca esteve fora de uma crise fiscal porque sempre pagou muito de juros e sempre teve buracos. É um déficit fiscal crônico”, diz Feldmann, que já foi executivo de empresas como Citibank, Itaú, Banco Safra, Grupo Sharp, Philips, EY (Ernst & Young) e Microsoft, tendo sido presidente da Eletropaulo (1995/7), da Iron Mountain (2007/9), da Compucenter (1990/1) e da SuCESU.

O professor argumenta que a fórmula utilizada para definir uma crise fiscal no Brasil não engloba os gastos com juros – nesta equação, o Brasil estaria em crise fiscal desde o segundo mandato de Dilma Rousseff (PT).

Já Leila Pellegrino, professora de administração do Mackenzie, explica que a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) prevê que gastos com funcionalismo público não podem passar de 50% da receita. Neste contexto, alguns setores tiveram que flexibilizar esta regra, como os serviços de saúde no combate à pandemia causada pelo novo coronavírus.

“A reforma, de modo geral, tem muitas limitações e não promove a gestão eficiente do funcionalismo e das pessoas a serviço do Estado. A questão orçamentária é a primeira motivação da reforma, porém a estrutura do Estado é muito desigual: alguns grupos privilegiados e uma ampla camada de funcionários à margem dos benefícios. A Estrutura do funcionalismo não vai ficar mais igualitária (com a reforma administrativa), pois mantém privilégios já constituídos”, afirma Pellegrino.

#### – Convênio público-privado

Esta regra permitia ao Estado a contratação de mão de obra da iniciativa privada, o que foi amplamente criticado pelos partidos de oposição na Câmara, que alegam desvio de recursos públicos às empresas.

“O que se quer é lucro com dinheiro da Educação. As pessoas pobres não vão poder pagar pelo serviço público”, disse Rogério Correia (PT-MG). Já Darci de Matos (PSD-SC), argumenta que a cooperação entre o setor público e privado é “o que há de mais moderno no mundo”.

“Serviços têm que ficar na mão do Estado: setor privado não pode pensar em coisas boas para a sociedade porque diminui seu lucro. As atividades que não dão lucro ficam no serviço público. Privatizar os Correios é uma loucura, nenhum país do mundo fez isso, nem os Estados Unidos. São funções que não têm que dar lucro, então não pode privatizar”, diz Feldmann, que acredita que esse destaque seja mais um incentivo à privatização do que uma melhoria ao setor público.

Pellegrino, por sua vez, acredita que a ideia poderia funcionar se o Brasil tivesse uma estrutura menos engessada e com menos distorções. “A possibilidade de parcerias público-privadas e, em especial nos pontos que dizem respeito à reforma, não são um mal em si. O estado precisa estar organizado para prover melhor eficiência do serviço público, e não burlar o acesso a esta estrutura”.

#### – Avaliação periódica

Outro ponto polêmico diz respeito à avaliação periódica do servidor público. Com duas más avaliações consecutivas ou três más avaliações em um período de cinco anos, o funcionário poderia ser demitido. No entanto, não foi estipulado como seriam realizadas essas avaliações, o que poderia gerar nova insegurança jurídica.

“Isto é indecente: funcionário público em todo o mundo tem que ter estabilidade. Não pode ter interferência política no funcionalismo. Fala-se que o Brasil tem muito funcionário público, mas não é verdade: temos menos de 5% de funcionários públicos na população, um dos números mais baixos do mundo. Há áreas em que faltam funcionários públicos, e em outras sobram”, pondera Feldman.

Pellegrino também defende a estabilidade do servidor público com “adequadas medidas de desempenho e contribuição”. A professora do Mackenzie diz que já existe medidas que avaliam o desempenho dos funcionários públicos. Não é estabelecendo em uma PEC que consegue resolver o problema. Existe dificuldade do Estado de promover a avaliação”, explica.

– Comissionados

Feldmann enfatiza a crítica sobre servidores públicos que não seriam afetados pela reforma administrativa, como os cargos comissionados. O professor da USP estima que, somente em Brasília, existam 26 mil cargos comissionados, mais de 100 mil em todo o País.

Pellegrino também diz que a reforma administrativa geraria impacto positivo ao País se “efetivamente promovesse o fim das castas do funcionalismo público e trouxesse representatividade ao funcionalismo. De maneira geral, ela (a reforma) é muito limitada, não representa nenhum avanço na gestão.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 28/09/2021*

### **CONGRESSO VAI DISCUTIR PROJETO SOBRE VALOR FIXO DE ICMS SOBRE COMBUSTÍVEIS, DIZ LIRA**

(Reuters) – O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), afirmou nesta terça-feira que o Congresso Nacional vai discutir um projeto sobre um valor fixo para o ICMS dos combustíveis como forma de buscar uma redução do preço do insumo.

Em evento em Alagoas, Lira repetiu argumento do presidente Jair Bolsonaro, que também estava presente, ao afirmar que o imposto estadual é o responsável pelo preço caro dos combustíveis.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 28/09/2021*

### **INADIMPLÊNCIA DAS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS CAI 0,9% EM AGOSTO, DIZ SERASA**

Em agosto deste ano, 5,33 milhões de micro e pequenas empresas fecharam o mês com o nome no vermelho. O número é 0,9% menor do que o registrado em julho, quando 5,38 milhões de empresas desse porte estavam inadimplentes, de acordo com levantamento da Serasa Experian. O setor industrial e de comércio alavancaram a melhora do indicador, ambos com 1,0% de retração da inadimplência. Já o de serviços também apresentou queda, ainda que menor, de 0,7%.

A região Norte teve o melhor desempenho no balanço, com mergulho de 5,0% no número de insolventes, seguida do Sudeste, com baixa de 0,9%; do Centro-Oeste, com recuo de 0,7%; do Sul, com queda de 0,3%; e do Nordeste, com diminuição de 0,1%.

De acordo com o economista da Serasa Experian, Luiz Rabi, a melhora nos números pode ter sido causada pela disponibilização, desde de julho deste ano, de linhas de crédito criadas especificamente para a negociação de dívidas de micro e pequenas empresas. “Os donos de negócios estão em busca de auxílio para lidar com suas pendências financeiras. Por isso, o recuo observado não reflete uma melhora para as empresas, mas sim um alívio temporário, já que os empreendedores ainda devem encontrar muitos desafios diante ao quadro econômico do País”, ponderou.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 28/09/2021*

## MONEYTIMES

### MONEYTIMES

#### EMPRESÁRIOS FAZEM APELO PARA QUE BRASIL ASSUMA LIDERANÇA EM QUESTÕES CLIMÁTICAS



***O Brasil deve manter a sua centralidade nesse diálogo, sob pena do enorme prejuízo ao setor produtivo e à sociedade brasileira (Imagem: Reuters/Bruno Kelly)***

Executivos de mais de 100 grandes empresas fizeram um apelo para que o Brasil assuma uma posição de liderança nas negociações da ONU sobre o clima em novembro, em um momento em que a destruição da floresta Amazônica durante o

governo Bolsonaro deixa o país numa posição de pária ambiental no planeta.

Os líderes empresariais, entre eles presidentes de empresas brasileiras ou unidades brasileiras de companhias multinacionais, alertaram em uma carta conjunta que o Brasil pode ser “excluído de uma nova ordem climático-econômica que se consolida diante dos nossos olhos”.

Os signatários incluem diretores locais da empresa de e-commerce Amazon (AMZN), da petroleira Shell, assim como presidentes-executivos da JBS (JBSS3), maior processadora de carne do mundo, e da fabricante de aeronaves Embraer (EMBR3).

“O Brasil deve manter a sua centralidade nesse diálogo, sob pena do enorme prejuízo ao setor produtivo e à sociedade brasileira.”, diz a carta.

O documento pede um acordo sobre as regras para os mercados globais de carbono, um dos principais pontos de atrito em negociações passadas na ONU.

Na última grande cúpula da ONU sobre o clima, em 2019, os países não chegaram a um acordo sobre os mercados de carbono, com Brasil, Austrália e outros se recusando a abandonar a exigência de transferir créditos de esquemas mais antigos de negociação de carbono.

A carta também pede que o Brasil tome medidas para conter o desmatamento ilegal na Amazônia.

O desmatamento e queimadas na Amazônia brasileira dispararam após o presidente Jair Bolsonaro assumir, em 2019, causando uma comoção internacional diante do fato de que o presidente não tem feito o suficiente para impedir a devastação da floresta.

O desmatamento atingiu o pior resultado em 12 anos em 2020, com a destruição de uma área de quase 14 vezes o tamanho da cidade de Nova York.

Em agosto, o ministro do Meio Ambiente, Joaquim Pereira Leite, indicou uma mudança de política que incluiu a duplicação do orçamento de fiscalização ambiental, prevendo a contratação de 700 fiscais ambientais.

Bolsonaro disse em seu discurso na Assembleia-Geral da ONU, na semana passada, que o Brasil está comprometido com a preservação, e prometeu combater o desmatamento ilegal, embora grupos ambientais se mostrem céticos de que o tom de conciliação possa representar uma mudança real na agenda do governo.

**Fonte: MoneyTimes**

**Data: 28/09/2021**

### ATIVIDADE INDUSTRIAL DA CHINA DEVE TER CRESCIDO POUCO EM SETEMBRO

Por Reuters



***O Índice de Gerentes de Compras (PMI, na sigla em inglês) oficial para o setor manufatureiro deve ficar em 50,1 no mês de setembro (Imagem: China Daily via REUTERS)***

A atividade industrial da China deve ter crescido apenas ligeiramente em setembro, mostrou uma pesquisa da Reuters nesta terça-feira, com os altos preços das matérias-primas e cortes de energia continuando a pressionar os fabricantes na

segunda maior economia do mundo.

O Índice de Gerentes de Compras (PMI, na sigla em inglês) oficial para o setor manufatureiro deve ficar em 50,1 no mês de setembro, o mesmo patamar da leitura de agosto, de acordo com a mediana das previsões de 34 economistas consultados pela Reuters. Leitura acima de 50 indica expansão em relação ao mês anterior.

A economia da China se recuperou rapidamente da queda induzida pela pandemia no ano passado, mas o ímpeto da retomada perdeu força nos últimos meses, com o vasto setor manufatureiro enfrentando custos elevados, gargalos na produção e, mais recentemente, racionamento de eletricidade.

A China vem enfrentando uma crise energética, já que a escassez de suprimentos de carvão, rigidez nos padrões de emissões de carbono e a forte demanda dos fabricantes e da indústria elevaram os preços do carvão a patamares recordes e desencadearam restrições generalizadas no seu uso.

“A menos que os problemas de energia sejam resolvidos e as restrições à produção suspensas, os esforços de Pequim para aliviar a política (monetária) terão um impacto mais discreto sobre a produção econômica. Assim, a escassez de energia aumenta a possibilidade de um adiamento da recuperação econômica”, disseram analistas da BCA Research nesta terça-feira.

O PMI oficial, que se concentra principalmente em grandes empresas e estatais, e sua pesquisa par do setor de serviços serão divulgados na quinta-feira.

O PMI de manufatura da Caixin também será publicado no mesmo dia. A expectativa de analistas é de alta da leitura para 49,5 ante 49,2 no mês anterior, ainda uma contração.

Fonte: MoneyTimes

Data: 28/09/2021

### EUROPA PODERIA FICAR QUASE SEM GÁS NO INVERNO, DIZ BNEF

Por Bloomberg



***Em tal cenário, os preços do combustível para aquecimento e geração de energia, já em níveis recordes, continuariam a subir, (Imagem: REUTERS/Issei Kato)***

Temperaturas mais baixas do que o normal no inverno no hemisfério norte podem deixar a Europa quase sem gás natural armazenado, enquanto também compete por suprimentos com a Ásia,



segundo a BloombergNEF.

Temperaturas abaixo da média drenariam os estoques de gás da União Europeia para apenas 4% da capacidade até o fim do inverno, de acordo com o relatório Global Gas Winter Outlook da BNEF publicado na terça-feira.

Em tal cenário, os preços do combustível para aquecimento e geração de energia, já em níveis recordes, continuariam a subir, corroendo a demanda à medida que consumidores migram para combustíveis alternativos.

“Um inverno mais frio do que o normal poderia elevar os preços do gás ainda mais e prolongar o rali nas duas regiões até o próximo inverno”, disseram analistas da BNEF como Fauziah Marzuki e Andrew Hill.

Um inverno rigoroso agravaria o impacto econômico dos preços já em alta do gás natural e do aumento dos custos de energia na Europa e na Ásia. Governos alertam sobre o risco de mais blecautes e paralisação de fábricas.

A oferta limitada da Rússia e a maior competição por cargas de gás natural liquefeito encolheram os estoques antes da queda das temperaturas.

A Europa se aproxima do inverno com armazenamento total de apenas 71%, o que se compara à média de cinco anos de 92%.

O norte da Ásia – principalmente a China – precisaria de 3,8 milhões de toneladas extras de GNL para manter casas e empresas aquecidas, o que resultaria em menos suprimentos disponíveis para a Europa, de acordo com o relatório.

Mas os EUA, o maior fornecedor, têm pouca margem para aumentar os embarques, pois suas usinas de exportação já operam perto de da capacidade total. Se os fornecedores de gás não conseguirem atender à demanda extra, os clientes “correrão em busca de carvão e petróleo”, disse a BNEF.

A capacidade de carvão pode estar esgotada no Japão e até mesmo em países da Europa. Os maiores preços do gás e do carvão já se refletem no mercado de óleo combustível.

“O racionamento de energia será um grande temor, mas as restrições à demanda atingirão a indústria antes de edifícios residenciais e comerciais na maioria dos mercados de gás”, diz a BNEF. “Informações sobre cortes de energia na China têm mais a ver com a escassez de carvão, mas, para o gás, o risco está na demanda de aquecimento das residências.”

Um inverno rigoroso esgotaria o armazenamento de gás na Ásia e na Europa a ponto de manter os dois mercados competindo por cargas de GNL até o próximo verão e, talvez, o inverno seguinte, disse a BNEF.

A BNEF projeta queda dos estoques de gás dos EUA ao longo do próximo ano, apesar do cenário de preços mais altos, com 64% de chance de que as reservas terminem abaixo da média de cinco anos no final do inverno.

Os preços mais altos em sete anos não conseguiram elevar a produção aos níveis necessários para compensar mais exportações de gás. Produtores limitam os investimentos, pois optaram por redirecionar o caixa para a redução das dívidas e aumentar dividendos aos acionistas.

**Fonte: MoneyTimes**

**Data: 28/09/2021**

**LIRA: BRASIL NÃO PODE TOLERAR GASOLINA A QUASE R\$ 7 E O GÁS A R\$ 120**  
**Por Agência Câmara**



**Lira disse que a Câmara está fazendo seu dever de casa para ajudar na retomada do crescimento econômico, com respeito aos limites fiscais e sendo responsável em todas as suas sinalizações para o mercado (Imagem: Fabio Rodrigues Pozzebom/Agência Brasil)**

O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), afirmou que os deputados vão buscar alternativas legislativas para evitar

novos aumentos nos preços dos combustíveis e do gás de cozinha.

O tema vai ser discutido na reunião do Colégio de Líderes prevista para a próxima quinta-feira.

Segundo Lira, o Brasil não pode tolerar gasolina a quase R\$ 7 e o gás a R\$ 120. Ele criticou o diretor da Petrobras (PETR4) Cláudio Mastella, que avalia um aumento nos preços em razão da alta do dólar.

“O diretor da Petrobras Cláudio Mastella diz que estuda com “carinho” um aumento de preços diante desse cenário. Tenho certeza que ele é bem pago para buscar outras soluções que não o simples repasse frequente”, afirmou Lira por meio de suas redes sociais.

Lira disse que a Câmara está fazendo seu dever de casa para ajudar na retomada do crescimento econômico, com respeito aos limites fiscais e sendo responsável em todas as suas sinalizações para o mercado.

“Mesmo assim, o dólar persiste num patamar alto. Junto com a valorização do barril de petróleo, a pressão no preço dos combustíveis é insustentável”, disse o presidente.

Há 15 dias, Lira já havia cobrado mais esclarecimentos públicos da Petrobras em relação aos preços dos combustíveis e da logística do gás.

Segundo ele, a estatal precisa ter uma política de preços clara e pensar no País, sobretudo neste momento de crise energética e de saída da pandemia.

Lira chegou a afirmar que o Congresso iria tomar providências para corrigir eventuais erros na empresa, sem prejudicar a economia e sem intervir na estatal nem retomar a política de controle de preços.

**Fonte: MoneyTimes**  
**Data: 28/09/2021**



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### PETROBRAS SOBE DIESEL EM 9%, APÓS 85 DIAS SEM REAJUSTES

*Por epbr - 28 de setembro de 2021 - Em Combustíveis*

A Petrobras decidiu elevar os preços do diesel A nas refinarias em 25 centavos a partir de amanhã (29), com um reajuste de 8,9% no valor, após 85 dias de preços estáveis.

Os preços da gasolina permanecem inalterados.

Com isso, o preço do diesel sobe de R\$ 2,81 para R\$ 3,06 por litro, na média. Como o diesel (88%) é misturado ao biodiesel (12%), a parcela da Petrobras no diesel vendido nos postos sobe 22 centavos, para os meses de setembro e outubro.

Para novembro e dezembro, o governo federal decidiu reduzir a mistura de biodiesel para 10% (B10), elevando a participação de diesel fóssil no combustível final.

O motivo do reajuste, destacou a Petrobras, é a defasagem entre os preços praticados pela empresa e o que é cobrado no mercado internacional, em um momento que o dólar permanece em alta e o barril de petróleo Brent se aproxima dos US\$ 80.

“Esse ajuste é importante para garantir que o mercado siga sendo suprido em bases econômicas e sem riscos de desabastecimento pelos diferentes atores responsáveis pelo atendimento às diversas regiões brasileiras”, afirma a companhia.

Ela cita na nota “distribuidores, importadores e outros produtores, além da Petrobras”.

Segundo informações publicadas pela companhia, com base em dados próprios e públicos, a participação da Petrobras no valor final do diesel é da ordem de 52%, antes do reajuste.

O restante é distribuído entre as margens brutas de distribuição e revenda (11,1%), do biodiesel (13,9%), impostos estaduais (ICMS, 16%) e federais (6,9%), para o período de 19 a 25 de setembro.

### **Abicom calcula que defasagem permanece**

A Abicom, que representa importadores de combustíveis, calcula que as operações seguem inviabilizadas pela defasagem entre os preços domésticos da Petrobras e os preços internacionais (o PPI).

“A variação do PPI entre 6 de julho e 28 de setembro foi de +R\$0,39/L e o reajuste anunciado foi de +R\$0,25/L. Como o reajuste é insuficiente para cobrir a defasagem do período, as operações de importação continuam inviabilizadas”, afirmou o presidente da associação, Sérgio Araújo, nesta terça (28).

A associação entende que o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) deve analisar os preços praticados pela Petrobras, tanto do diesel quanto da gasolina.

“As operações de importações dos derivados estão inviabilizadas. Como as refinarias nacionais não têm capacidade de produção para atender a demanda, estamos verificando importações de óleo diesel feitas pela Petrobras”, diz o executivo.

Na segunda (27), a Abicom calculava que a defasagem da gasolina estava em 26 centavos por litro (-9%), na média.

“Identificamos claramente que o compromisso assumido com o Cade na assinatura do TCC (Termo de Compromisso de Cessação) não está sendo cumprido. São 84 dias sem ajuste no preço do diesel e 47 dias sem ajuste no preço da gasolina”, diz Sérgio Araújo.

### **Petrobras garante que reajustes serão feitos**

Petrobras convocou uma coletiva de imprensa ontem para reafirmar que pretende manter o PPI e adiantou que avaliava novos reajustes.



No mesmo dia, Jair Bolsonaro havia declarado, em um evento em Brasília, que se reuniu com o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, para discutir formas de diminuir os preços dos combustíveis

“Hoje [segunda (27)] estive com o ministro Bento conversando sobre a nossa Petrobras, o que que nós podemos fazer para melhorar ou diminuir o preço na ponta da linha”, disse.

“Não é maldade da nossa parte. É uma realidade. E tem um ditado que diz: nada não está tão ruim que não possa piorar. Nós não queremos isso, porque temos o coração aberto”, afirmou Bolsonaro.

O diretor-executivo de comercialização e logística da estatal, Cláudio Mastella, chegou a afirmar que, de fato, há defasagem nos preços, mas reforçou o posicionamento atual da Petrobras, de não fazer reajustes “pontuais”,

“A mudança estrutural nos preços hoje é o aumento da demanda por diesel, que é sazonal, pela chegada do inverno no hemisfério Norte”, disse Mastella.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 28/09/2021*

### **QUEM É O BRASIL NA FILA DO MERCADO DE CARBONO?**

*Por Cinthia Leone e Nayara Machado - 28 de setembro de 2021 - Em Diálogos da Transição*

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

#### **Com Cíntia Leone**

**CORREÇÃO:** por um erro de edição, a newsletter enviada por e-mail no dia 23/9 veiculou uma versão incorreta da entrevista com Caroline Prolo, sócia do escritório Stocche Forbes Advogados. A versão correta é esta publicada hoje (28)

\*\*\*

A aproximação da COP26 marcada para novembro, na Escócia, aumenta as expectativas em torno da regulamentação do mercado de carbono no Brasil.

Em entrevista à Diálogos da Transição, a advogada Caroline Prolo, sócia do escritório Stocche Forbes Advogados e especialista em Direito Ambiental, explica que a pressão do setor privado pela criação de um mercado regulado está relacionada com o imposto de carbono na fronteira da União Europeia.

“Como o bloco passará a taxar produtos de determinados setores de países que não tenham uma política climática rigorosa como a europeia, a falta de uma precificação de carbono no Brasil para esses setores exportadores levaria a essa taxação”, comenta.

Na visão da especialista, ao precificar o carbono, o país dará sinais mais claros de que as regras de produção de bens para exportação estão alinhadas ao Acordo de Paris.

Uma prioridade para o setor empresarial, mas nem tanto para o governo federal.

Na semana passada, o secretário-adjunto de Clima e Relações Internacionais do Ministério do Meio Ambiente, Marcelo Donnini Freire, recomendou que a Câmara aguarde os resultados da COP26 para depois regulamentar o mercado de carbono no Brasil.

No alvo do debate está o PL 528/21, do vice-presidente da Câmara, Marcelo Ramos (PL/AM), que recebeu contribuições de organizações como CEBDS e Confederação Nacional da Indústria (CNI).



Já o Ministério da Economia engavetou as conclusões do Projeto PMR (Partnership for Market Readiness) Brasil, estudo coordenado em parceria com o Banco Mundial sobre precificação de carbono.

A segunda fase do projeto, que seria a implementação — PMI (Partnership for Market Implementation) — foi rejeitada pela Economia.



### **Árvores cortadas, extração de madeira em floresta madeira**

ENTREVISTA – Caroline Prolo, sócia do escritório Stocche Forbes Advogados e especialista em Direito Ambiental

### **Fala-se muito que o mercado de carbono é uma oportunidade para o agronegócio brasileiro. O quanto disso é real?**

Um mercado de carbono regulado pelo governo pode ajudar no processo de

descarbonização da economia brasileira, pois ele permite que o governo gerencie o orçamento de carbono do Brasil e vá gradualmente reduzindo esse orçamento.

Mas no fim do dia o que precisamos é cortar esse orçamento de carbono, ou seja, é cortar as emissões de gases de efeito estufa.

Portanto, há limitações sobre o que o mercado de carbono regulado pode fazer para salvar o planeta. Ele é um instrumento de política climática para a gradual redução dessas emissões por um país ou estado.

Quando falamos de um mercado de carbono voluntário, ou seja, de uma demanda voluntária do setor privado, que decide minimizar seus impactos de carbono, a história é um pouco diferente. Esse é o mercado que acontece quando atores privados adquirem créditos de carbono certificados em programas de certificação privados ou públicos.

Neste caso, o mercado acontece porque existe uma demanda voluntária dos atores privados de comprar créditos de carbono – que representam emissões de carbono que foram evitadas por projetos de outros atores. E eles compram esses créditos de emissões evitadas em outro lugar para compensar as suas próprias emissões.

Ocorre que, a lógica que eu mencionei sobre o mercado regulado se aplica aqui também: precisamos cortar emissões, ou seja, deixar de emitir carbono, em vez de continuar emitindo e tentar compensar os prejuízos.

Nesse sentido, o propósito desse instrumento de mercado de carbono voluntário serve mais para ajudar, no curto e médio prazo, na compensação de emissões de difícil redução. O que o setor privado precisa fazer é adotar medidas que reduzam as emissões sem precisar fazer compensação.

E a grande vantagem de algumas atividades associadas ao agronegócio é poder capturar o carbono, o que equivale a uma verdadeira “remoção” do carbono da atmosfera, ou seja uma espécie de “emissão negativa”, que permite neutralizar as emissões.

As boas práticas hoje recomendam que se os atores privados tiverem que “compensar” parte de suas emissões, façam isso de uma forma que efetivamente neutralize os efeitos de tais emissões, que é o que algumas atividades de captura de carbono “biológicas” de uso da terra permitem fazer.

### ***Quem compraria esses créditos?***

Com base na proposta apresentada pelo projeto Partnership for Market Readiness (PMR) do Banco Mundial — com o qual inclusive contribuí na análise jurídico-regulatória — o Brasil poderia criar um mercado de carbono regulado pelo qual a indústria ficaria restrita a só poder emitir carbono se tivesse permissões concedidas pelo governo ou créditos de carbono provenientes do setor de uso da terra.

Dessa forma, o setor seria um grande provedor de créditos para o mercado regulado brasileiro. É claro que, no futuro, também esse setor poderá vir a ser regulado, mas num primeiro momento esse não seria o cenário.

Outra demanda pode vir do próprio Acordo de Paris. Um projeto de crédito de carbono no Brasil poderia se qualificar, por meio do artigo 6.4, para vender créditos, por exemplo, oriundos do agronegócio, mas ainda não está claro em que medida projetos do setor de uso da terra serão elegíveis dentro desse mercado.

E há ainda a demanda voluntária do setor privado que eu mencionei acima. Mas essa é uma demanda instável. Nada garante o interesse permanente das empresas, nem suas métricas.

### ***Como sexto maior emissor de gases de efeito estufa, o Brasil realmente tem chances de vender créditos de carbono para metas do Acordo de Paris?***

Se fizer uma gestão adequada e organizada do seu orçamento de carbono, acredito que o Brasil pode ter excedentes de resultados de mitigação para vender sim.

O problema é a confiança dos compradores internacionais na integridade dos créditos de carbono brasileiros.

Um comprador de créditos de carbono do governo brasileiro no âmbito do artigo 6 do Acordo de Paris é um parceiro comercial. E o Brasil está com a imagem internacional desgastada em relação às suas políticas ambientais.

Potenciais parceiros podem ter receio de se engajar com o Brasil em acordos de transferência de créditos de carbono por receio quanto à integridade das ações brasileiras e por receio de estarem assim incentivando uma eventual má gestão ambiental no Brasil.

### ***O Peru e a Suíça estabeleceram uma interessante cooperação: como o país sulamericano está no caminho certo para ultrapassar suas metas de redução de emissões, os suíços vão comprar este excedente para abater daquilo que eles não conseguirão reduzir. Como o Brasil poderia estabelecer cooperações semelhantes se está aumentando suas próprias emissões?***

O acordo entre Peru e Suíça é um tipo de acordo de cooperação baseado no artigo 6.2 de Paris, que trata da possibilidade de transferência de “resultados de mitigação” entre os países, ou seja, de transferência de excedentes de cumprimento da meta climática (NDC).

Essas unidades transferíveis são chamadas Resultados de Mitigação Internacionalmente Transferidos (ITMOS).

Alguns países ricos estão abertamente interessados nesses tipo de créditos de carbono, como a Suíça, por exemplo.

Para firmar esses acordos, os países que adquirem os resultados de mitigação exigem uma série de garantias de integridade ambiental do país vendedor. Para isso tem sido considerados os chamados Princípios de San Jose, um conjunto de princípios de integridade ambiental aplicáveis aos mercados de carbono do artigo 6, que conta hoje com mais de 32 países aderentes.

Como é um excedente da performance climática, o país tem que ter uma boa noção do potencial do seu orçamento de carbono, fazendo uma efetiva mensuração dele, para se certificar de que vai cumprir suas metas e ultrapassar sua NDC para ter essa “gordurinha extra” para vender.

***Analisando a preparação do governo para a COP26, parece que o Brasil está correndo para chegar ao evento com seu mercado de carbono regulado. Os mercados da União Europeia e da China estão voltados quase exclusivamente a transações de carbono no mercado interno, mas o do Brasil parece pensado para o mercado internacional. Por que essa aposta?***

O governo brasileiro está interessado em vender créditos de carbono no mercado internacional. Por outro lado, o setor privado está preocupado em ter um mercado de carbono como forma de precificação de carbono interna por causa do imposto de carbono de fronteira que está sendo criado pela União Europeia.

Mas se o Brasil se abre para o mercado regulado, significa que ele está finalmente criando uma gestão do seu orçamento de carbono, isto é, sabe exatamente o quanto a indústria brasileira está emitindo. Isso é positivo para permitir que o Brasil crie a gestão e infraestrutura necessária para se engajar também nos mercados internacionais do artigo 6.

Mas a essas alturas, para as negociações da COP26, o governo brasileiro chegar lá com um mercado regulado não é o que fará diferença.

O problema é a falta de conhecimento do governo sobre o seu orçamento de carbono, o que levou o Brasil a propor um “período de transição” para aplicação flexibilizada de algumas regras de integridade ambiental do artigo 6.

Se tivéssemos já um mercado regulado ou um sistema de MRV implementado no Brasil, talvez a história do posicionamento brasileiro nas negociações fosse diferente.

### **Curtas**

Precificação de carbono no mundo. Estudo da Climate Bonds Initiative vê o surgimento de um sistema escalonado de preços globais de carbono em vigor até 2030, com faixas mais altas para economias desenvolvidas...

...A União Europeia lidera com preços de US\$ 60-85 até 2030. Em 2021, os preços no EU ETS chegaram a níveis recordes, e são negociados a 60,6 euros por tonelada de CO<sub>2</sub>.

...Já a China passou grande parte da última década testando o comércio de emissões e finalmente estreou seu ETS nacional formalmente em julho deste ano.

...Em maio, o Banco Mundial relatou um total de 64 instrumentos de precificação de carbono em operação, cobrindo mais de 20% das emissões globais de gases de efeito estufa e gerando US\$ 53 bilhões em receitas.

Custo Brasil. Organizações da sociedade civil divulgaram nesta quinta (23) uma nota de repúdio ao Projeto de Redução do Custo Brasil do Ministério da Economia...

...Sob a justificativa de “transformar a produtividade e competitividade do país”, a Economia enviou ofício ao MMA com uma lista de proposições que vão desde revogar as regras sobre supressão de vegetação nativa na Mata Atlântica até a redução de exigências para fabricação de agrotóxicos voltados à exportação.

Marco para Bioquerosene. A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ) da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 9321/17, que cria o Programa Nacional de Bioquerosene. O objetivo é estimular o uso desse combustível sustentável pelas empresas aéreas brasileiras...

...A proposta seguirá agora para a sanção do presidente da República, a menos que haja recurso para que seja votada antes pelo Plenário. Agência Câmara

Carros voadores. A Gol pretende comprar ou arrendar 250 aeronaves elétricas de decolagem e pouso vertical (eVTOL), conhecido como carro voador elétrico. A previsão é iniciar as operações com uma malha desses equipamentos no Brasil em meados de 2025. O Globo

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 28/09/2021

## BOLSONARO DIZ QUE NÃO DÁ PARA GARANTIR QUE NÃO HAVERÁ APAGÃO

"Não posso garantir isso", diz presidente

Por epbr - 28 de setembro de 2021 - Em Combustíveis, Comece seu Dia, Setor elétrico

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

AO VIVO | O papel do gás na transição energética | Diálogos da Transição:  
<https://youtu.be/3pgd80xs02E>

### em jogo

O presidente Jair Bolsonaro (sem partido) disse nessa segunda (27/9) que não pode descartar as chances de apagão, mas que os estudos do governo apontam que o fornecimento de energia será mantido.

— “Não posso garantir isso para você (que não haverá apagão). Estudos que nós temos é de que não vai faltar (energia)”, disse o presidente à rádio Jovem Pan.

— Bolsonaro voltou a pedir para a população economizar energia. “Estou pedindo para o pessoal apagar um ponto de luz em casa, que seja. Ajuda. Eu apago tudo, tomo banho frio há muito tempo”, afirmou o presidente, que repetiu que desligou o aquecimento da piscina do Palácio da Alvorada para economizar a energia.

— No final de agosto, o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, afirmou, em rede nacional de rádio e TV, que a crise hídrica se agravou e pediu esforço da população e empresas para reduzirem o consumo de energia elétrica. O ministro já havia feito apelo similar no final de junho, quando o governo ainda finalizava o programa de redução voluntária do consumo de energia.

— Mantendo sua batalha com os governadores, Bolsonaro também reclamou do ICMS cobrado sobre a conta de energia. O presidente vem acusando o imposto estadual como o responsável pelos sucessivos aumentos dos combustíveis e tenta garantir no STF que o Congresso Nacional mude as regras do imposto, o que é ignorado até mesmo por sua base.

— Bolsonaro ainda disse que está “bastante avançado, quase pronto”, o plano de entregar um botijão de gás a cada dois meses para beneficiários do Bolsa Família. Mas reafirmou que o estabelecimento do programa “passa por recursos da Petrobras”. Folha de S. Paulo

— No início de agosto, Bolsonaro disse que a Petrobras teria cerca de R\$ 3 bilhões em recursos para bancar o vale-gás. Dias depois, o ministro Bento Albuquerque desmentiu o presidente, afirmando que a empresa não bancaria tal programa social.

Petrobras confirma PPI e avalia novos reajustes Após o presidente Jair Bolsonaro (sem partido) declarar, em um evento em Brasília, que se reuniu com o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, para discutir formas de diminuir os preços dos combustíveis, a Petrobras afirmou que manterá a atual política de reajustes e que avalia novos aumentos.

— “Hoje estive com o ministro Bento conversando sobre a nossa Petrobras, o que que nós podemos fazer para melhorar ou diminuir o preço na ponta da linha. Alguém acha que eu não queria a gasolina a R\$ 4? Ou menos? O dólar a R\$ 4,50 ou menos? Não é maldade da nossa parte. É uma realidade. E tem um ditado que diz: nada não está tão ruim que não possa piorar. Nós não queremos isso, porque temos o coração aberto”, afirmou Bolsonaro.

— Horas depois, a Petrobras convocou uma entrevista coletiva, e o presidente da empresa, Joaquim Silva e Luna, deixou claro que nada muda: “Começo afirmando que não há nenhuma mudança na política de preços, na política da Petrobras”.

— Além da mensagem de manutenção do Preço de Paridade de Importação (PPI), a Petrobras deu indícios de que novos ajustes estão a caminho. O diretor-executivo de comercialização e logística da estatal, Cláudio Mastella, confirmou que a estatal avalia reajustes:

— “A mudança estrutural nos preços hoje é o aumento da demanda por diesel, que é sazonal, pela chegada do inverno no hemisfério Norte”, disse Mastella.

— Novamente, a Petrobras tentou mostrar que não é a vilã dos preços dos combustíveis. A empresa disse que atualmente fica com, no máximo, R\$ 2 do litro da gasolina – que, em alguns estados, passa de R\$ 7.

— Em 2021, a Petrobras reajustou a gasolina nas refinarias em 51%; o diesel, 39%; e o gás de cozinha, 38%. *Jornal Nacional*

— Em audiência na Câmara dos Deputados em 14 de setembro, Silva e Luna foi pressionado por parlamentares de diversos partidos sobre a política de reajustes da Petrobras. Os aumentos vêm preocupando os congressistas, sobretudo às vésperas de um ano eleitoral.

— No mesmo dia, o presidente do BC, Roberto Campos Neto, também criticou a velocidade dos reajustes promovidos pela estatal, já que os sucessivos aumentos vêm pressionando a inflação.

Brent rumo aos US\$ 80 Os preços do petróleo subiram nessa segunda (27/9) pelo quinto dia consecutivo, com o Brent em sua máxima desde outubro de 2018 e em direção aos 80 dólares, enquanto os investidores se preocupavam com a oferta restrita devido ao aumento da demanda em partes do mundo.

— O Brent fechou em alta de 1,44 dólar, ou 1,8%, em 79,53 dólares o barril, registrando três semanas consecutivas de ganhos. Já o WTI avançou 1,47 dólar, ou 2%, para fechar em 75,45 dólares o barril, a sua máxima desde julho, após avançar pela quinta semana seguida.

— O ministro do petróleo do Iraque, Ihsan Abdul Jabbar, disse que a Opep e seus aliados tentarão manter os preços do petróleo em 70 dólares por barril no primeiro trimestre de 2022.

— Contudo, o Goldman Sachs aumentou em 10 dólares sua previsão de fim de ano para o petróleo Brent, para 90 dólares por barril. *Reuters*

Guedes vê Petrobras privatizada em 10 anos O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse nessa segunda (27/9) que o plano econômico do governo é claro e, para os próximos dez anos, prevê a continuidade das privatizações de estatais, incluindo Petrobras e Banco do Brasil.

— “Qual o plano para os próximos dez anos? Continuar com as privatizações. Petrobras, BB, todo mundo entrando na fila, sendo vendido e isso sendo transformado em dividendos sociais”, disse em evento da International Chamber of Commerce (ICC) Brasil.

— Um dos principais planos de Guedes desde a campanha eleitoral, as privatizações andaram em ritmo muito aquém do esperado pela pasta. Até o momento, nenhuma grande venda foi

concretizada. Por outro lado, duas novas estatais foram criadas: a NAV Brasil Serviços de Navegação Aérea e a Empresa Brasileira de Participação em Energia Nuclear e Binacional, a ENBpar, criada para dar continuidade ao plano de privatização da Eletrobras. Valor

Conteúdo local e extensão de contratos Foi aprovada resolução que define diretrizes sobre os Termos de Ajustamento de Conduta (TAC) a serem firmados sobre conteúdo local para fases já encerradas de contratos de E&P. As diretrizes foram discutidas no âmbito do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) e devem ser firmadas pela ANP.

— Segundo a Secretaria-Geral da Presidência da República, a partir da conversão das multas aplicadas, os acordos podem somar mais de R\$ 1,3 bilhão.

— Outra resolução do CNPE vai permitir a prorrogação, por 18 meses, de contratos de concessão e partilha de petróleo e gás natural vigentes. Estadão

GasBrasiliiano fecha contrato de biometano Distribuidora de gás canalizado do noroeste paulista, a GasBrasiliiano assinou o primeiro contrato para entrega de biometano com a Liane, produtora de biscoitos e massas instalada em Presidente Prudente (SP). O início do fornecimento está previsto para julho de 2022.

— O fornecimento será viabilizado através de uma parceria costurada com a usina Cocal, de açúcar e etanol, em Nandubá (SP), para a construção do primeiro sistema exclusivo de biometano do país – o projeto “Cidades Sustentáveis”, um investimento de R\$ 180 milhões.

— A Cocal produzirá o biometano via processamento da vinhaça e torta de filtro, enquanto a GasBrasiliiano ficará responsável pela construção de 65 quilômetros de gasodutos para a distribuição do energético na região. Serão R\$ 30 milhões para a rede de distribuição e R\$ 150 milhões para a planta de produção do biometano.

— A Liane tem como meta atingir 40% de sua matriz em bioenergia. “Traçamos uma meta de zerar a emissão de poluentes até 2025. Hoje a indústria utiliza GLP para os fornos de biscoitos, óleo BPF para as caldeiras, energia fotovoltaica no setor administrativo e energia elétrica em alguns setores”, explicou, em nota, Maurício Calvo, diretor da Liane. Valor

ANP autoriza biometano e etanol de milho A ANP publicou nessa segunda (27/9), no Diário Oficial da União, duas autorizações a produtores de biocombustíveis. Uma se destina à produção de biometano, e outra, à ampliação da capacidade de produção de etanol hidratado e anidro à base de milho.

— A Zeg Biogás e Energia foi autorizada a iniciar a operação de uma instalação produtora de biometano de aterro sanitário, em São Paulo. Trata-se da primeira planta desse biocombustível aprovada no estado e a quarta do país. A unidade, capaz de produzir 30 mil m<sup>3</sup> diários, está instalada no aterro de Sapopemba, na Zona Leste da capital paulista.

— Já a Inpasa Agroindustrial, de Sinop (MT), foi autorizada pela agência a aumentar sua capacidade de produção, de 1.750 m<sup>3</sup>/d para 3.000 m<sup>3</sup>/d de etanol hidratado e 1.750 m<sup>3</sup>/d para 3.000 m<sup>3</sup>/d de etanol anidro. Com isso, a unidade, que produz etanol de milho, passa a ser a maior instalação produtora de etanol do país em termos de capacidade autorizada.

Unigel estreia em energia eólica A Unigel e a Casa dos Ventos firmaram um contrato de compra e venda de energia renovável avaliado em mais de R\$ 1 bilhão, com prazo de 20 anos. É o primeiro acordo da petroquímica brasileira em energia eólica e viabiliza a construção do projeto Babilônia Sul, com 360 MW, na Bahia.

— Por estar em processo de oferta pública de ações (IPO), a Unigel não revelou a potência contratada junto à Casa dos Ventos. O complexo de parques eólicos baiano vai receber quase R\$

2 bilhões em investimentos, e o contrato recém-firmado contempla uma opção de compra de participação no futuro.

— Caso exerça a opção, a petroquímica poderá se tornar sócia da usina e se enquadrar como uma autoprodutora de energia elétrica.

— O presidente da Unigel, Roberto Noronha, disse que o contrato vai assegurar que “parte importante” da energia consumida pelo grupo, cujo foco é reduzir a pegada de carbono, venha de fonte renovável. A estimativa é que 200 mil toneladas por ano de carbono deixarão de ser emitidas. Valor

Solar em reservatório hídrico A Hydro firmou parceria com a Universidade Federal do Pará (UFPA) para a realização de estudos sobre o uso de placas solares na sua mina de bauxita em Paragominas (PA). O investimento inicial no projeto é de cerca de R\$ 1 milhão e a pesquisa tem duração de dois anos.

— A universidade irá realizar testes com um sistema fotovoltaico flutuante no reservatório de água da Hydro Paragominas. Além de oferecer uma nova fonte energética para a mina, o projeto pretende reduzir a evaporação da água dos reservatórios da planta. A expectativa é que cada quilômetro com o sistema fotovoltaico instalado gere 50 MW.

— Na fase de testes, uma área de 156 m<sup>2</sup> será usada para avaliação preliminar. Se a pesquisa comprovar a eficiência do processo, a Mineração Paragominas tem o potencial de expandir a área coberta no futuro, gerando mais energia proporcionalmente.

— “ Temos o compromisso de estar sempre inovando em busca de processos produtivos mais sustentáveis e a UFPA tem sido uma parceira importante neste objetivo”, afirma Evilmar Fonseca, diretor industrial da Hydro Paragominas.

Mercado livre O setor de energia elétrica vai cobrar celeridade do governo na implementação do mercado livre durante a discussão da audiência pública marcada para esta terça (28/9), na comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados, diz a coluna Painel, da Folha de S. Paulo.

— O projeto de lei que trata do tema quer alterar o modelo regulatório do setor, permitindo a portabilidade das contas de luz entre as distribuidoras e a escolha do fornecedor de energia pelo consumidor.

— A Associação Brasileira dos Comercializadores de Energia (Abraceel), que vai participar da audiência, defende que o momento de preços altos é propício para a mudança.

— “No início do governo, o ministro Bento Albuquerque disse que a prioridade era abrir o mercado elétrico. Já se passaram mil dias e continuamos aguardando aqui”, diz Reginaldo Medeiros, presidente da entidade.

— Na Medida Provisória de privatização da Eletrobras, o Senado Federal incluiu emenda que reduzia a demanda mínima para migração ao mercado livre. Os deputados, porém, derrubaram a emenda.

**Fonte: Agência EPBR de Notícias**  
**Data: 28/09/2021**

### GOVERNO ESTUDA FACILITAR IMPORTAÇÃO DE PRODUTOS DA CESTA BÁSICA PARA REDUZIR PREÇOS, AFIRMA SECRETÁRIO DE COMÉRCIO EXTERIOR

Segundo Lucas Ferraz, várias opções são analisadas para aliviar as pressões sobre os produtos comprados pelos mais pobres

Por Eliane Oliveira



**Lucas Ferraz, secretário de Comércio Exterior do Ministério da Economia. Foto: Fabio Rodrigues Pozzebom / Agência O Globo**

BRASÍLIA — Preocupado com o impacto da inflação no bolso das famílias com menor poder de compra, o governo estuda medidas para aumentar a oferta de itens essenciais da cesta básica. Uma das saídas em debate na área econômica é a redução das tarifas de importação e outros tributos.

— O Ministério da Economia está atento aos impactos da dinâmica inflacionária, sobretudo para as camadas mais pobres da população — disse ao GLOBO o secretário de Comércio Exterior, Lucas Ferraz.

Ele também falou sobre a proposta brasileira, em negociação com o Mercosul, de cortar em 10% as alíquotas usadas pelos sócios do bloco no comércio com terceiros mercados. O secretário enfatizou que o objetivo é dar continuidade ao processo gradual de reforma da Tarifa Externa Comum, (TEC). Mas admitiu que a queda pode ajudar a aliviar a pressão sobre a inflação.

— É fato que, qualquer processo de redução tarifária, ao tornar mais barato o acesso a bens e insumos internacionais, tende a impactar nos níveis de preços domésticos e, portanto, a aliviar a pressão sobre os mesmos.

Ferraz ressaltou que a questão inflacionária não afeta apenas a economia brasileira: é um problema global, fruto da forte recuperação da economia mundial no cenário pós pandemia, somado à desorganização das cadeias de produção nacionais e internacionais.

Afirmou que a redução de 10% da TEC foi acertada com o empresariado brasileiro. E lembrou o governo iniciou o processo de abertura econômica, com cerca de 1 mil linhas tarifárias de bens de capital e informática, em março deste ano.

— Esse corte foi amplamente dialogado com o setor privado e simboliza o compromisso do governo com uma abertura econômica gradual e previsível, em paralelo com outras reformas voltadas para a redução do custo Brasil — afirmou.

#### **Reserva de mercado**

Sobre as divergências com a Argentina — que teme problemas com as indústrias locais, causados pela concorrência com produtos importados como tarifas menores — Ferraz argumentou que, desde que foi criada, em 1995, a Tarifa Externa Comum do Mercosul nunca foi reformada, apesar do forte avanço da globalização nas últimas décadas.

Acrescentou que a TEC é, hoje, duas vezes maior que a média internacional e se tornou um fator de perda de produtividade para a economia brasileira.

Para Ferraz, o Mercosul se transformou em “um grande projeto de reserva de mercado”. Perguntado se o Mercosul sobreviveria sem a Argentina, ele respondeu:



— Entendo que a pergunta correta não é se o Mercosul sobreviveria sem a Argentina, mas se o Mercosul terá futuro sem uma ampla reforma que traga flexibilidade negociadora e tarifária aos sócios, com entrega de resultados concretos para nossas sociedades.

De acordo com o secretário, o Brasil representa cerca de 80% do Produto Interno Bruto (PIB) do Mercosul — de longe, a maior economia do bloco. Mas salientou que isso não significa que o país não reconhece a importância da Argentina e do bloco em si, como ferramenta potencial de inserção internacional.

— Temos um Mercosul que acolhe a nossa falta de competitividade regional, com uma estrutura tarifária ainda baseada no modelo de substituição de importações da década de 50, e que pune os empresários que querem crescer e competir e escala global, além dos nossos consumidores, sobretudo os mais pobres. O fato de que nunca reformamos a TEC desde a sua criação, há 25 anos, não é casual e sinaliza claramente este ponto.

Para o consultor internacional, Welber Barral, a redução de 10% da TEC é buscada como um sinal de liberalização comercial. A expectativa é que a Argentina aceite essa queda tarifária.

### 'Comentário irrealista'

Barral criticou os comentários do ministro da Economia, Paulo Guedes, sobre os argentinos. Na última segunda-feira, por exemplo, Guedes sugeriu que a Argentina deixe o Mercosul, ao afirmar que “quem estiver incomodado que se retire”.

—O comentário é irrealista. A continuidade do bloco depende de negociações entre os principais parceiros, e o Brasil é obrigado a entender os problemas que a Argentina enfrenta, já que é nosso principal destino de exportação de manufaturados — afirmou.

osé Augusto de Castro, presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), não concorda que a redução da TEC terá impacto na inflação, pois o custo de importação não depende apenas da alíquota aduaneira, mas de outros fatores, como taxa de câmbio, burocracia, insegurança jurídica e custos portuários.

— Porém, reduzir tarifa de importação, sem reduzir o Custo-Brasil, terá impacto negativo sobre a atração de novas empresas industriais e/ou sobre a permanência das já instaladas no Brasil, afetando a geração de empregos — disse Castro.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 28/09/2021*

## PARA CADE, FUSÃO ENTRE COMPANHIAS AÉREAS AUMENTOU NÚMERO DE PASSAGENS SEM ELEVAR PREÇO

Em alguns casos, como da compra da Webjet pela Gol, houve redução das tarifas, aponta estudo  
*Por Gabriel Shinohara*

BRASÍLIA — O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) divulgou um estudo nesta terça-feira em que aponta que a compra da Webjet pela Gol e a fusão entre a Azul e a Trip no início da década passada levaram a um aumento de assentos vendidos nas rotas em que as empresas atendiam sem elevar o preço das passagens.

No caso da compra da Webjet pela Gol, que foi anunciada em 2011 e liberada pelo Cade em outubro de 2012, o número de assentos vendidos nas rotas em que as duas empresas atuavam subiu 38% após a operação. Já as tarifas para essas mesmas rotas caíram 8%.

Já no caso da fusão entre Azul e Trip, notificada em junho de 2012 e aprovada em março de 2013, o crescimento do número de assentos vendidos nas rotas em que as operações das empresas eram sobrepostas subiu 27%, enquanto não houve efeito significativo nas tarifas.

O estudo considerou tarifas e assentos vendidos entre julho de 2010 e dezembro de 2019.

O documento produzido pelo Departamento de Estudos Econômicos do Cade aponta que não houve efeitos anticompetitivos derivados das duas operações, mesmo com a redução de players no mercado.

“Assim, é possível afirmar que o Cade cumpriu seu propósito de proteger a concorrência em benefício dos consumidores. Por fim, deve-se considerar que essas são operações específicas, em um período particular, o que não indica que esses resultados devem ser encontrados em qualquer operação no mercado de aviação civil”, aponta o estudo.

O documento também ressaltou que as operações foram aprovadas com ressalvas pelo Cade, principalmente para proteger a competição no aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro. Segundo a análise, a determinação de que a utilização dos “slots” do aeroporto fossem usadas com eficiência garantiu o bom funcionamento do mercado.

“Podemos concluir que as condições impostas podem não apenas ajudar a manter o nível de competição no aeroporto que levantou preocupações, mas também estimular a competição, reduzindo tarifas e aumentando o número de assentos vendidos”, diz a análise.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 28/09/2021*

## COMISSÃO DA CÂMARA QUE DISCUTE PEC DOS PRECATÓRIOS NÃO FIXA PRAZO PARA VOTAÇÃO DO TEXTO FINAL

Parlamentares querem não apenas abrir espaço no Orçamento para Auxílio Brasil, como também ampliar margem para emendas e fundo eleitoral

*Por Doca*

BRASÍLIA – A comissão especial da Câmara dos Deputados que analisa a Proposta de Emenda Constitucional (PEC) dos precatórios – dívidas contra a União reconhecidas pela Justiça – aprovou, nesta segunda-feira, o plano de trabalho, sem definir data da votação do relatório do deputado Hugo Motta (Republicanos-PB). Ficou acertado que serão realizadas três audiências por semana para ouvir vários envolvidos.



**Congresso Nacional, em Brasília: sem prazo para votação do texto final da PEC dos Precatórios** Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

Entre eles, representantes do Ministério da Economia, do Comitê Nacional de Secretários Estaduais de Fazenda (Comsefaz), da Confederação Nacional dos Municípios (CNM) e do Conselho Nacional de Justiça (CNJ).

Também estão programadas visitas e reuniões de trabalho com os ministros da Economia, Paulo Guedes, do Tribunal de Contas da União (TCU), Bruno Dantas e com o presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Luiz Fux.

A comissão foi instalada na semana passada. Uma sessão deliberativa foi marcada para amanhã.

O plano do relator é buscar uma solução para o Orçamento de 2022 como um todo, não só para a despesa com precatórios de R\$ 89,1 bilhões, que vai abrir espaço para o programa Auxílio Emergencial, substituto do Bolsa Família.

Os parlamentares querem ampliar a margem para emendas e o fundo eleitoral.

“Em razão das diversas variáveis que deveremos analisar, optamos por não estabelecer uma previsão de votação do relatório final, que, como sabemos, é condição essencial para a definição da peça orçamentária para o ano de 2022, o que significa que esta matéria será levada para votação no momento em que houver as condições políticas para sua deliberação”, diz Motta no plano de trabalho da comissão.

Durante a audiência, o relator destacou que trata de um tema delicado, que afeta a vida de milhões de brasileiros. Contudo, disse que pretende elaborar o parecer com rapidez.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/09/2021

Fonte: O Globo - RJ

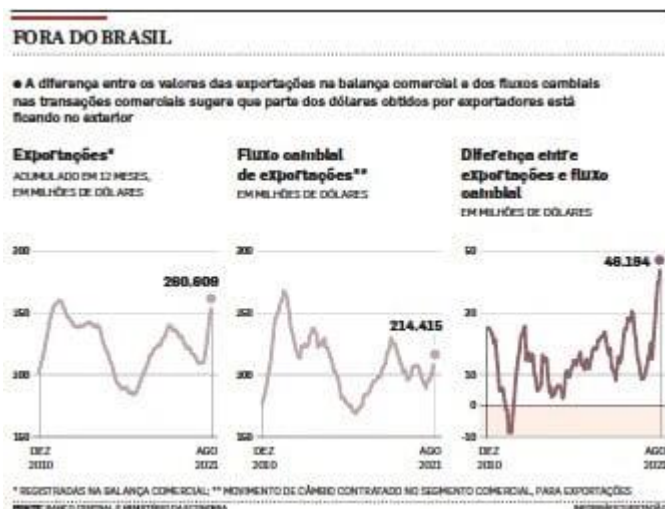
Data: 28/09/2021

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### EXPORTADORES DO PAÍS DEIXAM US\$ 46,2 BI NO EXTERIOR

Por Vinicius Neder



As exportações brasileiras batem recorde, mas boa parte dos dólares está ficando no exterior. Dos US\$ 260,6 bilhões arrecadados nos últimos 12 meses, US\$ 46,2 bilhões não teriam entrado no País, segundo levantamento do pesquisador Armando Castelar, do Instituto Brasileiro de Economia da FGV. Para Castelar, as incertezas em relação à política econômica, o desequilíbrio das contas públicas e a crise política pesam.

Enquanto as vendas para outros países somaram R\$ 260,6 bi em 12 meses, total que entrou no País em operações cambiais foi de R\$ 214,4 bi – a maior diferença da

série iniciada em 1995; segundo estudo, crise política e incerteza econômica estão entre as causas

Beneficiadas por alguns efeitos da covid-19 sobre a economia, as exportações brasileiras, com destaque para as vendas de soja e de minério de ferro para a China, estão batendo recorde em 2021, mas uma parte significativa dos bilhões de dólares levantados pelos exportadores está ficando no exterior, indicam os dados de fluxo cambial e da balança comercial.

As exportações somam US\$ 260,6 bilhões no acumulado de 12 meses até agosto, maior valor na série histórica iniciada em 1995. Já o fluxo cambial em operações de exportação soma US\$ 214,4 bilhões no mesmo período. A diferença entre os dois valores, que totaliza US\$ 46,2 bilhões, está no maior nível desde 1995, em recordes que vêm sendo renovados desde abril, mostra uma compilação dos dados do Ministério da Economia e do Banco Central (BC) feita pelo pesquisador Armando Castelar, do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (IBRE/FGV).

Os valores da balança comercial são registrados quando os produtos são embarcados para o exterior. Já o BC registra as operações de câmbio apenas quando o pagamento pelas exportações entra no País. O fato de os valores vendidos para fora estarem acima dos valores do fluxo cambial sugere que parte dos pagamentos aos exportadores está ficando no exterior.

Segundo economistas ouvidos pelo Estadão, múltiplos fatores podem estar por trás da operação. Alguns são as diferenças de taxas de juros no Brasil e no exterior, as incertezas com a crise política e a agenda econômica, os rumos da reforma tributária, os efeitos da pandemia sobre a economia global e a estratégia específica de grandes empresas como a Petrobras.

Para Castelar, as incertezas em relação à política econômica, como o nível de desequilíbrio das contas públicas, e a crise política estão pesando mais. “Se a perspectiva é que o câmbio vai andar mais ainda (ou seja, o dólar vai subir), é a crise política atrapalhando”, disse.

Reforça essa explicação o fato de a alta recente da taxa básica de juros (a Selic, hoje em 6,25% ao ano) ter tido pouco efeito para atrair os dólares dos exportadores. O ano começou com a Selic em 2,0% ao ano, nas mínimas históricas. Nesse nível, os investimentos em títulos de dívida brasileiros ficaram menos atraentes. Tradicionalmente, os juros por aqui são mais elevados do que no exterior. Assim, o mercado nacional sempre atraiu investidores de fora em busca de títulos com taxas mais rentáveis. Com a queda da Selic, caiu o “diferencial de juros”, como os economistas chamam o tanto a mais que as taxas daqui oferecem na comparação com as do exterior.

A questão apontada por Castelar é que, desde que a Selic passou a subir, em março, esse diferencial voltou a aumentar, se aproximando do padrão histórico. Só que não bastou para incentivar a entrada dos dólares das exportações. “Desde que o Banco Central (BC) começou a subir a taxa básica de juros, o câmbio deveria ter valorizado mais (ou seja, o dólar deveria ter caído)”, afirmou Castelar.

Pressão no câmbio. A demora na internalização dos dólares das exportações traz uma pressão a mais para a elevação da taxa de câmbio. Embora a percepção de risco por parte dos agentes do mercado financeiro pese mais, um fluxo maior da moeda americana para o País, por meio do comércio exterior, tenderia a baixar as cotações, trazendo algum alívio para a inflação – motivo apresentado pelo BC para subir os juros.

Para Pedro Rossi, professor da Unicamp e autor do livro *Taxa de Câmbio e Política Cambial no Brasil* (Ed. FGV), a opção por deixar dólares no exterior pode ter contribuído para o câmbio pressionado, mas não é determinante.

“O giro financeiro é muito maior, e o câmbio segue sendo determinado pelos derivativos (títulos negociados no mercado financeiro que usam a taxa de câmbio como referência), cuja movimentação é muito alta. Então, o exportador tem um peso reduzido na determinação da taxa de câmbio”, disse o professor.

Segundo Rossi, a diferença recorde entre exportações e fluxo cambial é de fato atípica, mas o professor pondera que os exportadores podem estar oferecendo mais prazo para seus clientes – ou seja, estão embarcando os produtos, mas aceitando receber mais tarde do que o usual – e podem estar recebendo em contas bancárias no exterior, deixando os dólares um tempo lá fora. Assim, os recursos podem entrar, no fluxo cambial, pela conta financeira, e não comercial.

O BC informou, por meio de assessoria de imprensa, que não houve mudança regulatória recente que pudesse incentivar os exportadores a manter dólares lá fora. Desde 2006, os exportadores brasileiros podem manter os pagamentos recebidos em bancos no exterior. Embora esses recursos possam ser internalizados como operações financeiras, no momento do ingresso no Brasil “é mais vantajoso ao exportador, inclusive considerando aspectos de ordem tributária, que a operação de câmbio seja realizada a título de exportação, observados os prazos regulamentares”, informou o BC, por escrito.

### Fator Selic

“Desde que o Banco Central começou a subir a Selic (a taxa básica de juros, hoje em 6,25% ao ano), o câmbio deveria ter valorizado mais (ou seja, o dólar deveria ter caído).” Armando Castelar

PESQUISADOR DO IBRE/FGV QUE COMPILOU DADOS DO MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO BANCO CENTRAL SOBRE A BALANÇA COMERCIAL E O FLUXO CAMBIAL

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/09/2021

### OBRA NO RN COM VERBA SECRETA VIRA ALVO DO MP

Procuradoria abre procedimento preliminar contra ministros Rogério Marinho e Gilson Machado por construção de mirante

Por Felipe Frazão



Reduto. Marinho em Caraúbas, no Rio Grande do Norte, antontem; ministro anunciou obras e compra de máquinas com recursos do orçamento secreto

O Ministério Público Federal abriu um procedimento de apuração preliminar que mira dois ministros do governo Jair Bolsonaro, Rogério Marinho (Desenvolvimento Regional) e Gilson Machado (Turismo), por causa do direcionamento de verbas do orçamento secreto.

A Procuradoria da República no Distrito Federal vai investigar se eles cometeram irregularidades administrativas no envio de R\$ 1,4 milhão para a construção de um

mirante turístico ao lado de um empreendimento privado que pertence a Marinho, em Monte das Gameleiras (RN). O dinheiro foi alocado a pedido do ministro do Desenvolvimento Regional, como revelou o Estadão.

O procurador Paulo Roberto Galvão de Carvalho instaurou o procedimento para apurar possíveis atos de improbidade administrativa dos ministros após representação da deputada Natália Bonavides (PT-RN). Ela também formalizou pedidos de investigação no Tribunal de Contas da União (TCU) e no Supremo Tribunal Federal (STF), mas o ministro Luís Roberto Barroso disse que a Procuradoria-geral da República deve ser provocada em caso criminal.

Marinho pode ter sido beneficiado com a valorização de seu empreendimento particular ao solicitar e obter recursos públicos intermediados por Machado

para a construção do mirante. O local da obra fica a cerca de 300 metros de um terreno de propriedade do ministro do Desenvolvimento Regional, no agreste potiguar. Ao acatar a representação da parlamentar, o procurador cita possível “omissão” do ministro do Turismo.

Essa apuração instaurada na Procuradoria da República do Distrito Federal é uma etapa anterior à abertura de um inquérito civil e serve para verificar suspeitas e indícios de autoria. Galvão já pode solicitar aos ministros que prestem esclarecimentos sobre o caso e, depois, determinar a abertura de uma ação judicial ou transformar o procedimento em inquérito.

Além deles, também será investigada a eventual participação de Francisco Soares de Lima Júnior, sócio de Marinho nesse empreendimento e homem de confiança dele no ministério. Lima Júnior é, ao mesmo tempo, diretor do Departamento de Desenvolvimento Regional e Urbano e conselheiro da Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba (Codevasf).

O investimento bancado com dinheiro público tende a valorizar o mais novo negócio particular de Marinho, um condomínio de cem casas num terreno de seis hectares. Numa audiência na Comissão de Trabalho,

Administração e Serviços Públicos da Câmara, em 8 de junho, Marinho negou a autoria dos pedidos e o repasse de verbas. O Estadão, entretanto, obteve, via Lei de Acesso à Informação, duas planilhas de execução orçamentária do Ministério do Turismo que confirmam que ele é o “autor” e o “agente político” da indicação dos recursos.

A fonte do R\$ 1,4 milhão é a emenda de relator-geral do Orçamento (RP-9), base do orçamento secreto. O esquema revelado pelo Estadão foi montado pelo governo Bolsonaro para permitir a um grupo de políticos manejar bilhões do Orçamento sem transparência. Para juristas, o mecanismo fere a Constituição.

‘Intermediação’. Procurados, os ministros não comentaram a abertura da apuração. Marinho reiterou, em nota, que apenas intermediou um pedido do deputado Beto Rosado (Progressistas-SP). Rosado sustenta essa versão, mas não comprovou ser o autor da indicação. Lima Júnior não foi localizado.

Em nova versão, o Ministério do Turismo também apontou Rosado como responsável pela proposta de emenda. “O projeto do mirante servirá como um importante atrativo para impulsionar o turismo na região”, disse a pasta.

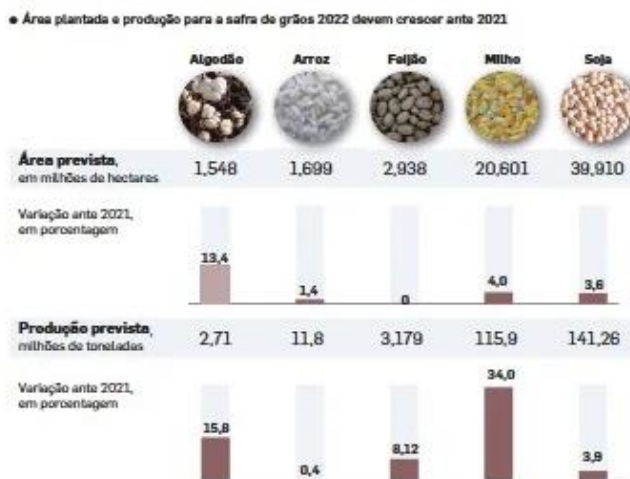
Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 28/09/2021

## SECA AFETA PLANTIO E PODE PRESSIONAR INFLAÇÃO EM 2022

Falta de chuvas pode manter preços dos alimentos em alta no ano que vem; produtores aumentam área plantada para aproveitar preços

Por Márcia De Chiara

FONTE: CONAB INFOGRÁFICO/ESTADÃO



A falta de chuvas é a principal ameaça à próxima safra de grãos do País e pode pressionar a inflação de 2022. O plantio no Centro-sul de culturas como a soja começa neste mês, mas enfrenta dificuldades. Produtores estudam aumentar área plantada para aproveitar preços.

País. O plantio no Centro-sul de culturas como a soja começa neste mês, mas, por conta da falta de chuvas, enfrenta dificuldades em vários locais. O risco climático já entrou no radar de economistas como um fator que pode pressionar os preços da comida e elevar os índices de inflação no ano que vem.

“Não vamos ter um cenário tão amistoso para alimentos, o que pode pressionar a inflação de 2022”, afirma André Braz, coordenador de índices de preços da Fundação Getúlio Vargas (FGV). Contando com o risco climático, o economista projeta uma inflação de alimentos ao consumidor de 8,71% para 2022. É um pouco mais da metade da que deve ser registrada neste ano, de 14,1%, complicando ainda mais a tarefa do Banco Central (BC) de cumprir a meta de inflação, de 3,5%, com tolerância de 1,5 ponto para cima ou para baixo.

“A falta de chuvas é uma das maiores preocupações dos produtores hoje”, afirma Flávio Turra, gerente de Desenvolvimento Técnico da Organização das Cooperativas do Paraná (Ocepar). A entidade reúne 58 cooperativas do agronegócio, com 185 mil agricultores, num dos principais Estados produtores de grãos do País.

No momento, a maioria dos agricultores do Paraná, por exemplo, está com os insumos em casa – adubos, sementes, herbicidas –, mas o clima não é favorável ao plantio. “Se a soja atrasar muito, pode comprometer o milho da segunda safra, que é plantado após a colheita da soja”, antevê Turra.

Um dos sinais da inquietação dos agricultores com o risco climático aparece na forte contratação de seguro rural. “Já foram comprometidos no País quase todos os recursos do programa de subvenção ao seguro rural do Ministério da Agricultura”, diz Turra. A oferta é de R\$ 924 milhões, e R\$ 890 milhões estão empenhados.

O risco de chuva está nas previsões dos meteorologistas. A partir do final deste mês, as chuvas devem voltar ao Centro-sul do País. Em dezembro, porém, o cenário deve mudar, com a redução das precipitações, apontam os meteorologistas da consultoria Climatempo. A segunda metade da primavera e do verão será marcada pelo fenômeno climático da La Niña, que reduz as chuvas na região. “Os efeitos da La Niña serão mais sentidos a partir do final de novembro, e o fenômeno deve continuar até o primeiro trimestre de 2022”, prevê a consultoria.

Área maior. Apesar da falta de chuva, e mesmo com custos 30% maiores em média em relação aos do ano passado (no caso da soja), os agricultores estão dispostos a ampliar a área plantada de praticamente todas as lavouras. Isso se deve aos bons preços das commodities agrícolas no mercado internacional – o que, na contramão, também tem efeitos diretos na alta da inflação no País.

A imagem usada pelos analistas do agronegócio para ilustrar o bom momento das cotações é que “hoje o milho está com preço de soja, soja com preço de boi e boi virou Hilux”, a marca de picape usada pelo agricultor. Antes da pandemia, a saca de milho estava em torno de R\$ 30,

a de soja, R\$ 90, e a arroba do boi estava na faixa de R\$ 180. Hoje, o milho gira em torno de R\$ 90, a soja está na faixa de R\$ 170 e a arroba passa de R\$ 300.

“Os preços andaram porque houve uma combinação de aumento de demanda com oferta escassa”, diz Guilherme Bellotti, gerente da consultoria Agro no Itaú BBA. Para ele, serão necessários dois anos bons de produção de milho e soja para que o mercado volte ao equilíbrio.

Nas projeções da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), do Ministério da Agricultura, algodão, arroz, milho e soja terão aumentos de área plantada, na safra 2021/2022, de 13,4%, 1,4%, 4% e 3,6%, respectivamente, em relação à última safra. Só para o feijão a expectativa é de estabilidade. Com esse aumento de área, a projeção de safra feita pela Conab é de 289,6 milhões de toneladas, o que configuraria um novo recorde.

Para o economista Fabio Silveira, sócio da consultoria Macrosector, o cenário pode não ser tão positivo assim. Segundo ele, os preços da soja e do milho se mantiveram em patamares elevados, em boa parte, pela grande liquidez de recursos no mercado internacional, fruto dos estímulos fiscais dados pelo governo americano e pelos juros baixos naquele país. Agora, com a sinalização do governo dos EUA de retirada dos estímulos e aumento de juros, a perspectiva de recuo dos preços, que já começou, deve se acelerar. “O risco de furo da bolha de preços agrícolas no começo de 2022 é grande”, adverte.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 28/09/2021**

### VALOR ECONÔMICO (SP)

## ENEVA INICIA OPERAÇÕES NO NORTE E ESTUDA TERMINAL PORTUÁRIO NO SUDESTE

Empresa assinou acordo com o Grupo Vale Azul Participações para desenvolver terminal portuário em Macaé

Por Gabriela Ruddy — Do Rio



**Cançado, da Eneva: Competências permitem monetizar reservas no Norte — Foto: Leo Pinheiro/Valor**

Enquanto coloca em operação o primeiro projeto no Norte, a Eneva avança para diversificar as operações no restante do país. A companhia anunciou a assinatura de um acordo de exclusividade com o Grupo Vale Azul Participações (GVA) para a formação da joint venture para desenvolver e operar o projeto do Terminal Portuário de Macaé (Tepor), no Rio de Janeiro.

O projeto integrado de gás natural inclui um terminal de granel líquido e um terminal de apoio marítimo, além de um terminal de gás natural liquefeito (GNL) com capacidade de 21 milhões de metros cúbicos por dia e um terminal para manuseio de operações de petróleo bruto. O empreendimento também prevê a construção de uma unidade de processamento de gás natural (UPGN), que

não faz parte da transação. O GVA desenvolveu e obteve a licença ambiental prévia para o empreendimento de infraestrutura e logística.

O avanço do projeto vai marcar a entrada da Eneva no Sudeste. Até então, a companhia desenvolveu projetos de geração de energia elétrica integrada à produção de gás natural (“gas-to-wire”) no Norte e Nordeste.

De acordo com a empresa, o projeto em Macaé está alinhado à estratégia de diversificar geograficamente as operações, com o desenvolvimento de um hub de gás no Sudeste, com térmicas, infraestruturas associadas e suprimento de GNL, por meio do terminal de regaseificação. Caso seja concretizada, a joint venture terá participação de 65% da Eneva, que será o acionista controlador, e de 35% do GVA. A concretização está condicionada à realização de estudos técnicos e à avaliação da viabilidade financeira.

O acordo assinado ontem garante à Eneva direitos para analisar e negociar de forma exclusiva a entrada no projeto até dezembro de 2022. Segundo a companhia, o Tepor tem grande potencial de acessar gás produzido no Brasil, já que está próximo ao Terminal de Cabiúnas e à chegada na costa do gasoduto Rota 2, empreendimento operado pela Petrobras responsável por levar o gás natural do pré-sal da Bacia de Santos para a costa.

“Adicionalmente, se concretizada, a transação dará a Eneva a opção de desenvolvimento de outros negócios no Tepor, como a distribuição de GNL em pequena escala, transbordo de óleo, líquidos e outras cargas”, afirmou a companhia em comunicado.

O anúncio do novo projeto ocorre no momento em que a Eneva inicia as operações no campo de Azulão, primeira área produtora de gás na Bacia do Amazonas. O ativo, comprado da Petrobras em 2018, faz parte do projeto integrado de produção de gás e geração de energia elétrica Azulão-Jaquatirica II e está localizado no município de Silves, interior amazonense.



A área está produzindo em fase de testes e já iniciou o envio de caminhões com o gás natural produzido no campo para iniciar o comissionamento da termelétrica de Jaquatirica II, de 117 megawatts (MW), em Roraima, a cerca de 1.100 quilômetros de distância.

“O maior desafio foi implantar uma forma de monetização pioneira no país. Somos os primeiros a implementar em larga escala esse formato que prevê produzir o gás, tratar, liquefazer, depois transportar em carretas e regaseificar. Desenvolvemos competências novas que irão permitir monetizar reservas no Norte”, disse o diretor de operações, Lino Cançado.

Azulão foi descoberto na década de 90 e declarado comercial em 2004, mas nunca havia produzido. A Eneva instalou uma unidade de tratamento de gás (UTG) no local, que entrou em operação ontem, e será responsável pela liquefação, estocagem e envio das cargas de gás para Roraima.

Segundo Cançado, a expectativa é que a termelétrica Jaquatirica II entre em operação comercial ainda neste ano. O projeto venceu um leilão realizado em 2019 pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), para o fornecimento de energia a Roraima, que é um sistema isolado de energia suprido por usinas termelétricas. O Estado não está conectado ao Sistema Interligado Nacional (SIN).

O projeto tinha um prazo de dois anos para entrar em operação, mas atrasou devido à pandemia. O projeto Azulão-Jaquatirica II tem investimentos previstos em R\$ 1,8 bilhão e gerou mais de 2 mil empregos no pico das obras.

Azulão tem reservas certificadas provadas da ordem de 6,3 bilhões de metros cúbicos, mas apenas 3,6 bilhões de metros cúbicos estarão dedicados a Jaquatirica II. Por isso, aponta Cançado, a Eneva estuda novos projetos na região. “Licenciamos uma termelétrica no Amazonas, com o objetivo de disputar novos leilões. A ideia é participar do leilão da Aneel no modelo de capacidade ao fim do ano”, disse.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 28/09/2021*

## **ARGENTINA PERDEU US\$ 620 MILHÕES EM EXPORTAÇÕES DE FARELO E ÓLEO DE SOJA COM A SECA DO RIO PARANÁ**

Cálculos da Bolsa de Comércio de Rosário levam em conta custos logísticos e queda de preços

*Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo*

A Argentina já perdeu US\$ 620 milhões em exportações de farelo e óleo de soja devido à seca do rio Paraná, segundo relatório da Bolsa de Comércio de Rosário.

O baixo nível do rio no trecho Timbúes-Oceano tem limitado o fluxo de cargas na região da Grande Rosário e provocado queda dos preços de exportação dos principais subprodutos da soja e do milho.

“Nesse sentido, os maiores custos logísticos para levar os produtos dos portos até a orla do Paraná impactam nos preços de exportação com origem na Grande Rosário, ampliando o diferencial com a mercadoria brasileira”, diz a bolsa no texto.

### **Desvantagem em relação ao Brasil**

O gap entre o FOB Paranaguá e o FOB Up Rio/Rosário para o farelo de soja está atualmente em seu pior nível - para os argentinos - desde 2013, completa a bolsa. “A situação é ainda mais desvantajosa para o óleo de soja argentino, já que desde 2008 não se via um diferencial de preço tão grande.”

No estudo, a bolsa contabiliza as perdas desde o início deste ano, com mais de 25 milhões de toneladas de subprodutos do complexo soja já embarcadas desde janeiro. Porém, relata que o nível do rio Paraná no trecho destacado está ruim há tempos. Nos últimos dois anos, "somente em fevereiro de 2021 foi encontrada uma altura média superior ao mínimo de referência de 2,47 metros", diz o teste.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 28/09/2021*

### **MINÉRIO DE FERRO DESPENCA 6,08% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, PARA US\$ 112,06 A TONELADA**

Com essa queda, a commodity segue acumulando perdas no mês de 27,08% e de 30,17% no ano  
*Por Ana Paula Machado, Valor — São Paulo*



*Foto : Leo Pinheiro/Valor*

Os preços do minério de ferro no mercado à vista reverteram a trajetória de alta e voltam a recuar na China.

Segundo a publicação especializada "Fastmarkets MB", a cotação do minério com 62% de ferro ficou em US\$ 112,06 a tonelada nesta terça-feira (28). Esse valor representou um recuo de 6,08% em relação ao dia anterior.

Com essa queda, a commodity segue acumulando perdas no mês de 27,08%. No ano, o minério de ferro apresenta recuo de 30,17%.

Segundo a Fastmarkets, uma das razões para essa queda nos preços do minério de ferro é a restrição cada vez maior da produção de aço em regiões da China.

"Os compradores do mercado quase concluíram o reabastecimento da commodity antes do feriado. No entanto, mais províncias da China impuseram limites adicionais ao consumo de eletricidade e à produção de aço", disseram fontes à publicação.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 28/09/2021*

### **CONCORRÊNCIA EM LEILÕES DE SANEAMENTO DEVE SEGUIR FORTE**

Operadores consolidados devem seguir empenhados nas disputas, mas novos grupos devem começar a aparecer

*Por Taís Hirata — De São Paulo*

O interesse e a competição pelos leilões de saneamento básico deverão seguir elevados, segundo analistas que acompanham os projetos do setor. A percepção é que os operadores tradicionais continuam com espaço para fazer investimentos, mas que novos grupos deverão gradualmente passar a disputar os projetos.

"É difícil prever o nível da competição, mas sem dúvidas haverá concorrência. Ainda há muitos grupos interessados em entrar no setor, e há oportunidades", afirma o advogado André Freire, sócio do Mattos Filho.

Para Marcos Ganut, sócio da Alvarez & Marsal, a expectativa é que no próximo ano já comecem a surgir mais novos operadores nos leilões. "A última licitação, em que a Equatorial venceu, já deu sinais. Grupos de 'utilities' [como energia], fundos focados em infraestrutura e empresas de fora certamente estão olhando. Nas próximas rodadas, devemos ver mais essa movimentação. Não sei se já levarão os contratos, mas deve haver mais movimento."

As incertezas em torno da implementação do novo marco legal e ações judiciais pendentes no Supremo Tribunal Federal (STF) contra as novas regras ainda são um entrave para a vinda de companhias novas, avalia Rodrigo Bertoccelli, sócio do Felsberg Advogados. “Empresas de fora, como Acciona, Suez e grupos chineses, estão olhando os ativos ainda de forma distante. Ainda vemos um nível de participação modesto desses grupos nas consultas públicas, e fundos têm preferido investir por meio de grupos já estabelecidos.”

Além disso, a percepção é que os operadores mais consolidados ainda têm bastante espaço e fôlego financeiro para continuar vencendo os leilões, avalia Luis Felipe Valerim, professor de direito na FGV e sócio da XVV Advogados.

Desde que a lei do saneamento foi aprovada e teve início uma onda de grande leilões do setor, as disputas em torno dos ativos têm registrado ofertas agressivas por parte dos operadores mais consolidados no país, com um nível de interesse que têm impressionado o mercado - e, em alguns casos, levantado dúvidas sobre o nível de rentabilidade dos projetos.

Na visão de um analista, a percepção é, entre os grupos que há anos esperam oportunidades como essas, que há uma certa corrida e um cálculo de que, no futuro, poderá ficar ainda mais cara a conta para criar uma rede de concessões no país. Outra fonte observa que se trata de um setor no qual a escala faz muita diferença e que mesmo as maiores empresas ainda são proporcionalmente pequenas no mercado total.

Para Ganut, a concorrência forte e o domínio de operadores locais já eram esperados. “Para ter esse apetite e projetar um ‘turnaround’ forte, é preciso ter um grau de conhecimento amplo do setor. A previsão já era de uma primeira onda de grupos consolidados, e uma segunda de fundos de private equity e outros operadores”, diz. Ele avalia que as grandes empresas passarão a abrir espaço à medida que o “prato for ficando mais cheio” e passarão a ser mais seletivas.

Os analistas também destacam que o nível de concorrência dependerá diretamente da qualidade de cada projeto e das sinergias com o portfólio atual dos operadores do setor. No caso dos dois blocos de Alagoas, a avaliação é que o interesse será menor do que no leilão da região metropolitana, mas que grupos como a BRK (que levou o primeiro lote do Estado), Equatorial, GS Inima e Iguá deverão ter interesse, afirma Bertoccelli. Já o projeto de Porto Alegre, considerado extremamente atrativo, deverá voltar a registrar as ofertas agressivas vistas nas últimas licitações, segundo analistas.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 28/09/2021*

## **ENEVA E VALE AZUL PARTICIPAÇÕES FECHAM ACORDO PARA CONSTRUIR E OPERAR PROJETO PORTUÁRIO NO NORTE FLUMINENSE**

*Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio*

A Eneva fechou acordo de exclusividade com o Grupo Vale Azul Participações (GVA) para a formação da joint venture que vai desenvolver e operar o projeto do Terminal Portuário de Macaé (Tepor), no Norte Fluminense.

O projeto integrado de gás natural inclui terminais de granel líquido, um segundo de apoio offshore, outro de gás natural liquefeito (GNL) com capacidade de 21 milhões de metros cúbicos por dia e um para manuseio de operações de petróleo bruto com quatro cais de atracação.

Além disso, o empreendimento também prevê a construção de uma unidade de processamento de gás natural (UPGN), que não faz parte da transação. O GVA, uma holding familiar de participações, desenvolveu e obteve a licença ambiental prévia para o empreendimento de infraestrutura e logística.



### **Plataformas de petróleo no Norte Fluminense, Rio de Janeiro — Foto: Dado Galdieri/Bloomberg**

De acordo com a Eneva, o acordo com o GVA está condicionado à realização de estudos técnicos e à avaliação da viabilidade financeira do projeto. Caso seja concretizada, a joint venture terá participação de 65% da Eneva, que será a controladora, e de 35% do GVA.

O acordo assinado neste domingo (26) garante à Eneva direitos para analisar e negociar de forma exclusiva a entrada no projeto até dezembro de 2022. Entre janeiro de 2023 e dezembro de 2024, a Eneva terá preferência para as negociações, podendo também comprar todo o projeto do Tepor.

Até então, a Eneva desenvolveu projetos de geração de energia elétrica integrada à produção de gás natural (“gas-to-wire”) no Norte e Nordeste do país. De acordo com a companhia, o projeto em Macaé está alinhado à sua estratégia de diversificar geograficamente suas operações, com o desenvolvimento de um hub de gás no Sudeste, com térmicas, infraestruturas associadas e suprimento de GNL via terminal de regaseificação.

Segundo a companhia, o projeto do Tepor tem grande potencial de acessar gás produzido no Brasil, já que está próximo ao Terminal de Cabiúnas e à chegada na costa do gasoduto Rota 2. O empreendimento, operado pela Petrobras, é responsável por trazer gás natural produzido no pré-sal da Bacia de Santos para a costa.

“Adicionalmente, se concretizada, a transação dará a Eneva a opção de desenvolvimento de outros negócios no Tepor, como a distribuição de GNL em pequena escala, transbordo de óleo, líquidos e outras cargas”, afirmou a companhia em comunicado.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 28/09/2021**



## **G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO**

### **FERROVIA ESTADUAL DEVE GERAR CICLO DE EXPANSÃO SOCIOECONÔMICA**

A F.A.T.O. (Ferrovia Autorizada de Transporte Olacyr de Moraes) será construída com capital privado e deve gerar mais de 235 mil postos de trabalho.

**Por Rumo Malha Norte**



### **Rumo Malha Norte — Foto: Divulgação**

Mato Grosso assinou no dia 20 de setembro o contrato para a construção da primeira ferrovia privada viabilizada por meio de autorização por um estado brasileiro. A F.A.T.O. (sigla para Ferrovia Autorizada de Transporte Olacyr de Moraes) vai conectar a capital Cuiabá e os municípios de Nova Mutum e Lucas do Rio Verde (ambos ao norte, no coração do

agronegócio mato-grossense) a Rondonópolis, no sul do Estado, onde tem início a Ferronorte – uma concessão federal que forma com a Malha Paulista o principal corredor de exportação de

grãos do País, via Porto de Santos (SP). “Mais trilhos fortalecem a nossa economia e, o principal, geram milhares de empregos”, afirma o governador Mauro Mendes. “A previsão é de mais de 235 mil novos postos de trabalho, que serão gerados não só no processo de construção da ferrovia, mas também por todo o desenvolvimento que o modal vai trazer”.

A última safra de grãos em Mato Grosso (2019/2020) cresceu 9,3%, chegando a 74 milhões de toneladas segundo a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). O volume superou a média de aumento da produção nacional, que foi de 3,8%. E até 2030 a projeção é chegar a 120 milhões de toneladas, segundo o Instituto Mato-Grossense de Economia Agropecuária (Imea). Para Mendes, o agronegócio será o principal setor beneficiado com a F.A.T.O., mas não o único: “Os trilhos não chegam somente para atender o campo. Ela também será a ferrovia da indústria e do comércio, pois vai se conectar com a malha ferroviária nacional. Poderemos comprar e vender com mais agilidade e custo reduzido”.

### A construção da F.A.T.O.



#### **Rumo Malha Norte — Foto: Divulgação**

A ferrovia autorizada pelo Estado será construída pela Rumo, que detém a concessão da Ferronorte, feita nos anos 1990 por Olacyr de Moraes, empresário homenageado no batismo da nova ferrovia. Segundo a Companhia, devem ser investidos entre R\$ 9 bilhões e R\$ 11 bilhões, com conclusão prevista até 2030. As obras devem começar até seis meses após a emissão da licença ambiental. “O regime privado dá celeridade e rompe a burocracia”, diz Mauro Mendes. “É bom para o Estado, que não precisa aportar seus recursos nem sofrer implicações jurídicas. E é bom para o investidor, que tem menos entraves para realizar o empreendimento”.

Ao todo serão 730 quilômetros de trilhos entre o sul, a capital e o norte de Mato Grosso, num projeto que prevê 2 quilômetros de túneis e mais de 60 viadutos e pontes. Foram feitos 2.500 estudos de traçado para definir o mais eficiente e sustentável. “A ferrovia será implementada de forma progressiva, com instalação de terminais à medida que os trilhos avançam”, afirma João Alberto Abreu, presidente da Rumo. “A previsão é que o primeiro terminal fique pronto entre 2025 e 2026”.

A expectativa é de atender tanto o agronegócio quanto o mercado interno, num duplo fluxo. “Temos uma indústria crescente de etanol de milho e biodiesel vindo do Centro-Oeste para o Sudeste. E por meio da nossa operação de contêineres, capitaneada pela Brado, vamos aumentar a competitividade de commodities como algodão e milho, bem como de carnes congeladas e de uma série de produtos industrializados feitos nas duas regiões”, afirma Abreu. “Com mais trilhos, podemos ir e vir de mais longe, reduzindo os custos dessa logística”.

### **Corredor de exportação**

Com custo logístico mais baixo e maior qualidade de serviço, a ferrovia é o modal mais eficiente para movimentar o expressivo volume gerado pelo agronegócio brasileiro (não apenas em Mato Grosso, mas também em estados como Paraná, Rio Grande do Sul, Goiás e Tocantins) A expansão dos trilhos no principal polo de produção do País fará crescer a importância do modal rodoviário, cabendo aos caminhões as viagens curtas para abastecer o número crescente de terminais ferroviários.

Outro ponto forte do projeto da F.A.T.O. é a sua integração com o Porto de Santos (SP). “O cais paulista já está consolidado como um centro de exportação de grãos, e vem recebendo vários investimentos para melhorar seus acessos”, diz Jean Pejo, secretário-geral da Associação Latinoamericana de Ferrovias (ALAF Brasil) e ex-secretário nacional de Mobilidade e Serviços

Urbanos do governo federal. “Temos ainda uma série de investimentos previstos na Malha Paulista por conta da renovação antecipada da concessão. Os gargalos estão se ajustando”.

A competitividade do Porto de Santos é maior do que a dos portos do Arco Norte. Para o produtor agrícola, embarcar pelo Sudeste custa US\$ 4 por tonelada a menos do que pelo Porto de Vila do Conde (PA), por exemplo. O Canal do Panamá é inviável por conta de seu alto custo e pela curta janela de passagem. Por isso, os navios que saem do Norte fazem a mesma rota que aqueles que partem de Santos, contornando o Sul da África para chegar à China. E pagam mais caro por isso, pois a viagem iniciada pelo Pará, por exemplo, leva 83 horas a mais do que pelo porto paulista.

### **A expectativa das cidades**

Quinto maior produtor de soja de Mato Grosso, o município de Lucas do Rio Verde já vislumbra o desenvolvimento de outros setores da economia com a chegada da nova ferrovia. “Um exemplo é a possibilidade de aumentarmos a industrialização da carne bovina” diz o prefeito Miguel Vaz. “A nossa pluma de algodão, que hoje é exportada, também pode ganhar um novo cenário com investimentos da indústria têxtil. Já estamos revisando o Plano Diretor e pensando, a longo e médio prazo, onde poderemos instalar futuros equipamentos públicos para conviver em harmonia com a ferrovia”.

Em Nova Mutum, o otimismo também é grande. “Nossa cidade cresce em média 10% ao ano”, afirma o prefeito Leandro Félix. “Criamos um Parque Tecnológico com laboratórios de pesquisas para o agronegócio, incubadoras, centro universitário, feiras tecnológicas e horto medicinal. Temos também a implantação de um Distrito Industrial. E já estamos entre os maiores produtores de etanol de milho do país. Com a chegada da ferrovia, vamos ampliar ainda mais o nosso leque de produção”.

*Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP  
Data: 28/09/2021*



## **AGÊNCIA BRASIL - DF**

### **COM VETOS, BOLSONARO SANCIONA MP DO DOCUMENTO ELETRÔNICO DE TRANSPORTE**

Certificado digital unifica informações sobre transporte de carga  
*Por Pedro Rafael Vilela - Repórter da Agência Brasil – Brasília*

O presidente Jair Bolsonaro sancionou nesta segunda-feira (27) a Medida Provisória (MP) nº 1.051, que instituiu o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e). O texto havia sido aprovado pelo Senado Federal no início do mês e aguardava sanção presidencial.

O DT-e vai unificar mais de 30 documentos, entre eles obrigações administrativas, informações sobre licenças e condições contratuais, além do valor do frete e dos seguros. Para o governo federal, que enviou a proposta ao Congresso Nacional, o documento era uma forma de desburocratizar, simplificar e reduzir custos do modal rodoviário no país.

A implantação do documento agora seguirá um cronograma definido pelo governo federal, que ainda vai regulamentar a nova lei. Administrações municipais e estaduais poderão firmar convênios com o Estado para incorporar outras informações de competência desses entes federativos, como especificações sobre tributos e demais obrigações relacionadas ao transporte de cargas.

O governo federal também informa que o DT-e deve reduzir a média de seis horas que o caminhão fica parado em postos de fiscalização para apresentação de documentos, inclusive com análise remota, sem a necessidade de apresentação presencial. O emprego de tecnologia da



informação nas operações de transporte, que incluirá os setores ferroviário e aquaviário, deve ajudar na formatação de um banco de dados sobre movimentação de cargas em território nacional.

### **Vetos**

Após manifestação técnica de ministérios, o presidente da República vetou alguns dispositivos da MP aprovados pelo Congresso. Um deles é o trecho que estabelecerá a ampliação do benefício tributário relativo à Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins), que passaria a alcançar qualquer pessoa jurídica que contratasse serviços de transporte de carga. Segundo o governo, a medida acarretaria em renúncia de receita sem que estivesse acompanhada de estimativa do seu impacto orçamentário e financeiro e de suas medidas compensatórias.

Outro ponto objeto de veto foi o dispositivo criaria obrigações para o Poder Executivo federal, como a manutenção e a utilização de uma rede específica de apoio à fiscalização do transporte rodoviário de carga. O dispositivo, segundo o governo, violaria o princípio constitucional da separação dos Poderes ao usurpar a competência privativa do Presidente da República.

Edição: Pedro Ivo de Oliveira

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 28/09/2021

## **PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA SANCIONA MP QUE CRIA O DOCUMENTO ELETRÔNICO DE TRANSPORTE (DT-E)**

Certificado digital unifica informações sobre transporte de carga e substitui mais de 30 documentos impressos.

O projeto de lei que institui o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e) foi sancionado nesta segunda-feira (27) pela Presidência da República. O texto, que foi originado da Medida Provisória 1.051/2021, foi aprovado pelo Senado Federal no início de setembro.

De acordo com a Lei nº 14.206/2021 – que foi publicada nesta terça-feira (28) no Diário Oficial da União –, o DT-e unifica mais de 30 documentos referentes ao transporte de cargas no Brasil, a exemplo das obrigações administrativas, licenças, condições contratuais, detalhes da carga e suas orientações de manuseio, além do valor do frete e dos seguros. A intenção do Governo Federal, que enviou a proposta ao Congresso Nacional em maio, era desburocratizar, simplificar, reduzir custos do frete rodoviário no país e facilitar a integração do transporte em todos os modais.

A implantação do documento agora seguirá um cronograma definido pelo Governo Federal, que ainda vai regulamentar a nova lei. Administrações municipais e estaduais poderão firmar convênios com o Estado para incorporar outras informações de competência desses entes federativos, como especificações sobre tributos e demais obrigações relacionadas ao transporte de cargas. Órgãos de controle fiscal, polícias militares, civis, a Polícia Rodoviária Federal, a Polícia Federal e outras instituições governamentais terão acesso à plataforma do DT-e para verificação e supervisão dos fretes.

A expectativa do Ministério da Infraestrutura é que o DT-e reduza a média de seis horas que o caminhão fica parado em postos de fiscalização para apresentação de documentos – inclusive com análise remota, sem a necessidade de apresentação presencial. A tecnologia empregada nas operações de transporte vai ajudar a criar um banco de dados sobre movimentação de cargas em território nacional, que incluirá os setores ferroviário e aquaviário.

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, comemorou a sanção da lei. “Isso vai trazer redução da burocracia, eliminar intermediários, bancarizar profissionais do transporte e automatizar as operações, além de nos ajudar com fiscalização e no combate à elisão tributária. É

um passo vigoroso na direção do futuro. Imagina quem faz transporte de carga fracionada, que tem uma série de documentos fiscais para cada mercadoria que está transportando. Imagina o volume de material impresso que vai na boleia do caminhão. Isso tudo vai acabar. O caminhoneiro vai ter tudo isso no celular”, explicou Freitas.

### Vetos

A Presidência da República – após receber orientação técnica dos ministérios – vetou alguns dispositivos da lei aprovada pelo Congresso Nacional. Um dos trechos vetados determinava a ampliação do benefício tributário relativo à Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins), que passaria a alcançar qualquer pessoa jurídica que contratasse serviços de transporte de carga. Para justificar o veto, o Governo destacou que essa medida acarretaria em renúncia de receita sem que houvesse uma estimativa do seu impacto orçamentário e financeiro, nem eventuais medidas compensatórias.

Outro ponto retirado do texto final foi o dispositivo que criaria obrigações para o Poder Executivo federal, como a manutenção e a utilização de uma rede específica de apoio à fiscalização do transporte rodoviário de carga. O Governo alegou que esse dispositivo violaria o princípio constitucional da separação dos Poderes, pois usurparia a competência privativa do Presidente da República.

Facilitar o transporte de cargas e desenvolver a infraestrutura nacional são alguns dos objetivos que motivaram a criação da Frenlogi no Congresso Nacional. A Frente trabalhou ativamente no Parlamento para aprimorar e aprovar o Documento Eletrônico de Transporte.

A Frenlogi está em contato direto com empresas transportadoras, caminhoneiros, profissionais liberais e com o Governo Federal para ajudar a regulamentar a Lei 14.206/2021. Reduzir burocracias e fomentar a economia são deveres dos Poderes Legislativo e Executivo, e a Frente está empenhada para facilitar o transporte no Brasil em todos os modais.

*Fonte: Agência Brasil - DF*

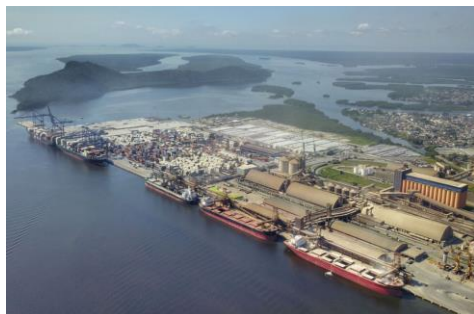
*Data: 28/09/2021*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### DRAGAGEM AVANÇA NA PEDRA DA PALANGANA, DO PORTO DE PARANAGUÁ

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 28 Setembro 2021*



Dois dos seis pontos mais rasos da Pedra da Palangana, na baía de Paranaguá, tiveram a detonação concluída, informa a Portos do Paraná. Finalizadas as áreas AD06 e AD05, a balsa utilizada para a derrocagem foi deslocada para a porção AD 04.

As perfurações da terceira porção da obra foram iniciadas da quinta-feira (23), quando também foi realizado um levantamento batimétrico nas duas porções já derrocadas.

Ao todo, a obra deve remover 22,3 mil metros cúbicos das formações rochosas — o equivalente a 12% do total. A empresa pública lembra que a obra depende de condições climáticas, ambientais e operacionais, o que pode causar eventuais alterações no cronograma.

A ação está licenciada e autorizada pelo Ibama por meio da Licença de Instalação nº 1144/2016, no âmbito das obras de dragagem de aprofundamento do porto de Paranaguá. A obra é executada pelo consórcio formado pelas empresas Boskalis, Fabio-Bruno, SLI e DEC, contratado por meio do Processo Licitatório nº 01/2020.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*



Data: 28/09/2021

## MAERSK E CHINA CLASSIFICATION SOCIETY FIRMAM ACORDO PELA DESCARBONIZAÇÃO

Da Redação NAVEGAÇÃO 28 Setembro 2021



A AP Moller-Maersk e a Sociedade de Classificação da China (CCS) assinaram nesta segunda-feira (27) três acordos de cooperação com o objetivo de unirem esforços na jornada de descarbonização.

Os acordos se concentram principalmente em projetos de inovação científica e tecnológica, disponibilidade e infraestrutura de combustível verde, bem como projetos de embarcações neutras em carbono. Ambas as partes vão convidar institutos de pesquisa para formar uma força conjunta para o projeto.

"A Maersk definiu uma meta clara e ambiciosa de se tornar neutra em carbono até 2050. A China, como nação líder global em construção naval e marítima, será um parceiro crucial para garantir que nossa indústria seja capaz de responder efetivamente ao desafio da mudança climática. Estamos muito satisfeitos por unir as mãos com a CCS para colaborar em tecnologias e padrões neutros em carbono e explorar as oportunidades de cooperação internacional dentro do transporte sustentável e com emissão zero de carbono", disse Jens Eskelund, diretor administrativo da Maersk China Limited, durante o evento.

A Maersk está acelerando os esforços para descarbonizar suas operações marítimas e recentemente encomendou oito grandes navios porta-contêineres capazes de operar com metanol neutro em carbono. O primeiro navio será lançado no primeiro trimestre de 2024.

"A Maersk já é pioneira em eficiência energética e descarbonização. Ao juntar as mãos, acredito que podemos desenvolver o conjunto certo de padrões, regras e soluções técnicas para o benefício de toda a indústria. Acreditamos que discussões de mente aberta e parcerias confiáveis são essenciais para que isso aconteça, o que também contribuirá para a ambição da China de cumprir a promessa de atingir o pico de emissões antes de 2030 e da neutralidade de carbono antes de 2060", disse Mo Jianhui, presidente da Sociedade de Classificação da China.

Os acordos serão válidos por um período inicial de dois anos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/09/2021

## DNV E ALTERA INFRASTRUCTURE TESTAM NOTAÇÃO PARA REDUZIR EMISSÕES EM INSTALAÇÕES OFFSHORE

Da Redação OFFSHORE 28 Setembro 2021



A DNV introduziu uma nova notação de classe, a Abate, projetada para auxiliar os proprietários e operadores de instalações flutuantes offshore a identificar e implementar medidas para reduzir as emissões de gases de efeito estufa (GEE).

A Altera Infrastructure, a primeira companhia a adotar a solução, incorporou a notação no FPSO "Petrojarl Knarr", com resultados bem-sucedidos até o momento.

A Organização Marítima Internacional (IMO) está

estabelecendo metas para a descarbonização da indústria marítima. As instalações offshore ainda não estão cobertas por requisitos internacionais, mas à medida que aumenta a pressão por soluções a indústria investiga como melhorar a sustentabilidade de suas instalações. A notação Abate, da DNV, é uma iniciativa nessa direção.

“A notação Abate visa ajudar os proprietários offshore a reduzir as emissões de gases de efeito estufa em suas instalações, criando engajamento e comprometimento, tanto dos proprietários quanto de seus sistemas de gestão, por meio do estabelecimento de metas claras, avaliação do progresso, além de ser capaz de ajustar os planos para incorporar tecnologias futuras”, disse Geir Fuglerud, diretor de Classificação Offshore da divisão Marítima da DNV. “Queremos oferecer à indústria soluções práticas para reduzir as emissões, e é por isso que tem sido tão útil trabalhar com um proprietário engajado e pró-ativo como a Altera neste piloto para identificar áreas de melhoria.”

A notação Abate fornece uma abordagem estruturada para identificar e avaliar a implementação de medidas de redução, com base no projeto e operação de instalações individuais, para permitir reduções mensuráveis nas emissões de uma instalação. Desenvolvido principalmente para cobrir instalações offshore de petróleo e gás, os princípios gerais também podem ser aplicados a outras instalações offshore flutuantes.

A Altera Infrastructure é um grupo líder global de serviços de infraestrutura de energia, focado principalmente na propriedade e operação de ativos de petróleo offshore do Mar do Norte, Brasil e Costa Leste do Canadá. Tem mais de 2.000 funcionários e ativos consolidados de aproximadamente US\$ 4,3 bilhões, compostos por mais de 40 ativos offshore, incluindo FPSOs, navios-tanque, navios de reboque e uma unidade de manutenção e segurança.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 28/09/2021*

## CDRJ OBTÉM RESULTADOS POSITIVOS COM CENTRALIZAÇÃO DO FATURAMENTO DE SEUS PORTOS

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 28 Setembro 2021*



A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) completa em setembro um ano da centralização do faturamento dos Portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis em sua área financeira.

Com a centralização do faturamento, destaca a CDRJ em nota, houve melhoria significativa na eficiência do processo, com contribuição para a saúde financeira da companhia. A integração reúne as áreas de cobrança, controladoria e contabilidade, "conferindo maior credibilidade e segurança no tratamento das informações, controle dos dados

gerados e agilidade no fornecimento de relatórios para tomada de decisões pela administração", diz a nota. "Ao mesmo tempo, o relacionamento com o cliente foi fortalecido, uma vez que a centralização permitiu um contato com maior celeridade, resultando em melhorias no atendimento."

A integração sistêmica dos quatro portos aperfeiçoou a gestão das contas a receber, com redução de inadimplências e melhoria nas condições para levantamentos e renegociações de dívidas antigas, o que vem sendo realizado pela área financeira desde o início da integração.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 28/09/2021*

## FÁBRICAS DE CONTÊINERES CHINESAS SOFREM COM CORTES DE ENERGIA

*Da Redação NAVEGAÇÃO 28 Setembro 2021*



As fábricas em pelo menos dez províncias chinesas cortaram ou fecharam temporariamente a produção este mês, após cortes de energia impostos pelo governo para conter as emissões de carbono.

Na sexta-feira (24), pelo menos 10 empresas de capital aberto disseram às bolsas de valores de Xangai e Shenzhen que sua produção industrial havia sido afetada pelos cortes de energia e que seus ganhos em 2021 poderiam ser adversamente afetados.

Os cortes seguiram-se após a agência de planejamento econômico da China, a Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma, ter lançado um plano de controle para restringir o consumo e as atividades de uso intensivo de energia.

O plano ordenou aos governos provinciais que racionassem o consumo de eletricidade para controlar as emissões, de acordo com a meta do presidente Xi Jinping de limitar o pico até 2030 e atingir a neutralidade do carbono até 2060.

As províncias afetadas incluem Jiangsu, Guangdong e Zhejiang, que estão entre as mais industrializadas da China, e suas fábricas produzem produtos siderúrgicos, plásticos, eletrodomésticos, produtos químicos e têxteis. Todas as três províncias receberam 'classificações vermelhas' por não atingirem as metas de consumo.

As províncias também abrigam os portos mais movimentados da China, Ningbo, Guangzhou, Nansha, Yantian e Shekou. E a província de Jiangsu fica ao longo do delta do rio Yangtze e suas exportações de contêineres são geralmente processadas por Xangai ou Ningbo.

Como há um pico de embarques de contêineres para varejistas dos Estados Unidos e da Europa, as novas medidas podem agravar os atrasos nos embarques.

A maior parte do fornecimento de eletricidade da China é feito a carvão e, embora as indústrias afetadas possam usar energia renovável como um substituto, a absorção não acontecerá da noite para o dia, embora o governo tenha investido pesadamente em energia eólica.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 28/09/2021*

## NORMA REGULAMENTA GARANTIAS PARA DESCOMISSIONAMENTO DE PLATAFORMAS

*Por Danilo Oliveira OFFSHORE 27 Setembro 2021*



### **Arquivo/Divulgação**

Total de garantias de descomissionamento aprovadas pela ANP é da ordem de R\$ 1,65 bilhão, sendo R\$ 1,01 bilhão relativos ao total de garantias corporativas no exterior.

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) aprovou, na última semana, a resolução que regulamenta procedimentos para apresentação de garantias e instrumentos que assegurem o descomissionamento de instalações de produção em campos de petróleo e gás natural. A ANP considera que a resolução traz previsibilidade quanto ao momento de

apresentação da garantia e segurança jurídica quanto aos critérios exigidos para sua aceitação. Pelas diretrizes estabelecidas, a garantia corporativa pode equivaler a até 30% do patrimônio líquido da garantidora, dependendo da sua classificação de risco. O limite estudado anterior à consulta era 10%. O limite proposto na consulta era de 25%.

As contratadas, não envolvidas em cessão, têm até junho de 2023 para apresentarem a primeira garantia. Esse é o mesmo prazo para as garantias já apresentadas serem adequadas à resolução. O valor do descomissionamento poderá ser aferido por: certificação, análogo ou cotação. A contratada poderá apresentar atestado do valor emitido por certificadora, apresentar e comprovar os custos de execução de atividades para casos análogos ou três cotações de empresas executoras. A ANP pode admitir que a própria contratada assegure o cumprimento das obrigações de descomissionamento considerando seu baixo risco de inadimplemento, mediante assinatura de termo que facilita a execução no caso de inadimplemento, mas não onera o contratado.

A ANP entendeu que o prazo de um ano e oito meses após a norma entrar em vigor é suficiente para contratados, instituições financeiras e a própria agência se adequarem, além de se ajustar com o prazo de atualização anual da garantia. Para a ANP, a minuta de resolução proposta é flexível e permite a composição do valor a ser garantido por diversas modalidades e instrumentos. Um mesmo campo pode ser garantido por carta de crédito, fundo de provisionamento, garantia corporativa, etc.

A resolução tem como premissas previsibilidade, segurança jurídica, novos investimentos e aumento do fator de recuperação e da vida útil do campo. A ANP salientou que buscou priorizar equilíbrio entre novos investimentos para aumento da vida útil do campo e postergação do abandono ou garantias e gastos para a realização de abandono no início do projeto.

A apresentação de garantias financeiras de descomissionamento de instalações já estava prevista nos contratos de exploração e produção de petróleo de gás natural, firmados entre a ANP e as empresas. A questão ganhou importância com a proximidade do fim de contratos da Rodada zero e a execução de projetos de desinvestimento da Petrobras, o que transfere os direitos e obrigações de um número expressivo de contratos para outras empresas.

A ANP começou a debater o tema em 2015 e, a partir de 2018, passou a ser discutido em grupos de trabalho a fim de consolidar as modalidades de garantias, a metodologia de cálculo do custo do descomissionamento e o modelo de aporte progressivo, com o objetivo de assegurar financeiramente o descomissionamento à União. Em 2020, a ANP submeteu a minuta à consulta prévia e, posteriormente, à consulta e audiência públicas, resultando nessa nova resolução aprovada em setembro.

O total de garantias de descomissionamento aprovadas pela ANP é da ordem de R\$ 1,65 bilhão, sendo R\$ 1,01 bilhão relativos ao total de garantias corporativas no exterior. Das 17 garantias de descomissionamento aprovadas pela ANP, nove (53%) correspondem a garantias corporativas, sendo três garantidoras estrangeiras e seis nacionais). Outras três (17%) foram por carta de crédito; duas (12%) fundo de provisionamento; duas (12%) penhor de óleo; e uma (6%) seguro garantia.

Garantias	Valores
Total de garantia corporativa (somente no Brasil)	R\$ 154.926.680,98
Total de garantia corporativa no Exterior	R\$ 1.088.582.805,21
Total de carta de crédito (somente no Brasil)	R\$ 32.356.784,16
Total de fundo de provisionamento (somente no Brasil)	R\$ 180.884.542,59
Total de penhor de óleo (somente no Brasil)	R\$ 181.705.783,01
Total de seguro garantia (somente no Brasil)	R\$ 12.999.711,50
<b>Total de garantias aprovadas</b>	<b>R\$ 1.651.456.307,45</b>

### *tabela-anp-garantias-descomissionamento.jpg*

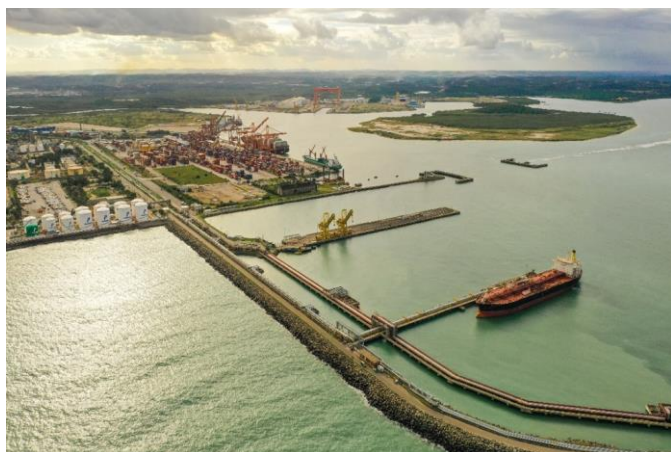
A ANP destacou que a exigência da garantia de descomissionamento se tornou realidade desde o primeiro polo cedido no programa de desinvestimentos da Petrobras. A agência ressaltou que a tomada pública de contribuições em 2018 já apontava a necessidade de regulamentação. A ANP acolheu pleito do mercado e pode admitir que a própria contratada assegure o cumprimento das obrigações de descomissionamento considerando seu baixo risco de inadimplemento, mediante assinatura de termo a fim de assegurar as obrigações de descomissionamento.

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

**Data:** 28/09/2021

## **SUAPE PROJETA EXPANSÃO DO PARQUE DE TANCAGEM PARA 1 MILHÃO DE M<sup>3</sup>**

*Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 27 Setembro 2021*



### **Terminais de GNL (Divulgação Suape)**

Atualmente, parque de tancagem do complexo portuário e industrial tem 770.000 m<sup>3</sup> de capacidade. Acréscimo considera projetos de ampliação de arrendatários já instalados.

A administração do complexo portuário de Suape projeta a possibilidade de expansão do parque de tancagem, dos atuais 770.000 metros cúbicos (m<sup>3</sup>), para 1.000.000 m<sup>3</sup>, considerando os arrendatários já instalados.

A expectativa é que novos projetos de

ampliação voltem ao horizonte nos próximos anos. A avaliação é que a cessão onerosa do cais de múltiplos usos (CMU), com o objetivo de acomodar o terminal de gás natural liquefeito (GNL) em Suape, trará investimentos em superestrutura e obras dutoviárias. A diretoria espera a chegada de grandes players com apetite para as termelétricas e mercado secundário de gás natural, de forma a fomentar esse segmento.

A autoridade portuária registra que 2021 apresenta tendência de queda de movimentação, concentrada na estratégia oriunda das paradas das refinarias para inspeção de equipamentos estacionários, seguindo os padrões de segurança definidos pela Petrobras. “Tal movimento está isolado nos granéis líquidos. Na contramão dessa tela, há a retomada de crescimento no setor automotivo e, principalmente, nas cargas containerizadas, forte indicador dos setores industrial e de comércio”, explicou o diretor de gestão portuária de Suape, Paulo Coimbra.

Para os próximos anos, Coimbra vê o GNL ocupando parcela significativa da movimentação dos granéis líquidos, impulsionado pelo momento de escassez hídrica, assim como o GLP, com novas instalações, maior capacidade de armazenagem e crescimento do mercado. O diretor acrescentou que o atendimento às condicionantes ambientais impostas à Rnest pela legislação dará à Refinaria Abreu e Lima (Rnest) maior capacidade de refino e produção, impactando o volume de movimentação, tanto na entrada do petróleo bruto, quanto nos produtos refinados.

Ele contou que os projetos de expansão da tancagem de granéis líquidos sofreram cortes por conta do cenário econômico. Além disso, as incertezas trouxeram a reboque o atraso de projetos que foram relocados na escala do tempo e muitos ainda aguardam sinais concretos para a retomada. Coimbra citou que a expansão da ordem de 30.000 m<sup>3</sup> do arrendatário Temape e outros projetos retornaram ao horizonte. O diretor destacou o projeto de GLP para atendimento das regiões Nordeste e Norte e um certame público para a instalação de um terminal de regaseificação de GNL, com foco no uso para os setores de geração e industrial. Também existem algumas iniciativas, em nível de projeto, de investimentos privados na área do complexo industrial portuário, não se limitando ao perímetro do porto organizado.



Em Suape, os granéis líquidos têm 75% de sua movimentação nas operações do sistema Petrobras/Transpetro. No entanto, com as paradas para manutenção nas refinarias em 2021, incluindo a Abreu e Lima, a estratégia da Petrobras foi trazer derivados de petróleo do Golfo do México, através do Porto de Itaqui (MA), onde um terminal dutoviário está operando para a empresa petrolífera, sob contrato, realizando os transbordos por dutos. Os trabalhos de manutenção estavam previstos para 2020, mas foram postergados e somente tiveram início este ano.

A administração de Suape observa que, devido à pandemia e à crise econômica, a demanda de todo o país foi reduzida. Até 2020, Suape apresentava significativa tendência de crescimento dos volumes de granéis líquidos movimentados. O primeiro trimestre do ano passado registrou recorde de granéis líquidos, antes da proliferação da pandemia do novo coronavírus pelo país. “Tal movimento produziu superávit de 2,5 milhões de toneladas, que, a despeito da crise econômica e sanitária, se manteve durante todo o decorrer de 2020, concretizando o recorde histórico de movimentação em Suape, com aproximadamente 19 milhões de toneladas”, lembrou Coimbra

O desempenho do granel líquido no primeiro trimestre ajudou a manter o crescimento, mesmo com as grandes quedas no setor automotivo, eólico e também de granéis sólidos naquele período. A avaliação em Suape é que a indústria e o comércio foram os segmentos mais afetados da economia, enquanto os setores alimentício e de geração de energia tiveram demanda crescente. “As incertezas permanecem ainda no cenário. A crise energética acentuou a necessidade de derivados com mix diverso do usual, com grande demanda das termelétricas por óleo combustível e gás natural”, avaliou Coimbra.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 28/09/2021*



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Para utilizar os recursos de “feeds” é necessário ter um software agregador de notícias instalado em seu computador. Basta inserir o link do arquivo XML do InforMS <http://www.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*