

## **TRÁFEGO DE VEÍCULOS COM ATÉ 30 METROS NA ANCHIETA PREOCUPA CAMINHONEIROS**

Estado realizou testes na via, um dos principais acessos terrestres aos terminais do Porto de Santos

*Da Redação*



[https://www.atribuna.com.br/image/cont/entid/policy:1.64214:1566330503/Via-Anchieta-Camera-Ecovias.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=e50eef2&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/cont/entid/policy:1.64214:1566330503/Via-Anchieta-Camera-Ecovias.jpg?f=2x1&$p$f=e50eef2&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

*Exercícios já foram realizados na rodovia (Foto: Reprodução/Ecovias)*

comprovação é da Secretaria Estadual de Logística e Transportes, que realizou testes com esse tipo de veículo de carga na via. Agora, os dados passam por uma análise técnica. Dependendo do resultado, esses caminhões podem ser liberados para utilizar a estrada.

O tráfego de caminhões com até 30 metros de comprimento é possível na Via Anchieta, um dos principais acessos rodoviários ao Porto de Santos. A

Atualmente, a Portaria nº 46/2013 do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) proíbe a circulação de caminhões e veículos de transporte coletivo com comprimento superior a 26 metros, entre os kms 40 e 55 da pista sul da Anchieta. Com a comprovação da viabilidade técnica do tráfego de caminhões com até 30 metros, a portaria pode ser revogada, e outra publicada.

Os testes foram realizados no dia 18 do mês passado, em alguns períodos de chuva. Duas Combinações de Veículos de Carga (CVC) foram utilizadas nas análises, feitas a partir de uma parceria entre o Estado e a Ecovias, concessionária que administra o Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI). Eles fizeram tanto o movimento descida, como o de subida pela via.

De acordo com a Secretaria Estadual de Logística e Transportes, a iniciativa prevê um benefício logístico para o transporte de carga, uma vez que a rodovia é a principal ligação rodoviária com o Porto de Santos. Para o secretário João Octaviano Machado Neto, será possível diminuir o custo do transporte nos produtos exportados pelo cais santista.

### **Logística**

Segundo a pasta, o estudo integra o planejamento para a implantação de uma nova matriz de logística no Estado. A ideia é oferecer modelos mais eficientes e corredores logísticos que favoreçam o trânsito de cargas, com maiores agilidade e segurança.

“Buscamos uma cadeia logística eficiente focada no crescimento econômico de São Paulo e do País. Desta forma, queremos criar condições para um escoamento mais eficiente de mercadorias e com novos meios para a movimentação de cargas”, destacou Octaviano.

### **Proposta preocupa caminhoneiros**

A flexibilização das regras de tráfego para veículos com mais de 26 metros de comprimento é vista com preocupação por usuários da Rodovia Anchieta. A segurança é um dos principais pontos abordados por caminhoneiros que utilizam o Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI).

Para o caminhoneiro Felipe Augusto Fernandes, as carretas cegonhas, que têm 22 metros, já ocupam praticamente duas faixas para realizarem as curvas da descida da Anchieta. “Na hora em que o caminhão perde o controle, a Serra não tem área de escape suficiente”, alerta.

Fernandes ainda destaca a falta de locais para estacionar esses veículos em Santos.

Outro problema, segundo o caminhoneiro, encontra-se nos túneis. “Hoje, as mesmas carretas cegonhas, que são obrigadas a invadir faixas para fazer curvas na Serra, encontram o mesmo problema na saída de alguns túneis, pois precisam ocupar a outra faixa para não baterem no teto dos túneis”.

A mesma opinião tem o caminhoneiro Marcelo Aparecido da Paz, membro do Fórum Permanente do Transporte de Cargas, do Governo Federal. Ele aguarda o agendamento de uma reunião com representantes do Estado para tratar a questão.

### **Análises**

Para o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), André Neiva, a questão deverá ser resolvida por especialistas. Ele aponta que a demanda de algumas empresas da região e da Capital é antiga, mas a segurança deve vir em primeiro lugar.

“O Sindisan sempre se colocou da seguinte forma: se for seguro, terá o nosso apoio. Precisamos ouvir as pessoas que entendem para ver se a operação é segura”, disse Neiva. Ele aponta que, caso a medida seja aprovada, ela poderá trazer maior fluidez ao transporte de cargas em direção ao Porto e, ainda, ampliar a competitividade e a sustentabilidade.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*

*Data : 07/12/2020*

## **PORTO BATE RECORDE HISTÓRICO NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES**

Mais de 400 mil TEU (unidade equivalente a uma caixa metálica de 20 pés) passaram pelo cais santista em novembro

*Por Fernanda Balbino*

O Porto de Santos registrou, em novembro, a melhor marca de movimentação de contêineres da sua história. Mesmo durante a pandemia de Covid-19, cerca de 400 mil TEU (unidade equivalente a uma caixa metálica de 20 pés) entraram ou saíram do País pelo cais santista. Para o ano, a expectativa é de que o complexo marítimo movimente 145 milhões de toneladas de mercadorias.

Os dados de novembro ainda não foram totalmente consolidados pela Autoridade Portuária de Santos, novo nome da Companhia Docas do Estado de São Paulo, a Codesp. Mas foram apresentados pelo diretor-presidente da estatal, Fernando Biral, na última segunda-feira (1º), no Porto & Mar 2020 - Seminário A Tribuna para o desenvolvimento do Porto de Santos, realizado pelo Grupo Tribuna na cidade.

“Foi o melhor mês da história do Porto de Santos na movimentação de contêineres. Ainda não finalizamos os números, mas estamos chegando próximo à casa dos 400 mil TEU movimentados. É um marco muito importante e sinaliza a retomada da economia. Obviamente tem bastante exportação aí, mas também sentimos recuperação das importações. A indústria vem reagindo”, apontou o executivo da Autoridade Portuária.

Para o Biral, as expectativas também são boas para o ano. “Temos recorde de movimentação, o Porto vem crescendo bastante. São quase 145 milhões de toneladas que serão movimentadas neste ano, essa é a projeção, um crescimento de quase 10%. Isso é fruto não só da nossa gestão técnica, mas também fruto de agronegócio e da nossa competitividade na exportação que foi retomada”.

### **BR do Mar**

Para o próximo ano, as expectativas também são de crescimento. As previsões positivas também levam em conta a aprovação do programa BR do Mar, no Congresso Nacional. O texto, que prevê incentivos à cabotagem no País, deve ser apreciado na próxima segunda-feira (7) pelos parlamentares.

“O BR do Mar vai trazer para Santos um volume adicional de contêineres em função da concentração de longo curso no Porto e depois o uso eficiente da cabotagem para que a gente possa melhorar competitividade logística no País. Isso não significa que caminhoneiros serão prejudicados, pelo contrário. A gente acredita que, quanto mais o comércio mundial crescer, quanto mais a gente puder deslocar os contêineres, mais isso vai fortalecer os caminhoneiros”, afirmou o presidente da Autoridade Portuária.

O projeto de lei 4.199, que cria o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem prevê ampliar a utilização do modal em todo o País. Hoje o transporte aquaviário responde por apenas 11% do total de cargas movimentadas no Brasil. Já o rodoviário, é o utilizado para o transporte de 65% das mercadorias.

### **Análise**

Os portos brasileiros, sobretudo o de Santos, terão grande importância no processo de retomada da economia no cenário pós-Covid-19. No entanto, não estão livres do impacto negativo da pandemia, principalmente no que se refere ao transporte de turistas em navios de cruzeiro.

A previsão é do economista e professor universitário Hélio Hallite. Ele destaca que, apesar da redução das importações, por conta da alta do dólar e do desaquecimento da economia, o País nunca importou tantos fertilizantes.

Com isso, a expectativa segue alta para as próximas safras agrícolas, que impulsionam as exportações. “É fato histórico que, durante guerras e pandemias, os navios e os portos, além de não interromperem suas atividades, ainda mostraram índices de crescimento muito superiores aos dos outros setores da indústria, serviços e comércio. Como sabemos, em 2020 o agronegócio brasileiro supriu o aumento da demanda mundial. Carnes e café puxaram maiores movimentações de contêineres. O aumento acontece nas unidades e na tonelagem movimentadas, o que é uma prova que a economia está em recuperação. Portos e navios não se contaminam tampouco precisam de vacinas. Sempre superaram crises e recuperaram nações. A história que se repete”, destacou o especialista em comércio exterior.

Mesmo com a previsão de impulso das operações portuárias no cenário pós-Covid, há um segmento que deve ser seriamente impactado. Trata-se das cruzeiros marítimos.

Isto porque centenas de viagens foram canceladas desde março. E ainda há incertezas relacionadas à realização de embarques e desembarques na temporada 2020/2021.

“(a expectativa é positiva) Especificamente para alguns setores, dentre eles, portos. Mesmo na área portuária, o turismo de passageiros praticamente desintegrou. É um exemplo dos impactos negativos da pandemia. Em 2021, o Brasil poderá quebrar em alguns pedaços. É possível que aeroportos, estações rodoviárias fiquem vazios. Portos, jamais”, afirmou o especialista em comércio exterior.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*

*Data : 07/12/2020*

## **FREDERICO BUSSINGER: AMBIENTE CONCORRENCIAL EM BASES ISONÔMICAS**

Bom a pauta da desestatização da Autoridade Portuária de Santos (PS) ter sido explicitada logo ao início dos estudos, pois até 2022 haverá tempo suficiente para se analisar, formular e discutir questões complexas imbricadas nesses temas

*Por Frederico Bussinger*



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.131111:1607101707/Ilustrac-o-Porto-Mar-Padron-Arte.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=cee39b0&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.131111:1607101707/Ilustrac-o-Porto-Mar-Padron-Arte.jpg?f=2x1&$p$f=cee39b0&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

**Frederico Bussinger: Ambiente concorrencial em bases isonômicas (Ilustração: Padron)**

Era esperado que a desestatização da Autoridade Portuária de Santos (APS) fosse o tema central do Porto & Mar 2020, promovido por AT esta semana. Chamou atenção, porém, que os secretários Diogo Piloni (SNPTA) e Martha Seillier (PPI) não se limitaram a ativos ou volume de investimentos, eixo do discurso governamental: governança e concorrência também integraram suas explanações.

Foi informado que “o leilão deve restringir a participação de operadores portuários”. “A ideia é evitar desequilíbrios concorrenciais...”. “... é preciso atrair investidores que não tenham conflitos de interesses”. “O plano prevê garantir ... flexibilidade para investimentos privados”. “... preocupação em garantir concorrência e competitividade”.

Ainda não está claro: i) se as restrições da participação no leilão abrangeriam apenas operadores portuários e arrendatários, atuando dentro da poligonal, ou se também TUPs (como Tiplam e DPW) e concessionários conexos (Rumo, MRS, VLI e Ecovias). ii) o significado de flexibilidade e, mormente, se ela será isonômica para arrendatários e TUPs. Se a concorrência a ser garantida é apenas entre os terminais do porto público ou entre todos do Estuário. Se a competitividade almejada é apenas portuária ou competitividade logística.

De qualquer forma, já é um avanço a notícia de que tais variáveis comporão a modelagem; pois autoridades portuárias não são imobiliárias, como alguns as tratam. Nem zeladorias (na prática, a principal tarefa das nossas Docas, após a centralização das decisões estratégicas em Brasília). Sequer apenas uma administradora.

Autoridade portuária é uma função sendo desenvolvida há mais de 800 anos, como explica farta literatura internacional. P.ex, “Manual de Reformas Portuárias”, do BIRD, e a periódica pesquisa de “Governança Portuária” da “European Sea Ports Organisation - ESPO” (ambos na web).

Bom também ter sido a pauta explicitada logo ao início dos estudos, pois até 2022 haverá tempo suficiente para se analisar, formular e discutir questões complexas imbricadas nesses temas como, p.ex, i) a compatibilização da tão falada segurança jurídica dos contratos vigentes com os novos padrões de governança; ii) a possibilidade de se dar uma solução adequada às questões anteriormente arroladas, visto que, em princípio, o objeto do leilão é apenas a (empresa) APS; e esta, como se sabe, tem competência apenas sobre a poligonal. Ou seja, sobre a área do Porto Organizado.

Concorrência, na teoria, passa a ideia de ser uma unanimidade. Mas ciente de que na vida real não é bem assim, o Cade (Lei nº 12.529/11) atua em três frentes: preventiva (atos de concentração “que possam colocar em risco a livre concorrência”), repressiva (investigação e julgamento de “cartéis e outras condutas nocivas à livre concorrência”) e educativa.

Ante pauta tão extensa, multiforme e complexa, um possível instrumento a ser utilizado, inclusive alinhado às estratégias preventivas do Cade, são os chamados ajustes prévios (art. 6º da Lei nº 9.491/97): eles estão previstos na legislação do “Programa Nacional de Desestatização - PND” e vêm sendo praticados pelo BNDES desde o início dos anos 90. Como o próprio nome indica seriam decisões/intervenções, prévias, de natureza societária, institucional, de planejamento, regulatórias e de governança, visando eliminar gargalos e corrigir assimetrias existentes.

Receba no seu e-mail as principais notícias do dia. Eles seriam fundamentais para se pavimentar o caminho da desestatização, caso o processo prospere. Mas são relevantes em qualquer cenário, pois ambiente (efetivamente) concorrencial requer bases isonômicas.

(\*) Este é o 100º artigo de Frederico Bussinger na coluna

Fonte : *A Tribuna Digital - SP*

Data : 07/12/2020



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## **ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS**

### **ANTAQ COMEÇA HOJE (7), ÀS 12H, SUA 491ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE DIRETORIA, VIA SEI**

Reunião será virtual, via SEI, e terá a duração de 48h

**Categoria - Infraestrutura, Trânsito e Transportes**

AAgência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ realiza a sua 491ª Reunião Ordinária de Diretoria (ROD), que será virtual via SEI, no período das 12h de 07 de dezembro às 12h de 09 de dezembro.

#### **Reuniões virtuais**

Nesta modalidade de reunião cada diretor se manifestará 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 abaixo**:

<http://portal.antaq.gov.br/index.php/resultado-das-reunioes-virtuais-da-diretoria-colegiada/>

Para acessar a pauta da 491ª Reunião Ordinária de Diretoria da ANTAQ, **clique no link a seguir**:

<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/12/Pauta-491%C2%AA-ROD.pdf>

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 : 07/12/2020

### **ANTAQ ABRE CONSULTA PÚBLICA SOBRE TRANSPORTE DE CARGAS PERIGOSAS NA NAVEGAÇÃO INTERIOR**

As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 20/01/2021

Compartilhe:

**Categoria - Infraestrutura, Trânsito e Transportes**

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ realiza, no período de 07/12/2020 a 20/01/2021, consulta e audiência públicas visando obter contribuições, subsídios e sugestões para a proposta de norma que tem por objeto a alteração das normas aprovadas pela Resolução nº 912-ANTAQ, de 23 de novembro de 2007, pela Resolução nº 1.274-ANTAQ, de 3 de fevereiro de 2009, pela Resolução nº 1.558-ANTAQ, de 11 de dezembro de 2009, e pela Resolução nº 3.274-ANTAQ, de 6 de fevereiro de 2014, estabelecendo os critérios e procedimentos para prestação de serviços de transporte de cargas perigosas na navegação interior.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos desta audiência pública, estarão disponíveis no seguinte endereço eletrônico: [portal.antaq.gov.br/index.php/acesso-a-informacao/audiencia-publica-2/](http://portal.antaq.gov.br/index.php/acesso-a-informacao/audiencia-publica-2/).

As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 20/01/2021, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no sítio <http://portal.antaq.gov.br>, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-la utilizando o computador da Secretaria-Geral – SGE, desta

Agência, no caso de Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no sítio da ANTAQ.

### **Audiência presencial**

Com o objetivo de fomentar a discussão e esclarecer eventuais dúvidas sobre o ato normativo desta consulta pública (nº 17/2020), será realizada audiência pública presencial em data, horário e local a serem definidos e devidamente comunicados oportunamente.

**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 : 07/12/2020**

## **DIRETOR DA ANTAQ DESTACA IMPORTÂNCIA DOS ACESSOS FERROVIÁRIOS AOS PORTOS EM EVENTO SOBRE MULTIMODALIDADE**

Segundo Tokarski, portos brasileiros têm problemas de acessos ferroviários

**Categoria - Infraestrutura, Trânsito e Transportes**

O diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, Adalberto Tokarski, participou hoje (4) da reunião de encerramento do ano da Comissão de Direito Marítimo e portuário da Ordem dos Advogados, seção de Santa Catarina – OAB/SC.

O evento, realizado por videoconferência, reuniu ainda representantes das outras agências reguladoras de transportes – ANTT (transportes terrestres) e ANAC (aviação civil) -, e teve como tema a Multimodalidade para busca da eficiência logística (infraestrutura e transportes de carga). A reunião também serviu como um “esquenta” para o IX Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB, que será realizado nos dias 26 e 27 de agosto de 2021, em Balneário Camboriú – SC.

Tokarski: “Não há porto eficiente sem um excelente acesso ferroviário”. Foto: CCS/ARI/ANTAQ. Em sua apresentação, o diretor da ANTAQ destacou a importância do acesso ferroviário aos portos, pois “não há porto eficiente sem um excelente acesso ferroviário”. Tokarski informou que vai propor ao novo diretor-geral da Agência, Eduardo Nery, um novo acordo de cooperação com a ANTT no sentido de visitar todos os acessos ferroviários dos portos brasileiros. “Se nós solucionarmos esses gargalos na chegada da ferrovia, onde normalmente tem problema, vai ganhar a ferrovia e vão ganhar os portos”, afirmou. O diretor da ANTAQ também se comprometeu em fazer um diagnóstico apontando os problemas e soluções dos portos que possuem acesso ferroviário para discussão em um futuro debate.

Sobre multimodalidade, Tokarski lembrou a defesa intransigente que fez da hidrovía Tietê-Paraná, em razão da importância do modal para se chegar com a carga ao Porto de Santos com menor custo de transporte. Pelo modal rodoviário vai-se até São Simão, pelo hidroviário, até Pederneiras, em São Paulo, e daí por trem até o Porto de Santos. Lá funciona a multimodalidade. Direto de caminhão até Santos, o transporte fica pelo menos 20% mais caro”, observou.

De acordo com Tokarski, muitos portos brasileiros têm problemas de acessos ferroviários. Ele lembrou que desde que assumiu como diretor da ANTAQ vem procurando diagnosticar gargalos e encontrar saídas para melhorar a logística portuária. Tokarski explicou que a competência sobre a ferrovia que está dentro do porto é da ANTAQ, mas ressaltou que existe um acordo de cooperação com a ANTT para atuação conjunta no caso dessas ferrovias.

“Logo na primeira visita oficial que fiz como diretor a um porto, o Porto de Paranaguá, encontrei gargalos em relação ao modal ferroviário. Colocamos o foco no acesso ferroviário e atuamos junto à concessionária e à autoridade portuária para resolver os problemas encontrados”, lembrou.

Tokarski também lembrou que, ao assumir a diretoria-geral da Agência, em 2017, uma de suas principais prioridades foi a chegada das cargas ao Porto de Santos. O foco foi o acesso ferroviário dentro do porto, que, na época, era um dos principais gargalos.

“Convidei um diretor da ANTT, o Marcelo Vinaud (que hoje é o diretor-geral daquela agência) para fazer uma visita. Inicialmente, fomos por água, depois seguimos pelos terminais de carro, e pegamos uma locomotiva e andamos 15km dentro do porto, conhecendo os problemas e buscando soluções para a ferrovia”, apontou.

Segundo Tokarski, outros portos também têm gargalos de acessos ferroviários. “No Porto de Rio Grande, por exemplo, a ferrovia cruza uma rodovia, e como não há uma alça para manobra o trem fica travando uma rodovia federal, o que é um absurdo”, afirmou.

Visando uma logística de transportes mais eficiente, o diretor da ANTAQ defendeu uma atenção especial na análise do Tramo Sul. De acordo com o diretor da ANTAQ, trechos ferroviários no Sul do Brasil foram preteridos, causando enorme prejuízos a vários portos, mas a ANTT está atuando para solucionar o problema.

Tokarski também falou sobre o levantamento dos gargalos dos portos do Nordeste, que apresentou no evento Brasil Export Nordeste, realizado no final do mês passado.

“Em Suape, o acesso já existe, assim como em Pecém, onde a ferrovia já transporta em determinado trecho, mas se a Transnordestina avançar vai ser muito melhor. A mesma coisa se dá no Porto de Aratu, na Bahia. Lá tem acesso ferroviário, mas ainda é preciso fazer uma interligação com outra ferrovia. Enfim, se queremos pensar grande com o porto, temos que pensar da forma mais eficiente utilizando a ferrovia”, concluiu.

**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 : 04/12/2020**



## **ABTRA – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS**

### **MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA LANÇA PROGRAMA PARA MELHORAR SEGURANÇA E EFICIÊNCIA LOGÍSTICA**

O Ministério da Infraestrutura (MInfra), por meio da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres (SNTT), lançou o Inov@BR, programa de estímulo à modernização das principais rodovias federais para promover o aumento da segurança e da eficiência logística do país. O programa foi apresentado durante a 14ª reunião do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI), realizado na quarta-feira (2), em Brasília.

“A segurança viária, a fluidez e a tecnologia são os pilares dessa modernização que planejamos. A transformação digital é nossa premissa e vamos fazer com que ela chegue até as rodovias federais. Nosso principal desafio é aumentar a qualidade de serviço ao usuário e estamos trabalhando para isso acontecer”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

O programa, voltado para rodovias concedidas e para as administradas pelo Departamento de Infraestrutura de Transportes (DNIT), está em consonância com a Política Nacional de Transportes (PNT) e com o Plano Setorial de Transportes Terrestres (PSTT), coordenados pelo MInfra.

Pelo Inov@BR, serão realizados investimentos em novas sinalizações, em monitoramento das vias, na conectividade (wi-fi e cobertura de celular nas rodovias), na implantação de free flow, além de aprimorar a paisagem veicular e a integração do DNIT e ANTT. O programa trará a

modernização junto com o incentivo para uso da TAG dos pedágios e técnicas sustentáveis para melhorar a qualidade do meio ambiente.

**Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados**

**Data : 07/12/2020**

# Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

## **PORTAL PORTO GENTE**

### **PORTO DO AÇU MARCA PRESENÇA EM EVENTO VIRTUAL DE ÓLEO E GÁS**

**Assessoria de Comunicação**

*CEO do Grupo Prumo, Tadeu Fraga, é anunciado como Chairman da edição 2021, que será presencial e virtual*



O Porto do Açu marcou presença na Rio Oil & Gas 2020, o maior evento de óleo e gás da América Latina, que aconteceu de 1º a 3 de dezembro pela primeira vez de forma totalmente virtual.

[https://portogente.com.br/images/Porto\\_A%C3%A7u\\_1.jpg](https://portogente.com.br/images/Porto_A%C3%A7u_1.jpg)

**Porto Açu 1**

Tadeu Fraga, CEO do Grupo Prumo - holding responsável por desenvolver o empreendimento portuário privado localizado em São João da Barra, no Norte Fluminense -, foi anunciado como Chairman da próxima edição, que será em modelo híbrido, presencial e digital.

"Temos grandes desafios para 2021. Até lá esperamos ter avançado em temas relevantes para a indústria, como o Novo Mercado de Gás Natural e na continuidade da abertura do mercado de downstream e do desenvolvimento do pré-sal, todos inseridos no contexto da "energia para um mundo em transformação", lema dessa e da próxima edição da Rio Oil & Gás, em um mundo que caminha para um futuro de baixo carbono", disse Tadeu Fraga.

O anúncio foi feito pela presidente do IBP, Clarissa Lins, e pela diretora Executiva do IBP e Chair da ROG 2020, Cristina Pinho, que deram as boas-vindas a Fraga. Elas também comentaram sobre os desafios da feira online e o sucesso do engajamento do evento.

"Foram mais de 10 mil pessoas cadastradas na plataforma, mais de 30 horas de conteúdo, mais de 80 mil views e mais de 6 mil mensagens trocadas, conectando pessoas de 45 países", enumerou Clarissa Lins. E Cristina Pinho completou: "O maior ensinamento que essa ROG deu para nós foi a capacidade de resiliência da nossa indústria."

Essa foi a quinta participação do Porto do Açu na Rio Oil & Gas. O polo sustentável, industrial e energético do Açu esteve presente em uma vitrine virtual, onde representantes da companhia também ficaram disponíveis para atendimento em tempo real. O espaço contou ainda com o "Açu Experience", um vídeo que transmite a experiência de uma visita guiada virtual pelos 130 km<sup>2</sup> do porto gravada com drones e câmeras 360°.

**Fonte : Portal Porto Gente**

**Data : 07/12/2020**

## **WEBINAR DEBATE PROJETOS DE INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA**

**Por Nilson Mello**

A sinergia entre a logística e os setores de construção naval e de óleo & gás, bem como projetos voltados ao desenvolvimento intermodal, de transportes e dos portos, aproveitando o grande

potencial econômico do Estado, inclusive no setor turístico, são alguns dos temas do seminário virtual (Webinar) Logística e Desenvolvimento no Estado do Rio de Janeiro – LogD-RJ, a ser realizado nesta terça-feira, 08/12, de 9h30 às 13h30.



[https://portogente.com.br/images/Webinar\\_08DEZ2020.jpg](https://portogente.com.br/images/Webinar_08DEZ2020.jpg)

**Webinar 08DEZ2020** Para assistir ao webinar, clique aqui.

O encontro reunirá um time de especialistas em logística e transportes que debaterão projetos voltados para a retomada do desenvolvimento fluminense. Entre os participantes estão o engenheiro naval Nelson L. Carlini, o economista

Marcos Poggi, o vice-presidente da Companhia de Desenvolvimento Rodoviário e Terminais do Rio de Janeiro (Coderte), Roberto Aroso, o empresário Rui Barreto Filho e o presidente do Conselho de Administração do Cabo Frio Airport, Eduardo Valle.

Com patrocínio do Cabo Frio Airport, do Grupo ICTSIRio Brasil e da Multiterminais, e apoio da Secretaria de Transportes do Estado do Rio de Janeiro, da Câmara de Comércio Brasil-Chile, do Rotary Club, da Coderte e da Agência INFRAS, o seminário LogD-RJ contará ainda com a participação do secretário de Transportes do Estado, Delmo Pinho, do senador Carlos Portinho (PSD) e do deputado Hugo Leal (PSD), como convidados especiais.

O Rio de Janeiro abriga dentro de suas fronteiras riquezas naturais e ativos econômicos importantes para o desenvolvimento do país. Tem um extenso litoral onde se concentra boa parte da indústria naval brasileira, a indústria da pesca e a indústria de petróleo. Possui ainda terminais marítimos, aeroportos, linhas férreas, rodovias que formam uma estrutura logística indispensável para o tráfego de mercadorias entre o Norte e o Sul do território brasileiro, além de ser um conjunto de instalações importante para a importação e exportação de bens industriais, minerais e agrícolas.

A prolongada crise vivida pelo Rio de Janeiro não desconstruiu essa rede de instalações e suas potencialidades. Ao contrário, no momento em que a economia nacional se reposiciona graças às importantes reformas estruturais em curso no âmbito federal, é oportuno um exame do que já existe no Rio de Janeiro e pode ser reativado em curto prazo para apoiar a alavancagem da economia brasileira.

### **Programação:**

- Data: 08/12/2020.
- Previsão de início: de 9h30 às 13h30

O Apresentação/Mediação: jornalistas José Carlos Meira Mattos e Nilson Vieira Ferreira de Mello Jr. (5/10 minutos de apresentação)

O Palavras iniciais: o senador Carlos Portinho e o deputado federal Hugo Leal farão uma análise/explanação dos desafios econômicos do estado e de seu potencial para a recuperação. O deputado Hugo Leal integra há onze anos a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados.

O Painel I: O Rio de Janeiro e a Economia do Mar: estaleiros, portos, companhias de navegação (armadores), terminais alfandegados, armazéns. Estratégias de convergência em prol do desenvolvimento do Estado. Palestrantes: Nelson Carlini, engenheiro naval e consultor na área de logística portuária; e Marcos Poggi, economista, foi subsecretário de Transportes do RJ e diretor do Porto do Rio de Janeiro.

O Painel II: Estrutura viária, ferroviária, aeroportuária e portuária e projetos de integração intermodal do Estado do Rio de Janeiro. Palestrantes: Eduardo Valle, presidente do Conselho de Administração do Cabo Frio Airport, falará da integração do aeroporto com o Portodo Açu; Rui Barreto Filho, empresário, representante da ACRJ no Comitê de Comércio Exterior da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, falará da integração ferroviária do Sul de Minas com o Porto do Rio; e Roberto Aroso, engenheiro, vice-presidente da Coderte, falará do RJ do MAR – projetos de terminais marítimos de turismo do Estado.

O Palavras finais: Secretário de Estado de Transportes, Delmo Pinho.

### O Debates

Patrocinador: Cabo Frio Airport, Grupo ICTSIRio Brasil e Multiterminais.

Apoio institucional: Câmara de Comércio Brasil-Chile, Coderte, Rotary Club.

Media partner: Agência iNFRA.

Realização:

JCM Políticas Públicas e Meta Consultoria e Comunicação.

Fonte : *Portal Porto Gente*

Data : 07/12/2020

## PLATAFORMA LOGÍSTICA É MEDÍOCRE NO COMÉRCIO EXTERIOR DO BRASIL

*Editorial Portogente*

O arranjo logístico ideal é uma situação em que os benefícios inerentes das estruturas logísticas são combinados.

Com o tema Plataforma Logística Integrada, o webinar Portogente, do dia 3 de dezembro último, debateu ampla e profundamente o processo que cria valor por ter a carga adequada no tempo certo, pelo menor custo. Tratou-se de produtividade do comércio exterior brasileiro. A partir desse debate, pelas visões compartilhadas, essa questão tem um novo entendimento. Holística e sinteticamente, na ótica aduaneira, governamental, acadêmica e do usuário. E será reflexão permanente.



[https://portogente.com.br/images/Dad\\_07DEZ2020.jpg](https://portogente.com.br/images/Dad_07DEZ2020.jpg)

**Assista ao webinar:  
Importância da Plataforma de  
Logística Integrada para o  
Comex**

=====>

[https://www.youtube.com/watch?v=cK6mJOPi8\\_M&feature=youtu.be](https://www.youtube.com/watch?v=cK6mJOPi8_M&feature=youtu.be)

Comparando a realidade da plataforma logística brasileira com a dos Estados Unidos e da China - duas melhores referências mundiais no setor, com similaridade geográfica, fluxos de mercadorias e relevância no comércio internacional -, de pronto destaca-se como resistência o modelo de outorga de serviços públicos necessários à instalação e operação das plataformas logísticas. Em vez da licitação, tão geradora de judicialização, sugere-se adotar a autorização.

Um aspecto importante e bem esclarecido é a eliminação das resistências pela Receita Federal nas atividades da aduana. O despacho aduaneiro, em toda situação, por exemplo em trânsito, tem sido agilizado, principalmente, pela adoção de tecnologias de última geração e, dentro do máximo possível, realizado em tempo real. Neste contexto, através do ministério da Infraestrutura e da regulação, o Estado poderá garantir um relacionamento saudável no setor.

Na pluralidade de nomenclaturas para atividades similares, o conceito de Porto Indústria deve ser considerado a célula mater do significado de Plataforma Logística. Por ele passam os principais fluxos do comércio exterior. Todavia, a falta de normatização adequada dessas estruturas

logísticas cria confusão semântica e dissipa esforços estruturantes da atividade. Dar luz e significado aos papéis irá organizar as ações e otimizar os resultados.

Conclusivamente, a Plataforma Logística como nó de uma rede e situada na hinterlândia portuária, influencia o grau de modernização dos portos. A análise da conjuntura - de novos conceitos e tecnologias – evidencia que a visão do comércio exterior irá mudar radicalmente nos próximos anos. Porém, ainda sobra Brasília e falta Brasil.

*Fonte : Portal Porto Gente*

*Data : 07/12/2020*



## **APLOP - ASSOCIAÇÃO DOS PORTOS DE LÍNGUA PORTUGUESA DOCAS DO RIO LEILOA BENS PATRIMONIAIS E ARRECADA R\$ 1,2 MILHÃO**

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) realizou um leilão público de bens móveis inservíveis, que aconteceu, simultaneamente, de forma presencial e on-line. Na ocasião, foram arrematados todos os 21 lotes postos à venda, gerando uma receita de R\$1.238.900,00 para a companhia. Entre os itens arrematados, havia empilhadeiras, guindastes, pontes rolantes e sucatas ferrosas provenientes da demolição de armazéns no Porto do Rio de Janeiro.

O leilão, coordenado pela Gerência de Gestão de Ativos Imobiliários e Patrimônio (GERAIP) e pela Supervisão de Patrimônio (SUPATR) da CDRJ, foi conduzido por um leiloeiro oficial contratado por processo licitatório. Segundo o supervisor da SUPATR, Junior Quintiliano, “o leilão superou todas as expectativas, ultrapassando os lances iniciais em 17,63%, sendo um resultado muito expressivo para o momento atual”.

O gerente da GERAIP, Thiago Barbieri, informou que “a CDRJ pretende realizar novos leilões no próximo exercício, buscando eliminar os materiais e equipamentos em desuso ainda existentes.” Para isso, a equipe da SUPATR, em conjunto com as áreas operacionais dos portos, está providenciando o levantamento desses bens sucateados e as formalidades necessárias.

*Fonte : APLOP - Associação dos Portos de Língua Portuguesa*

*Data : 07/12/2020*

## **PORTO DE ITAGUAÍ RECEBE VISITA DO CAPITÃO DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO**



<http://www.aplop.org/admin/artigos/uploads/36202.png>

O Comandante da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ), Capitão de Mar e Guerra Ricardo Jaques Ferreira, fez sua primeira visita ao Porto de Itaguaí, acompanhado do Delegado da Capitania dos Portos em Itacuruçá, Capitão de Corveta Alexandre Lopes de Abreu. As autoridades militares foram recepcionadas pelo superintendente de Gestão Portuária de Itaguaí e Angra dos Reis, Alexandre Neves, pela gerente de Acesso Aquaviário, Julia Crisóstomo, e por representantes dos terminais portuários - CSN, Sepetiba Tecon e CPBS - e do Porto Sudeste.

Na ocasião, as empresas apresentaram seus terminais e o superintendente Alexandre Neves expôs os projetos da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) para melhoria da infraestrutura aquaviária do Porto de Itaguaí. Dentre esses projetos, estão o corte da pedra no canal principal; a utilização de sinal virtual, em caráter temporário; o estabelecimento de um canal leve e de um fundeio para navios com calado de 18,20 metros.

Ao se apresentar, o Capitão dos Portos do Rio de Janeiro se colocou à disposição para trabalhar em parceria com a Autoridade Portuária, objetivando assim o desenvolvimento do Porto de Itaguaí e a segurança da navegação. Para o superintendente do Porto de Itaguaí, Alexandre Neves, “é fundamental essa aproximação junto à Autoridade Marítima visando estabelecer uma agenda positiva e um canal de diálogo”.

*Fonte : APLOP - Associação dos Portos de Língua Portuguesa*

*Data : 07/12/2020*

# AGAZETA

**A GAZETA - ES**

## **ESPÍRITO SANTO TERÁ TRÊS NOVOS PORTOS EM TRÊS ANOS, DIZ CASAGRANDE**



<https://midias.agazeta.com.br/2020/12/03/o-secretario-do-tesouro-nacional-bruno-funchal-durante-o-vitoria-summit-375459-article.jpg>

*A colunista Beatriz Seixas comandou o painel com Bruno Funchal (no telão) e Casagrande no Vitória Summit. Crédito: Carlos Alberto Silva*

Um dos principais gargalos logísticos do Espírito Santo, a infraestrutura portuária deve melhorar substancialmente em três anos, com a consolidação de investimentos em três portos que possibilitarão ao Estado dar um salto econômico. É essa a expectativa do governador Renato Casagrande, que, nesta quinta-feira (3), realizou uma palestra no lançamento do Anuário Espírito Santo 2020, dentro do Vitória Summit, evento realizado pela Rede Gazeta.

Em sua fala, Casagrande destacou que um dos desafios atuais é conseguir angariar recursos federais para obras importantes para o Estado, como o Corredor Centro-Leste, trecho ferroviário que interliga Espírito Santo, Minas Gerais e Goiás. Os governadores dos três Estados articulam para que o projeto seja amarrado à renovação da concessão da Ferrovia Centro Atlântica (FCA), administrada pela VLI.

***“Não conseguimos antes porque não tínhamos portos. Agora temos, ou teremos, em três anos, três portos. Precisamos consolidar esse corredor e a hora é agora”, declarou.***

No evento, um dos representantes do Centro do Comércio de Café de Vitória (CCCV) apontou que o gargalo portuário é responsável por reduzir consideravelmente as exportações de café pelo Espírito Santo nas últimas décadas, muito embora as safras tenham melhorado.

O governador respondeu: “O furo mais baixo no nosso tonel é a fragilidade portuária. Nossa riqueza está vazando por falta de portos. Tivemos recentemente a dragagem [do Porto de Vitória]. Mas nossa perspectiva agora é desses três portos em três anos: o Porto da Imetame, Porto Central e a desestatização da Codesa, que deve trazer investimentos para [o porto da] Barra do Riacho”.

Em relação ao Porto de Vitória, o governador destacou que é difícil avançar muito em relação ao que é hoje, devido à largura do canal. Mas disse esperar uma melhoria geral, caso seja aprovado o marco da cabotagem, que tramita no Congresso Nacional.

**GOVERNO FEDERAL PRECISA SE ARTICULAR COM CONGRESSO PARA VOTAR REFORMAS**

Também participou do painel de lançamento do Anuário o secretário do Tesouro Nacional, Bruno Funchal. Tanto ele como Casagrande também ponderaram, para além da pauta logística, a importância das reformas avançarem em Brasília para a retomada da economia do país. Eles destacam as reformas administrativa e tributária.

Casagrande cobrou que o governo federal se articule com o Congresso Nacional para que elas sejam aprovadas e implementadas. Já o secretário do Tesouro Nacional, Bruno Funchal, comenta que a pauta está muito clara e que o governo já a colocou em algumas reuniões com governadores, mas que precisa de apoio.

O governador explicou que o Congresso Nacional é uma instituição que tem muita dificuldade de ser protagonista em projetos que são estruturantes. “Pela quantidade de partidos e líderes que tem, não consegue uma coesão por si só. Sempre há necessidade de uma força externa que ajude a catalisar e gerar forças. Geralmente é o Poder Executivo”.

O governador capixaba ainda analisou que, no primeiro ano do governo, o presidente “menosprezou a política”. “A Previdência foi votada, porém, mais pelo movimento Congresso. No segundo ano, o governo viu a necessidade de articulação, e se aproximou do centrão. Depois veio a pandemia, vieram as eleições que, historicamente, esvaziam o Congresso. As coisas só voltarão a normalizar a partir de fevereiro. Algumas coisas vão ser votadas pontualmente esse ano, mas só faltam seis sessões”, avaliou.

Já Funchal aponta que a boa notícia é que a pauta das reformas está muito clara. “Já colocamos em algumas reuniões com governadores que precisamos de apoio deles. Esse projetos, tanto as reformas, quanto outros itens, não são importantes apenas para o Executivo federal. A pauta de juros baixo, por exemplo, toda a população se beneficia. As pautas estão no Congresso e é preciso que avancem”, comentou.

O secretário do Tesouro Nacional lembrou que, apesar da pandemia, houveram avanços em pautas importantes para o setor produtivo, como o Marco do Saneamento e a nova Lei de Falências, além de projetos que estão em vias de serem votados, como a nova Lei do Gás e o programa de incentivo à cabotagem “BR do Mar”.

Funchal destacou ainda que todos os indicadores econômicos atuais apontam para uma retomada em “V” e que, diante disso, a missão do governo, do Congresso e da sociedade é fazer com que isso não se perca e que o crescimento continue acelerado, o que também seria através das reformas.

*Fonte : A Gazeta - ES*

*Data : 07/12/2020*



## **O SOPESP - SINDICATO DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO ESTADO DE SÃO PAULO**

### **MINFRA APROVA DEBÊNTURES PARA TERMINAL EM ITAQUI E BATE RECORDE DE PROJETOS APROVADOS PELO SEGUNDO ANO CONSECUTIVO**

Foram disponibilizados R\$ 13,9 bilhões ao setor de transportes em 2020

Pelo segundo ano consecutivo, o Ministério da Infraestrutura bateu recorde de volume de projetos aprovados para emissão de debêntures para o setor de transportes ao validar investimentos para obras de ampliação da capacidade de armazenamento no Porto de Itaquí (MA), em área operada pela Tequimar (Terminal Químico de Aratu).

No total, foram aprovados, neste ano, R\$ 13,9 bilhões para onze projetos no setor de transportes: cinco para rodoviário (R\$ 1,7 bilhão), dois para ferroviário (R\$ 10,5 bilhões) e quatro para

portuário (R\$ 1,7 bilhão). No ano passado, o Minfra já havia alcançado a marca de R\$ 10,4 bilhões aprovados para emissão de debêntures incentivadas voltadas ao setor de transportes, quando as debêntures de infraestrutura alcançaram R\$ 34 bilhões em valor de emissão.

O projeto de investimento em infraestrutura portuária proposto pela Tequimar, no Porto de Itaqui (MA), faz parte da terceira fase da ampliação da capacidade de armazenamento e expedição de granéis líquidos, que contempla a construção de um novo dique, com sete novos tanques de armazenagem.

**PRAZOS** – O objetivo da Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias do Minfra é reduzir continuamente os prazos para aprovação dos projetos de debêntures incentivadas. Nesse ano, a média tem sido de 37 dias entre o pedido e a publicação da portaria, uma redução de mais de 20 dias quando comparada ao ano anterior.

**DEBÊNTURES INCENTIVADAS** – As debêntures incentivadas são títulos de dívida emitidos por empresas que exercem atividades no ramo da infraestrutura. São isentas de imposto de renda para incentivar mais pessoas a comprarem esse tipo de título, ampliando o dinheiro arrecadado pelas empresas para a execução de obras ou serviços de infraestrutura no país.

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

*Data : 07/12/2020*

## **EXPORTAÇÕES DA CHINA SOBEM EM NOVEMBRO NO RITMO MAIS FORTE EM QUASE 3 ANOS**



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2020/12/importacao-exportacao-commodities-6.jpg>

*As exportações subiram em novembro 21,1% em relação ao ano anterior (Imagem: Pixabay)*

As exportações da China aumentaram no ritmo mais forte em quase três anos em novembro, uma vez que a forte demanda global por produtos necessários para enfrentar a pandemia garantiu à segunda maior economia do mundo

um superávit comercial recorde.

As exportações subiram em novembro 21,1% em relação ao ano anterior, mostraram dados da alfândega nesta segunda-feira, o crescimento mais forte desde fevereiro de 2018.

O resultado também superou com força a expectativa de analistas de expansão de 12,0% e acelerou ante a alta de 11,4% em outubro.

A força das exportações aconteceu apesar de o iuan rondar máximas de vários anos contra o dólar, o que pode ser boa notícia para as autoridades preocupadas com o impacto do enfraquecimento da moeda norte-americana na competitividade comercial da China.

As importações avançaram 4,5% em novembro na comparação com o mesmo mês do ano anterior, contra crescimento de 4,7% em outubro e abaixo da expectativa de aumento de 6,1%, mas ainda registrando o terceiro mês seguido de aumento.

Analistas dizem que a melhora da demanda doméstica e preços mais altos de commodities ajudaram a impulsionar a leitura.

Entretanto, eles destacaram alguns sinais de que a demanda por produtos relacionados à pandemia perderam força.

Os fortes embarques levaram a um superávit comercial em novembro de 75,42 bilhões de dólares, o maior desde ao menos 1981, quando os registros da Refinitiv começaram. Também foi maior do que a expectativa em pesquisa de superávit de 53,5 bilhões de dólares.

As exportações da China foram sustentadas pela forte demanda externa por equipamentos de proteção individual (EPIs) e produtos eletrônicos para trabalhar de casa, assim como a demanda sazonal do Natal, disseram analistas do Nomura em nota.

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

*Data : 07/12/2020*

## EM NOVO OFÍCIO, CADE REITERA QUE BR DO MAR ELEVA NÍVEL DE CONCORRÊNCIA NO SETOR



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2020/12/191203-707-br-do-mar-em-etapas-dreamstime-768x510.jpg>

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) manifestou-se, mais uma vez, favorável ao projeto de lei “BR do Mar”, do Governo Federal, de incentivo à cabotagem. Segundo ofício do Conselho, as medidas propostas pelo PL em tramitação na Câmara dos Deputados “tendem a levar a maior nível de concorrência do que aquele que se verifica atualmente” – o que já demonstra

avanco em relação à regulação atual, já que se propõe a remover barreiras à expansão da concorrência na navegação de cabotagem no Brasil.

Nesse contexto, destaca-se ainda a flexibilização dos afretamentos, tanto por tempo (quando se contrata a embarcação com a armação) quanto a casco nu (quando se contrata apenas a embarcação e a empresa que contratou fica responsável pela armação do navio). É importante ressaltar que pelas atuais regras de afretamento a tempo – portanto, sem as normas do BR do Mar –, quem controla a navegação é o contratado estrangeiro. Esta situação inviabiliza a criação de um mercado estruturado, pois os usuários estarão sempre dependendo do mercado internacional, e dificulta a responsabilização dos armadores em casos de acidentes.

O afretamento a tempo de navios de subsidiárias integrais no exterior, por exemplo, aumenta a disponibilidade de frota no Brasil a custos operacionais mais próximos à realidade internacional. A alternativa mantém a EBN (Empresa Brasileira de Navegação) como responsável pela operação, permitindo maior responsabilização em relação a acidentes na operação, bem como maior comprometimento da embarcação com o mercado brasileiro, reduzindo a exposição ao mercado internacional.

Com as operações especiais e os contratos de longo prazo, novos armadores poderão iniciar a operação no Brasil com embarcações afretadas a tempo, sem a obrigação de ter embarcação própria. Além dessas alternativas, haverá a opção para que empresas possam afretar embarcação estrangeira a casco nu (com bandeira brasileira) sem lastro em embarcação própria. Esta flexibilização ocorrerá de forma escalonada, até 2023. Estas opções reduzem a necessidade de capital para entrar no mercado, possibilitando um maior número de empresas no país.

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

*Data : 07/12/2020*



**CÂMARA DOS DEPUTADOS - BR**

**CÂMARA PODE VOTAR HOJE PROJETO DE INCENTIVO À NAVEGAÇÃO**

*Reportagem – Eduardo Piovesan - Edição – Pierre Triboli*

Conhecido como projeto da BR do Mar, o texto libera progressivamente o uso de navios estrangeiros na navegação de cabotagem

A Câmara dos Deputados pode votar hoje o Projeto de Lei 4199/20, do Poder Executivo, de incentivo à navegação de cabotagem (entre portos nacionais). O texto conta com urgência constitucional e tranca a pauta. A sessão marcada está marcada para as 15 horas.

Conhecido como projeto da BR do Mar, o texto libera progressivamente o uso de navios estrangeiros na navegação de cabotagem sem a obrigação de contratar a construção de embarcações em estaleiros brasileiros.

De acordo com o texto, já a partir da publicação da futura lei, as empresas poderão afretar uma embarcação a casco nu, ou seja, alugar um navio vazio para uso na navegação de cabotagem.

O parecer preliminar do relator, deputado Gurgel (PSL-RJ), aumenta de três para quatro anos o tempo de transição depois do qual o afretamento de navios estrangeiros será livre. Assim, depois de um ano da vigência da lei, poderão ser dois navios; no segundo ano de vigência, três navios; e no terceiro ano da mudança, quatro navios. Daí em diante, a quantidade será livre, observadas condições de segurança definidas em regulamento.

### A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

- **Empresa Brasileira de Navegação (EBN)**  
Pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, e que esteja autorizada a operar pela Antaq. Pode ser de capital 100% estrangeiro
- **Afretamento de navio**  
É quando uma empresa contrata uma embarcação de outra empresa
- **Armação de um navio**  
É prover o navio do necessário à sua operação (tripulação, por exemplo)
- **Afretamento a casco nu**  
É quando a EBN que afretou o navio faz a sua armação. É como o aluguel de um caminhão, onde o usuário é quem o dirige, carrega etc. Quem opera o navio é a EBN. Neste tipo de contrato o navio deve ser registrado no Brasil, passando a arvorar a bandeira brasileira
- **Afretamento por tempo**  
É quando a EBN contrata o serviço de um terceiro. É como contratar um caminhão de mudança, onde o motorista e os ajudantes são da empresa de mudança. Quem opera o navio é o terceiro. Neste tipo de contrato o navio continua com o registro do país de origem, em geral um dos países com baixa tributação
- **A bandeira da embarcação**  
É o país onde o navio está registrado. O navio segue as regras do país onde está registrado (tributárias, trabalhistas, etc.). Não confundir com o país onde a embarcação foi construída



Fonte: Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários

Arte: Thiago Fagundes/Agência Câmara

Data: 15/10/2020

<https://www.camara.leg.br/inter-net/agencia/infograficos-html5/navegacao-de-cabotagem/images/desktop.jpg>

### Fundos setoriais

Também em pauta, o Projeto de Lei Complementar 137/20 libera R\$ 177,7 bilhões, atualmente retidos no Tesouro Nacional em 29 fundos setoriais, para o combate à pandemia de Covid-19 e para diminuir seus efeitos econômicos.

De autoria dos deputados Mauro Benevides Filho (PDT-CE) e André Figueiredo (PDT-CE), a proposta pretende ajudar o Orçamento federal devido à queda de

arrecadação neste ano provocada pelo isolamento social necessário ao combate da doença e pelo aumento das despesas emergenciais, de saúde e de ações para manutenção de empregos e renda.

Os recursos desvinculados desses 29 fundos deverão ser destinados, necessariamente, às despesas orçamentárias da União cujas fontes de financiamento apresentaram queda de arrecadação.

### Racismo

A terceira proposta pautada é o Projeto de Decreto Legislativo 861/17, que contém a Convenção Interamericana contra o Racismo, a Discriminação Racial e Formas Correlatas de Intolerância.

Segundo o texto, a discriminação racial pode basear-se em raça, cor, ascendência ou origem nacional ou étnica. A matéria foi aprovada pelas comissões temáticas em 2018.

Os países que ratificarem a convenção devem se comprometer a prevenir, eliminar, proibir e punir, de acordo com suas normas constitucionais e com as regras da convenção, todos os atos e manifestações de racismo, discriminação racial e formas correlatas de intolerância.

Fonte: Agência Câmara de Notícias

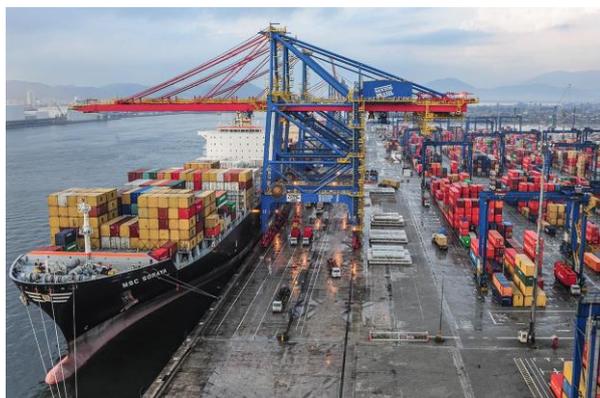
Data : 07/12/2020

# EXAME

## INDÚSTRIA MARÍTIMA VÊ CRISE MUNDIAL AFETAR O SETOR NO PÓS-PANDEMIA

Pesquisa da consultoria Marsh mostra as principais preocupações e os anseios dos executivos da indústria marítima

Por Gilson Garrett Jr.



[https://exame.com/wp-content/uploads/2020/10/DSC\\_3056.jpg?quality=70&strip=info&resize=680,453](https://exame.com/wp-content/uploads/2020/10/DSC_3056.jpg?quality=70&strip=info&resize=680,453)

Santos Brasil; Terminal; Contêiner; Navio; Porto de Santos; Exportação  
(Germano Lüders/Exame)

Para os executivos seniores da indústria marítima, a principal preocupação do setor em um futuro de 10 anos, pós-pandemia, está relacionada ao potencial do impacto e da probabilidade de uma crise econômica global. Também há o temor do agravamento de tensões geopolíticas entre as

potências mundiais.

As preocupações aparecem em uma pesquisa internacional da consultoria de riscos e corretora de seguros Marsh, feita em parceria com o Fórum Marítimo Global, ao qual EXAME teve acesso com exclusividade. As entrevistas com executivos dos seis continentes foram realizadas entre abril a agosto deste ano e compilados agora. Dos participantes, 54% são executivos-chefes e 49% são armadores/operadores.

“A pesquisa escuta os anseios da indústria marítima. Ela aponta os riscos, qual a probabilidade disso acontecer e como o setor está preparado para enfrentar. Uma pandemia não estava no radar de ninguém nos últimos anos e começou a fazer parte da resposta”, explica Paulo Guerreiro, diretor de Portos e Terminais da consultoria de riscos Marsh Brasil.

**Qual impacto você acha que os seguintes problemas irão afetar a indústria marítima nos próximos 10 anos?**

Legenda nota: 1- mínimo impacto / 2- pouco impacto / 3- impacto moderado / 4- grande impacto

2020	2019	Problema	Nota
1	1	Crise global econômica	3.84
2	2	Descarbonização dos navios	3.73
3	N/A	Pandemias	3.72
4	3	Novas leis ambientais	3.69
5	4	Tensões geopolíticas	3.57
6	6	Big data e inteligência artificial	3.52

2020	2019	Problema	Nota
7	8	Sustentabilidade	3.48
8	9	Falha na redução da mudança climática	3.45
9	5	Cyber ataques	3.43
10	7	Mudança nos padrões comerciais	3.42

**Fonte: Marsh e Fórum Marítimo Global**

Sob o olhar da pandemia de covid-19, pesquisa revela que a indústria marítima não está preparada com as transformações mundiais que a doença causou na sociedade e das transações comerciais. Os entrevistados também acreditam que não há preparo da indústria marítima com uma possível crise econômica global, muito mesmo para lidar com a tecnologia autônoma, ou a falha na redução das mudanças climáticas.

Em um outro ponto da pesquisa, os executivos acreditam que em 10 anos a indústria marítima vai precisar se preocupar também com novas regulamentações para diminuir os impactos do setor ao meio ambiente.

**73% dos entrevistados acham que a pandemia torna a tensão geopolítica mais provável. Particularmente, uma escalada do conflito entre os Estados Unidos e a China.**

Paulo Guerreiro ainda explica que globalmente o transporte marítimo de cargas caiu durante a pandemia, mas que no Brasil o movimento foi um pouco diferente. “A gente teve uma queda no começo da covid-19, mas depois aumentou muito, puxado pelas exportações, favorecidas pelo câmbio vantajoso ao produtor brasileiro”, diz.

#### **BR do mar**

No Brasil, uma das grandes apostas do governo federal ainda em 2020 é votar o projeto da cabotagem. Também conhecido como BR do Mar, a proposta trata da navegação entre portos do país, reduzindo custos de logística.

A matéria, que tem como objetivo facilitar e ampliar essa modalidade de transporte, está trancando a pauta do plenário, o que significa que outros projetos não podem avançar enquanto ela não for votada. Mas ainda há resistência.

**Fonte : Revista Exame**

**Data : 07/12/2020**

## **EXPORTAÇÕES DA CHINA DÃO SALTO ANUAL DE 21,1% EM NOVEMBRO**

Em novembro, a China teve superávit na balança comercial de US\$ 75,42 bilhões, ante saldo positivo de US\$ 58,44 bilhões em outubro

As exportações da China avançaram em ritmo bem mais intenso do que o esperado em novembro, graças à forte demanda externa. Dados do órgão alfandegário chinês mostram que as exportações do gigante asiático deram um salto de 21,1% no mês passado ante novembro de 2019, ganhando força em relação ao aumento de 11,4% verificado em outubro.

A economia vai seguir dando o tom na bolsa. E você pode aproveitar as oportunidades. Assine gratuitamente a EXAME Research

O resultado superou de longe a alta de 12% prevista por analistas consultados pelo The Wall Street Journal.

Já as importações da China subiram 4,5% na comparação anual de novembro, desacelerando ante o ganho de 4,7% registrado em outubro. Neste caso, a projeção de economistas era de incremento maior, de 5,3%.

Em novembro, a China teve superávit em sua balança comercial no valor de US\$ 75,42 bilhões, ante saldo positivo de US\$ 58,44 bilhões em outubro. A projeção do mercado para o último mês era de superávit menor, de US\$ 53,9 bilhões.

*Fonte : Revista Exame*

*Data : 07/12/2020*

# ISTOÉ Dinheiro

**ISTOÉ - DINHEIRO**

## **BALANÇA COMERCIAL TEM DÉFICIT DE US\$ 572,4 MILHÕES NA 1ª SEMANA DE DEZEMBRO**

A balança comercial brasileira registrou déficit comercial de US\$ 572,4 milhões na primeira semana de dezembro (dias 1º a 6). De acordo com dados divulgados nesta segunda-feira, 7, pela Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia, o valor foi alcançado com exportações de US\$ 3,747 bilhões e importações de US\$ 4,319 bilhões.

Houve aumento de 6,3% na média diária das exportações na comparação com a de dezembro do ano passado, com alta de 12,4% na indústria de transformação, crescimento de 6,8% em produtos da indústria extrativa e queda de 15,2% em agropecuária.

Já as importações registraram aumento de 80,6% na mesma comparação, com avanço de 97,7% na indústria de transformação, retração de 70,6% em produtos da indústria extrativa e queda de 21,0% em agropecuária.

No acumulado do ano, o saldo comercial é superavitário em US\$ 50,463 bilhões, volume 14,1% superior ao do mesmo período do ano passado. O valor é resultado de exportações de US\$ 195,302 bilhões (-5,9%) e importações de US\$ 144,839 bilhões (-11,3%).

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 07/12/2020*

## **FATURAMENTO REAL DA INDÚSTRIA SOBE 2,2% EM OUTUBRO ANTE SETEMBRO, DIZ CNI**

O faturamento real da indústria (descontada a inflação) cresceu 2,2% em outubro ante setembro, informou a Confederação Nacional da Indústria (CNI). O percentual já leva em conta ajustes sazonais. Foi o sexto mês consecutivo de crescimento. Após a forte baixa no início da pandemia do novo coronavírus, o faturamento da indústria acumula alta de 49% de abril a outubro.

O dado faz parte da série de Indicadores Industriais da CNI, divulgada nesta segunda-feira, 7. Na comparação entre outubro de 2020 e o mesmo mês de 2019, o faturamento real da indústria subiu 7,0%. No período de janeiro a outubro deste ano, ante o mesmo intervalo do ano passado, porém, a baixa acumulada é de 1,0%.

A CNI informou ainda que as horas trabalhadas na produção subiram 1,7% em outubro ante setembro, na série com ajuste sazonal, e avançaram 1,2% em relação a outubro do ano passado.

“Com o resultado, a quantidade de horas trabalhadas superou, pela primeira vez, o montante mensal apurado no início do ano”, registrou a confederação no documento divulgado. Sob os efeitos da pandemia, no entanto, as horas trabalhadas acumulam baixa de 6,1% de janeiro a outubro deste ano, ante o mesmo período do ano passado.

### **Emprego**

O nível de emprego na indústria segue como um dos pontos de atenção. A CNI lembrou, no documento, que o indicador ainda não voltou ao nível pré-pandemia.

Em outubro, o índice de emprego subiu apenas 0,3% ante setembro, na série com ajustes sazonais. Houve baixa de 0,8% em relação a outubro do ano passado. No acumulado de 2020, o emprego industrial recuou 2,4%.

No caso dos salários de profissionais da indústria, conforme a CNI, os resultados ainda têm sido influenciados pelos acordos de suspensão ou redução de ganhos e jornadas. A massa salarial real (descontada a inflação pelo INPC) ficou estável em outubro ante setembro, na série com ajuste sazonal. Em relação a outubro do ano passado, houve baixa de 3,5%. De janeiro a outubro de 2020, a massa salarial recuou 5,8%.

Já o rendimento médio real do trabalhador da indústria caiu 0,2% em outubro ante setembro, em dados dessazonalizados, e recuou 2,8% em outubro ante o mesmo mês do ano passado. De janeiro a outubro, a baixa acumulada é de 3,6%.

A Utilização da Capacidade Instalada (UCI) da indústria superou os 80% em outubro, conforme os dados da CNI. De setembro para outubro, o indicador passou de 79,4% para 80,3% na série dessazonalizada.

“Esse é o maior percentual registrado em 2020 e se encontra 2,5 pontos percentuais acima do apurado em outubro de 2019”, registrou a CNI.

No entanto, em função da pandemia do novo coronavírus, a UCI média do ano (janeiro a outubro) “é 2 pontos percentuais inferior à média do mesmo período de 2019”, registrou a confederação.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 07/12/2020*

## **MAIA INDICA NOVA POSSIBILIDADE DE SESSÃO EM JANEIRO PARA VOTAR PEC EMERGENCIAL**

O presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), voltou a indicar nesta segunda-feira (07) que gostaria de reunir os deputados em janeiro – tradicionalmente mês de recesso – para que possam deliberar sobre a PEC emergencial. Como a proposta ainda precisa ser votada pelo Senado, Maia cobrou novamente que a discussão sobre o texto na Casa vizinha avance. Para o parlamentar, a PEC deveria ser votada antes do Orçamento de 2021.

“O governo tinha prometido apresentar o texto do senador Márcio Bittar. Espero que possamos esquecer a desculpa que muitos davam (antes das Eleições municipais). Câmara votou lei do gás, recuperação judicial e falência, consertou o texto do novo marco do Saneamento. Espero que o governo possa resolver o mais rápido possível a PEC emergencial no Senado”, disse Maia sobre a proposta que prevê medidas de contenção de gastos.

“Acho que a PEC emergencial só consegue ser promulgada em janeiro, antes da formação do Orçamento. O Orçamento precisa da PEC Emergencial”, afirmou ao ser questionado sobre a possibilidade de sessões deliberativas em janeiro.

Maia afirmou ainda que a matéria é urgente para resolver o problema da origem de recursos para ampliação do Bolsa Família, diante do fim do pagamento do auxílio emergencial em dezembro. O presidente da Câmara ainda citou a importância da PEC para despressionar os gastos públicos.

“Estou vendo trem indo em direção ao muro a 700 quilômetros por hora, com pessoas no trilho. Vai bater no muro e nas pessoas, e vai ser um desastre para milhões de brasileiros que precisam que o Orçamento mantenha sua política de equilíbrio fiscal”, disse Maia.

O presidente da Câmara reconheceu que a matéria é “difícil”, tanto é que o governo não “conseguiu até agora assumir a responsabilidade da onde vai cortar recursos”. “Tanto para garantir trajetória para dívida pública, como os recursos para o plano de ampliação do Bolsa Família”, afirmou o deputado, para quem não há outra solução a ser adotada a não ser a redução dos gastos primários.

“Para a dívida, ainda existiriam outros caminhos, como a redução de subsídios tributários; até no futuro, se o governo resolvesse por esse caminho, o aumento de alíquota de impostos, que eu sou contra. A questão da ampliação do Bolsa Família é só com a redução dos gastos primários. Do meu ponto de vista, não há outro caminho”, completou.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 07/12/2020*

## **AUXÍLIO EMERGENCIAL: APP CAIXA TEM FICA INDISPONÍVEL NESTA SEGUNDA (07)**

*Da redação*

O aplicativo Caixa Tem, utilizado para movimentar o auxílio emergencial, está indisponível nesta segunda-feira (07). No Twitter, os usuários relatam dificuldades para abrir o app ou pagar contas, além de haver uma fila virtual para o acesso.

Alguns beneficiários relataram estar esperando desde às 06h da manhã de hoje na fila para logar no aplicativo. Recentemente, a Caixa Econômica Federal também incluiu no aplicativo os pagamentos do saque emergencial do FGTS, seguro-desemprego, Bolsa Família e o recebimento do abono salarial PIS-Pasep.

De acordo com o G1, a Caixa informou que o aplicativo está indisponível por causa de um problema na provedora de serviços IBM. Já a IBM disse que uma falha de resfriamento dentro do prédio que abriga o data center da empresa em São Paulo causou a interrupção temporária do serviço e que está trabalhando para restaurar o Caixa Tem.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 07/12/2020*

## **MAIA, SOBRE TRIBUTÁRIA: OS PONTOS DO TEXTO ESTÃO TODOS AJUSTADOS COM GOVERNO**

O presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), disse nesta segunda-feira, 7, esperar que o líder do governo na Câmara, Ricardo Barros (PP-PR), e o relator da reforma tributária, Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), possam avançar no texto entre hoje e amanhã, para que o texto possa ser apresentado às lideranças. Segundo Maia, os pontos do relatório já estão “ajustados com o governo”.

O presidente da Câmara citou a reforma tributária como uma das pautas que, para ele, serão votadas até o fim do ano pela Casa.

“Estamos esperando a chegada do relator em Brasília, que deve ser agora no início da tarde, para que possa terminar de redigir o texto. Os pontos do texto estão todos ajustados com governo. O governo tem contribuído com a matéria, está discutindo com Estados e municípios a questão do fundo”, disse Maia.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 07/12/2020*



**EXTRA ONLINE**

## **EQUIPE ECONÔMICA VÊ HORIZONTE TURVO PARA VOTAÇÕES COM ELEIÇÕES NO CONGRESSO**

*Por Marcela Ayres*

BRASÍLIA (Reuters) - A equipe econômica mantém sua agenda de reformas, mas reconhece um horizonte turvo para a tramitação de matérias vistas como prioritárias em função das eleições para o comando da Câmara dos Deputados e do Senado no início de fevereiro.

Segundo duas fontes do time ouvidas pela Reuters, não há, por essa razão, uma perspectiva de aprovação de medidas de relevo, com exceção da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2021, até esse quadro ser definido.

A mobilização política nos próximos dias, acreditam as fontes, deve ser voltada ao jogo de forças no Congresso, principalmente na Câmara, já que o Planalto quer emplacar um nome visto como aliado do governo Jair Bolsonaro, ao passo que o atual presidente da Casa, Rodrigo Maia (DEM-RJ), busca fazer seu sucessor após a possibilidade de sua recondução ao cargo ter sido vetada pelo Supremo Tribunal Federal (STF).

"Precisa saber com que desenho sai o sucessor da Câmara", afirmou uma das fontes, acrescentando esperar "muita negociação" dos dois lados.

"Para nós a agenda econômica continua, está na mesa. Só estamos aguardando as pessoas se resolverem para que a gente possa dar continuidade ao processo das reformas estruturais, sem as quais nós não vamos equilibrar a economia", acrescentou.

A mesma fonte pontuou que a exceção à provável paralisação dos trabalhos legislativos este ano deve ser a votação da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2021, que traz a autorização legal para execução provisória do projeto de Lei Orçamentária Anual (LOA), ainda que este último não tenha sido cancelado pelo Congresso.

A crença da equipe econômica é que há amplo interesse dos parlamentares em aprovar a LDO, até para que o próximo ano não comece no limbo orçamentário. O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), já marcou a votação do projeto para o dia 16 deste mês, em sessão do Congresso.

Com a LDO, o governo já poderá realizar despesas com obrigações constitucionais ou legais, ações de prevenção a desastres, gastos mínimos com saúde, financiamento do Fies e outras despesas de caráter inadiável até o limite de 1/12 avos, a cada mês, do valor previsto para cada órgão no projeto da LOA de 2021.

O próprio secretário do Tesouro, Bruno Funchal, destacou recentemente que a LDO deve sim ser votada, o que abrirá o caminho para que o governo comece 2021 seguindo a regra de 1/12 avos para despesas obrigatórias e 1/18 avos para despesas discricionárias.

Após a aprovação da lei de falências ter sido alcançada no Congresso, há esperanças, para uma ala do time do ministro Paulo Guedes, para o avanço de outras matérias já parcialmente apreciadas, como a autonomia do Banco Central, que depende agora da aprovação da Câmara, e o novo marco do gás, que precisa do aval dos senadores.

Junto ao senador Márcio Bittar (MDB-AC), a equipe econômica também trabalha para consolidar numa Proposta de Emenda à Constituição (PEC) com pontos da PEC do Pacto Federativo, PEC Emergencial e PEC dos Fundos.

A ala mais cética do ministério, contudo, não acredita num rápido tramitar dessa PEC, ainda não formalmente apresentada, ainda mais num contexto de eleições no Congresso.

A segunda fonte ouvida pela Reuters, inclusive, lembrou que internamente são várias as iniciativas tidas como prioritárias pelo Ministério da Economia e que, dependendo do interlocutor, a ordem de urgência das medidas também muda.

Publicamente, Funchal já afirmou que, além da LDO de 2021, as pautas prioritárias ainda neste ano para a Economia seriam as PECs do Pacto Federativo e Emergencial.

Ele também citou o projeto que permite pagamento de despesas com recurso vinculado a fundos, além da autonomia do BC e projetos associados ao pacote de ganho de produtividade para a economia: marco do gás, para cabotagem e para ferrovias.

No BC, por exemplo, o projeto que moderniza a lei cambial --enviado ao Congresso em 2019-- é visto como essencial para atrair investimentos ao país.

Refletindo a falta de alinhamento entre o que de fato pode entrar na pauta, Maia disse nesta segunda-feira acreditar que a regulamentação do Fundeb, a reforma tributária e a lei cambial podem ser votadas até o fim do ano.

O deputado também afirmou que irá escolher nos próximos dias um nome para apoiar na disputa pela presidência da Câmara, período que deve ser marcado por intensas movimentações políticas.

*Fonte : Extra Online*

*Data : 07/12/2020*

## **IBOVESPA FECHA EM QUEDA COM REALIZAÇÃO DE LUCROS APÓS SUPERAR 114 MIL PONTOS**

*(Por Paula Arend Laier)*

SÃO PAULO (Reuters) - O Ibovespa fechou em queda nesta segunda-feira, reflexo de realização de lucros, após voltar superar os 114 mil pontos nesta sessão pela primeira vez desde fevereiro, na esteira de cinco semanas seguidas de valorização.

Índice de referência do mercado acionário brasileiro, o Ibovespa caiu 0,35%, a 113.349,00 pontos, tendo tocado 114.531,04 pontos na máxima da sessão e 112.629,18 pontos no pior momento, segundo dados preliminares.

O volume financeiro somava 28 bilhões de reais.

*Fonte : Extra Online*

*Data : 07/12/2020*

## **AQUISIÇÃO DA CEB ELEVARÁ ALAVANCAGEM DA NEOENERGIA A 3,6 VEZES, DIZ EXECUTIVO**

*Por Roberto Samora*

SÃO PAULO (Reuters) - A alavancagem da Neoenergia deve aumentar para 3,6 vezes até o final de 2021, com a aquisição na última sexta-feira da distribuidora CEB por cerca de 2,5 bilhões de reais, estimou nesta segunda-feira um executivo da elétrica controlada pelo grupo espanhol Iberdrola.

Segundo apresentação da companhia, a alavancagem da Neoenergia era de 2,85 vezes (dívida líquida/Ebitda) no final do terceiro trimestre, com o endividamento líquido da companhia estimado em 16,8 bilhões de reais.

"Estamos mirando atingir 3,6 vezes, no final de 2021", declarou o diretor-executivo de Finanças e de Relações com Investidores, Leonardo Gadelha, ressaltando que o aumento da alavancagem não traz preocupação porque o "esgotamento" da dívida está bem distribuído ao longo dos próximos anos.

"Tem concentração baixa da dívida em 21 e 22, ela está bem distribuída, a gente não vê preocupação com a questão da alavancagem", acrescentou.

Questionado se a bilionária aquisição da CEB, que atua no Distrito Federal, poderia afetar o apetite da Neoenergia pelo leilão de projetos de transmissão no Brasil, previsto para 17 de dezembro, o executivo indicou que não.

"Estamos concluindo grande parte dos projetos de transmissão... vamos reavaliar a estratégia do leilão, mas, caso a gente tenha êxito, esse capex não vai pressionar alavancagem em 2021", afirmou Gadelha.

Ele explicou que, se a companhia adquirir algum projeto no leilão de transmissão, os investimentos ocorreriam a partir de 2022, devido ao tempo de assinatura de contrato e licenciamento.

"O apetite no leilão depende do cumprimento da disciplina de capital que a Neoenergia tem. O apetite será marcado pela rentabilidade dos ativos", acrescentou o presidente da empresa, Mario José Ruiz-Tagle, em evento com investidores e analistas.

Segundo a apresentação, a aquisição da CEB será suportada exclusivamente pelo balanço da Neoenergia, sem a necessidade de aumento de capital.

A empresa disse ainda que tem acesso a diferentes fontes de financiamento, com "custos extremamente competitivos".

A elétrica informou também que 2022 será o primeiro ano completo após a consolidação da CEB na empresa, e prevê "impactos positivos" desde o primeiro ano.

Os executivos justificaram a aquisição da CEB apontando que o ativo é uma das "últimas oportunidades de consolidação do setor de distribuição do Brasil", além do fato de Brasília contar com o maior PIB per capita do país, o que garante potencial máximo de agregação de valor à empresa.

A Neoenergia também prevê, no que diz respeito ao combate eficiente a perdas da CEB, ficar dentro dos limites regulatórios até 2023, por meio da regularização da maior parte dos clientes clandestinos (já mapeados), nos primeiros dois anos.

Em relação ao combate à inadimplência, a empresa espera se adequar ao nível regulatório em quatro anos, com aumento de ações de campo, além de revisão de condições de renegociação para os clientes em atraso.

A empresa estimou ainda a taxa de retorno da aquisição na faixa entre 9% e 10%.

**Fonte : Extra Online**

**Data : 07/12/2020**



## **AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS**

### **O DESAFIO DE DESVERTICALIZAR O MERCADO DE GÁS, POR CARLOS FARIA**

*Por epbr - 7 de dezembro de 2020 - Em Artigos e opinião, Mercado de gás, Política energética*

A abertura do mercado de gás natural no Brasil estacionou mais uma vez. Este é um sonho antigo, acalentado pelos consumidores desde a década de 1980, quando as reformas liberalizantes transformaram o setor de energia em diversos países ao redor do globo. O primeiro passo nessa direção foi dado em 1995, quando o Congresso Nacional flexibilizou o monopólio da união por meio da Emenda Constitucional nº 9/95.

A atividade de comercialização da molécula está prevista na Lei do Petróleo (Lei nº 9.478/1997) e também na Lei nº 11.909/2009 – a primeira Lei do Gás. Mas a presença imperativa da Petrobrás nos segmentos de produção, importação, transporte e sua participação acionária na maioria das

distribuidoras em atividade no País foram um entrave à entrada de novos players. Não havia, e ainda não há, restrição à sua forte presença em toda cadeia.

Essa é a realidade que a nova Lei do Gás se propõe a mudar. O PL nº 4476/2020, que tramita no Senado após a aprovação do PL nº 6.407/2013 na Câmara dos Deputados ainda será discutido e aprovado. O texto prevê mudanças substanciais no modelo de mercado, o acesso negociado a infraestruturas essenciais como gasodutos e unidades de regaseificação, além da separação entre os segmentos competitivos (produção, comercialização) e não-competitivos (transmissão, distribuição).

Na prática, o novo texto transforma a malha de gasodutos que existe hoje num sistema de transporte de gás natural de fato. Explique-se: no modelo existente, para movimentar o gás é necessário saber a origem e o destino do insumo e contratar todos os trechos de gasoduto no percurso, pagando-se a somatória das tarifas; o PL prevê a contratação apenas da injeção ou da retirada do gás, ou seja, o consumidor contrata uma capacidade de retirada e pode comprar o gás do fornecedor que bem entender.

Mas o avanço em direção a um modelo de mercado realmente livre e competitivo vai além da possibilidade de escolher um fornecedor e pagar pela capacidade de retirada. É necessário que haja opções, que exista concorrência, e que esses potenciais “vendedores” de gás possam competir em situação de igualdade. Daí a importância da desverticalização.

No texto aprovado pela Câmara, seu artigo 30 impede as participações cruzadas, ou seja, que empresas de um mesmo grupo, que atuem simultaneamente em diferentes atividades da cadeia – exploração, desenvolvimento, produção, importação, carregamento e comercialização de gás natural – possam compartilhar informações sensíveis e restringe também a participação de executivos no board de mais de uma delas. Seu objetivo inicial era arrefecer o poder da Petrobrás mas, na conjuntura atual, essa regra é vital para que o fim do monopólio estatal não represente um avanço dos monopólios privados nos Estados federados, com o pretexto de contornar desafios locais.

A Petrobras, após uma revisão de suas prioridades corporativas, tornou-se aliada no processo de abertura e hoje desempenha um importante papel na sua efetivação. A assinatura de um Termo de Compromisso de Cessação (TCC) com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) estabeleceu a obrigatoriedade de alienação de ativos da empresa nas malhas de transporte (NTS, TAG e TBG). Além disso, está prevista a independência do compradores com relação aos demais agentes que compõem os elos da cadeia de gás natural.

O artigo 30, que garante a desverticalização, é fundamental para garantir que mercado de gás seja, de fato, um ambiente propício à livre concorrência. A expectativa, agora, é de que o Senado ouça os apelos da sociedade e aprove o texto original do projeto. Além de beneficiar a sociedade como um todo, o novo mercado servirá como importante fator de atração de investimentos na retomada da economia e pode resultar em preços mais competitivos para todos os brasileiros.

Carlos Faria é diretor-presidente da Associação Nacional dos Consumidores de Energia

*Fonte : Agência EPBR de Notícias*

*Data : 07/12/2020*

## **STJ MANTÉM METAS INDIVIDUAIS DO RENOVABIO**

*Por epbr - 7 de dezembro de 2020 - Em Newsletter, Newsletter Comece seu Dia*

*Quem faz Editada por Gustavo Gaudarde*

*gustavo@epbr.com.br*

### **em jogo**

O STJ manteve a liminar que cassou a redução das metas individuais das distribuidoras no RenovaBio. Mandado de segurança movido pela Associação das Distribuidoras de Combustíveis (Brasilcom) tenta reduzir a 25% as metas do ano, de 14,5 milhões de CBIOS. InfoMoney

— Na semana de 26 de novembro, a oferta de CBIOS na B3 superou a marca de 15 milhões, suficiente para cumprir a meta a do ano. Nas ações movidas pela Brasilcom, contudo, as distribuidoras questionam também as condições de mercado e o reflexo no preços dos créditos neste primeiro ano de operação do RenovaBio.

### **Em epbr, O que as distribuidoras querem mudar no Renovabio**

Segundo dados da B3, consultados nesta segunda (7), há 15,423 milhões de CBIOS em estoque, sendo 9,563 milhões com as distribuidoras (partes obrigadas).

— Após atingir o preço máximo de R\$ 72 em 4 de novembro, os CBIOS são negociados em um patamar próximo de R\$ 40 – entre R\$ 38 e R\$ 43 nos primeiros três dias de dezembro.

Os preços médios dos combustíveis subiram para os maiores níveis em pelo menos sete semanas, segundo dados da ANP, publicados na sexta. O diesel registrou alta média de 1,8%, atingindo 3,582 reais por litro. Já a gasolina subiu 0,88%, com o litro custando em média 4,467 reais. Reuters

Os preços do petróleo atingiram altas de nove meses e registraram a quinta semana consecutiva de alta. No período encerrado na última sexta (4/12), o Brent fechou a semana somando alta de 1,7%, e o WTI, alta de 1,9%.

— Na sexta, o Brent fechou em alta de 1,11%, a US\$ 49,25 o barril. Durante a sessão, o contrato atingiu o maior nível desde o início de março, a US\$ 49,92. Já o WTI avançou 0,62 dólar, para US\$ 46,26 o barril, após tocar máxima de US\$ 46,68. G1, com Reuters

A Petrobras concluiu a fase de negociação com o Fundo Mubadala, de Abu Dhabi, no processo de venda da Refinaria Landulpho Alves (RLAM), na Bahia. A petroleira abriu nova rodada, solicitando a quem submeteu propostas vinculantes, inclusive o Mubadala, que apresentem suas ofertas finais com base nas versões negociadas dos contratos com o fundo. A expectativa é receber essas ofertas em janeiro de 2021.

— A Petrobras ainda informou que recebeu propostas pela Refinaria Lubrificantes e Derivados do Nordeste (LUBNOR), no Ceará, e pela Unidade de Industrialização do Xisto (SIX), no Paraná. A empresa espera receber na quinta (10/12) as propostas pelas refinarias Alberto Pasqualini (Refap), no Rio Grande do Sul, e Getúlio Vargas (Repar), também no Paraná.

— Em nota, a Federação Única dos Petroleiros (FUP) disse que a venda da RLAM vai criar um monopólio regional na Bahia e no Nordeste, com combustíveis mais caros e desabastecimento. A entidade mencionou estudo da PUC-Rio, encomendado pela Brasilcom, “que avaliou ainda outras cinco refinarias que estão à venda e indicou o mesmo risco “. Broadcast/Estadão

— Em outra frente, a Petrobras decidiu interromper o desenvolvimento do projeto de adequação de infraestrutura da Unidade de Tratamento de Gás Monteiro Lobato (UTGCA), em Caraguatatuba (SP), cancelando as licitações a ele associadas. A companhia alegou perda de atratividade econômica do projeto, pelas premissas do Plano Estratégico 2021-2025.

O governador do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite (PSDB), afirmou que o edital de privatização da distribuidora de energia CEEE-D será publicado nesta terça (8/12). De acordo com o governador, o leilão da companhia deve ser agendado para o início de fevereiro de 2021.

— Leite participou de evento da ABDIB e ainda mencionou a previsão de publicação, em março, dos editais de privatização da Sulgás e da Companhia Estadual de Geração e Transmissão de Energia Elétrica (CEEE-GT). O leilão da CEEE-GT está previsto para ocorrer entre maio e junho. A companhia tem potência total de geração de 1.253,71 MW.

— Para o próximo ano, o governo gaúcho prepara também um edital de parceria público-privada do serviço de saneamento prestado pela Companhia Riograndense de Saneamento (Corsan) a 41 municípios do interior do estado, com investimento privado projetado de mais de R\$ 5 bilhões.

epbr

A Equatorial Energia aprovou um programa de recompra de até 50,11 milhões de papéis ordinários. O objetivo da operação é a manutenção em tesouraria e posterior alienação ou cancelamento sem redução de capital social. Atualmente, a empresa possui pouco mais de 1 bilhão de papéis em circulação. Reuters

A Neoenergia venceu o leilão de privatização da CEB Distribuição (DF), ofertando R\$ 2,515 bilhões por 100% das ações da companhia.

— A aquisição ainda está sujeita à aprovação pelo Cade e à anuência da Aneel. A assinatura do contrato de compra e venda está prevista para ocorrer em 25 de fevereiro. A CEB fechou 2019 atendendo a 1,1 milhão de clientes com fornecimento de 6.577 GWh. epbr

A carga de energia do Brasil deverá avançar 4,5% em dezembro ante igual período do ano passado, projetou na sexta (4/12) o Operador Nacional do Sistema (ONS), elevando sua estimativa em 0,1 ponto percentual frente à semana anterior.

— De acordo com relatório do ONS, apenas o subsistema Nordeste terá uma retração de carga na comparação anual, com queda de 0,2%. O Sudeste deverá verificar o maior aumento, de 6,3%, seguido de perto pelo Norte (+6,2%).

— O ONS melhorou suas perspectivas para as chuvas nas regiões das hidrelétricas no Sul e Sudeste, embora neste os níveis esperados sigam abaixo da média. No Sul, as chuvas deverão atingir 143% da média histórica para o período, ante previsão de 64% na semana passada, enquanto no Sudeste tendem a atingir 60% da média, versus 47% na semana anterior. Reuters

Após investir em fazendas solares para abastecer sua rede de agências, o Banco do Brasil traçou uma meta ambiciosa e pretende atingir, até 2024, um nível de suprimento de energia 90% renovável. O objetivo será alcançado por meio de geração distribuída remota, com 22%, e pelo mercado livre, com 68%.

— “É um compromisso do banco com a eficiência e com a sustentabilidade dos seus negócios. É uma meta desafiadora, mas plenamente factível de ser cumprida até 2024”, disse o vice-presidente Corporativo da instituição, Mauro Ribeiro Neto.

— Atualmente, 10% da eletricidade consumida pelo banco já é solar. Outros 20% são adquiridos no mercado livre, a partir de fontes renováveis – a energia vem da comercializadora da EDP, selecionada por meio de licitação. InfoMoney, com Agência Estado

*Fonte : Agência EPBR de Notícias*

*Data : 07/12/2020*

## **O SUCESSO DO NOVO MODELO DO GÁS NATURAL DEPENDE DA JUSTA E ADEQUADA ESTRUTURA DO PREÇO DA UPGN GUAMARÉ, POR DANIELA SANTOS**

*Por epbr- 5 de dezembro de 2020 - Em Artigos e opinião, Mercado de gás*

O mercado de gás natural aguarda, com muita ansiedade, a apresentação da estrutura de preço que será considerada para o acesso à Unidade de Processamento de Gás Natural (UPGN) Guimarães, localizada no Rio Grande do Norte, pela Petrobras, sua proprietária.

Como todos sabem, parte importante do sucesso do Novo Modelo de Gás é o estímulo à concorrência e ao dinamismo do setor. E tal resultado só será conquistado se for concedido real acesso às UPGN, com regras transparentes, prazo adequado e preço justo. Para tanto, porém, é fundamental a realização de uma combinação de ajustes, entre os quais, tributário, técnico, regulatório, prazo e de conhecimento da estrutura de preço de acesso.

Em relação ao primeiro tema, a proposta de ajuste elaborada para equacionar as incompatibilidades resultantes de múltiplos usuários da UPGN já foi aprovada por maioria na COTEPE e será submetida à aprovação do CONFAZ na próxima semana, para aprovação definitiva do seu texto.

Em relação ao segundo tema, a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis já afirmou, em mais de uma ocasião, que as pendências regulatórias (contidas nos dispositivos das Resoluções ANP 17/10 e 49/14) já estão equacionadas para a UPGN Guamaré, em regime de urgência, por conta da necessidade de uma resposta tempestiva para garantir a sua eficácia.

Em relação às questões técnicas que envolvem a adaptação da UPGN aos múltiplos usuários, acompanhamos, nos últimos meses, discussões sobre as pretensas limitações técnicas inicialmente apontadas pela Petrobras. Conforme os desafios foram sendo apresentados pela petroleira, a ANP, com base na sua competência legal, interagiu no sentido de sugerir soluções válidas e de continuidade que poderão ser adotadas pela petroleira durante o período de transição.

Em relação ao prazo, a ANP já afirmou a inexistência de impedimento ao acesso de terceiros à UPGN Guamaré já nos primeiros meses de 2021.

Neste sentido, segue trecho importante do Ofício nº 13/2020 da ANP, datado de 24 de novembro último, que afirma “nessas condições, reforço à expectativa de que seja apresentada pela Petrobras, até o próximo dia 6 de dezembro, como solicitado pelo Ofício 165/2020/SIM/ANP-RJ-e (SEI 0999355), uma proposta de preço ou remuneração pelo processamento de gás da UPGN, em patamar justo e adequado, de modo que os serviços estejam disponíveis aos produtores a partir, no máximo, do mês de março de 2021”.

Ou seja, todas as pendências foram devidas e tempestivamente equacionadas, exceto o conhecimento da estrutura de preços que será aplicada pela Petrobras, a partir do acesso de terceiros à sua infraestrutura.

Segundo o já mencionado Ofício nº 13/2020, a Petrobras deverá apresentar, no dia 06/12/20, os esclarecimentos necessários para o cálculo do preço de acesso à UPGN Guamaré. O governo do Rio Grande do Norte reforçou tal pedido, assim como o MME e o CADE. Todos em total harmonia com o Novo Mercado de Gás, com a legislação vigente e com o item 2.4 do Termo de Compromisso de Cessação de Conduta firmado em 08/07/2019.

O conhecimento da metodologia de preço para acesso à UPGN Guamaré antes do desinvestimento da Petrobras – combinado com os ajustes já realizados ou em vias de finalização – colocará o Rio Grande do Norte à frente de outros Estados produtores de gás natural.

E o que isso tem a ver com o sucesso do Novo Modelo do Setor de Gás Natural? Tudo! Em primeiro lugar, porque a sinalização não poderia ser mais positiva: todos os órgãos envolvidos estão com o firme propósito de garantir o conhecimento de uma estrutura de preços que jamais foi disponibilizada antes pela Petrobras.

O conhecimento de tal metodologia permitirá que os envolvidos possam atuar no seu aperfeiçoamento, o que é primordial sob o ponto de vista concorrencial. É a transparência na prática, o que se espera para o setor avançar.

Mas não é só: tal avanço deverá acontecer antes da venda da UPGN pela Petrobras, o que afasta riscos para os produtores e garante a continuidade da solução definida.

Portanto, é certo que o caso de Guamaré servirá de precedente positivo para as futuras discussões sobre acesso às outras UPGN do País.

Não há dúvida que o conhecimento de tal importante variável permitirá que os agentes possam gerenciar seus custos e reduzir os seus preços, o que impactará o consumidor final de forma positiva. E, no final das contas, é o que se deseja não apenas para o Rio Grande do Norte, mas para todo o Brasil.

A UPGN Guimarães está localizada no Rio Grande do Norte, mas as decisões que estão sendo tomadas nos últimos meses são importantes para o que se espera com a abertura do mercado de gás natural no País.

Daniela Santos é advogada e mestre pela PUC-Rio e sócia fundadora da SG Advogados.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 07/12/2020



## JORNAL O GLOBO – RJ

### MINISTRO DA SAÚDE VAI SE REUNIR COM GOVERNADORES PARA DISCUTIR NOVAS OPÇÕES DE VACINA

Reunião marcada para a manhã de terça também abordará estratégias de vacinação

Por Paula Ferreira



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24643455-2d1-6b0/FT1086A/652/x89622387\\_Brazilian-Army-General-Eduardo-Pazuello-puts-on-a-facemask-during-his-inauguration-ceremony.jpg.pagespeed.ic.61he9NDogC.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24643455-2d1-6b0/FT1086A/652/x89622387_Brazilian-Army-General-Eduardo-Pazuello-puts-on-a-facemask-during-his-inauguration-ceremony.jpg.pagespeed.ic.61he9NDogC.jpg)

Ministro da Saúde, general Eduardo Pazuello  
Foto: SERGIO LIMA / AFP

BRASÍLIA — O ministro da Saúde, Eduardo Pazuello, vai se reunir com governadores na terça-feira pela manhã para discutir sobre a incorporação de

novas alternativas de vacina contra Covid-19 e alinhar as estratégias de vacinação nos estados.

A agenda foi confirmada nesta segunda-feira após a emissão de uma nota pelo Conselho Nacional de Secretários de Saúde (Conass), no sábado, pedindo que todas as vacinas contra Covid-19 sejam incorporadas no Programa Nacional de Imunizações (PNI).

A expectativa de governadores é que o ministro informe sobre a evolução das negociações com outros laboratórios desenvolvedores de vacina, como a farmacêutica Pfizer.

— Se houver uma definição de que o governo vai incluir todas as vacinas aprovadas pela Anvisa no PNI, isso amplia a capacidade de compra e produção do Brasil e reduz o tempo para vacinação — afirmou o governador do Piauí, Wellington Dias (PT), presidente do Consórcio Nordeste.

De acordo com Dias, é importante a aquisição de múltiplas vacinas para reduzir a dependência de apenas um fornecedor.

— Quando compro só de um laboratório fico nas mãos da capacidade de produção daquele laboratório, quando compro de variados passo a ter o fornecimento de vários, o que permite uma sequência de entrega em prazo curto. Queremos que no máximo em junho todos os grupos prioritários tenham recebido ao menos uma dose.

O governador afirmou que os gestores estaduais estão dispostos a adaptar a rede de frio para adquirir vacinas como a Pfizer, que demandam capacidade de refrigeração a -70°. Na semana passada, o GLOBO adiantou que os governadores se mobilizavam para pressionar o governo

federal pela adaptação dos equipamentos de refrigeração ao menos em capitais e cidades com mais habitantes.

Nesta segunda-feira, o governo de São Paulo informou que a vacinação no estado começa no dia 25 de janeiro para profissionais de saúde, pessoas com mais de 60 anos e indígenas e quilombolas. O estado utilizará a CoronaVac, desenvolvida pelo Instituto Butantan em parceria com o laboratório chinês Sinovac.

Segundo Dias, a ideia de incorporar todas as vacinas aprovadas disponíveis é uma tentativa inclusive de evitar a ida de moradores de outros estados para São Paulo na tentativa de se imunizar.

— A gente quer evitar (o boom de pessoas indo a São Paulo). São Paulo vai ter responsabilidade com São Paulo. Por mais boa vontade que se tenha, só o Instituto Butantan, no tempo curto que queremos, não vai conseguir imunizar. O próprio João Doria (governador de São Paulo) tem defendido colocar o Butantan como um dos que vão vacinar, porém sabe-se que precisamos de outras vacinas para suportar uma população do tamanho do Brasil.

O secretário de Controle Externo da Saúde do Tribunal de Contas da União (TCU), Marcelo Chaves Aragão, afirmou que está fazendo o acompanhamento da vacinação contra a covid-19 “desde o primeiro momento”. Ele deu a declaração durante a audiência pública da comissão mista que acompanha as ações do governo federal no enfrentamento da pandemia. Aragão criticou a “indefinição” sobre a vacina que será adotada no Brasil.

— Negativo é a indefinição da CoronaVac, indefinição da vacina da Pfizer... O Ministério está apostando as fichas na AstraZeneca e no consórcio Covax — disse.

Colaborou Maurício Ferro Sociedade 7/12 13h

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 07/12/2020*

## **BOLSONARO DIZ QUE GOVERNO BRASILEIRO OFERTARÁ VACINA A TODA A POPULAÇÃO DE FORMA GRATUITA**

Presidente disse que o Ministério da Economia garantiu que não faltarão recursos para o atendimento de todos

*Por Gustavo Maia*

BRASÍLIA — O presidente Jair Bolsonaro afirmou nesta segunda-feira que o governo federal vai ofertar a vacina contra a Covid-19 para toda a população brasileira "de forma gratuita e não obrigatória", desde que o imunizante seja certificado pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa). Ele disse ainda que o Ministério da Economia garantiu que não faltarão recursos para o atendimento de todos.

"Em havendo certificação da ANVISA (orientações científicas e os preceitos legais) o governo brasileiro ofertará a vacina a toda a população de forma gratuita e não obrigatória. Segundo o Ministério da Economia não faltarão recursos para que todos sejam atendidos. Saúde e Economia de mãos dadas pela vida", escreveu o presidente, em publicação nas redes sociais, no fim da tarde.

Na publicação, ele publicou uma foto em que aparece reunido com os ministros da Economia, Paulo Guedes, e da Advocacia-Geral da União, José Levi.

O anúncio do presidente ocorre no mesmo dia em que o governo de São Paulo informou que começará a imunizar a população do estado contra a Covid-19 em 25 de janeiro, dia do aniversário da capital. Os primeiros a receber doses da CoronaVac (vacina do laboratório chinês Sinovac que será produzida no Brasil pelo Instituto Butantan, ligado ao governo paulista) serão profissionais de saúde e pessoas com mais de 60 anos (77% das mortes por Covid-19 no estado foram nessa faixa etária), além de indígenas e quilombolas.

O governo federal, por sua vez, só fechou acordo, em parceria com a Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz), para adquirir a vacina produzida pela farmacêutica britânica AstraZeneca e pela universidade de Oxford. A vacina da Pfizer, que começa a ser aplicada nesta terça-feira no Reino Unido, foi a princípio descartada pelo governo federal por precisar ser armazenada a -75°C.

Esperado desde a semana passada, o Plano Nacional de Imunização (PNI) ainda não foi divulgado. O ministro da Saúde, Eduardo Pazuello, vai se reunir com governadores nesta terça pela manhã para discutir sobre a incorporação de novas alternativas de vacina contra Covid-19 e alinhar as estratégias de vacinação nos estados.

A CoronaVac ainda está em fase final de testes. A expectativa do governo paulista é enviar a documentação final com os resultados da eficácia do medicamento para análise da Anvisa até semana que vem. Se a vacina for aprovada pela agência, como espera o governo paulista, a imunização pode começar imediatamente.

Bolsonaro já manifestou publicamente ter reservas quanto à vacina adotada pelo governo Doria, seu desafeto, e também com relação aos imunizantes em geral. Por ter contraído o novo coronavírus, em julho, ele disse recentemente que não tomará vacina contra a doença.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 07/12/2020*

## **GOVERNO VAI SIMPLIFICAR ESOCIAL PARA MICRO E PEQUENAS EMPRESAS EM 2021**

Negócios de menor porte poderão enviar declarações por formulário na internet

*Por Marcello Corrêa*

BRASÍLIA - A partir do ano que vem, micro e pequenas empresas poderão enviar informações trabalhistas ao governo por meio de um sistema simplificado, sem a necessidade de um programa especializado.

A mudança faz parte de uma lista de medidas previstas para 2021 com o objetivo de simplificar o chamado eSocial, sistema que unifica o registro de obrigações como declarações sobre contratações e demissões.

A nova plataforma permitirá que pequenos empresários encaminhem esses dados por meio de um formulário da internet. Hoje, esse processo é feito por meio uma planilha normalmente gerada por softwares de contabilidade, operados por funcionários dedicados a essa tarefa ou terceirizados.

O objetivo da medida é baratear o custo da burocracia para negócios de menor porte, que passarão a ter acesso a um sistema simplificado semelhante ao usado por empregadores domésticos e microempreendedores individuais (MEIs).

Segundo o coordenador-geral de governo digital trabalhista do Ministério da Economia, João Paulo Ferreira Machado, a mudança está em linha com a legislação brasileira, que prevê que micro e pequenas empresas tenham tratamento diferenciado.

— A gente quer ampliar essa intenção da lei, oferecendo esse sistema que pode permitir que ela faça sozinha, sem precisar de um profissional. Se uma empresa tem um empregado, às vezes o custo que tem de contratar um profissional para fazer esse processo é metade ou 40% de despesa que ela tem com o próprio empregado. Então, a gente reduz o custo de contratação — afirma o técnico.

O eSocial começou a ser implantado em janeiro de 2018 em prazos que variam de acordo com o tamanho da empresa. A criação da plataforma web para micro e pequenas empresas deve ocorrer em data próxima à terceira fase de adesão por empregadores que recolhem pelo Simples Nacional ao eSocial, prevista para 10 de maio.

Nessa etapa, deverão ser registradas pelo sistema unificado informações relacionadas à folha de pagamento. Assim, ficam extintas algumas das chamadas obrigações acessórias, como a guia de recolhimento do FGTS.

Ainda não é certo, no entanto, que as duas mudanças ocorrerão simultaneamente. O processo de receber novas obrigações pelo eSocial não tem relação direta com a criação do formulário na internet. Ou seja, empregadores devem enviar as novas declarações por meio de seus sistemas atuais, caso o modelo simplificado não esteja no ar.

### **Domésticos: pagamento por PIX e mais funções no celular**

Mesmo com o formulário web funcionando, empregadores poderão continuar a enviar os dados por meio de softwares de contabilidade, como já fazem atualmente. Empresas que têm informações mais complexas, como folhas salariais com desoneração, devem continuar a usar seus sistemas próprios, porque essas especificidades não serão complicadas pelo formulário.

— Para um empregador que tem uma lojinha, ou um ou dois empregados, o sistema vai ser similar ao do doméstico — explica Machado.

O grupo de companhias que faturam mais de R\$ 78 milhões por ano, também terá novidades no ano que vem. A partir de 8 de junho de 2021, passará a encaminhar também informações sobre segurança de trabalho, completando a migração para o novo sistema.

Outra etapa de implantação prevista para 2021 é o início da prestação de informações por órgãos públicos, marcada para 8 de julho. O cronograma completo de instalação do eSocial por todos os empregadores está previsto para ser cumprido até 11 de julho de 2022.

Para os empregadores domésticos — grupo em estágio mais avançado de implantação do eSocial — as mudanças nos próximos meses devem ser pontuais. Em janeiro, deve ser possível pagar a guia por meio do Pix, como já informou a Receita.

Além disso, o governo planeja permitir, no primeiro trimestre, que todas as funções para empregadores domésticos sejam acessíveis por meio do aplicativo para smartphones. Hoje, a versão móvel do sistema só dá acesso a funções básicas, como contratações e demissões.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 07/12/2020*

## **RELATOR PROPÕE USAR RECURSOS DE FUNDOS PÚBLICOS FORA DO TETO DE GASTOS E CRIA RUÍDO COM EQUIPE ECONÔMICA**

Proposta foi replicada de texto de fevereiro e abria caminho para flexibilizar gasto com programa social. Senador deve recuar

*Por Marcello Corrêa, Geralda Doca e Manoel Ventura*

BRASÍLIA - Uma versão preliminar da proposta de emenda à Constituição (PEC) que autoriza medidas de ajuste fiscal causou ruído entre governo e Congresso, ao prever que o uso de receitas desvinculadas de fundos públicos fiquem temporariamente fora do teto de gastos.

O texto, ao qual o GLOBO teve acesso, abre caminho para que o dinheiro acumulado nesses fundos seja usado em gastos como programas sociais contra a pobreza e a revitalização da Bacia Hidrográfica de São Francisco. As despesas seriam excluídas da trava fiscal por um ano.

As primeiras informações sobre a medida, divulgadas pelo jornal O Estado de S. Paulo, foram mal recebidas pelo mercado financeiro, ao indicar uma flexibilização da regra que impede que gastos públicos cresçam mais que a inflação registrada no ano anterior.

O Ministério da Economia divulgou nota em que "esclarece que é contra qualquer proposta que trate da flexibilização do teto de gastos, mesmo que temporária".

**Guedes telefona a Bolsonaro**

A possibilidade de flexibilização causou mal-estar na equipe econômica, em um momento em que há dúvidas sobre a sustentabilidade das regras fiscais do país após os gastos emergenciais autorizados para combater a pandemia de Covid-19.

Com a divulgação das primeiras informações sobre o drible ao teto, o ministro da Economia, Paulo Guedes, ligou imediatamente para Bittar e o senador Tasso Jereissati (PSDB-CE).

Nessas conversas, de acordo com relatos de pessoas que presenciaram os telefonemas, Guedes ouviu dos senadores que não havia tentativa para flexibilizar o limite de gastos e que isso não seria votado pelos parlamentares.

Guedes também ligou para o presidente Jair Bolsonaro que, segundo esse relato, também garantiu que não há flexibilização do teto que não acertou nada nesse sentido com parlamentares.

Se for levada à frente, a proposta abriria um caminho para que essa manobra financiasse um novo programa social para substituir o Bolsa Família, já que o texto cita ações contra a erradicação da pobreza entre os itens que podem ser financiados com os recursos dos fundos.

Caso a exceção ao teto seja retirada do texto final, os fundos ainda poderão ser usados para financiar um novo benefício, mas só até o limite do teto de gastos, como todas as outras despesas do governo.

### **Senador nega flexibilização**

O relatório da PEC foi preparado nesta segunda-feira pelo senador Márcio Bittar (MDB-AC) e combina trechos de três projetos enviados pelo governo em novembro passado para frear o crescimento das despesas públicas.

Um dos artigos tem como origem a chamada PEC dos Fundos, que extingue fundos públicos e destina esses recursos parados para despesas específicas.

A exceção ao teto já constava de uma versão anterior desse projeto, apresentada em fevereiro pelo senador Otto Alencar (PSD-BA), que nunca avançou no Congresso e agora foi absorvida pela proposta única organizada por Bittar.

Fontes que participam da elaboração da proposta já admitiam que, com a repercussão negativa, o texto deve ser modificado já nas próximas horas.

Ao GLOBO, Bittar negou que sua proposta abra a possibilidade de flexibilização do teto.

— Essa interpretação está errada. Não há na proposta qualquer possibilidade de flexibilizar o teto de gastos — afirmou o senador.

Ele disse ainda que o parecer é "pequeno e enxuto", muito aquém do que gostaria de apresentar, como medidas de corte de jornada e salário para os servidores públicos, desvinculação e desindexação do orçamento da União.

— Gostaria de ter apresentado tudo isso, mas não tem consenso — disse o senador.

### **Em setembro, crise dos precatórios**

Em um esforço para reverter a má impressão, o parlamentar divulgou nota oficial com o mesmo teor. No comunicado, ele afirma ainda que o documento que vazou à imprensa não é oficial.

"Sou apoiador da agenda econômica do Governo, representada pelo Ministro Paulo Guedes, e está fora de cogitação qualquer medida que flexibilize o teto de gastos", diz o texto.

Segundo fontes, o relatório divulgado mais cedo partiu de assessores do próprio Bittar.

Esse não é o primeiro atrito causado por uma versão do relatório de Bittar para a PEC emergencial. Em setembro, outra versão do texto propôs adiar o pagamento de precatórios — dívidas judiciais da União — para financiar o programa social.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 07/12/2020

## REFORMA TRIBUTÁRIA: RELATÓRIO PREVÊ TRIBUTAR LUCROS E DIVIDENDOS, MAS DEIXA DE FORA IMPOSTO DEFENDIDO POR GUEDES

Texto do relator na Câmara, deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), não contempla tributo sobre transações financeiras nem trata da desoneração da folha

Por **Geralda Doça**

BRASÍLIA - O relatório da reforma tributária da Câmara dos Deputados prevê redução de imposto para empresa e, como forma de compensação, aumento da tributação para pessoa física, com a taxação de lucros e dividendos.

A medida foi incluída no parecer do deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB) para atrair o apoio dos partidos da oposição e do governo. Ele, no entanto, não prevê a propostas de um imposto sobre transações financeiras, como defende o ministro da Economia, Paulo Guedes.

A proposta sofre resistências no Congresso pela semelhança com a antiga CPMF, comparação que o ministro recusa, embora não tenha ainda detalhado como seria esse novo imposto.

Congresso: Com calendário apertado, principais pautas econômicas ficam para 2021

O esboço do relatório já foi apresentado à equipe econômica e aos líderes da Câmara, mas ainda falta o apoio das lideranças do Senado. Ribeiro pretende fazer uma rodada de conversas nesta semana na tentativa de construir uma maioria.

Só depois disso é que o relator vai publicar o parecer. Cauteloso, Ribeiro diz que não quer atropelar o Senado e afirma que a proposta já tem maioria na Câmara.



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24784705-845-f1a/FT1086A/652/x90715377\\_AGUINALDO-RIBEIRO-TITULAR-EM-EXERCICIO-20192023-Foto-doa-deputadoa-Aguinaldo-RibeiroPP.jpg.pagespeed.ic.EzeXS355vs.jpq](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24784705-845-f1a/FT1086A/652/x90715377_AGUINALDO-RIBEIRO-TITULAR-EM-EXERCICIO-20192023-Foto-doa-deputadoa-Aguinaldo-RibeiroPP.jpg.pagespeed.ic.EzeXS355vs.jpq)

**O deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), relator da reforma tributária na Câmara Foto: Câmara dos Deputados**

A proposta de reforma reúne cinco impostos (IPI, PIS e Cofins, que são federais, ICMS, estadual, e ISS,

municipal), criando o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), um tributo que incide sobre o consumo.

Esse tipo de tributo é conhecido por técnicos como Imposto sobre Valor Adicionado (IVA). Ele é cobrado no destino e acaba com incentivos fiscais.

O texto também cria um fundo para compensar eventuais perdas para os entes com a mudança no sistema tributário, algo que o ministro da Economia, Paulo Guedes, não concorda. Haverá uma fase de transição do modelo tributário, que deverá ser inferior a 10 anos.

Reforma tributária:Guedes diz que 'desentendimento político' em disputa pela Câmara interrompeu conversa

O relatório não prevê um imposto sobre transações eletrônicas nos moldes da antiga CPMF e não trata da desoneração da folha de salários, medidas defendidas pela equipe econômica.

A ideia é buscar o uso das novas tecnologias para facilitar a cobrança do IBS, com uso de plataformas digitais e mecanismos como o PIX, sistema de pagamento instantâneo do Banco Central.

Apesar do empenho, o processo de sucessão da presidência da Câmara e do Senado contamina as discussões sobre a reforma tributária.

Embora o presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), tenha dito que a reforma já conta com 320 votos favoráveis, ele ainda depende da formação de um bloco de apoio para pautar a matéria.

Articulado por ele, a ideia é reunir várias legendas do centro e da esquerda (DEM, MDB, PSDB, Republicanos, PSL, PSB, PDT, PV, Cidadania e PT). Há expectativa de que haja acordo e o bloco seja lançado nesta semana.

Além de formar uma base que permita a aprovar a reforma, faz parte dos planos de Maia se fortalecer no processo de sucessão da presidência da Casa, apoiando outros parlamentares agora que o Supremo Tribunal Federal (STF) barrou a possibilidade de reeleição.

Por causa disso, o presidente Jair Bolsonaro, que apoia o líder do centrão, deputado Arthur Lira (PP-AL), desistiu de enviar sua contribuição para reforma tributária.

Nos bastidores, integrantes do governo afirmam que não existe interesse em reforçar o poder de Maia, defensor da reforma tributária.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 07/12/2020*

## **O ESTADO DE S. PAULO**

**O ESTADO DE SÃO PAULO - SP**

### **CADE DIZ QUE LEI DE CABOTAGEM VAI AMPLIAR A CONCORRÊNCIA NA COSTA BRASILEIRA**

Batizado de 'BR do Mar', projeto que está em discussão na Câmara flexibiliza regras para o afretamento de embarcações nos portos do País; votação do texto pode ser retomada na próxima segunda-feira

*Por Amanda Pupo, O Estado de S. Paulo*

BRASÍLIA - Após ruídos sobre a avaliação do projeto que facilita a navegação na costa brasileira, batizado de "BR do Mar", pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), o presidente do órgão, Alexandre Barreto de Souza, enviou um ofício ao governo para reafirmar que, de forma geral, o Cade entende que o projeto de lei de incentivo à cabotagem tende a levar a um maior nível de concorrência no setor.

Nos últimos dias, trechos de notas técnicas feitas pelo Departamento de Estudos Econômicos (DEE) do Cade foram usados por opositores ao projeto para tentar travar a discussão do texto na Câmara. A votação do projeto chegou a ser programada para essa semana, mas a deliberação foi suspensa e tem previsão de ser retomada na próxima segunda-feira.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/7/6/1607138233867.jpg>

**Projeto que facilita navegação na costa brasileira deve ser votado na segunda-feira. Foto: Werther Santana/ Estadão**

“Em todos os casos, em suma, o DEE externou consideração de que, de maneira geral, o projeto de lei em questão apresenta um conjunto de medidas que tendem a levar a maior nível de concorrência do que aquele que se verifica atualmente”, afirmou Barreto no ofício, que indica alguns pontos do projeto que poderiam ser “melhorados” do ponto de

vista do Cade.

Um dos pilares do projeto é aumentar a concorrência no setor por meio da flexibilização dos afretamentos de embarcações – tanto no formato “a tempo” (quando a bandeira do país de origem é mantida e os custos da operação são menores) como no modo “casco nu” (quando o navio passa a operar com bandeira brasileira). As flexibilizações trazidas nesses dois casos são destacadas na análise do DEE, do Cade, como avanços “em relação ao arcabouço regulatório atual”.

Hoje, uma empresa só pode afretar (alugar) um navio a tempo (mantendo a bandeira estrangeira) quando não há embarcação brasileira equivalente disponível. O BR do Mar prevê novas formas de afretamento com a manutenção da bandeira. Para acessar esses formatos, a empresa brasileira de navegação só poderá afretar navios que sejam de sua subsidiária integral estrangeira. Essa restrição é um dos pontos que, para o Cade, poderiam ser aprimorados para aumentar a concorrência.

A justificativa do governo para criar a regra da subsidiária é fortalecer as empresas brasileiras de navegação. No entendimento do Ministério da Infraestrutura, a avaliação do Cade se dá especificamente numa visão concorrencial, enquanto que o governo também deve analisar as mudanças sob o aspecto de política pública.

“O instrumento avaliado pelo Cade, o afretamento vinculado à propriedade de embarcações, é uma dentre as várias propostas do projeto para o afretamento a tempo, e tem como objetivo principal criar incentivo para a constituição de frota no País”, afirma o Ministério da Infraestrutura sobre outro ponto destacado pelo Cade, referente ao lastro.

### **Casco nu**

O projeto do governo também prevê mais flexibilidade para os afretamentos a casco nu, quando a embarcação estrangeira passa a operar sob regras brasileiras – modelo mais custoso que o afretamento a tempo. O texto permite que os navios sejam contratados nessa modalidade sem a necessidade de a empresa ter embarcações brasileiras.

Apesar de ser uma modalidade que tem mais custos operacionais, como não há exigência de lastro a avaliação é que o formato pode incentivar a entrada de novas empresas no setor. “Desta forma, acredita-se que o PL representa avanço no sentido de um ambiente mais competitivo, ao reduzir barreiras à entrada no mercado de navegação”, afirma a nota técnica do Cade.

Segundo o projeto, inicialmente haverá um limite para a quantidade de navios que poderiam ser afretados dessa forma, mas, a partir de 2023, as restrições acabariam. Na nota técnica do Cade, no entanto, o órgão sugere avaliar a “real necessidade da liberalização por fases, dado que, do ponto de vista concorrencial, parece preferível que a remoção de barreiras ocorra o quanto antes”.

No relatório do deputado João Carlos Gurgel (PSL-SP), o prazo para liberar totalmente sem necessidade de lastro ficou ainda mais esticado. A liberalização total só virá a partir de 4 anos da publicação das novas regras, segundo o parecer. O deputado estabelece que o limite de

afretamento será ampliado após um ano da vigência da lei para duas embarcações; após dois anos, para três embarcações; e após três anos, para quatro embarcações. No texto do governo é definido que esse limite passaria para duas embarcações já em 1.º de janeiro de 2021.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 07/12/2020*

## **SENADO ARTICULA VOTAÇÃO DE NOVA LEI PARA REGULAR LICITAÇÕES NA PRÓXIMA QUINTA-FEIRA**

Texto cria modalidades de contratação e prevê o seguro-garantia para obras de grande porte, entre outros pontos; novo marco é discutido no Congresso desde a década de 1990

*Por Daniel Weterman e Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - O Senado Federal decidiu votar a nova lei de licitações na próxima quinta-feira, conforme apurou o Estadão/Broadcast. Um novo marco legal para a contratação de obras e projetos no setor público é discutido no Congresso Nacional desde a década de 1990.

O projeto passou por votações no Senado e na Câmara dos Deputados e, agora, retorna para apreciação dos senadores. Após essa última etapa, pode seguir para sanção do presidente Jair Bolsonaro. A pauta foi definida em reunião de líderes partidários nesta semana.

A proposta substitui a 8.666, de 1993, conhecida como a Lei Geral de Licitações. O texto cria novas modalidades de contratação, prevê o seguro-garantia para obras de grande porte (ampliando o valor de, no mínimo, 10% para 30% do custo da obra, podendo chegar a 100%) e também disciplina as regras de licitações para a União, Estados e municípios, entre outros pontos.

Uma das novidades é a previsão do “diálogo competitivo”. Com ele, o poder público promove conversas com empresas interessadas na licitação previamente selecionadas. Essa modalidade poderá ser usada para contratação de obras, serviços e compras que envolvam inovação tecnológica, por exemplo, e foi pensada para que o Estado reflita com o mercado soluções para atender às necessidades públicas.

Apesar de ser origem do Senado, o texto que veio da Câmara estava parado na Casa desde outubro do ano passado. Nesta semana, no entanto, o projeto apareceu em uma lista do ministro da Secretaria de Governo, Luiz Eduardo Ramos, que disparou uma mensagem por WhatsApp para lideranças pedindo prioridade em projetos da pauta econômica. O senador Antonio Anastasia (PSD-MG) foi escolhido para relatar a proposta final. O Senado poderá confirmar o texto da Câmara ou resgatar dispositivos do projeto original.

Segundo apurou o Estadão/Broadcast, o texto aprovado pela Câmara é bem avaliado no Ministério da Infraestrutura, onde técnicos torcem para que o Senado aprove o projeto sem modificações. A avaliação também é de que o avanço dessa proposta não interfere nas discussões do novo marco legal das concessões, de relatoria do deputado Arnaldo Jardim (Cidadania-SP), apesar da conexão entre os temas.

Enquanto um trata de normas para licitações e contratos da administração pública, a proposta relatada por Jardim, e que ainda está na Câmara, substitui a lei que dispõe regras sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 07/12/2020*

## **MOURÃO DIZ QUE EVENTUAL EXCLUSÃO DA CHINESA HUAWEI DO 5G 'VAI CUSTAR MUITO MAIS CARO'**

Apesar da fala do vice-presidente, em defesa da companhia chinesa, o País tem sido alvo de pressões internacionais para banir a Huawei do leilão de 5G previsto para o ano que vem

*Por Gustavo Porto e Sandra Manfrini, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - O vice-presidente Hamilton Mourão afirmou nesta segunda-feira, 7, que, se a chinesa Huawei não puder fornecer equipamentos para o 5G no Brasil, o custo da tecnologia no País será muito mais elevado.

"Hoje, 40% da infraestrutura que nós temos de 3G e 4G é da Huawei. Se a Huawei não puder fornecer o equipamento (de 5G), vai custar muito mais caro", afirmou o vice-presidente durante palestra comemorativa aos 126 anos da Associação Comercial de São Paulo. "Se dismantelar equipamentos (do 5G), quem vai pagar a conta somos nós, consumidores", completou.

O presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), disse, no Twitter, que concorda a avaliação de Mourão.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/6/0/1607369282006.jpg>

*'Quem vai pagar a conta somos nós, consumidores', disse Mourão sobre ideia de banir a Huawei do 5G. Foto: Twitter/General Hamilton Mourão*

A tecnologia 5G é a quinta geração das redes de comunicação móveis. Ela promete velocidades até 20 vezes superiores ao 4G. Em ambiente controlado, as redes 5G podem ter velocidades de até 1 gigabit por segundo (Gbps). Assim, permite um consumo maior de vídeos, jogos e ambientes em realidade virtual. Além disso,

promete reduzir para menos da metade a latência, tempo entre dar um comando em um site ou app e a sua execução – dos atuais 10 milissegundos para 4 ms. Em algumas situações, a latência poderá ser de 1 ms, importante, por exemplo, para o desenvolvimento de carros autônomos.

Mourão disse que o leilão do 5G é de frequências e que as "teles já estabelecidas aqui vão disputar o leilão". Segundo ele, na infraestrutura, das cinco maiores empresas, duas são chinesas. "A empresa que comprovar respeito à soberania, privacidade e economicidade pode ser contratada", emendou.

Apesar da fala do vice-presidente, o leilão do 5G no Brasil é alvo de pressões internacionais, envolvendo a disputa entre o governo americano e a empresa chinesa Huawei. A organização é líder no desenvolvimento do 5G, mas é acusada de fazer espionagem e trabalhar com o governo chinês.

Conforme o Estadão/Broadcast apurou e noticiou em 29 de novembro, o governo de Jair Bolsonaro procura alternativas, dentro da lei, para limitar a participação da Huawei na implementação das redes do 5G no País. A ideia seria estabelecer uma barreira com base em requisitos técnicos ou de segurança, sem citar o nome da Huawei, mas que, na prática, impeçam a empresa de participar do mercado 5G.

Recentemente, as principais teles do País cobraram transparência nas decisões do governo a respeito da tecnologia. Preocupadas com as "incertezas" no processo, o Conexis Brasil Digital divulgou nota oficial em que pede para que as operadoras participem das discussões e pregou que elas sejam feitas de forma ampla e a partir de critérios técnicos.

"Esse ambiente de incertezas pode impactar o desempenho do setor, pois eventuais restrições implicarão potenciais desequilíbrios de custos e atrasos ao processo, afetando diretamente a população", afirmou a Conexis Brasil na ocasião, ao lembrar também que todos os fornecedores globais já atuam no País nas tecnologias 4G, 3G e 2G.

A Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) estima que a empresa chinesa esteja em algo entre 35% a 40% das redes brasileiras atualmente em operação. As operadoras, no entanto,

afirmam que essa fatia é ainda maior, de 45% a 65% entre as maiores, e de até 100% dependendo da região.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 07/12/2020*

## **CONGRESSO ABRE CAMINHO PARA QUE DESPESAS PAGAS COM RECURSOS DE FUNDOS FIQUEM FORA DO TETO POR UM ANO**

Proposta consta na minuta do substitutivo da PEC Emergencial, enviada nesta segunda, 7, a lideranças do Senado após meses de impasse

*Por Adriana Fernandes e Idiana Tomazelli, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - O Congresso quer abrir caminho para despesas fora do teto de gastos, regra que limita o avanço das despesas à inflação, pelo período de um ano, desde que sejam bancadas com receitas vindas da desvinculação de fundos públicos.

A proposta consta na minuta do substitutivo da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) Emergencial, enviada nesta segunda-feira, 7, pelo relator, senador Márcio Bittar (MDB-AC), a lideranças do Senado após meses de impasse. O Estadão/Broadcast teve acesso à minuta obtida junto a uma dessas lideranças que participam das negociações.

A PEC, que trata de medidas permanentes e emergenciais de controle de despesas e de reequilíbrio fiscal, trouxe também a autorização para que as receitas desvinculadas banquem despesas fora do teto por um ano após a aprovação do texto. Desde meados do ano havia o desejo latente no Congresso por criar uma exceção à regra, mas a equipe econômica era contra por considerar o limite de despesas uma "superâncora" para a credibilidade fiscal do País.

Em nota, o Ministério da Economia reiterou que "é contra qualquer proposta que trate da flexibilização do teto de gastos, mesmo que temporária".

De acordo com a minuta, as receitas desvinculadas dos fundos públicos poderão ser usadas para projetos e programas voltados à erradicação da pobreza e investimentos em infraestrutura que visem à reconstrução nacional (com prioridade à implantação e conclusão de rodovias e ferrovias, além da interiorização de gás natural produzido no Brasil).

A lista também cria a exceção para projetos e programas voltados à segurança de regiões de fronteira; revitalização da Bacia Hidrográfica do Rio São Francisco; e projetos de pesquisa e Desenvolvimento Científico, Tecnológico e Inovação.

Os recursos de fundos públicos têm destinação específica e não podem ser usados para bancar outras despesas. Esse dinheiro acaba ficando parado na conta única do Tesouro, uma espécie de "conta corrente" onde está depositado o dinheiro do governo federal. Por exemplo, o Fundo de Universalização dos Serviços de Telecomunicações (Fust) é abastecido com 1% do faturamento das operadoras de telecomunicação.

Com a proposta, haverá uma desvinculação, ou seja, vão retirar a obrigatoriedade de usar os recursos para determinada área e ampliar o escopo das despesas que podem ser usadas com esses recursos. Além disso, esses gastos deixam de ser enquadrados, por um ano, na regra do teto, desde que usados para as atividades elencadas no texto.

Embora tire do teto parte das despesas com programas de erradicação da pobreza, pelo período de um ano, o relatório não prevê criação de programa de renda mínima na Constituição, como chegou a ser discutido pelo governo e por lideranças da base no Congresso Nacional.

O parecer estabelece ainda um prazo de 90 dias para o Executivo fazer um plano para cortar incentivos. No primeiro exercício, o corte de subsídios terá de ser de pelo menos 10% em termos anualizados.

Um dos pontos de aperto incluídos no parecer é exigência que as despesas com subsídios não deverão ultrapassar 2% do Produto Interno Bruto num prazo de cinco anos. Hoje, elas estão na casa dos 4% do PIB. O texto prevê que o descumprimento do envio desse plano e as respectivas propostas necessárias para cumprir as metas será crime de responsabilidade do presidente da República.

No prazo de seis meses após o recebimento do plano de corte de subsídios, será suspensa “impositividade” de emendas parlamentares até aprovação dos cortes, caso haja demora nas votações no Congresso.

Os fundos públicos de União, Estados e municípios criados até 31/12/2016 serão extintos, se não ratificados por lei complementar até o fim do 2º ano após a aprovação da PEC. Essa extinção não se aplica a fundos constitucionais ou destinados à prestação de garantias.

O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), pediu a Bittar que os líderes tomassem conhecimento da proposta nesta segunda. Uma reunião está marcada para esta terça-feira, 8, para discutir os próximos passos.

### **Sustentabilidade da dívida**

O relatório da PEC Emergencial a que o Estadão/Broadcast teve acesso prevê a aprovação de uma lei complementar posterior para tratar da sustentabilidade da dívida.

Segundo o texto, a proposta deve especificar indicadores de sua apuração; níveis de compatibilidade dos resultados fiscais com a gestão da dívida; trajetória de convergência do montante da dívida com os limites dados; medidas de ajuste, suspensões e vedações.

Na minuta, há a previsão de que essa lei complementar autorize o acionamento de gatilhos de contenção de despesas em caso de necessidade para a sustentabilidade da dívida.

O relatório também prevê que, se o governo identificar no envio da Proposta de Lei Orçamentária Anual (PLOA) que as despesas obrigatórias respondem por 95% ou mais das despesas primárias totais, já será possível acionar os gatilhos do teto de gastos, regra que permite o avanço das despesas à inflação.

Esses gatilhos preveem a proibição de novos concursos, aumentos salariais, reajuste real do salário mínimo, criação de novos cargos, entre outras. Para Estados e municípios, também ficarão acionados os gatilhos quando as despesas correntes do ente superarem 95% das receitas correntes.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 07/12/2020*

## **MPF TENTA BARRAR AUDIÊNCIA SOBRE PLANO DE CONSTRUÇÃO DE NOVA HIDRELÉTRICA NA AMAZÔNIA**

Usina é estudada desde a década de 1980 e já foi alvo de várias tentativas de licenciamento, mas nunca conseguiu avançar, por causa de sua alta complexidade ambiental e diversos impactos à região

*Por André Borges, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA – O Ministério Público Federal (MPF) em Rondônia recorreu à Justiça para tentar impedir a realização de uma audiência pública virtual, anunciada pelo governo para discutir a instalação de um novo projeto hidrelétrico de grande porte na região amazônica. A hidrelétrica Tabajara seria erguida no rio Ji-Paraná, na região de Machadinho do D'Oeste, em Rondônia. A usina é estudada desde a década de 1980 e já foi alvo de várias tentativas de licenciamento, mas nunca conseguiu avançar, por causa de sua alta complexidade ambiental e diversos impactos à região.



<https://img.estado.com.br/resources/jpg/5/9/1466019829095.jpg>

**Local onde será instalada a hidrelétrica é uma das mais desmatadas da Amazônia Foto: Dida Sampaio/Estadão**

Ainda assim, o Ibama publicou, há duas semanas, o edital de convocação para a audiência pública do empreendimento, previsto para ocorrer na próxima sexta-feira, 11, às 18h, em formato virtual. O projeto foi qualificado na carteira do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), ou seja, está entre os projetos prioritários do governo, que há sete anos não licencia

mais projetos de energia de grande porte na região amazônica.

“É notório que o estudo de impacto ambiental da hidrelétrica Tabajara tem sido alvo de severas críticas, por parte de pesquisadores científicos de instituições públicas, organizações da sociedade civil, Ministério Público, Funai e do próprio IBAMA, no que se refere a lacunas e falhas nos estudos, que resultaram no sub-dimensionamento ou mesmo ocultamento de graves impactos socioambientais, individuais e cumulativos”, afirma o diretor organização International Rivers Brasil, Brent Millikan, que acompanha de perto os projetos na região. “O projeto repete erros crônicos que têm caracterizado o planejamento e licenciamento ambiental de outras grandes hidrelétricas recentes na Amazônia, como Santo Antônio e Jirau, o complexo Hidrelétrico de Belo Monte, e quatro usinas no rio Teles Pires”, diz.

No fim do ano passado, a estatal Eletronorte apresentou um novo estudo de impacto ambiental ao Ibama, na tentativa de avançar com o projeto. Prevista para ter capacidade de 400 Megawatts (MW) de geração, o que daria para abastecer uma cidade de 1,4 milhão de habitantes, como Porto Alegre (RS), a hidrelétrica Tabajara foi um dos dois empreendimentos energéticos anunciados em agosto pelo presidente Jair Bolsonaro.

Os estudos da hidrelétrica foram entregues em outubro de 2019 e, logo depois, foram acatados pelo Ibama, que se adiantou em afirmar que o material está em condições de ser analisado pela área técnica.

Para viabilizar a usina, que teria investimentos da ordem de R\$ 5 bilhões, seria necessário cobrir uma área de 96,3 km<sup>2</sup> de floresta amazônica, em uma região que é marcada por unidades de conservação ambiental. Há inúmeras queixas de que o projeto começa a avançar sem ouvir uma única vez a população local e os povos indígenas da região, que não têm a menor ideia do que vai acontecer.

Os novos estudos da usina deixaram de abordar os impactos sobre os povos indígenas Arara-Gavião e Parintintins, além de grupos isolados que vivem na região. O MPF já havia cobrando a Eletrobrás que apresentasse informações aprofundadas sobre o impacto ambiental e socioeconômico do projeto.

A licença prévia ambiental é parte fundamental do processo, porque a usina só pode ir a leilão depois de obter essa autorização. O MPF entende que diversos itens do termo de referência do Ibama referentes ao diagnóstico do meio social, cultural e econômico não foram atendidos, ou simplesmente não constam ou foram apresentados de forma absolutamente genérica, com utilização de metodologia inadequada.

A construção de novas hidrelétricas na Amazônia está parada há sete anos, depois de uma série de empreendimentos erguidos na floresta durante os governos do PT. O cenário deve-se não apenas às dificuldades de licenciamento ambiental, mas às crises econômicas, crescimento moderado de consumo de energia e investimentos em outras fontes, como as eólicas. Os últimos leilões do governo para construção de grandes hidrelétricas na região ocorreram em 2013,

quando o governo licenciou, por exemplo, a construção da hidrelétrica de São Manoel, no rio Teles Pires, divisa entre o Mato Grosso e do Pará.

A região de Machadinho d'Oeste é uma das áreas da Amazônia que mais sofrem com o desmatamento irregular e ocupações ilegais de terra. O projeto, que já chegou a figurar na lista de empreendimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), está há anos no papel, mas não avança por conta de dificuldades de licenciamento ambiental.

Além da hidrelétrica Tabajara, o governo também se movimenta para licenciar a hidrelétricas Bem Querer, em Roraima, onde também há diversos impedimentos ligados a unidades de conservação e terras indígenas. A Empresa de Pesquisa Energética (EPE), ligada ao Ministério de Minas e Energia, também retomou os estudos da usina. Bem Querer, que teria potência de 650 megawatts (MW), inundaria uma área de 519 km<sup>2</sup>, formando um lago maior que o de Belo Monte, no Pará.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 07/12/2020*

## **PRODUÇÃO DE VEÍCULOS EM NOVEMBRO É A MAIOR EM 13 MESES**

Em novembro, foram fabricados no País 238,2 mil unidades, uma alta de 0,7% em relação a outubro e de 4,7% na comparação com novembro do ano passado

*Por Eduardo Laguna, O Estado de S.Paulo*

A produção das montadoras em novembro atingiu 238,2 mil unidades, entre carros de passeio, utilitários leves, caminhões e ônibus. É um crescimento de 0,7% em relação a outubro e o melhor resultado em 13 meses, de acordo com a Anfavea, a entidade que representa a indústria nacional de veículos. Mesmo em relação a novembro do ano passado o número é positivo: alta de 4,7%.

Desde outubro do ano passado, quando foram montadas 288,5 mil unidades, as montadoras não registravam volume tão alto. Esta é também a primeira alta da produção na comparação anual em 13 meses.



<https://img.estado.com.br/resources/jpg/2/4/1592955183842.jpg>

*Em novembro, a produção das montadoras atingiu 238,2 mil unidades, entre carros de passeio, utilitários leves, caminhões e ônibus. Foto: Taba Benedicto/Estadão*

O setor ainda tem, porém, limitações de oferta porque, além da insuficiência de alguns insumos na cadeia, as montadoras aguardam por sinais mais claros de que a recuperação é consistente antes de reativar turnos fechados na pandemia.

De janeiro a novembro, a produção de 1,8 milhão de veículos significou um recuo de 35% em comparação ao mesmo período de 2019. Na apresentação do desempenho do mês passado, o presidente da Anfavea, Luiz Carlos Moraes, informou que os estoques nos pátios de fábricas e concessionárias, suficientes para apenas 16 dias de venda, estão no nível mais baixo desde março de 2004.

Por segmento, foram fabricados em novembro 225 mil carros de passeio e utilitários leves, como picapes e vans, uma alta de 0,6% frente a outubro. Ante novembro de 2019, houve crescimento de 3,9% da atividade nas linhas de montagem de carros.

A produção de caminhões, de 11,5 mil unidades no mês passado, subiu 5,2% no comparativo com outubro e 30,9% em relação ao mesmo mês do ano passado. Já a produção de ônibus, de 1,7 mil unidades em novembro, teve um recuo de 5,6% em relação ao número de outubro. Na comparação com novembro de 2019, a produção de coletivos caiu 16,7%.

**Vendas também em alta**

As vendas de veículos novos no País tiveram em novembro o maior volume do ano, com 225 mil unidades emplacadas, uma alta de 4,6% sobre outubro, recorde anterior de 2020. Na comparação com o mesmo período de 2019, contudo, novembro mostrou redução de 7,1% nas vendas de carros de passeio, utilitários leves, caminhões e ônibus.

No acumulado de janeiro a novembro, a queda foi de 28,1%, com 1,81 milhão de veículos vendidos nos onze meses, conforme o balanço da Anfavea.

No segmento de carros de passeio e utilitários leves, as vendas do mês passado subiram 4,3% em relação a outubro e caíram 7,4% na comparação com novembro de 2019. No total, 214,5 mil carros saíram das concessionárias no penúltimo mês deste ano.

As vendas de caminhões somaram 9,1 mil unidades, com altas de 15,6% na comparação com outubro e de 0,9% em relação a novembro de 2019. Os emplacamentos de ônibus, de 1,4 mil unidades no mês passado, recuaram 3,8% frente a outubro e 16,6% no comparativo anual.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 07/12/2020*

## **PARA PETROBRÁS, PETRÓLEO TERÁ ESPAÇO POR MUITAS DÉCADAS**

Segundo a gerente de mudanças climáticas da estatal, transição energética está no radar, mas não um cenário de ruptura completa

*Por Denise Luna, O Estado de S. Paulo*

RIO - A transição energética para uma economia sem emissões de gases efeito estufa não será rápida, principalmente em países emergentes como o Brasil, na avaliação de Viviana Coelho, gerente executiva de mudanças climáticas da Petrobrás. A função foi criada recentemente pela estatal para reforçar a imagem de sustentabilidade das suas operações, em um momento que investidores pressionam por políticas mais sustentáveis. Ela acredita que o petróleo ainda terá espaço por muitas décadas para produtores eficientes.

Há 18 anos na Petrobrás, a executiva, que até outubro ocupava a gerência de Emissões, Eficiência Energética e Transição para Baixo Carbono, afirma que há mais de uma década a Petrobrás tem a transição energética no radar, com perfeita consciência da tendência de redução da demanda e do preço do seu principal produto, o petróleo. Mas, diferentemente de algumas de suas rivais, a opção, neste momento, é não entrar na produção de energias renováveis e continuar apostando no petróleo.

Os esforços são para manter em seu portfólio apenas projetos resilientes ao novo cenário de preços baixos. A seu favor, a empresa tem reservas gigantes da commodity no pré-sal, de baixo custo e baixo teor de carbono, garantindo, no entender de Coelho, uma vida longa para os negócios da empresa.

“Em todos os cenários da Agência Internacional de Energia, você enxerga a desaceleração do consumo do petróleo, e eventualmente, em algum momento, uma retração nesse mercado. A gente não trabalha com uma data específica para o pico (do petróleo), o que fazemos é tentar ter um portfólio resiliente até para o pior caso. Trabalhamos com curva do preço do petróleo, e este ano revisamos essa curva, o que exige que nossos projetos tenham uma perspectiva de resiliência a US\$ 35 (por barril)”, explica. Ela destaca que até os cenários mais agressivos mantêm o petróleo ainda por duas ou três décadas, com demanda significativa em 2040.

### **Nova geração**

Ao mesmo tempo, diz, a empresa lançou em setembro o programa de Biorefino 2030, que prevê projetos para a produção de uma nova geração de combustíveis mais sustentáveis, como o diesel renovável e o bioquerosene de aviação. “Isso foi um exemplo prático de como a Petrobrás busca estar preparada para entrar em mercados que têm competência para ser o melhor player”, explica. “Existe uma transição em curso, mas não a ruptura completa, o petróleo não vai sumir de uma hora para outra, principalmente em países emergentes.”.

A executiva vê uma grande diferenciação no ritmo da redução do uso de combustíveis fósseis entre os países. “Teríamos cenários fracos se a gente não enxergasse que uma das tendências consolidadas do mundo é a expansão da mobilidade elétrica. É um fator que pressiona a redução do mercado. Por outro lado, você vê no Brasil, por ser um País em desenvolvimento, que ainda tem uma previsão de expansão no setor de transporte”, afirma.

Metas de neutralidade de carbono para 2050, como muitas petroleiras têm feito, não fazem parte das pretensões da estatal, por entender que um prazo desse porte passa por muitas condicionantes. “Gostamos de metas bem concretas, que possamos conseguir explicar como vamos chegar lá.”

### **Opção possível**

Para analistas, a decisão da Petrobrás de não entrar na onda de produção de energia renovável, como muitas de suas concorrentes, é, no momento, a opção possível para uma empresa endividada e com grandes reservas de petróleo debaixo da terra.

“A Petrobrás não tem vantagens competitivas em geração renovável, isso ficou claro. O fato de não terem esse foco, porém, não significa que não tenha avançado em temas perpendiculares a essa pauta”, diz Ilan Arbetman, analista de petróleo e gás da Ativa Investimentos, citando o aumento da importância da redução das emissões no recente Plano Estratégico da empresa, que vai descartar projetos que tenham alta emissão de gás carbônico, entre outros avanços.

A descoberta do pré-sal, antes encarada como uma solução para as mazelas do Brasil, hoje representa um volume imenso de petróleo em um contexto de baixo preço e demanda, que pode até afastar investidores no médio prazo, o que torna o momento ainda mais desafiador para a petroleira brasileira. A vantagem, diz a companhia, é que o petróleo do pré-sal é de alta qualidade e com baixo teor de enxofre, e tem sido bem recebido pelo mercado internacional.

Para Renan Sujii, Estrategista Chefe de Investimentos no Grupo Harrison, a gestão da empresa desde Pedro Parente, em 2016, está olhando para dentro e focada na redução do endividamento. Até que isso seja solucionado, diz, será difícil ver a Petrobras diversificando suas operações. Pelo contrário, a empresa está se desfazendo de tudo que não seja petróleo e gás. Mas ele prevê que depois de resolvidos os problemas financeiros, a companhia deve olhar outros setores.

Shin Lai, estrategista da Upside Investor, diz que já há muitos sinais de que a era de declínio do petróleo está em andamento. “A China anunciou meta de emissões zero em 2060, a Inglaterra vai proibir venda de carros novos a gasolina em 2030 e com a eleição de Joe Biden, nos EUA, essa pressão vai ser ainda maior. Tudo isso coloca pressão sobre as petroleiras, ao mesmo tempo em que não podem acelerar a produção porque não tem demanda”, explica.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 07/12/2020*

**Valor**  
ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

**VALOR ECONÔMICO (SP)**

**PORTO DE SANTOS ABRE EDITAL PARA 3 CONTRATOS TEMPORÁRIOS**

A concorrência será simplificada, e os novos operadores transitórios deverão ficar até que as áreas sejam leiloadas pelo governo

*Por Taís Hirata — De São Paulo*

O Porto de Santos abre, nesta segunda-feira (7), uma concorrência para três novos contratos transitórios. A ideia é atrair operadores temporários, que deverão ocupar os terminais até que o leilão definitivo seja realizado.

Serão ofertados três terrenos, que, juntos, somam 101,3 mil metros quadrados. Dois deles estão localizados na região do Saboó – são áreas que pertenciam às empresas Deicmar e Set Port. O terceiro, no Paquetá, era utilizado pela Suzano.

A ideia dos contratos transitórios é evitar que os terminais, cujos arrendamentos anteriores venceram recentemente, fiquem ociosos, explica Bruno Stupello, diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da Santos Port Authority (SPA). “Vamos lançar editais simplificados, com objetivo de manter a operacionalidade e a receita do porto”, diz.

Esse modelo de licitação é previsto pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) desde 2016 e foi inaugurado pelo Porto de Santos neste ano, quando foram firmados três contratos do gênero, para áreas no Saboó.

Na concorrência simplificada, o recebimento de propostas começa já com a publicação do edital. A partir daí, as empresas têm uma janela de dez dias para entregar suas ofertas e, no 11º dia, abre-se ainda a possibilidade de as companhias apresentarem seu lance final. Vence o grupo que apresentar a maior remuneração ao porto – que será uma combinação entre um valor fixo (por metro quadrado) e variável (pelo volume de movimentação).

O edital não define qual tipo de carga terá que ser movimentada. Porém, no setor, já existe uma expectativa de quais grupos podem se interessar.

No caso das áreas que eram da Deicmar (um terreno de 64,4 mil m<sup>2</sup>) e da Set Port (20,9 mil m<sup>2</sup>), a avaliação do mercado é que deverão se interessar a Santos Brasil e Brasil Terminais Portuários (BTP), dois grandes operadores de contêineres do porto. As duas empresas já têm contratos de transição no Saboó, e a BTP é vizinha aos terrenos ofertados.

Já no terreno que era da Suzano, no Paquetá, uma possibilidade é que a Eldorado e a Bracell, que recentemente venceram leilões para operar terminais de celulose em Santos, tenham interesse em ficar com a área. Para uma fonte do setor, seria uma forma de as companhias já darem início à operação, já que os arrendamentos recém-firmados ainda passarão por obras.

Os contratos valem por 180 dias, mas poderão ser prorrogados. A expectativa é que os operadores temporários fiquem até que seja definido o novo arrendatário de longo prazo.

No caso do terreno no Paquetá, já existe uma perspectiva de quando será o leilão. A área fará parte do terminal de granéis sólidos vegetais STS 11, que acaba de ser qualificado pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

A projeção é que o edital seja publicado no terceiro trimestre de 2021, para que a concorrência seja realizada no início de 2022. O novo operador deverá assumir uma área de 115 mil m<sup>2</sup>, com previsão inicial de R\$ 484 milhões de investimentos. A expectativa é de forte concorrência para a disputa, afirma o presidente da SPA, Fernando Biral.

A estatal também já tem planos para as áreas do Saboó, que deverão integrar um futuro terminal, de grande porte, possivelmente destinado a contêineres. No caso desse leilão, porém, ainda não há previsão de data.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 07/12/2020*

## **PETROBRAS CANCELA PROJETO DE ADEQUAÇÃO DA UTGCA, EM CARAGUATATUBA (SP)**

De acordo com a companhia, a decisão foi tomada “devido à perda de atratividade econômica do projeto”

*Por Ana Luiza de Carvalho, Valor — São Paulo*

A Petrobras comunicou ao mercado nesta sexta-feira (4) que decidiu interromper a adequação de infraestrutura da Unidade de Tratamento de Gás Monteiro Lobato (UTGCA), na cidade da Caraguatatuba, em São Paulo.

De acordo com a companhia, a decisão foi tomada “devido á perda de atratividade econômica do projeto”, após a análise do Plano Estratégico de 2021-2025, divulgado na última semana. Com isso, ficam suspensas as licitações associadas ao projeto.

A estatal afirma ainda que possui compromisso com a geração de valor de seu portfólio, abarcando fatores como redução do custo de capital e respeito às pessoas e ao meio ambiente.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 07/12/2020*

## **DINAMARCA SUSPENDERÁ NOVOS PROJETOS DE EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO NO MAR DO NORTE**

Decisão faz parte de um plano para deixar de extrair combustíveis fósseis até 2050 e é uma das medidas mais drásticas já anunciadas por um país produtor de petróleo para reduzir emissões de carbono

*Por Dow Jones Newswires — Londres*

A Dinamarca decidiu encerrar todos os novos projetos de exploração de petróleo e gás no Mar do Norte, como parte de um plano para deixar de extrair combustíveis fósseis até 2050.

O parlamento do país concordou em descartar novas rodadas de licenciamento de exploração planejadas na região e disse que a extração deve ser totalmente encerrada até a metade deste século, quando a Dinamarca pretende ser neutra em carbono.

Trata-se de uma das medidas mais drásticas já anunciadas por um país produtor de petróleo para reduzir as emissões de carbono.

Embora a Dinamarca seja um pequeno produtor em comparação com os padrões globais, o movimento é o mais significativo para proibir a extração e segue gestos simbólicos já feitos por países como França e Nova Zelândia.

A mudança faz parte uma guinada global para se afastar dos combustíveis fósseis à medida que mais países e empresas buscam reduzir suas emissões de carbono, com o objetivo de limitar o aquecimento global.

Várias economias importantes, como Alemanha, França e Reino Unido, anunciaram, recentemente, metas para atingir a neutralidade em carbono até 2050. China e outros países asiáticos fizeram promessas semelhantes.

Enquanto isso, gigantes da energia, como BP e Total, sinalizaram intenção de reduzir a dependência de combustíveis fósseis e investir mais em fontes renováveis, como a energia eólica e solar.

A Dinamarca é, há muito tempo, um líder global na luta contra a mudança climática. O país prometeu cortar suas emissões de gases que causam o efeito estufa em 70% entre 1990 e 2030, sendo também pioneiro no uso da energia eólica offshore. As duas maiores empresas do setor, Orsted, e Vestas Wind Systems, são dinamarquesas.

“Queremos ser os primeiros na luta contra as mudanças climáticas e pensamos que, se quisermos fazer a diferença, precisamos fazer isso inspirando outras pessoas”, disse o ministro do Clima, Energia e Abastecimento da Dinamarca, Dan Jorgensen.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 07/12/2020*

## PETROBRAS FARÁ NOVA RODADA DE OFERTAS VINCULANTES POR URUCU

“Este é um desdobramento natural nos projetos de desinvestimentos”, afirmou a estatal sem detalhar os motivos

Por Rita Azevedo, Valor — São Paulo



[https://s2.glbimg.com/2vW0xtMww4r3B-Qf7nThj9Fo8DU=/0x0:1548x783/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2020/m/g/BdhDgmTa6lvNY0FjVfZg/foto04emp-101-urucu-b1.jpg](https://s2.glbimg.com/2vW0xtMww4r3B-Qf7nThj9Fo8DU=/0x0:1548x783/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/m/g/BdhDgmTa6lvNY0FjVfZg/foto04emp-101-urucu-b1.jpg)

— Foto: Silvia Costanti/Valor

A Petrobras fará uma nova rodada de ofertas vinculantes pelo Polo de Urucu, conforme determinado pela diretoria da

companhia nesta segunda-feira.

Na sexta-feira, o colunista Lauro Jardim, do jornal “O Globo” informou que a Petrobras faria uma nova licitação para a venda do ativo porque a 3R — que fez uma oferta de US\$ 1,1 bilhão, superior aos US\$ 600 milhões oferecido pela Eneva — não conseguiu apresentar as garantias bancárias da operação no prazo.

No comunicado de hoje, a Petrobras não detalha os motivos para uma nova rodada de ofertas, afirmando apenas que “este é um desdobramento natural nos projetos de desinvestimentos”.

A partir de agora, os participantes do processo habilitados receberão carta-convite com instruções detalhadas para o envio das propostas vinculantes.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 07/12/2020



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

## TONELADAS DE MERCADORIAS SÃO TRANSPORTADAS PELA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ DIARIAMENTE

De janeiro a outubro, cerca de dois milhões de toneladas de produtos agrícolas passaram pela rota. A maior parte milho, soja e cana de açúcar.

Por Nosso Campo, TV TEM



[https://s2.glbimg.com/yum5kPvmZ3VzeU1kkOKpWhok3No=/0x0:1920x1080/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal\\_photos/bs/2020/I/W/tOQSxaSBCAB7zEMdfF3A/nc-hidrovia-agricultura-0612202.jpg](https://s2.glbimg.com/yum5kPvmZ3VzeU1kkOKpWhok3No=/0x0:1920x1080/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2020/I/W/tOQSxaSBCAB7zEMdfF3A/nc-hidrovia-agricultura-0612202.jpg)

Toneladas de mercadorias são transportadas pela hidrovía Tietê-Paraná diariamente — Foto: TV TEM/Reprodução

A calmaria do maior rio paulista interrompida pela força do som dos motores da embarcação.

É assim todos os dias na hidrovía Tietê-Paraná, que passa pelo centro-oeste e noroeste do estado.

Dezenas de embarcações cruzam o rio transportando milhares de toneladas de mercadorias de um ponto a outro do país. Este porto intermodal, que fica em Pederneiras (SP), é usado por empresas brasileiras e multinacionais.

Do porto de São Simão (GO) até o local são 2.400 quilômetros de hidrovía. Em Pederneiras é feito o transbordo e os produtos seguem de trem até o porto de Santos (SP).

De janeiro a outubro já foram transportados cerca de dois milhões de toneladas de produtos agrícolas. A maior parte milho, soja e cana de açúcar. Os grãos vêm de Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Minas Gerais. Já no estado de São Paulo, a cana é a principal carga.

São 14 horas de viagem para percorrer 36 quilômetros pelo Tietê levando toneladas de cana de Pederneiras até Santa Maria da Serra (SP).

Quando chega em Santa Maria da Serra, a carga vai para caminhões e a produção segue pela Rodovia do Açúcar (SP-308) até o porto de Santos. De lá viaja para países árabes, principais compradores do açúcar brasileiro.

Ainda assim, neste ano houve uma queda em relação à quantidade de cargas transportadas pela hidrovía. Em 2019, foram três milhões de toneladas de produtos agrícolas. Prova de que a redução no volume de carga transportada não tem relação com a pandemia da Covid19 é que a queda se acentuou nos últimos anos.

Em volume total de mercadorias, grãos, mineração e outros produtos passaram pela hidrovía em 2017 nove milhões de toneladas. Em 2018 foram oito milhões e 400 mil toneladas e em 2019 foram oito milhões.

A hidrovía forte é um grande estímulo para o desenvolvimento da região, mas há outras possibilidades oferecidas pelo Rio Tietê que também movimentam a economia da região, como o turismo.

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

*Data : 07/12/2020*

# FOLHA DE S.PAULO

**FOLHA DE SÃO PAULO - SP**

**DECISÃO DO STF QUE BARROU BRECHA PARA REELEIÇÃO NO CONGRESSO TEVE REVIRAVOLTA APÓS PRESSÃO**

No Senado, a avaliação é a de que postura de Maia acabou por enterrar planos de Alcolumbre

*Por Julia Chaib / Thiago Resende / Daniel Carvalho*

BRASÍLIA - A reviravolta no placar que levou o STF (Supremo Tribunal Federal) a evitar um atropelo à Constituição, ao barrar a possibilidade de reeleição da atual cúpula do Congresso, foi influenciada pela opinião pública e da imprensa a respeito da mudança que o tribunal poderia autorizar.

A avaliação no Judiciário e no Legislativo é que, diante dessa pressão, os ministros Luiz Fux, que preside o Supremo, e Luís Roberto Barroso mudaram de posicionamento. Os dois haviam sinalizado a pessoas próximas que votariam para permitir a reeleição do presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP).

Mas o cenário passou a mudar no final de semana, depois de Fux e Barroso receberem diversas críticas por eventual voto em desacordo com a Constituição, que é expressa ao vetar a reeleição dos presidentes de cada Casa —isso só é permitido em legislaturas diferentes.

A Constituição proíbe os chefes das Casas de tentarem a recondução no posto dentro da mesma legislatura. A legislatura atual começou em fevereiro de 2019 e vai até fevereiro de 2023.



[https://f.i.uol.com.br/fotografia/2019/08/26/15668370495d64093982ce1\\_1566837049\\_3x2\\_lq.jpg](https://f.i.uol.com.br/fotografia/2019/08/26/15668370495d64093982ce1_1566837049_3x2_lq.jpg)

*Rodrigo Maia e Davi Alcolumbre - Adriano Machado/Reuters*

A decisão do STF, por maioria, barrou o plano de reeleição de Alcolumbre e do presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ). Os últimos três votos — Fux, Barroso e Edson Fachin — foram publicados na noite deste domingo (6). Antes, a tendência do tribunal era permitir a recondução.

O placar ficou em 6 a 5 contra a reeleição de Alcolumbre, e 7 a 4 contra a de Maia.

Influenciou também nos votos, avaliam parlamentares, a briga por poder dentro do próprio STF. Caso Gilmar Mendes, relator do caso e que votou para permitir a reeleição da Maia e Alcolumbre, tivesse maioria a favor de seu relatório, ele sairia fortalecido do julgamento.

Com a virada no voto, Fux acabou demonstrando força na corte. Integrantes do Judiciário, porém, acreditam que esse julgamento acirrou as disputas de grupos dentro do Supremo.

No Senado, a avaliação é a de que a postura de Maia acabou por enterrar os planos de Alcolumbre. Se o deputado tivesse dito publicamente que não seria candidato, poderia ter reduzido a repercussão negativa da eventual decisão do Supremo de permitir uma reeleição ao comando de cada Casa.

Maia está no seu terceiro mandato consecutivo à frente da Câmara. Ele assumiu a cadeira pela primeira vez em setembro de 2016, em um mandato tampão, após a renúncia do mandato do ex-presidente da Casa Eduardo Cunha (MDB-RJ), e não largou mais.

Depois disso, na mesma legislatura, conseguiu parecer técnico favorável a que participasse de nova disputa, em 2017. Já no início de 2019, em uma nova legislatura, o que é permitido pela Constituição, disputou novamente e venceu.

Embora sem travas diretas pela Constituição, a reeleição em legislaturas diferentes só foi liberada em 1999, quando Antonio Carlos Magalhães (PFL-BA) e Michel Temer (PMDB-SP) conseguiram um segundo mandato consecutivo para comandar o Senado e a Câmara.

Com Maia e Alcolumbre fora da disputa pela reeleição, zerou a corrida pelo comando das Casas em fevereiro do ano quem vem, avaliam dirigentes e líderes partidários. Senadores dizem que ainda não há como cravar quem serão os principais candidatos a sucedê-lo.

Líderes de partidos de centro, porém, citam seis nomes considerados viáveis: Eduardo Braga (MDB-AM), líder da bancada; Eduardo Gomes (MDB-TO), líder do governo no Congresso; Fernando Bezerra (MDB-PE), líder do governo no Senado; Antonio Anastasia (PSD-MG); Jayme Campos (DEM-MT) e Rodrigo Pacheco (DEM-RO).

Parlamentares avaliam que, por ter a maior bancada, o MDB teria a preferência na briga pela presidência. Mas ainda é cedo para definir o candidato mais competitivo, dizem líderes partidários.

Na Câmara, Arthur Lira (AL), líder do PP, ganha força sem Maia na disputa. Com a definição de que o deputado não vai mesmo tentar a recondução, os pré-candidatos do grupo de Maia vão acelerar as conversas para definir quem vai disputar a presidência pelo campo.

Estão colocados os nomes de Baleia Rossi (MDB-SP), Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), Marcos Pereira (Republicanos-SP) e Luciano Bivar (PSL-PE).

Rossi pode ter de abrir mão da disputa se um correligionário sair candidato no Senado. Já Ribeiro precisaria contornar as resistências que sofre dentro do próprio partido, que prefere lançar Lira.

Diante das incertezas, líderes partidários dizem que Maia passou a apostar em uma nova via, que garantiria ao DEM o comando da Casa: Fernando Bezerra Filho (DEM-PE).

A decisão do STF enfraquece Maia, que perde capital para influenciar na disputa já que não teve autorização do Supremo. O veredito da corte atrapalha, sobretudo, os planos de Alcolumbre, que havia um ano estava em pré-campanha para tentar a reeleição.

Antes mesmo de o Supremo barrar a tentativa de reeleição de Maia, a candidatura dele já enfrentava resistência na Câmara. No próprio grupo mais ligado a ele, havia divergências e indicava a possibilidade de o plano não se viabilizar politicamente.

O desafio agora será manter a coesão dentro dos aliados de Maia, segundo líderes partidários. O Republicanos, por exemplo, ainda avalia se continuará alinhado à ala do presidente da Câmara.

Já no Senado, Alcolumbre foi eleito em fevereiro do ano passado e tinha apoio da base governista e até de parte da oposição no Senado para ser reconduzido.

Segundo articuladores de Bolsonaro no Congresso, sem Alcolumbre na disputa, senadores alinhados com o Palácio do Planalto defendem empenho para tentar viabilizar eventual candidatura de Gomes.

## **COMO VOTOU CADA MINISTRO**

### ***A favor da reeleição de Maia e Alcolumbre***

- Gilmar Mendes
- Dias Toffoli
- Ricardo Lewandowski
- Alexandre de Moraes

### ***A favor da reeleição apenas de Alcolumbre***

- Kassio Nunes

### ***Contra a reeleição de ambos***

- Marco Aurélio
- Cármen Lúcia
- Rosa Weber
- Luís Roberto Barroso
- Edson Fachin
- Luiz Fux

## **O QUE A CONSTITUIÇÃO DIZ SOBRE O CASO**

### ***Veto à recondução***

O artigo 57, no parágrafo 4º da Carta Magna, afirma: “Cada uma das Casas reunir-se-á em sessões preparatórias, a partir de 1º de fevereiro, no primeiro ano da legislatura, para a posse de seus membros e eleição das respectivas Mesas, para mandato de 2 (dois) anos, vedada a recondução para o mesmo cargo na eleição imediatamente subsequente”.

A atual legislatura começou em fevereiro de 2019 e se estenderá até fevereiro de 2023.

### **Visão do Planalto**

A decisão do Supremo também foi acompanhada de perto pelo Planalto.

O governo simpatiza com a manutenção de Alcolumbre à frente do Senado, mas trabalha para eleger Arthur Lira (PP-AL), réu no Supremo sob acusação de corrupção passiva, e derrotar Maia ou o candidato apoiado por ele para presidir a Câmara dos Deputados.

### **Posição da PGR e da AGU**

Em parecer de setembro enviado ao Supremo, a Procuradoria-Geral da República, comandada por Augusto Aras, alinhado a Bolsonaro, defendeu que a reeleição dos presidentes da Câmara e do Senado é um assunto a ser tratado pelo próprio Legislativo.

A Advocacia-Geral da União, ligada ao governo Bolsonaro, tem o mesmo posicionamento, expresso em documento também de setembro deste ano.

A leitura política é a de que, com isso, o governo federal acenou positivamente à recondução de Alcolumbre ao comando do Senado.

*Fonte: Folha de São Paulo - SP*

*Data : 07/12/2020*

## **GOVERNO CONCEDE 18 ÁREAS PARA EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO EM LEILÃO POUCO DISPUTADO**

Vencedores pagarão R\$ 56,7 milhões em bônus e se comprometem a investir R\$ 160,6 milhões  
*Por Nicola Pamplona*

RIO DE JANEIRO - Em um leilão com pouca concorrência e sem a presença da Petrobras, o governo concedeu nesta sexta (4) 18 áreas para exploração e produção de petróleo e gás no país. O leilão arrecadou R\$ 56,7 milhões e garante investimentos mínimos de R\$ 160,6 milhões.

Ao todo, sete empresas apresentaram oferta. E sete venceram. Houve disputa por apenas uma área, um campo de gás na Amazônia, que teve o maior ágio do leilão: 1.650%. Responsável pelo ágio, a Eneva foi a maior vencedora do leilão, com oito áreas.

A única grande petroleira a apresentar proposta foi a Shell, que levou sem concorrência e com bônus de R\$ 12 milhões um bloco em águas ultraprofundas na Bacia de Campos, com potencial para descobertas no pré-sal.

O leilão realizado nesta sexta foi o segundo sob o modelo de oferta permanente, inaugurado em 2019 pela ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás e Biocombustíveis). Nesse modelo, os blocos ficam disponíveis de forma permanente à espera de manifestações de interesse das petroleiras.

Após reunir um número de manifestações, a ANP leva os setores de blocos que têm interessados a leilão. No leilão desta sexta, foram oferecidos 14 setores, mas houve ofertas para blocos em apenas 6.

"Os resultados da rodada apontaram para um grandíssimo sucesso, superando todas as expectativas em um ano muito difícil", disse após o leilão o diretor-geral interino da ANP, Raphael Moura. "Tivemos até uma concorrência por uma área."

A única disputa se deu pelo campo de Juruá, no Amazonas, que teve o maior ágio do leilão e bônus de R\$ 25,7 milhões. A Eneva disputou a concessão com a Imetame. Juruá fica perto de Urucu, a cerca de 600 quilômetros de Manaus e hoje o único campo produtor de petróleo e gás na Amazônia.

A vencedora da disputa investe atualmente em outro projeto no estado, adquirido da Petrobras em 2017. O empreendimento prevê a produção de gás natural no campo de Azulão para transporte por caminhões especiais até uma usina térmica que será instalada em Roraima.

A Eneva é uma das interessadas em ficar com o campo de Urucu, que foi posto à venda pela Petrobras. No leilão desta sexta, levou ainda outras três concessões no Amazonas, numa região mais próxima a Manaus.

A oferta desses blocos foi motivo de protestos em frente ao local onde o leilão foi realizado, diante dos riscos de impactos sobre comunidades indígenas da região. Segundo estudo da ONG 350.org, a exploração nas áreas oferecidas poderia provocar ou agravar impactos em 47 terras indígenas e 22 unidades de conservação.

"A Amazônia representa a vida para os Povos Indígenas e para o planeta, mas o petróleo pode trazer a morte de animais, florestas e pessoas. Estamos unidos para lutar e vencer essa ameaça", disse Ninawá Huni Kui, presidente da Federação do Povo Huni Kui do Estado do Acre, presente à manifestação.

Em parceria com a Enauta, a Eneva levou também quatro blocos exploratórios no Paraná, com bônus de R\$ 2,1 milhões e se comprometeu com investimentos exploratórios de R\$ 45,3 milhões. Também nesse caso, o foco da companhia é a busca por gás natural.

Para a ANP, a busca por novos projetos de gás natural já é resultado de mudanças promovidas no setor desde o governo Michel Temer, com a redução da presença da Petrobras e a abertura de infraestrutura para outros produtores.

Além de Shell, Eneva e Imetame, as petroleiras independentes Enauta, Petrorecôncavo, Petroborn e ENP Ecossistemas arremataram áreas no leilão, sozinhas ou em consórcio. Só a Shell investiu em blocos marítimos, o restante levou áreas em terra.

O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, disse após o evento? que houve evolução em relação ao primeiro leilão da oferta permanente, em 2019, que teve arrecadação de R\$ 22 milhões.

"Vemos evolução grande no que diz respeito ao bônus de assinatura e à consolidação de pequenas e médias empresas no negócio de petróleo e gás no Brasil, que até bem pouco tempo era praticamente restrito à Petrobras e a algumas outras grandes empresas", afirmou.

O governo pretende ampliar o modelo de oferta permanente, incluindo áreas dentro do chamado polígono do pré-sal, área de 147 mil quilômetros quadrados onde estão hoje as maiores reservas brasileiras de petróleo.

As experiências recentes mostram, porém, que os bônus tendem a ser menores nesse modelo. A Shell, por exemplo, pagou em 2019 R\$ 550 milhões por uma concessão na mesma região onde está localizado o bloco arrematado por R\$ 12 milhões nesta sexta.

Nos dois casos, os blocos têm potencial de descobertas no pré-sal, embora estejam fora do polígono. O primeiro deles —o mais caro— foi arrematado em uma rodada de licitações convencional, nas quais é a ANP quem define a lista de blocos que serão oferecidos.

Na oferta permanente de 2019, foi a vez de consórcio liderado pela Exxon levar por R\$ 7,8 milhões três áreas em Sergipe, bacia considerada a nova fronteira brasileira após o pré-sal. Dois anos antes, a petroleira americana havia pago R\$ 3,76 bilhões por duas concessões na mesma região.

Para o pesquisador do Inep (Instituto de Estudos Estratégicos em Petróleo, Gás Natural e Combustíveis), Rodrigo Leão, a diferença de preços "destoa" e pode ser fruto da falta de concorrência. "Um problema é que as empresas podem começar a esperar pela oferta permanente para comprar blocos mais baratos."

O mercado de petróleo comemorou o resultado do leilão "O modelo da oferta já se mostrou bem-sucedido para o estímulo à diversificação de investimentos em novas bacias, bem como às

companhias de diferentes portes", disse o IBP (Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás), que representa as petrolíferas.

"É importante destacar que, dos 17 blocos arrematados, 16 são onshore [em terra], o que reforça o interesse no onshore brasileiro", comentou o advogado Giovani Loss, sócio da área de Infraestrutura e Energia do escritório Mattos Filho. "Essa é uma oportunidade que tem se destacado como promissora."

Questionado sobre a diferença de bônus pagos nos dois modelos de leilão, o diretor-geral da ANP disse que os valores ofertados seguem "lógica de mercado" e que não vê problemas de competição na oferta permanente.

"O importante é promover leilões que sejam bem sucedidos, que aumentem o portfólio exploratório do país. O aumento do portfólio exploratório, associado aos investimentos, é que convertem essa riqueza em benefício da sociedade", defendeu.

*Fonte: Folha de São Paulo - SP*

*Data : 07/12/2020*



## **DIÁRIO DO NORDESTE - CE**

### **INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA SERÁ FUNDAMENTAL PARA RETOMADA ECONÔMICA**

*Por Redação, 23:00 / 06 de Dezembro de 2020.*

Resolução de gargalos e a redução da burocracia estão entre as demandas do setor industrial para a recuperação da atividade econômica em médio e longo prazos. Feira vai movimentar R\$ 500 milhões na área



[https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/image/contentid/policy:1.3019565:1607294647/Logistica.jpg?f=16x9&\\$p\\$f=d1e1064](https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/image/contentid/policy:1.3019565:1607294647/Logistica.jpg?f=16x9&$p$f=d1e1064)

Apesar do otimismo gerado pela retomada da atividade econômica no terceiro trimestre, o setor produtivo avalia que a infraestrutura será fundamental para pavimentar a trajetória de crescimento da economia em médio e longo prazos. O forte crescimento do Produto Interno Bruto (PIB), do segundo para o terceiro trimestre, por exemplo, acabou pegando o setor ainda desorganizado, e o desafio agora é avançar na agenda de reformas voltadas para o desenvolvimento dos modais logísticos.

"A retomada da economia passa pela infraestrutura. São investimentos que dão a maior e mais rápida resposta para geração de emprego e renda", diz Heitor Studart, presidente do Conselho de Infraestrutura da Federação das Indústrias do Estado do Ceará (Fiec). "Para isso, é fundamental a desburocratização do setor, retirando os entraves dos órgãos competentes em portos, aeroportos ou no transporte ferroviário. E esse será um dos focos da Expolog deste ano".

Maior feira do ramo no Norte e Nordeste, a Expolog 2020 - Feira Internacional de Logística e Seminário Internacional de Logística -, será realizada nos dias 9 e 10 de dezembro. Devido às restrições associadas ao coronavírus, o evento será, pela primeira vez, em formato digital. Durante o Seminário Internacional serão abordados o impacto das ferramentas digitais na cadeia de suprimentos, no ecossistema de e-commerce e na geração de negócios.

Segundo Enid Câmara, coordenadora geral da Expolog, a expectativa é que a feira movimentará cerca de R\$ 500 milhões em negócios, assim como ocorreu na edição do ano passado. "Já temos cerca de mil inscritos, com 82 marcas presentes. E no evento de agronegócio, que será presencial, teremos um público de 400 pessoas, com as últimas vagas abertas", diz.

## Seminário

O 1º Seminário Logística no Agronegócio, que faz parte da programação da Expolog 2020, contará com quase 100 palestrantes nos dois dias de evento. "Os números estão muito bons e, após o evento, teremos mais dois meses com a Feira acontecendo na plataforma virtual, o que aumenta o tempo de exposição dos participantes", diz Câmara.

A programação terá seis painéis e palestras que acontecem de forma presencial no Centro de Eventos do Ceará, com transmissão ao vivo pela plataforma da Expolog. O destaque da programação é o convidado internacional, Miguel Marques, sócio na PWC Portugal, que fará palestra sobre "O Potencial da Economia do Mar no Nordeste Brasileiro".

A Expolog é uma realização da Câmara Brasil Portugal no Ceará (CBP-CE), Instituto Future, Prática Eventos e Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Estado do Ceará (Setcarce). A promoção é do jornal Diário do Nordeste.

Maior feira do setor no Norte e Nordeste, a Expolog 2020 - Feira Internacional de Logística e Seminário Internacional de Logística -, será realizada nos dias 9 e 10 de dezembro em plataforma virtual

*Fonte: Diário do Nordeste – CE*

*Data : 07/12/2020*

# portosenavios

## PORTAL PORTOS E NAVIOS

### “NÃO VAMOS CONSEGUIR O LANDLORD PORT COM UM MODELO ESTATAL”, DIZ CEO DA CODESA

Por *Dérika Virgulino* PORTOS E LOGÍSTICA 07 Dezembro 2020



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/161107-porto-logistica-vitoria1.jpg>

*Arquivo - A desestatização da Codesa deve se espelhar no modelo australiano com o Private LandLord Port.*

Primeira a ser desestatizada, a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) caminha para a implantação do modelo Private LandLord Port. De acordo com o CEO da

companhia, Julio Castiglioni, o Brasil ainda não possui condições de implantar o LandLord Port dentro de um modelo estatal. Para isso, segundo ele, o país precisaria passar por amplas mudanças regulatórias e também culturais. Está prevista para segunda quinzena deste mês de dezembro a primeira audiência pública sobre os estudos de modelagem da companhia realizados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Castiglioni acredita que seria necessário mudar a Constituição Federal em alguns pontos, a lei de licitação, de concessão e até mesmo a própria atuação de órgão reguladores para possibilitar que o modelo LandLord Port considerado tradicional, fosse implantado no país. "E depois teria que ocorrer uma mudança cultural, inclusive daqueles que julgam os atos dos gestores", frisou. Segundo ele, essas mudanças são possíveis, mas demandaria um longo tempo para se tornarem realidade.

“Por isso estamos indo para um caminho mais pragmático da desestatização. Com a cultura que temos é importante extrair o modelo mais adequado”, disse Castiglioni, durante Webinar ‘Desafios da desestatização portuária no Brasil: o caso da Companhia Docas do Espírito Santo – Codesa’, realizada pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), nesta segunda-feira (07).

De acordo com ele, é consenso no mundo todo que o modelo LandLord seja o mais adequado, porém, ele não pode ser entendido como único para todas os contextos. Portanto, ele avalia que para o Brasil o melhor modelo seja aquele mais próximo ao aplicado nos portos da Austrália, em que o tal modelo foi implementado por intermédio de um concessionário privado. Entretanto, Castiglioni destaca que o Private LandLord Port não teria uma liberdade ilimitada, pois existem, segundo ele, aspectos do setor que são inegociáveis.

“A política pública de logística, por exemplo, não pode ser delegado,” frisou o CEO. Para ele, o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) tem que ficar sob responsabilidade das Autoridades Portuárias, embora deva haver sinergia entre o ente público e o privado. Mesmo que o concessionário sugira mudanças no PDZ a análise final deve ser feita pelo estado.

Ele afirmou ainda que não exista interesse do governo federal por outorgar de altos valores com a desestatização dos portos, visto que, segundo ele, a companhias docas no Brasil em geral, possuem um nível de maturidade estrutural ainda baixo. Isso significa dizer que aqueles que forem investir nos portos terão que fazer altos investimentos já nos primeiros anos de concessão. Ele disse que no caso do Porto de Vitória, por exemplo, o acesso rodoviário é muito ruim, e que isso deverá ser um investimento obrigatório do vencedor da licitação.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 07/12/2020*

## **ASSINADA ORDEM DE SERVIÇO DA DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO NO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL**



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201206-fabiano-ramalho.jpg>

**Ramalho: conquistas importantes**

A SCPar Porto de São Francisco do Sul e a Van Oord assinaram na sexta-feira (4) a ordem de serviço da dragagem de manutenção do canal de acesso, bacia de evolução, dársena e cais acostável na Baía da Babitonga.

Com a obra, será restabelecido o calado homologado pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), de 14 metros.

A obra de dragagem está orçada em cerca de R\$ 36 milhões e segundo a SCPar foi contratada com economia de cerca de R\$ 15 milhões. O início da obra está previsto para janeiro próximo, com prazo de execução de 160 dias. O volume total a ser dragado é de 1.988.718 de metros cúbicos.

No mesmo ato, foi anunciada a publicação de Convênio de Delegação de Competências do Porto de São Francisco do Sul pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. O convênio é resultante da pontuação obtida no Índice de Gestão as Autoridades Portuárias – Igap, nos termos da Portaria SEP nº 574/2018. Essa delegação transfere para a SCPar Porto de São Francisco do Sul parte das competências do Ministério da Infraestrutura relacionadas com o arrendamento de instalações portuárias. O Porto de São Francisco do Sul é o segundo do país a receber essa delegação.

“Os atos tratados na solenidade de hoje representam conquistas importantes para o porto, que, enquanto autoridade portuária, tem a responsabilidade de garantir a segurança da navegação e a

infraestrutura de acesso ao canal aquaviário”, disse o presidente da SCPAr, Fabiano Ramalho, durante a solenidade de assinatura da ordem de serviço.

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

**Data: 07/12/2020**

## **RELATOR DO PL DA CABOTAGEM INCLUI PROPOSTA QUE REDUZ PARA 8% ALÍQUOTA DO AFRMM**

**Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 04 Dezembro 2020**



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/181015-tcp-terminal-de-containers-de-paranagua-conteiner-porteiner-porto-2.jpg>

Arquivo/Divulgação

Emenda apresentada anteriormente previa redução de percentual para 10% em todas hipóteses de incidência. Além do PL da cabotagem, está na pauta da sessão desta segunda-feira (7), PLP 137/20, que destina recursos de 29 fundos, entre eles o FMM, para combate à pandemia de Covid-19.

O deputado Gurgel (PSL-RJ), relator do projeto de lei 4.199/2020 (BR do Mar) incluiu no novo parecer uma proposta que reduz para 8% a alíquota do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). O percentual é menor do que o proposto na emenda 98, apresentada pelo deputado Delegado Antônio Furtado (PSL-RJ), que previa a diminuição para 10% da incidência do AFRMM sobre o frete da navegação de longo curso, fluvial e lacustre, igualando-o ao da navegação de cabotagem. Pela lei 10.893/2004, as alíquotas aplicadas sobre o frete a título de AFRMM são de 25% na navegação de longo curso, 10% na cabotagem e 40% na navegação fluvial e lacustre, neste caso somente no transporte de grãos líquidos nas regiões Norte e Nordeste.

Uma das propostas acolhidas pela comissão mista do PL prevê a destinação de parte do Fundo da Marinha Mercante (FMM) a projetos de programas do Comando da Marinha destinados à construção e reparos de embarcações em estaleiros brasileiros. A comissão também recomendou a possibilidade de as empresas brasileiras de navegação (EBNs) habilitadas no programa BR do Mar financiarem até 100% dos seus projetos com recursos do FMM para a construção em estaleiro brasileiro de embarcações de interesse do desenvolvimento da marinha mercante. Essas duas propostas foram apresentadas em emendas da deputada Professora Dayane Pimentel (PSL-BA).

O PL da cabotagem, que segue tramitando em regime de urgência e trancando a pauta da Câmara dos Deputados, consta na pauta da sessão plenária virtual prevista para a tarde desta segunda-feira (7). Além do PL da cabotagem, está na pauta o PLP 137/20 que arresta recursos de 29 fundos, entre eles o Fundo da Marinha Mercante (FMM), para combate da Covid-19. De autoria dos deputados Mauro Benevides Filho e André Figueiredo, ambos do PDT-CE, o PLP 137 propõe a criação dessa fonte de recursos para o enfrentamento de calamidade pública nacional decorrente de pandemia do novo coronavírus.

Em novembro, o subsecretário adjunto de advocacia e competitividade do Ministério da Economia, Alexandre Messa, considerou que o AFRMM e o FMM carecem de mudanças, porém representam uma discussão complexa que mereceria um PL isolado. “São políticas que precisam de revisão. Acharmos imprudente avançar demais nesse PL porque precisa de análise isolada com atenção”, analisou durante o webinar 'BR do Mar Sob a Perspectiva do Mercado Interno e de Embarcadores', promovido pelo Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa (IDP). Na ocasião, ele ressaltou que o AFRMM esbarra na questão fiscal, precisando ser reduzido de forma responsável do ponto de vista fiscal, para não cometer excessos.

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

**Data: 07/12/2020**

## PRIVATIZAÇÃO TOTAL DOS PORTOS PODE SER UM CAMINHO A SER ANALISADO, DIZ AQUINO

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 06 Dezembro 2020



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201103-embarque-minerio-porto-de-imituba-1.jpg>  
Arquivo

*De acordo com Aquino, a chamada “Tuperização” em geral é atribuída aos portos que não se sustentam isoladamente nas mãos do poder público.*

O Ministério da Infraestrutura já sinalizou sobre a possibilidade de que alguns portos organizados no país venham a ser totalmente privatizados, em um processo que vem sendo chamado de “Tuperização”.

Embora esse não seja o caminho que vem sendo traçado para os projetos em curso de desestatização dos portos, que indicam uma concessão. Para o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, aquela proposta é bem-vinda e pode ser um caminho a ser analisado.

Segundo ele, em geral tal modelo é atribuído a portos que não se sustentam isoladamente nas mãos do poder público, como é o caso, por exemplo, de Autoridades Portuárias que não possuem muitos contratos de arrendamentos. No entanto, ele entende que para esses portos poderia ser dada uma destinação especial que não necessariamente a privatização total, como, por exemplo, agregá-los a portos maiores.

Aquino afirmou que isso aconteceu na Espanha. Neste país, os portos foram divididos em três categorias: estratégicos, necessários e inviáveis. Os últimos foram fechados. Mas os portos necessários foram agregados aos estratégicos. No Brasil ele cita como exemplo de possibilidade para este tipo de procedimento os portos de Santos e São Sebastião. “Poderiam estar sob a mesma gestão”, frisou. Ambos estão inseridos no processo de desestatização do governo federal e estão em fase de estudo de modelagem.

Ele destacou que o projeto de desestatização dos portos do governo tem a finalidade de buscar uma solução definitiva para a interferência político-partidária na gestão das Autoridades Portuárias. De acordo com Aquino, o país passa por momentos em que o poder público consegue bons resultados de gestão. Ele disse que ao longo dos anos o país presenciou uns três bons momentos: o primeiro nos anos 90 com a Lei de Modernização dos Portos (Lei n. 8.630/93), o segundo em 2007, quando a Secretaria de Portos deu maior atenção a nomeações técnicas, e atualmente.

“A sociedade e o sistema como um todo não conseguem ter forças para acabar de vez com a influência político-partidária, não conseguem criar instrumentos legais para impedir a instabilidade nas gestões. Então, uma saída encontrada foi a concessão dos portos”, afirmou Aquino.

Além disso, segundo ele, o Brasil ainda esbarra na burocracia e engessamento provocados pelos órgãos intervenientes, como o Tribunal de Contas da União (TCU), Controladoria Geral União (CGU), Ministério Público Federal (MPF), entre outros órgãos que foram um somatório de intervenções. “Existe um excesso regulatório, uma necessidade de aprovar cada projeto”, disse.

Para Aquino, o melhor modelo de prática de gestão portuária é o LandLord Port que pode ser encontrado nos portos que são referência tanto Europa, Américas do Norte e Sul e Ásia. Mas, entre as principais características do modelo está justamente a autonomia na gestão. Ele afirmou que o agente público tem autonomia para atuar na elaboração do planejamento portuário e o agente em investir nas operações dos terminais.

Ele lembrou ainda que Fenop já formalizou um documento ao Ministério da Infraestrutura com propostas para tentar reduzir influência político-partidária nos portos brasileiros. Uma das sugestões passa pelo fortalecimento dos Conselhos de Autoridades Portuária (CAPs) na avaliação dos nomes dos gestores indicados. No entanto, neste caso, o CAP deve voltar a ser conselho consultivo obrigatório, e não opcional como é atualmente.

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

**Data: 07/12/2020**