

CÂMARA APROVA TEXTO-BASE DA BR DO MAR

Projeto de lei visa estimular a navegação de cabotagem

Por Leopoldo Figueiredo



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.85211:1579809795/Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=77b77cf&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.85211:1579809795/Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&pf=77b77cf&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

O texto aprovado é a subemenda substitutiva do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020 (Carlos Nogueira)

A Câmara dos Deputados aprovou, na noite dessa segunda-feira, o texto-base do projeto de lei do Governo

Federal que busca incentivar o transporte marítimo de cargas entre portos do País, a navegação de cabotagem. Após mais de 100 dias de espera para que a proposta fosse apreciada pelos parlamentares, ela obteve o apoio de 324 deputados, 114 foram contrários e um se absteve.

Também nessa segunda-feira, pouco depois das 21 horas, a Câmara iniciou a votação dos destaques do texto, que podem alterar seu conteúdo. Segundo o presidente da Casa, deputado Rodrigo Maia (DEM-RJ), eles seriam votados ainda ontem, apesar dos protestos de parlamentares da oposição, que buscavam encerrar a sessão.

As medidas de apoio à cabotagem, que formam o programa BR do Mar, foram elaboradas pelo Ministério da Infraestrutura (Minfra). Elas buscam ampliar a oferta de embarcações para esse tipo de navegação, reduzir os custos do setor e expandir a concorrência desse mercado.

A expectativa do Governo Federal é que, com a aprovação do texto, a frota marítima destinada a esse transporte seja aumentada em 40% nos próximos três anos (o cálculo exclui as embarcações utilizadas no segmento petrolífero).

Para aumentar a concorrência, o Governo propõe flexibilizar os afretamentos (o aluguel) de embarcações estrangeiras, tanto na modalidade “casco nu” (quando o cargueiro passa a operar com a bandeira brasileira) como na “a tempo” (a bandeira do país de origem é mantida e os custos operacionais são menores).

Atualmente, as regras para afretamento permitem que uma companhia alugue uma embarcação e mantenha a bandeira estrangeira apenas quando não existe um navio brasileiro equivalente disponível. O Minfra também propõe facilitar o aluguel de navios com a suspensão da bandeira de origem.

Na Câmara, a proposta tramitou como o Projeto de Lei 4.199 de 2020, que teve como relator o deputado federal João Carlos Gurgel, o Sargento Gurgel (PSL-RJ). As alterações realizadas pelo parlamentar no texto do Minfra deram origem ao substitutivo apreciado – e aprovado – ontem. Entre as mudanças, está a extensão, por mais um ano, do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto), que reduz a carga tributária para a compra de equipamentos por empresas portuárias. Instituído em 2004, o Reporto é válido até o fim deste mês.

Outra alteração foi a redução da alíquota do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) para a cabotagem, de 10% para 8%.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 08/12/2020

MATHEUS MILER: DESESTATIZAR O SETOR PORTUÁRIO PARA AVANÇAR

Os estudos estão sendo realizados por consultorias especializadas contratadas pela EPL e BNDES, e conduzidos pelo Ministério da Infraestrutura

Por *Matheus Miler*



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.131734:1607444382/Ilustrac-o-Porto-Mar-Arte-Padron.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=3062dce&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.131734:1607444382/Ilustrac-o-Porto-Mar-Arte-Padron.jpg?f=2x1&pf=3062dce&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Matheus Miler: Desestatizar o setor portuário para avançar (Ilustração: Padron)

O processo para a desestatização de autoridades portuárias no Brasil foi detalhado durante o seminário Porto & Mar 2020, realizado pelo Grupo Tribuna de comunicação, no dia 1.º de dezembro. Inicialmente é relevante fazer dois registros: I - a relevância do trabalho do Grupo Tribuna para promover as discussões técnicas que envolvem o desenvolvimento portuário no Brasil e II - a assertividade com que o Ministério da Infraestrutura conduz os estudos para modelagem do “business” a ser ofertado aos investidores.

A decisão pela desestatização de autoridades portuárias vem sendo justificada pelo diagnóstico de que as regras para contratação de serviços, aquisição de bens e de governança às quais é subordinado o setor público brasileiro são empecilhos à gestão eficiente de um porto público, o qual depende fundamentalmente de agilidade nas tomadas de decisão e realização de investimentos. Por isso a participação da iniciativa privada torna-se uma opção real, viável para desonerar o Estado no que se refere a investimentos e administração destas estatais, permitindo que sejam atribuídas ao setor privado estas e outras responsabilidades.

Atualmente estão em curso três estudos, que avaliam os ativos portuários e analisam o arcabouço jurídico, técnico-operacional, de gestão e governança, com o objetivo de possibilitar a transferência do controle acionário das autoridades portuárias nos portos de Itajaí, Vitória, Santos e São Sebastião para a iniciativa privada. Os estudos estão sendo realizados por consultorias especializadas contratadas pela EPL e BNDES, e conduzidos pelo Ministério da Infraestrutura.

Dos quatro portos selecionados, dois são portos delegados, ou seja, sua administração foi transferida para “terceiros” – a Municipalidade, no caso do Porto de Itajaí, e ao Estado de São Paulo, no caso do Porto de São Sebastião, e os outros dois estão sob gestão do Governo Federal. Todos, contudo, convivem com as mesmas amarras da administração pública e padecem dos mesmos entraves administrativos para manutenção e ampliação de sua infraestrutura e acessos.

Para entendermos qual caminho está sendo trilhado, cabe pinçar algumas informações apresentadas pelas autoridades presentes no evento (SNP, PPI e BNDES), entre elas a decisão de não adotar um modelo único para a desestatização das autoridades portuárias selecionadas; a garantia de que os atuais contratos de arrendamento em curso nestes portos serão integralmente respeitados; e, como maior preocupação do momento, a definição de uma regra para estabelecer quem poderá participar dos leilões e, conseqüentemente, quem participará da composição societária da futura autoridade portuária.

Preocupado em evitar conflitos de interesse que possam afetar a concorrência e prejudicar a exploração do porto organizado, o Governo decidiu que vai limitar a participação direta de operadores portuários, na composição societária da SPE (sociedade de propósito específico) a ser formatada. A preocupação é válida! Contudo, ficou ainda a dúvida se a mesma limitação será estendida aos grandes grupos usuários dos portos, como embarcadores e armadores, os quais oferecem riscos semelhantes em matéria de conflito de interesses.

Fonte : *A Tribuna Digital - SP*

Data : 08/12/2020

RELATOR APRESENTA 11 ALTERAÇÕES AO PL

O texto substitutivo ao Projeto de Lei 4.199/20, elaborado pelo deputado Gurgel, apresenta 11 alterações em relação ao original em 11 tópicos. Além das mudanças em relação ao Reporto e ao AFRMM, houve o aumento de três para quatro anos do tempo de afretamento de navios estrangeiros.

Assim, depois de um ano da vigência da lei, poderão ser dois navios estrangeiros afretados; no segundo de vigência, três embarcações; e no terceiro ano da mudança, quatro cargueiros. Daí em diante, a quantidade será livre, observadas condições de segurança definidas em regulamento.

“As alterações consolidadas no substitutivo podem proporcionar maior segurança jurídica, bem como facilitar a expansão das operações de cabotagem e a entrada de empresas nesse setor”, afirmou o relator.

O deputado também prevê a “eliminação de entraves burocráticas ao desenvolvimento da navegação de cabotagem, como: a exigência do Certificado de Livre Prática realizada na navegação pela Anvisa, obrigatoriedade de apresentação de conhecimento de embarque e transporte apenas em papel; a forma que os tripulantes estrangeiros serão tratados nas questões migratória; entre outros”.

Outro ponto abordado por Gurgel é “a destinação de parte do FMM a projetos de programas do Comando da Marinha destinados à construção e reparos de embarcações em estaleiros brasileiros”. Além disso, o parlamentar prevê a possibilidade de Empresas Brasileiras de Navegação 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.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 08/12/2020



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ ALTERA NORMA SOBRE OUTORGA À PESSOA JURÍDICA PARA OPERAR NAS NAVEGAÇÕES DE APOIO MARÍTIMO, APOIO PORTUÁRIO, CABOTAGEM OU LONGO CURSO

Categoria - Infraestrutura, Trânsito e Transportes

A Resolução nº 8.094-ANTAQ, de 02/12/2020, entra em vigor em 02 de janeiro de 2021
Compartilhe:

ADiretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ alterou a norma que dispõe sobre outorga de autorização à pessoa jurídica, constituída nos termos da legislação brasileira e com sede e administração no país, que tenha por objeto operar nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem ou longo curso. A Resolução nº 8.094-ANTAQ, de 02/12/2020, entra em vigor em 02 de janeiro de 2021.

A Resolução nº 8.094-ANTAQ tem por objeto a alteração da norma aprovada pela Resolução Normativa nº 05-ANTAQ, de 23 de fevereiro de 2016, com vistas a se adequar à Lei nº 13.726, de 2018, ao Decreto nº 9.094, de 2017 e alterar exigências relativas à manutenção dos valores mínimos exigidos de patrimônio líquido requeridos das Empresas Brasileiras de Navegação.

Alterações

Foram alterados, entre outros, os §§ 1º e 2º do art. 4º do Anexo da Resolução Normativa nº 05-ANTAQ, de 23 de fevereiro de 2016, que passam a vigorar com as seguintes redações:

§ 1º Os documentos exigidos no caput deste artigo poderão ser apresentados em original ou cópia comum, vedada a exigência de reconhecimento de firma ou autenticação, exceto se existir dúvida fundada quanto à autenticidade ou previsão legal.

§ 2º A ANTAQ somente poderá solicitar esclarecimentos, informações e outros documentos que sejam necessários à análise do requerimento em caso de dúvida superveniente, desde que de forma expressamente motivada, concedendo o prazo de 15 (quinze) dias úteis para o requerente complementar a documentação, podendo o aludido prazo ser estendido, a critério da área técnica, desde que devidamente justificado pelo interessado, sem o que o processo será arquivado." (NR)

Também foram alterados o inciso II do art. 10 do Anexo da Resolução Normativa nº 05-ANTAQ, de 23 de fevereiro de 2016, que passa a vigorar com a seguinte redação:

II - apresentar documentação comprobatória de sua regularidade perante as Fazendas Estadual e Municipal da sede da pessoa jurídica e de que não possui qualquer registro de processos de falência ou recuperação judicial e extrajudicial, vedada a exigência de reconhecimento de firma ou autenticação, exceto se existir dúvida fundada quanto à autenticidade ou previsão legal; e

E o parágrafo único do art. 10 do Anexo da Resolução Normativa nº 05-ANTAQ, de 23 de fevereiro de 2016, para § 1º, mantendo a mesma redação, e incluir os §§ 2º e 3º ao art. 10 do Anexo da Resolução Normativa nº 05-ANTAQ, de 23 de fevereiro de 2016:

No seu Art. 11, Parágrafo único, o novo normativo ficou com a seguinte redação:

Caso a empresa brasileira de navegação apresente patrimônio líquido abaixo dos valores mínimos exigidos no inciso I do caput do art. 9º desta Resolução, a comprovação do atendimento aos requisitos econômico-financeiros estabelecidos nesta Resolução poderá ser feita mediante o envio de Relatório elaborado por contador devidamente registrado no Conselho Regional de Contabilidade e assinado conjuntamente ao representante legal da empresa, demonstrando sua capacidade de continuidade operacional e solvência, o qual deverá ser analisado e, se for o caso, aprovado pela ANTAQ." (NR)

E o Art. 7º alterou o ANEXO D do Anexo da Resolução Normativa nº 05-ANTAQ, de 23 de fevereiro de 2016, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"ANEXO D

HABILITAÇÃO DA EMPRESA

(Documentos a serem anexados ao Requerimento de Autorização para operar como Empresa Brasileira de Navegação)

- () Contrato Social com a previsão da navegação pretendida em seu objeto social
- () Contrato/Estatuto Social
- () Declaração de Firma Individual
- () Requerimento de empresário
- () Ata de Eleição dos administradores com mandato em vigor, para as sociedades por ações

Demonstrações contábeis

- () Balanço Patrimonial e demais demonstrações contábeis auditadas do último Exercício Social, ou
- () Balanço Patrimonial e demais demonstrações contábeis do último Exercício Social (exclusivamente para ME e EPP), ou
- () Balanço de abertura no caso de empresa recém criada, relativo a sua constituição

Certidões

- () Certidão Negativa de Falência / Recuperação Judicial / Recuperação Extrajudicial
- () Prova de regularidade perante a Fazenda Estadual
- () Prova de Regularidade perante a Fazenda Municipal
- () Procuração
- () Outros: _____

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 : 08/12/2020

ANTAQ AUTORIZA NOVOS REGISTROS DE INSTALAÇÕES DE APOIO AO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO E OPERAÇÃO DE EBNS

Categoria - Infraestrutura, Trânsito e Transportes

Autorizações foram publicadas na Seção 1 do Diário Oficial da União desta segunda-feira (07)
Compartilhe:

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ expediu instrumento de outorga de autorização para as seguintes empresas operarem, por prazo indeterminado, como Empresa Brasileira de Navegação (EBN). As Resoluções foram publicadas no Diário Oficial da União (DOU) desta segunda-feira (7). São elas:

- JULIENE REGINA MARQUES LIMA (microempreendedora individual), localizada em Belo Monte (AL), para operar na prestação de serviços de transporte de passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia interestadual, na Região Hidrográfica do São Francisco, sobre o Rio São Francisco, entre os municípios de Belo Monte (AL) e Porto da Folha (SE). (Acórdão nº 218-ANTAQ);

- SLOPSS TRANSPORTES E SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA, localizada em Santos (SP), para operar na navegação de Apoio Portuário, exclusivamente com embarcações com potência de até 2.000 HP. (Acórdão nº 219-ANTAQ); e

- DINIZ NAVEGAÇÃO LTDA - EPP, localizada em Santarém (PA), operar na prestação de serviços de transporte misto (passageiros e cargas), na navegação interior de percurso longitudinal interestadual, na Região Hidrográfica Amazônica, entre os municípios de Santarém (PA) e Santana (AP). (Acórdão nº 220-ANTAQ).

A ANTAQ também autorizou o registro das seguintes instalações portuárias de apoio ao transporte aquaviário, todas publicadas na Seção 1 do Diário Oficial da União de 07/12/2020:

- QUADROS E CIA LTDA, domiciliada em Manaus (AM), denominada, denominada "Pontão Quadros Filho", destinada à movimentação de combustível. (Acórdão nº 222-ANTAQ); e

- A.M.C. DE MENEZES, domiciliada em Manaus (AM), denominada "Pontão Bons Amigos", destinada à movimentação de combustível. (Acórdão nº 223-ANTAQ).

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 : 08/12/2020



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

PORTO DE NITERÓI REGISTRA RECORDE HISTÓRICO DE FATURAMENTO EM 2020

Por ASSCOM - CDRJ - Categoria: Notícias Corporativas

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) bateu um recorde histórico de faturamento anual no Porto de Niterói, faltando ainda um mês para o fim do ano. O total acumulado de receitas, de janeiro a novembro de 2020, atingiu a marca de R\$ 7.295.867,50, valor que já é 9,8% maior que o ano de 2019 e superior a todos os anos anteriores da história do porto. As receitas são provenientes de tarifas públicas (58%) e de arrendamentos (42%). As informações foram divulgadas pela CDRJ, Autoridade Portuária responsável pela administração dos Portos do Rio de Janeiro, Niterói, Itaguaí e Angra dos Reis.

A gerente de Operações do Porto de Niterói, Aline Moriggi, explicou o resultado positivo, obtido mesmo durante a pandemia: "Nesse ano atípico, tomamos uma série de providências para garantir a continuidade das operações e a segurança dos trabalhadores. Apesar da perda de receitas fixas, provenientes da renovação dos contratos de arrendamento, os novos negócios no mercado offshore, o aumento das receitas variáveis e a dedicação de todos os envolvidos na cadeia logística garantiram o bom desempenho do porto".

O Porto de Niterói conta com uma localização estratégica na Baía de Guanabara e se tornou uma base logística em apoio às atividades offshore. As principais cargas movimentadas no porto são suprimentos, peças e equipamentos que contemplam esse segmento. Com foco em empresas nacionais e internacionais de petróleo e gás que operam no país, os dois terminais arrendados pelas empresas Nitshore Engenharia e Serviços Portuários e Nitport Serviços Portuários atendem a demandas de suporte, fabricação e reparação, voltadas para módulos de plataformas de perfuração e/ou produção.

Além dos terminais arrendados, a Gerência do Porto de Niterói também pratica a cobrança das tarifas públicas das embarcações que acessam os estaleiros no entorno do porto. O resultado alcançado, neste ano, demonstra a resiliência do mercado de óleo e gás, frente a um ano de grandes desafios. "Esperamos, no ano de 2021, alcançar maiores resultados, considerando o potencial que o mercado tem demonstrado," ressaltou Leandro Lima, superintendente de Gestão Portuária do Rio de Janeiro e Niterói.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 08/12/2020

DOCAS DO RIO PROMOVE CURSO SOBRE APURAÇÃO DISCIPLINAR

Por ASSCOM CDRJ - Categoria: Notícias Corporativas

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) promoveu o curso 'Apuração Disciplinar para Empregados Públicos da CDRJ', com base na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). As três turmas, formadas por 20 empregados cada uma, tiveram aulas no formato digital durante uma semana, em novembro e dezembro.

A iniciativa teve o objetivo de capacitar os empregados que compõem as Comissões de Processo Administrativo Disciplinar (PAD) e Sindicâncias, como também para atuação em atividades que precedam e/ou sucedam a instauração/apuração de processos disciplinares. A ementa do curso, ministrado pela professora Tânia de Ávila, foi montada com base na IN. ASSIND.01.012 – Procedimentos Disciplinares e no Manual de Direito Disciplinar para Empresas Estatais.

Segundo a assistente sênior de Sindicância da CDRJ, Debora Torres Isola, a capacitação é considerada de suma importância: "Ainda que seja realizada fora da rotina da área de lotação do empregado designado para as Comissões, a condução dos processos disciplinares exige grande responsabilidade durante sua apuração; seja por priorizar a ação moral, ética e legal com a parte interessada no processo; seja pela responsabilidade de todos os empregados com as normas, pois, estamos falando de bens públicos."

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 08/12/2020



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

FENOP PARTICIPA DE VISITA TÉCNICA AO PORTO DE SANTOS

O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP), Sérgio Aquino, participou de uma visita técnica ao Porto de Santos nessa quinta-feira (3/12) promovida pelo Brasil Export e o Instituto Brasil Logística (IBL). O evento contou com lideranças parlamentares e empresariais do setor de logística e infraestrutura portuária. A comitiva foi liderada pelo senador Wellington Fagundes (PL-MT), presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi).

Os diretores da Santos Port Authority receberam a comitiva e realizaram uma apresentação incluindo os balanços da movimentação portuária nos últimos meses, detalhes sobre o novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e as prioridades para o futuro. No período de janeiro a novembro deste ano (134.804 milhões de toneladas) o Porto de Santos já superou a movimentação total de todo o ano de 2019 (134.010 milhões).

Na sequência, a comitiva participou de uma visita pelo canal de navegação do porto santista a bordo de um catamarã. O trajeto teve início na Ponte dos Práticos e permitiu a visualização dos principais terminais de grãos, contêineres e demais empreendimentos instalados nas duas margens do Porto de Santos.

Ao final, teve apresentação do prático Carlos Alberto de Souza Filho, presidente da Praticagem do Estado de São Paulo, em que demonstrou os investimentos realizados pela entidade nos últimos anos. “O resultado é maior segurança, produtividade e eficiência nas manobras”.

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

Data : 08/12/2020

SANTOS BRASIL NEGOCIA RENOVAR CONTRATO COM HAMBURG SÜD

A renovação pode levar Ebitda a R\$ 313 milhões em 2021

A Ágora Investimentos reiterou a compra da ação da Santos Brasil e divulgou um novo preço-alvo de R\$ 10, elevado pelo Bradesco BBI. De acordo com a corretora, a companhia é atualmente negociada a patamares atraentes – 11,5 vezes o EV/Ebitda (valor da empresa sobre Ebitda) para 2021, representando um desconto de 28% em relação a sua média histórica.

A Santos Brasil está em negociações para a renovação do contrato com a transportadora marítima alemã Hamburg Süd. Na avaliação da Ágora, o novo acordo poderia levar a um crescimento expressivo do Ebitda de 2021 a R\$ 313 milhões, volume 26% maior em relação às estimativas do consenso.

“Acreditamos que não há outro player com capacidade ociosa no Porto de Santos para atender totalmente a Hamburg Süd”, destacam os analistas Victor Mizusaki e Ricardo França, em relatório divulgado na sexta-feira (4).

O cenário-base para a renovação do contrato pressupõe um crescimento da tarifa de serviço de embarque e desembarque de contêineres nos navios pela Hamburg Süd, que ganharia capacidade de expansão por cinco a dez anos.

Segundo a Ágora, a ação da Santos Brasil está precificando um cenário improvável de quebra de negócio, com volumes totais recuando 12% em 2021.

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

Data : 08/12/2020

ISTOÉ **Dinheiro**

ISTOÉ - DINHEIRO

TECON RIO GRANDE BATE RECORDE DE EXPORTAÇÃO DE ARROZ, COM 10 MIL CONTÊINERES

O Terminal de Contêineres (Tecon) Rio Grande (RS), operado pela Wilson Sons, bateu recorde de exportação de arroz de janeiro a novembro, com 10 mil contêineres do grão embarcados ao exterior, ou mais de 252 mil toneladas. Os principais destinos foram Peru, Estados Unidos, México, Venezuela, Guatemala, Cabo Verde, África do Sul e Angola, segundo informações antecipadas pela Wilson Sons ao Broadcast Agro, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado.

O Peru continua sendo o destino do maior volume de arroz embarcado pelo Tecon Rio Grande. Entre janeiro e novembro, o total enviado ao país pelo terminal foi 12% maior do que em igual período de 2019.

Segundo o diretor-presidente do Tecon Rio Grande, Paulo Bertinetti, uma combinação de fatores vem contribuindo para os bons resultados, como a produtividade na colheita da safra 2019/20, acima das expectativas iniciais, a conquista de novos mercados e alterações nos padrões de consumo provocadas pela pandemia.

“Essa mudança vem favorecendo os alimentos básicos. Com a forte desvalorização do real (ante o dólar), o preço do cereal brasileiro ficou mais competitivo no exterior e aumentou a rentabilidade para o exportador”, explicou Bertinetti. “Em 2020, o arroz alcançou dois mercados importantes, o México e a África do Sul”, acrescentou.

No comunicado, a empresa lembra que estimativas prévias do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) apontam produção de arroz de 2,4% a 2,7% menor na safra 2020/21 em relação a 2019/20. “Porém, diante do cenário de provável manutenção da taxa de câmbio em patamares elevados no próximo ano (com dólar apreciado), a exportação segue com um atrativo a mais”, avalia o grupo.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 08/12/2020

SENADO APROVA PL PARA FACILITAR NEGOCIAÇÃO DE DÍVIDAS POR MICRO E PEQUENAS

O Senado aprovou um projeto para simplificar a negociação de dívidas por micro e pequenas empresas. Nesta terça-feira, 8, os senadores deram aval para uma proposta batizada de Marco Legal do Reempreendedorismo, que agora dependerá de análise da Câmara dos Deputados.

O texto inclui no Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte medidas previstas na lei de falências para empresas maiores mas que atualmente não podem ser aplicadas para pequenos negócios.

O projeto prevê a liquidação simplificada para permitir o encerramento de empresas sem uma ação na Justiça e também a possibilidade de o empresário renegociar dívidas com credores sem submeter todo o processo a uma disputa judicial.

“É um marco que vai ajudar definitiva e verdadeiramente o micro e o pequeno empresário a voltar a reempreender. Eles não vão ter agora aquela história da quebradeira, de que há muita burocracia, de que não conseguem voltar a empreender”, afirmou o relator do projeto, Jorginho Mello (PL-SC).

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 08/12/2020

BRASIL PRECISA SER MAIS AGRESSIVO EM SUSTENTABILIDADE, DIZ CEO DA BLACK ROCK

Da redação



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2020/12/larry-fink-divulgacao-black-rock-e1607466165832.jpg>

Executivo considera que será cada vez mais difícil para as nações em desenvolvimento acessarem capital estrangeiro se a sustentabilidade não for prioridade

A sustentabilidade é um assunto que tem ganhado destaque em todo o mundo. Nesta terça-feira (8) durante a 1ª Conferência Itaú Amazônia, Larry Fink, CEO da Black Rock, maior gestora de investimentos do mundo, disse que o Brasil precisa ser mais agressivo em sustentabilidade.

De acordo com o NeoFeed, o executivo considera que será cada vez mais difícil para as nações em desenvolvimento acessarem capital estrangeiro se a sustentabilidade não for uma prioridade do País.

Para Fink, há uma grande demanda estrangeira para investimentos por aqui. No entanto, é necessário que haja uma abordagem mais consistente no que diz respeito às questões ambientais e afirma que a sustentabilidade pode ser um importante ativo para o País.

Segundo o Valor Econômico, o executivo avaliou ainda que se os países em desenvolvimento não avançarem na sustentabilidade, vai ficar cada vez mais difícil acessar capital estrangeiro. E destaca que os países poluidores vão pagar juros mais altos.

Fink ainda reforçou a importância do tema em um país com grande diversidade de fauna, flora, geografia e geologia como o Brasil.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 08/12/2020

PETRORIO: PRODUÇÃO DIÁRIA DE PETRÓLEO CAI 11,8% EM NOVEMBRO ANTE OUTUBRO

A PetroRio divulgou seus dados operacionais do mês de novembro, quando produziu 27.293 barris de óleo equivalente por dia (boepd), ante 30.942 boepd em outubro, uma queda de 11,8%.

Em relação ao mês anterior, a maior queda na produção ocorreu no campo de Polvo, de 9.049 para 6.391 boepd, recuo de 29,3%. Segundo explica a PetroRio em comunicado, a produção em Polvo foi impactada por um vazamento na caldeira do terminal, o que provocou a interrupção das atividades por nove dias.

Houve queda também na produção no campo de Frade, onde a PetroRio tem participação de 70%, de 12.331 para 11.654 boepd. Em Tubarão Martelo, a produção caiu de 7.369 para 6.919 boepd. Houve aumento somente no campo de Manati, onde a companhia tem fatia de 10%, de 2.193 para 2.330 boepd.

As vendas de óleo pela PetroRio totalizaram 906.375 barris em novembro, ante 993.619 barris em outubro.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 08/12/2020

ABTRA – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS

SPA LANÇA EDITAIS PARA CONTRATOS TRANSITÓRIOS DE 3 TERMINAIS NO TOTAL DE 100 MIL M²

A Santos Port Authority (SPA) lançou nesta segunda-feira (7) três editais para firmar contratos transitórios em áreas com contratos vencidos recentemente – dois na região do Saboó e um no Paquetá. No total, são 101,3 mil metros quadrados a serem transferidos à iniciativa privada pelo prazo de 180 dias ou até que sejam ultimados os respectivos processos licitatórios para a assunção do novo arrendatário, o que ocorrer primeiro.

Vence quem ofertar o maior valor resultante da soma dos valores fixos (por metro quadrado) e variáveis (por movimentação). Não há restrição de tipologia de carga a ser movimentada.

O edital para seleção de contratos transitórios é uma possibilidade prevista na Resolução nº 07/2016 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a SPA é pioneira no uso desse dispositivo, tendo lançado em 2019 edital para 3 áreas. Busca-se, assim, dar uso operacional ao ativo público e atender às necessidades de cadeias produtivas.

O diretor-presidente da SPA, Fernando Biral, destaca que o mecanismo é bem-sucedido ao cumprir a tripla função de maximizar a remuneração ao Porto, garantir a ampla competição, e assegurar a continuidade do serviço portuário.

O edital prevê envio de propostas pelas empresas interessadas em dez dias úteis a partir de hoje. Recebida a proposta, a SPA publicará o aviso no site para que outros interessados apresentem oferta contemplando a área disponível. A seguir, a SPA publicará a lista de propostas e quem estiver concorrendo poderá apresentar, em um dia útil, um único lance final.

Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados

Data : 08/12/2020

ANTAQ ALTERA NORMA PARA OPERAR NAS NAVEGAÇÕES DE APOIO MARÍTIMO, APOIO PORTUÁRIO, CABOTAGEM OU LONGO CURSO

A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ alterou a norma que dispõe sobre outorga de autorização à pessoa jurídica, constituída nos termos da legislação brasileira e com sede e administração no país, que tenha por objeto operar nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem ou longo curso. A Resolução nº 8.094-ANTAQ, de 02/12/2020, entra em vigor em 02 de janeiro de 2021.

A Resolução nº 8.094-ANTAQ tem por objeto a alteração da norma aprovada pela Resolução Normativa nº 05-ANTAQ, de 23 de fevereiro de 2016, com vistas a se adequar à Lei nº 13.726, de 2018, ao Decreto nº 9.094, de 2017 e alterar exigências relativas à manutenção dos valores mínimos exigidos de patrimônio líquido requeridos das Empresas Brasileiras de Navegação.

Alterações

Foram alterados, entre outros, os §§ 1º e 2º do art. 4º do Anexo da Resolução Normativa nº 05-ANTAQ, de 23 de fevereiro de 2016, que passam a vigorar com as seguintes redações:

1º Os documentos exigidos no caput deste artigo poderão ser apresentados em original ou cópia comum, vedada a exigência de reconhecimento de firma ou autenticação, exceto se existir dúvida fundada quanto à autenticidade ou previsão legal.

2º A ANTAQ somente poderá solicitar esclarecimentos, informações e outros documentos que sejam necessários à análise do requerimento em caso de dúvida superveniente, desde que de forma expressamente motivada, concedendo o prazo de 15 (quinze) dias úteis para o requerente complementar a documentação, podendo o aludido prazo ser estendido, a critério da área técnica, desde que devidamente justificado pelo interessado, sem o que o processo será arquivado.” (NR) Também foram alterados o inciso II do art. 10 do Anexo da Resolução Normativa nº 05-ANTAQ, de 23 de fevereiro de 2016, que passa a vigorar com a seguinte redação:

II – apresentar documentação comprobatória de sua regularidade perante as Fazendas Estadual e Municipal da sede da pessoa jurídica e de que não possui qualquer registro de processos de falência ou recuperação judicial e extrajudicial, vedada a exigência de reconhecimento de firma ou autenticação, exceto se existir dúvida fundada quanto à autenticidade ou previsão legal; e

E o parágrafo único do art. 10 do Anexo da Resolução Normativa nº 05-ANTAQ, de 23 de fevereiro de 2016, para § 1º, mantendo a mesma redação, e incluir os §§ 2º e 3º ao art. 10 do Anexo da Resolução Normativa nº 05-ANTAQ, de 23 de fevereiro de 2016:

No seu Art. 11, Parágrafo único, o novo normativo ficou com a seguinte redação:

Caso a empresa brasileira de navegação apresente patrimônio líquido abaixo dos valores mínimos exigidos no inciso I do caput do art. 9º desta Resolução, a comprovação do atendimento aos requisitos econômico-financeiros estabelecidos nesta Resolução poderá ser feita mediante o envio de Relatório elaborado por contador devidamente registrado no Conselho Regional de Contabilidade e assinado conjuntamente ao representante legal da empresa, demonstrando sua capacidade de continuidade operacional e solvência, o qual deverá ser analisado e, se for o caso, aprovado pela ANTAQ.” (NR)

E o Art. 7º alterou o ANEXO D do Anexo da Resolução Normativa nº 05-ANTAQ, de 23 de fevereiro de 2016

Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados

Data : 08/12/2020

TECON RIO GRANDE BATE RECORDE DE EXPORTAÇÃO DE ARROZ, COM 10 MIL CONTÊINERES

O Terminal de Contêineres (Tecon) Rio Grande (RS), operado pela Wilson Sons, bateu recorde de exportação de arroz de janeiro a novembro, com 10 mil contêineres do grão embarcados ao exterior, ou mais de 252 mil toneladas. Os principais destinos foram Peru, Estados Unidos, México, Venezuela, Guatemala, Cabo Verde, África do Sul e Angola, segundo informações antecipadas pela Wilson Sons.

O Peru continua sendo o destino do maior volume de arroz embarcado pelo Tecon Rio Grande. Entre janeiro e novembro, o total enviado ao país pelo terminal foi 12% maior do que em igual período de 2019.

Segundo o diretor-presidente do Tecon Rio Grande, Paulo Bertinetti, uma combinação de fatores vem contribuindo para os bons resultados, como a produtividade na colheita da safra 2019/20, acima das expectativas iniciais, a conquista de novos mercados e alterações nos padrões de consumo provocadas pela pandemia. “Essa mudança vem favorecendo os alimentos básicos. Com a forte desvalorização do real (ante o dólar), o preço do cereal brasileiro ficou mais competitivo no exterior e aumentou a rentabilidade para o exportador”, explicou Bertinetti. “Em 2020, o arroz alcançou dois mercados importantes, o México e a África do Sul”, acrescentou.

Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados

Data : 08/12/2020

PORTUGAL 100% EMPENHADO EM PROTEGER O OCEANO PARA PRODUZIR E PROSPERAR

O Ministro do Mar, Ricardo Serrão Santos, é o representante oficial do Primeiro-Ministro António Costa neste Painel de Alto Nível, cujo objetivo é estabelecer uma nova agenda para o oceano, através da criação de uma via de comunicação direta e efetiva para a interação ciência-sociedade-governança.

Desde que foi criado, o painel reuniu oficialmente ao longo de 15 sessões de alto nível, tendo contado com os contributos científicos de cerca de 160 especialistas, que elaboraram 19 Blue Papers temáticos e relatórios que ajudaram a fundamentar e consolidar o documento endossado pelo Primeiro-ministro de Portugal e pelos Chefes de Estado e de Governo dos outros 13 países que fundaram o painel.

O lançamento, simultâneo nos 14 países, foi feito em conjunto com a publicação, no dia de ontem, na revista Nature, de vários artigos científicos e editoriais que consolidam e dão expressão ao trabalho realizado.

O documento surge inserido no contexto de uma estratégia global de mudança, de tornar o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 14 – de proteção da vida marinha – uma realidade até 2030. O compromisso do Painel do Oceano é o de alcançar uma gestão dos oceanos 100 % sustentável nos espaços sob a jurisdição nacional de cada um dos membros.

No discurso de encerramento da sessão, o Ministro do Mar lembrou que o trabalho do Painel é herdeiro de outras iniciativas, multilaterais, congregando Estados e sociedade, que contribuíram fortemente para o desenvolvimento da política do oceano nas últimas décadas e destacou o papel de Portugal, recordando a Comissão Mundial Independente para os Oceanos e o relatório «O Oceano: O nosso futuro, que, em 1998, lançou a agenda do Oceano para o século XXI.

Ricardo Serrão Santos sublinhou que os objetivos do documento Transformações para uma economia sustentável do oceano, do Painel do Oceano, estão em sintonia com a nova Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030 e apelou ao envolvimento de todos para uma economia do oceano que seja sustentável e inclusiva, para uma partilha justa dos recursos do oceano, para uma proteção efetiva do ambiente marinho.

No início da sessão, o documento foi analisado por António Nogueira Leite, presidente do Fórum Oceano, e prosseguiu com o contributo de cinco oradores convidados – Maria João Bebiano, da Universidade do Algarve; Helena Abreu, da empresa Algaplus; Pedro Lima, da empresa Sea4Us; Cristina Brito, da Universidade Nova de Lisboa; e Rita Sousa, do fundo Blue Pioneers – que falaram sobre conhecimento e literacia do oceano, alimentação sustentável, aplicações para a biomedicina, história e cultura e financiamento de projetos e empresas na área da economia azul.

Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados

Data : 08/12/2020

FGV PROMOVE DEBATE SOBRE O FUTURO DO PORTO DE FORTALEZA

O Porto de Fortaleza será tema do webinar que a FGV Transportes promove no dia 10 de dezembro. O evento contará com a presença da diretora-presidente da Companhia Docas do Ceará (CDC), que administra o Porto de Fortaleza, e presidente da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH), Mayhara Chaves.

O webinar será mediado pelo diretor do FGV Transportes, Marcus Quintella, pelo CEO da Waterline Maritime Strategies e consultor do FGV Transportes, Roberto Levier, pela sócia de LL Advogados e membro do Conselho de Administração da Companhia Docas do Ceará, Simone Bissoto.

Conhecido por sua grande influência, o Porto de Fortaleza atende a cinco estados do nordeste brasileiro, além das regiões Norte, Centro-Oeste e o Vale do São Francisco. Sua localização estratégica permite atender empresas de navegação com linhas regulares destinadas a portos dos Estados Unidos, Canadá, América Central, Europa, África e países do Mercosul.

Apesar da queda na movimentação de cargas registrada este ano, devido à pandemia de COVID-19, a expectativa do Porto de Fortaleza para o final de 2020 é de crescimento. O cenário otimista é puxado pelo aumento dos desembarques de trigo e outros graneis sólidos. Já o seu potencial para movimentar cargas sólidas e combustíveis, assim como a aposta no transporte de contêineres poderão futuramente fazer do Porto de Fortaleza um porto butique.

A visão do futuro para o Porto de Fortaleza

Data: 10 de dezembro (quinta-feira)

Horário: 10h30 às 12h

Inscrições: <https://portal.fgv.br/eventos/webinar-visao-futuro-porto-fortaleza>

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

Data : 08/12/2020



O POVO – CE

QUAL O FUTURO DO PORTO DO MUCURIBE?

O Porto do Mucuripe tem um raio de influência amplo: atende a cinco estados do Nordeste brasileiro, além das regiões Norte, Centro-Oeste e do Vale do São Francisco. Com uma localização estratégica e linhas regulares de navegação que fazem ligação com Estados Unidos, Canadá, América Central, Europa, África e países do Mercosul, há potenciais que ainda podem ser explorados, inclusive pela iniciativa privada através de concessões. E esse será um dos pontos debatidos durante webinar da FGV Transportes, na próxima quinta-feira, a partir das 10 horas, que tratará do futuro do porto.

Mesmo com a queda na movimentação de cargas registrada em função da pandemia da Covid-19, o porto deve terminar o ano de 2020 com resultados positivos, em função do aumento do número de desembarques de trigo e outros graneis sólidos. Há também uma aposta na movimentação de contêineres.

Vale ressaltar que o Mucuripe sentiu os efeitos da criação do Porto do Pecém e, desde então, vem buscando modelos novos de atuação. A partir da necessidade de uma nova visão, foi criado o Terminal Marítimo, para a chegada de cruzeiros; foi transformado em espaço de eventos; tem lutado para a manutenção do seu parque de tancagem de combustível, mas continua sobrevivendo da manutenção dos seus serviços básicos, como a movimentação de cargas de graneis sólidos.

Fonte: **O Povo On-line**

Data : 08/12/2020



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

CONSUMO INDUSTRIAL DE GÁS RECUOU 12% ATÉ SETEMBRO

Por **epbr** - 8 de dezembro de 2020 - Em Mercado de gás

O consumo total de gás natural manteve-se praticamente estável em setembro, na comparação com o agosto. O volume variou de 51,9 milhões de m³/dia para 52,2 milhões de m³/dia, em setembro.

Os dados foram divulgados pela Abegás nesta terça (8).

No acumulado até setembro, a demanda de gás natural média das distribuidoras foi de 53,2 milhões de m³/dia, 14% inferior na comparação com 2019. Todos os mercados encolheram, com exceção do residencial, que cresceu 11,5%, para 1,4 milhão de m³/dia.

Nos principais segmentos, o consumo industrial recuou 11,6%, para 24,9 milhões de m³/dia, e a geração de energia caiu 15,5%, para 17,9 milhões de m³/dia. A demanda por gás para matéria-prima caiu 0,5%, para 540 mil m³/dia.

Reflexo do nível das atividades nos grandes centros urbanos, o consumo comercial foi 28,5% menor nesses nove meses, de 651 mil m³/dia. A demanda por GNV encolheu 21,5%, para 4,9 milhões de m³/dia. Veja a apresentação completa da Abegás (.pdf).

Em setembro, o consumo do segmento industrial subiu apenas 0,5% em relação na comparação mensal, saindo de 26,83 milhões de m³/dia para 26,95 milhões de m³/dia, ainda abaixo dos 27,38 milhões de m³/dia registrados em setembro do ano passado.

A queda no período de 12 meses foi de 5%.

O segmento automotivo tem comportamento similar, com alta de 0,8% em setembro ante agosto, mas ainda com uma queda expressiva de 25,7% na comparação de 12 meses.

Olhando ainda os efeitos da pandemia, houve um crescimento de 17,5%, entre setembro e agosto, no segmento comercial, reflexo da flexibilização de medias restritivas.

“Mas nosso levantamento revela que o consumo está 21,4% abaixo do registrado em setembro de 2019, ou seja, ainda está distante da normalidade. A alta tímida da indústria e do segmento automotivo sinaliza que essa recuperação da atividade tende a ser mais gradual, descontadas as sazonalidades”, explica o presidente executivo da Abegás, Augusto Salomon.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 08/12/2020

BENTO ALBUQUERQUE DESCARTA RACIONAMENTO DE ENERGIA E RISCO DE APAGÃO POR CRISE HÍDRICA

Por epbr - 8 de dezembro de 2020 - Em Newsletter Comece seu Dia

Quem faz Editada por Gustavo Gaudarde
gustavo@epbr.com.br

em jogo

O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, afirmou nessa segunda (7), em coletiva, que não há possibilidade de racionamento de energia ou blecautes no Brasil em função da crise hídrica, provocada pela escassez de chuvas nos reservatórios das hidrelétricas no país.

— O Operador Nacional do Sistema (ONS) estimou, na semana passada, que em dezembro as chuvas deverão ficar abaixo da média histórica nos subsistemas Sudeste, Nordeste e Norte.

— “Não queremos apostar nas chuvas. Estamos cumprindo os protocolos, os modelos existentes, para que tenhamos o que é mais importante: segurança energética para todo o Sistema Interligado Nacional (SIN)”, afirmou o ministro.

— Desde meados de outubro, o país recorre a maior geração termoelétrica e importação adicional de energia da Argentina e do Uruguai. Também é preciso explorar volumes adicionais de reservatórios de hidrelétricas de Furnas, Itaipu e do São Francisco.

— Diante da situação hídrica do país e da retomada do consumo, a Aneel reativou o sistema de bandeiras tarifárias, aplicando o nível vermelho patamar 2 – o maior de todos – neste mês. O sistema de bandeiras havia sido suspenso durante a pandemia.

Questionado por jornalistas, Bento Albuquerque afirmou que a retomada das bandeiras não representou uma interferência do governo na Aneel.

— “Não há hipótese de interferência do MME em nenhum dos órgãos vinculados. Respeitamos as competências e atribuições de cada órgão e o que fazemos, por meio do CMSE, é um trabalho coordenado e integrado. Isso levou a Aneel a adotar a bandeira vermelha”.

Bolsonaro vem afirmando desde a semana passada que é preciso economizar energia, pois o país está sob risco de apagão (“Se nada fizermos poderemos ter apagões”).

— “O presidente sempre solicita que eu o mantenha informado, porque ele sabe que são setores essenciais para a economia. Evidentemente que antes de qualquer medida importante, relevante, que venha a ser adotada pelo ministério [de Minas e Energia] ou qualquer um dos órgãos vinculados, eu procuro o presidente de coloco ele a par de todas essas medidas”, afirmou Bento Albuquerque.

O diretor-geral do Operador Nacional do Sistema (ONS), Luiz Carlos Ciocchi, disse que a principal conclusão da análise das causas do blecaute que atingiu o Amapá por 21 dias em novembro foi o defeito na estruturação do transformador que explodiu ou uma falha do isolamento na subestação Macapá.

— Informou que houve uma “contingência múltipla”, relacionada a um “evento de baixíssima probabilidade”, a explosão de um dos transformadores, seguida do incêndio na SE Macapá, que atingiu um segundo transformador que estava em operação.

— O diretor do ONS informou que dois transformadores que operavam no momento do blecaute eram suficientes para atender “plenamente” o Amapá. Ele destacou que não havia sobrecarga na subestação Macapá onde o sistema entrou em colapso.

— Ciocchi afirmou que ao observar que havia uma “sequência de eventos” na noite do apagão, que incluiu o desligamento de duas usinas que atendiam o estado, foi concluído que “nada poderia ser feito” para evitar o apagão daquela dimensão.

— O secretário de planejamento e desenvolvimento energético do MME, Paulo Cesar Magalhães, disse que o blecaute mostrou a necessidade de uma alternativa de abastecimento do Amapá, e que a energia das hidrelétricas da região não é aproveitada pelos consumidores amapaenses.

— Magalhães disse ainda que a Empresa de Pesquisa Energética (EPE) estudará alternativas para garantir o uso da energia local ou fazer um novo acesso ao Sistema Interligado Nacional (SIN). Segundo ele, esses estudos serão concluídos até abril de 2021, com previsão de levar os projetos à leilão no fim do próximo ano. Valor

A demanda por energia elétrica em outubro subiu 2,2% na comparação anual, segundo monitoramento do Sistema Interligado Nacional (SIN) divulgado nessa segunda (7/12) pelo Operador Nacional do Sistema (ONS). Sobre setembro, a variação também foi positiva, de 2,5%.

— No acumulado dos últimos 12 meses, a carga no sistema foi 1,7% menor em relação aos 12 meses anteriores, por causa do impacto da pandemia. Mas o ONS aponta que a carga vem se recuperando mensalmente desde junho. Reuters

A Petrobras aprovou nessa segunda (7/12) uma nova rodada de ofertas vinculantes no processo de venda do Polo Urucu, no Amazonas.

— A decisão se deu após a divulgação pela imprensa de que a 3R Petroleum e a Eneva fizeram propostas vinculantes pelo polo nos valores de cerca de US\$ 1 bilhão e de US\$ 600 milhões, respectivamente. A Petrobras não confirmou esses valores, mas disse, em comunicado, que eles se aproximavam das propostas feitas.

— De acordo com comunicado ao mercado nessa segunda, a nova rodada é “um desdobramento natural nos projetos de desinvestimento, não havendo previsão de divulgação ao mercado, de acordo com a Sistemática de Desinvestimentos da companhia”.

O setor industrial avalia que, com o gás natural a US\$ 7 por milhão de BTU, cerca da metade do preço atual, os segmentos intensivos em energia investirão US\$ 31 bilhões nos próximos dez anos, tornando-se a principal âncora da expansão do mercado de gás brasileiro.

— “Hoje o preço do gás é o grande gargalo, mas acreditamos estar no caminho”, diz diz Juliana Falcão, especialista da Confederação Nacional da Indústria (CNI).

— A expansão depende da aprovação da Lei do Gás, que tramita agora no Senado. E a indústria, que é a maior consumidora do combustível no país, mas que tem consumo um estagnado em torno dos 40 milhões de metros cúbicos por dia, nos últimos dez anos, tem papel decisivo nesse processo.

— “A indústria de transformação é o lastro para a expansão da demanda do gás natural, e aí entra a siderúrgica, a química e outras na sequência”, afirma Fabio Abrahão, diretor de Infraestrutura, Concessões e PPPs do BNDES. Ele descarta a alternativa das termelétricas flexíveis para o papel.

— Segundo Abrahão, o BNDES chegou a esta conclusão após estudos aprofundados que incluíram interação com os segmentos econômicos mais intensivos no uso do gás, entre os quais a geração termelétrica ocupa o segundo lugar.

— Encomendados pelo Ministério da Economia, os estudos apontam a malha ferroviária, existente ou em construção, como primeira alternativa logística para a interiorização da demanda, antes que se faça pesados investimentos para a expansão da malha dutoviária.

— Segundo Carlos Thadeu Fraga, CEO da Prumo Logística, a infraestrutura dutoviária brasileira é bastante frágil: conta com apenas 9 mil quilômetros, enquanto a Argentina tem cerca de 30 mil quilômetros e Os Estados Unidos, ao redor de 500 mil. Valor

A EBrasil LNG Regas foi autorizada pela ANP a exercer a atividade de comercialização de gás natural. A autorização exclui a distribuição de gás natural liquefeito (GNL) e comprimido (GNC) a granel, bem como para uso próprio e projeto estruturante. A empresa também foi registrada no órgão regulador como agente vendedor de gás natural, conforme o Despacho SIM-ANP no 985.

O plenário da Câmara dos Deputados aprovou o texto-base do BR do Mar, mas não conseguiu concluir na madrugada desta terça (8) a votação do projeto de incentivo à navegação de cabotagem. O texto conta com urgência constitucional e tranca a pauta. Faltam os destaques.

— O texto-base foi aprovado por 324 votos a 114, a partir de um substitutivo do relator Gurgel (PSL/RJ). Prioridade do governo federal, o BR do Mar é uma iniciativa do Ministério da Infraestrutura.

Os preços do petróleo caíram cerca de 1% nessa segunda (7/12), com o aumento no número de casos de coronavírus e crescentes tensões entre EUA e China ofuscando o impacto positivo de um acordo de produção da Opep+.

— O Brent fechou o dia em queda de -0,9%, a US\$ 48,79 o barril, enquanto o WTI recuou 1,1%, para US\$ 45,76 o barril. Investing.com, com Reuters

Os etanóis anidro e hidratado registraram baixa na semana de 30 de novembro a 4 de dezembro. O anidro teve sua terceira semana seguida de baixa, e o hidratado, duas semanas consecutivas no vermelho, de acordo com os índices do Cepea, da Esalq/USP.

— A maior queda ocorreu no etanol hidratado, de -0,77%, negociado em R\$ 2,0548 o litro, ante R\$ 2,0707 o litro na semana anterior, de 23 a 27 de novembro. Já o anidro foi comercializado por R\$ 2,4119 o litro, ante R\$ 2,4184 o litro da semana anterior, recuo de 0,27%. Agrolink

O Ministério de Minas e Energia (MME) ampliou os prazos para o leilão de fornecimento de energia para os sistemas isolados.

— O cadastramento dos empreendedores interessados no certame na Empresa de Pesquisa Energética (EPE), inicialmente previsto para se encerrar na última sexta (4/12), foi prorrogado para 15 de janeiro de 2021. E o leilão, previsto para março do próximo ano, foi remarcado para o mês seguinte.

— A Portaria no 425 do MME, de 3 de dezembro, que alterou as datas, também trouxe ajustes na disponibilidade de potência requerida para Porto de Moz (PA), Amajari, Uiramutã e Pacaraima (RR), além de autorizar os aditamentos contratuais para Faro, Muaná e Terra Santa (PA).

A alavancagem da Neoenergia deve aumentar para 3,6 vezes até o final de 2021, com a aquisição da distribuidora de energia elétrica CEB por cerca de R\$ 2,5 bilhões. Segundo apresentação da companhia, a alavancagem era de 2,85 vezes (dívida líquida/Ebitda) no final do terceiro trimestre, com o endividamento líquido da companhia estimado em R\$ 16,8 bilhões.

— “Estamos mirando atingir 3,6 vezes, no final de 2021”, declarou o diretor-executivo de Finanças e de Relações com Investidores da Neoenergia, 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 ele. Reuters

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 08/12/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

FÁBIO FARIA RECEBE TELES PARA DISCUTIR 5G E DIZ QUE TEMA SERÁ TRATADO NO MINISTÉRIO E NA PRESIDÊNCIA

Empresas de telefonia reclamam do pouco diálogo com o governo sobre o assunto

Por *Manoel Ventura*



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24787390-617-899/FT1086A/652/x90613016_BrasilBrasilia24-11-2020Ministro-das-Comunicacoes-Fabio-Faria-concede-entrevis.jpg.pagespeed.ic.Fnce6kEOIs.jpg

O ministro das Comunicações, Fábio Faria. Ele recebeu as principais empresas de telecomunicações para discutir o leilão do 5G Foto: Jorge William / Agência O Globo

BRASÍLIA — Após cobrarem transparência e diálogo com o governo, representantes das principais operadoras de telefonia do Brasil se reuniram nesta terça-feira com o ministro das Comunicações, Fábio Faria, para discutir o leilão do 5G.

A licitação para a quinta geração de redes móveis está no centro de uma disputa entre a China e os Estados Unidos, que pressionam países como o Brasil para banir a chinesa Huawei no fornecimento da infraestrutura para essa tecnologia.

Representantes de Oi, Claro, Tim, Vivo e Algar participaram do encontro, segundo Faria. O ministro disse que esse assunto estará concentrado no seu ministério e na Presidência da República.

— Fiz uma reunião com o presidente da república, Jair Bolsonaro, e (nós resolvemos) que esse tema, do 5G, que é um tema altamente relevante para o país, onde teremos um novo Brasil depois do 5G, nós iremos tratar esse tema no Ministério das Comunicações e na Presidência da República. Esse será o fluxo desse assunto — disse Faria.

A declaração de Faria também exclui o vice-presidente Hamilton Mourão das discussões. Na segunda-feira, Mourão afirmou que os equipamentos da Huawei estão em 40% das redes de 3G e 4G no país e que o eventual banimento da companhia no 5G vai encarecer os serviços para os consumidores.

Questionado sobre o posicionamento de Mourão, Faria disse que o vice-presidente tem prerrogativa para falar sobre qualquer assunto e que tem liberdade de expressão.

— Mas até hoje, nunca recebi pedido de audiência ou convite para falar sobre isso com Mourão — disse.

As principais empresas de telecomunicação do Brasil, que efetivamente vão disputar o leilão e montar a infraestrutura do 5G — e, portanto, contratar os fornecedores —, ameaçam ir à Justiça caso a Huawei seja banida do país, cobrando uma indenização do governo pelos investimentos já feitos usando equipamentos chineses, como mostrou o GLOBO.

A decisão sobre banir ou não a Huawei ainda não foi tomada, mas uma ala do governo está preparando um decreto para excluir a empresa do país. A forma como isso pode ser feito ainda está em discussão, caso Bolsonaro decida banir totalmente a empresa do país. Se essa for a decisão, a chinesa e as empresas de telecomunicações já se preparam para ir à Justiça.

Essa ala do governo que apoia banir a Huawei do Brasil procura meios de citar obstáculos para a empresa, sem citá-la diretamente.

Faria disse que o objetivo é fazer o leilão no primeiro semestre do próximo ano. A licitação está sendo conduzida pela Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel).

— Não tem nenhum entrave para o leilão. Quem vai fazer o leilão é a Anatel, que está no nosso ministério. É um grupo técnico formado por cinco conselheiros, técnicos, que têm total capacidade para fazer esse tema. O país precisa do 5G. O prazo é o primeiro semestre do ano que vem o leilão — afirmou o ministro.

As empresas também têm alertado que banir a Huawei também pode arrastar o leilão para 2022. Elas defendem o maior número de concorrentes no fornecimento da infraestrutura do 5G. Em todo o planeta, os maiores concorrentes da empresa chinesa são a sueca Ericsson e a finlandesa Nokia.

Os EUA pressionam para que países como o Brasil vetem a Huawei na construção das redes de infraestrutura com o argumento da segurança de informações.

O que irá a leilão são as frequências com as quais o 5G vai operar. Ele será disputado pelas empresas de telecomunicação, que em seguida vão contratar fornecedores para montar a infraestrutura necessária para operação do 5G no Brasil.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 08/12/2020

CÂMARA APROVA PROJETO QUE ABRE TRANSPORTE DE CARGA A NAVIOS ESTRANGEIROS

Objetivo é elevar concorrência e reduzir custo da navegação entre os portos do país
Por Manoel Ventura e Gabriel Shinohara



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24786126-ad1-d0c/FT1086A/652/ximg20201207171759604.jpg.pagespeed.ic.P5LD1zn14A.jpg>

O presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), durante votação do projeto que abre o mercado de cabotagem, no plenário da Casa Foto: Michel Jesus / Câmara dos Deputados

BRASÍLIA — A Câmara dos Deputados aprovou nesta segunda-feira o texto principal do projeto que cria o que o governo batizou de “BR do Mar”, medida que abre a navegação entre portos nacionais para navios estrangeiros. A proposta foi apoiada por 324 deputados, 114 votaram contra.

Os deputados ainda irão votar propostas de alteração no texto antes do projeto seguir para o Senado.

A proposta foi apresentada pelo Ministério da Infraestrutura em agosto e visa a aumentar a concorrência e diminuir o custo desse tipo de transporte de cargas no país, chamado de cabotagem. Entre as propostas está a permissão para a operação de navios com bandeiras de outros países.

No Brasil, esse tipo de navegação responde por 11% do transporte nacional de cargas. A discussão sobre ampliação desse mercado ganhou força no país após a paralisação dos caminhoneiros, em 2018, quando a tabela do frete aumentou o preço do transporte rodoviário, principalmente nas rotas Nordeste-Sudeste.

A votação da proposta foi marcada pela obstrução da oposição, que tem dificultado a tramitação de projetos na Casa nas últimas semanas. Os deputados defendem a apreciação da medida provisória (MP) que diminui o auxílio emergencial de R\$ 600 para R\$ 300, a qual pretendem alterar, e também se posicionaram contrariamente ao projeto da BR do Mar.

— Esse projeto de lei destrói o pouco que ainda existe da indústria naval brasileira e vira um problema para o direito dos trabalhadores que porventura forem trabalhar em navios estrangeiros e facilita, inclusive a chegada de empresas estrangeiras tirando empresas nacionais desse circuito — disse a deputada Perpétua de Almeida (PCdoB-AC).

O deputado Evair Vieira de Melo (PP-ES), que defendeu a visão do governo durante a sessão, ressaltou que é necessário focar também nos serviços prestados pelas empresas. Segundo ele, o projeto ampliaria as oportunidades e diminuiria os preços para os consumidores.

— É preciso ter grãos para transportar, preciso ter cimento, minério, combustível. É essa visão sistêmica que torna necessária a votação urgente de um tema igual esse para que a cabotagem brasileira seja leve, flexível, moderna, atualizada e possa prestar um grande serviço ao país.

Ao enviar o projeto para o Congresso, o Ministério da Infraestrutura informou que espera incentivar a concorrência, criar novas rotas e reduzir custos, a partir do projeto. A pasta pretende ampliar o volume de contêineres transportados, por ano, de 1,2 milhão, em 2019, para 2 milhões, em 2022, além de ampliar em 40% a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem nos próximos três anos, excluindo as embarcações dedicadas ao transporte de petróleo e derivados.

O aluguel de navios com bandeira estrangeira poderá ser feito por empresas com frota nacional para atender operações que ainda não existam; e para cumprir exclusivamente contratos de longo prazo.

A tripulação deverá ser composta por dois terços de brasileiros, sendo que o comandante, o mestre de cabotagem, o chefe de máquinas e o condutor necessariamente de nacionalidade brasileira. Os contratos de trabalho desses tripulantes estarão sob as regras internacionais estabelecidas por "organismos devidamente reconhecidos".

Há uma previsão de exceção no caso de não existir um quantitativo mínimo necessário de brasileiros. A empresa deverá pedir para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorização para operar a embarcação com tripulação estrangeira por no máximo 90 dias.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 08/12/2020

APÓS STF BARRAR REELEIÇÃO, MDB TENTA EMPLACAR COMANDO DUPLO NA CÂMARA E NO SENADO

Presidente do MDB, Baleia Rossi (SP) busca apoio de Maia na Câmara para viabilizar candidatura; bancada no Senado costura nome de consenso

Por Julia Lindner



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24589224-59c-e6e/FT1086A/652/x73494906_BRASILBrasiliaBSBPA05-12-2017PADeputado-Baleia-Rossi-PMDB-SP-que-fal.jpg.pagespeed.ic.NWaTemFhRr.jpg

O presidente do MDB, deputado Baleia Rossi (SP), em entrevista a jornalistas Foto: Jorge William / Agência O Globo

BRASÍLIA - Após o Supremo Tribunal Federal (STF) barrar a reeleição dos presidentes da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), e do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), o MDB tenta emplacar candidaturas próprias no comando das duas Casas. Para isso, a legenda precisa reunir apoio suficiente de outros partidos, mas também superar divisões internas que prejudicaram a sigla na última disputa. A estratégia pode contribuir para o projeto de poder dos emedebistas em 2022.

De acordo com um interlocutor do MDB na Câmara, o partido tem chances de conquistar o comando da Câmara e do Senado porque possui bancadas com dinâmicas e posturas próprias em cada Casa. Na visão dele, "são dois MDBs", que devem ser tratados de formas distintas.

O candidato do MDB na Câmara é o presidente do partido, Baleia Rossi (SP), que busca o apoio do atual presidente da Casa, Rodrigo Maia (RJ), para formar um bloco e se cacifar ao posto. Apesar de ser considerado um dos favoritos de Maia, interlocutores do presidente da Câmara fazem a ressalva de que Baleia pode não ter o perfil conciliador necessário para negociar com os líderes partidários diariamente, que é a habilidade mais importante para ocupar o cargo.

Já no Senado, o cenário é mais incerto e há disputa interna entre pelo menos quatro candidatos, que ainda não se colocaram formalmente no páreo. Por possuir maioria na Casa, com 13 senadores, a legenda tem vantagem no pleito e já se preparava há semanas nos bastidores para uma eventual derrota de Alcolumbre no Supremo.

De um lado, estão os governistas Eduardo Braga (AM), Fernando Bezerra (PE) e Eduardo Gomes (TO), os dois últimos líderes do governo, que podem conquistar o apoio do presidente Jair Bolsonaro. Do outro, a senadora Simone Tebet (MS), presidente da Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), que tem o aval de parlamentares considerados independentes. Ela já avisou a aliados nesta segunda-feira que vai entrar na disputa.

Para um integrante do partido no Senado, a sigla deve buscar consenso e evitar cometer o mesmo erro de 2019, quando rachou ao ter que decidir entre Renan Calheiros (AL) e Simone Tebet. Na época, Renan teve sete votos dos emedebistas, enquanto Simone reuniu apenas cinco.

Ela acabou desistindo da disputa dois dias antes, mas a avaliação é de que a divisão interna no MDB pesou para a derrota de Renan em plenário.

Na visão de integrantes da sigla e de outros partidos, como o PSDB, se o MDB insistir em um candidato do Planalto pode perder votos dos parlamentares considerados independentes, como os do grupo Muda Senado, que podem chegar a um quarto da Casa. Simone, neste cenário, surgiria como solução, embora ainda não seja unanimidade nem mesmo na bancada do seu partido e terá de batalhar por isso.

Parlamentares que defendem o nome de Simone também reforçam que ela seria a primeira mulher a assumir o comando da Casa. Recentemente, a senadora foi lançada como possível candidata à Presidência da República em 2022 por Baleia Rossi, após o resultado das eleições municipais. O discurso faz parte da estratégia da legenda de tentar mudar a imagem em busca de renovação.

"Como se diz, o jogo está zerado. O MDB naturalmente tem a vantagem da maior bancada, mas é preciso avaliar se ela vai ter unanimidade na escolha. É uma bancada bastante heterogênea", disse Alessandro Vieira (Cidadania-SE), integrante do Muda Senado.

A decisão do STF no domingo abriu espaço para que novos nomes surjam no pleito para o comando do Senado, que aguardava a deliberação para saber se Alcolumbre poderia participar. Um deles é o do senador Tasso Jereissati (CE), apontado por correligionários hoje como candidato e que também conta com a simpatia dos independentes. Tasso é aliado de Simone e poderia eventualmente apoiá-la.

"Não está cedo nem tarde para trabalharmos o nome de Tasso Jereissati para a presidência do Senado. Nós do PSDB temos 30 dias para mostrar que é o melhor nome nesse momento para aglutinar os apoios necessários nesse processo de sucessão no Senado", escreveu o senador Plínio Valério (AM) no Twitter.

Câmara

Mais cedo, em entrevista à Globo News, Rodrigo Maia (DEM-RJ) citou Baleia Rossi como possível sucessor. Ele também mencionou os deputados Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), Elmar Nascimento (DEM-BA), Luciano Bivar (PSL-PE) e Marcos Pereira (Republicanos-SP). Um dos principais adversários do grupo é Arthur Lira (PP-AL), líder do Centrão, que tem o apoio do governo.

"A nossa candidatura não é contra ninguém, ela não é contra o governo, ela não contra o Arthur Lira, o nosso candidato é a favor da democracia, é a favor da Câmara dos Deputados, e representa esse movimento que é muito mais amplo que os partidos de centro e centro-direita, é um movimento que certamente vai atingir a maioria da Câmara dos Deputados, porque todos viram que na independência da Câmara, a Câmara saiu valorizada", afirmou Maia na entrevista.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 08/12/2020

SENADO APROVA PROJETO QUE FACILITA RECUPERAÇÃO DE MICRO E PEQUENAS EMPRESAS EM DIFICULDADES

O Marco Legal do Reempreendedorismo cria meios de renegociações mais rápidos e baratos para as empresas de pequeno porte

Por Gabriel Shinohara

BRASÍLIA — O Senado Federal aprovou nesta terça-feira um projeto que facilita a recuperação de micro e pequenas empresas em dificuldades financeiras. A criação do Marco Legal do Reempreendedorismo teve apoio de todos os senadores presentes na sessão, totalizando 69 votos. A proposta segue para apreciação na Câmara.

O objetivo principal do projeto é criar uma opção "menos onerosa, mais ágil e operativa" para a recuperação financeira de micro e pequenas empresas, segundo o texto do autor da proposta,

senador Angelo Coronel (PSD-BA). Para isso, a proposta cria a renegociação especial extrajudicial, a renegociação especial judicial e a liquidação simplificada, além de adequar as regras de falência das empresas de pequeno porte.

O senador argumenta que as características das empresas de pequeno porte dificultam a recuperação, principalmente em condições de crises econômicas. Elas não têm, por exemplo, um patrimônio extenso ou uma estrutura que possibilite “o cumprimento de obrigações complexas” envolvidas em um processo judicial.

Com o intuito de facilitar esse processo, o projeto prevê procedimentos simplificados de renegociação extrajudicial, com a possibilidade de homologação apenas posteriormente pelo judiciário e um período de suspensão das ações em andamento.

Se o pequeno empresário decidir por uma renegociação judicial, a proposta é que ele poderá ter um regime especial, com um processo simplificado, com necessidade de menos documentos e informações.

“A renegociação especial judicial também é menos custosa e burocrática, para os credores, que poderão se manifestar apenas em caso de objeção ao plano, por simples petição, sendo estas objeções computadas de acordo com a classificação dos créditos adotada para o processo falimentar, e para o poder judiciário, que terá maior facilidade para a sua verificação” — diz o projeto.

O relator do projeto, senador Jorginho Mello (PL-SC) disse que, com aprovação da lei das falências no fim de novembro, esse novo projeto veio em “boa hora”.

— Eu não tenho dúvida em afirmar que é um marco que vai ajudar definitivamente e verdadeiramente o micro e pequeno empresário voltar a reempreender. Não vai ser aquela história de quebradeira, de muita burocracia, que ele não consegue voltar a empreender.

Se a decisão for de não tentar a recuperação, o projeto também prevê a liquidação simplificada, uma forma de facilitar a liquidação do empreendimento. Desta maneira, o processo não teria participação do judiciário, mas ainda com registros públicos e liquidação dos ativos por meio de leilão.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 08/12/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GUEDES DEFENDE ‘FLEXIBILIZAR’ LEGISLAÇÃO TRABALHISTA PARA ATENDER ‘INVISÍVEIS’

O ministro da Economia, Paulo Guedes, defendeu nesta terça-feira, 8, flexibilizar a legislação trabalhista para atender aos vulneráveis depois da pandemia do novo coronavírus. “Não vamos tirar direitos de ninguém na legislação trabalhista, mas precisamos de um regime extraordinário de um ou dois anos”, disse o ministro. Segundo ele, o governo vai propor o programa Verde Amarelo para “reconhecer” os 40 milhões de invisíveis que foram “descobertos” na pandemia.

“A democracia brasileira funcionou, apesar de todo o barulho. Articuladamente, o Brasil escapou da ameaça de depressão econômica. No primeiro ano, escapamos do abismo fiscal; no segundo ano, escapamos da ameaça de depressão”, afirmou, no seminário “Diálogo entre os poderes para retomada econômica do País”, organizado pelo Instituto de Estudos Jurídicos Aplicados (Ieja).

No fim do ano passado, o governo lançou o programa Verde Amarelo para incentivar a contratação de jovens de 18 a 29 anos. A medida provisória (MP) que instituiu o programa, porém, não foi votada pelo Congresso e, em abril deste ano, o presidente Jair Bolsonaro decidiu revogar

o texto, com a promessa de que editaria um nova versão com regras específicas para o período da pandemia, o que não foi feito.

Segundo Guedes, o Brasil pode chegar ao fim de 2020 com a perda zero de empregos formais. Segundo ele, isso foi possível graças à cooperação do Supremo Tribunal Federal (STF) que permitiu flexibilizar as relações contratuais de trabalho.

“Isso nenhum país do mundo conseguiu fazer. Nós criamos nos últimos quatro meses um milhão de empregos. Em um tempo de pandemia, não poderíamos ficar presos em uma legislação obsoleta que nos condenaria a um desemprego em massa”.

O ministro destacou a importância do estado democrático de direito e da relação de cooperação entre os Poderes da República. “Todas as leis que estão colocadas no Legislativo dependem das interpretações, mais cedo ou mais tarde, do poder Judiciário”, lembrou. “Economia e direito são indissociáveis. O direito precisa abranger essa dimensão econômica”, acrescentou.

Ele afirmou que, se a economia “anda errado”, acaba havendo uma pressão excessiva sobre o Judiciário e o Legislativo. “Há uma pressão sobre o Legislativo em busca de isenções e desonerações, enquanto há uma pressão sobre o Judiciário para os contenciosos. Quando os impostos são excessivamente elevados e percebidos como injustos, quem tem poder político consegue isenções e quem tem poder elevado consegue contenciosos e prefere pagar R\$ 100 milhões a um escritório de advocacia do que R\$ 1 bilhão para a União”, completou.

Guedes repetiu que a economia brasileira está voltando em “V” (ou seja, na mesma velocidade da queda), com a criação de empregos, alta na arrecadação e consumo de energia elétrica no patamar do ano passado.

Em companhia do presidente do STF, Luiz Fux, ele elogiou o papel da instituição na recuperação da economia. “Onde há um bom capital institucional, a renda per capita é maior. Vamos precisar sempre da ação decisiva dos três poderes em coordenação”, afirmou. “Temos muita confiança em cooperação entre os poderes. Aplaudo enfaticamente a consciência do presidente do Supremo”, completou.

O ministro lembrou que a reforma de marcos legais depende da integração entre Executivo, Legislativo e Judiciário. “Às vezes uma questão vai pro STF e dependendo da decisão, são dez anos de atraso ou dez anos de evolução acelerada. Uma causa pode representar R\$ 150 bilhões contra a União, e aí acaba de roubar o futuro dos nossos filhos e netos. Examinem com cuidado, olhem com atenção. Se for para pagar, vamos pagar, mas observem se a dimensão jurídica não está sendo jogada contra o País”, pediu.

Guedes voltou a questionar o que tem chamado de “indústria de precatórios” que custa R\$ 40 bilhões por ano à União. Precatórios são dívidas que o governo federal precisa pagar depois de decisões judiciais. “Brasil será destruído por indústria de precatórios predatória. Tenho que registrar que tomei um susto quando vi a conta de precatórios crescendo mais do que saúde e educação. Tem alguém fazendo coisa errada por aí gerando esse passivo destrutivo”, completou.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 08/12/2020

CÂMARA FINALIZA VOTAÇÃO DE PROJETO QUE PODE AMPLIAR EM 40% A NAVEGAÇÃO ENTRE OS PORTOS DO PAÍS

Medida deve estimular a concorrência e reduzir os custos do setor, com a expectativa de trazer resultados positivos já nos próximos três anos; texto vai ao Senado

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A Câmara dos Deputados finalizou nesta terça-feira, 8, a votação do projeto de lei que incentiva a navegação na costa brasileira, batizado de ‘BR do Mar’. O texto segue agora para o Senado. Liderado pelo Ministério da Infraestrutura, o BR do Mar busca aumentar a oferta de embarcações para cabotagem - navegação entre os portos - com o objetivo de melhor explorar o

potencial da costa para transporte de cargas -, promover um ambiente de maior concorrência e reduzir custos no setor.

O governo espera que, com o projeto, a capacidade da frota marítima dedicada a esse tipo de navegação seja ampliada em 40% nos próximos três anos, excluindo as embarcações dedicadas ao transporte de petróleo e derivados. O Ministério da Infraestrutura também aposta na ampliação do volume de contêineres transportados por ano até 2022 em 65%, além da expectativa de que a navegação de cabotagem passe a crescer 30% ao ano com as mudanças.

O projeto foi apresentado pelo governo em agosto. O texto-base foi aprovado por 324 votos a 114 na noite da última terça-feira, 7, e parte dos destaques (que têm potencial de alterar o projeto) foram analisados até a madrugada desta terça. Por fim, a Câmara finalizou nesta tarde a votação dessas sugestões de alteração ao texto. Pelo Twitter, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes, agradeceu o apoio dado pelo governo e pelos parlamentares ao projeto.

Um dos pilares do projeto é aumentar a concorrência por meio da flexibilização dos afretamentos (aluguel) de embarcações estrangeiras – 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). Hoje, as regras para afretamento são consideradas restritivas. Como os custos para manter uma frota são altos, o segmento ficou concentrado em poucas companhias.

Hoje, uma empresa pode alugar um navio e manter a bandeira estrangeira (a tempo) quando não há embarcação brasileira equivalente disponível. O BR do Mar prevê novas formas de afretamento nesse formato. A ideia é reduzir custos, uma vez que ao não suspender a bandeira, a embarcação não precisa adaptar-se às regras brasileiras. Para acessar as novas modalidades de afretamento a tempo, por sua vez, a empresa brasileira de navegação só poderá afretar navios que sejam de sua subsidiária integral estrangeira.

O BR do Mar também flexibiliza as regras para aluguel de embarcação com a suspensão da bandeira de origem. Após quatro anos da sanção da lei, as empresas poderão afretar nessa modalidade mesmo sem terem navios brasileiros próprios.

A liberalização acontece de forma escalonada. O limite de afretamento será ampliado após um ano da vigência do BR do Mar para duas embarcações; após dois anos, para três embarcações; e após três anos, para quatro embarcações. Apesar de ser uma modalidade que tem mais custos operacionais (pelo fato de a frota operar com regras brasileiras), como não há exigência de lastro, a avaliação é que o formato pode incentivar a entrada de novos players no setor.

Os deputados rejeitaram mais de dez destaques, e aprovaram quatro com apoio do governo. Um deles exclui do texto a regra que vedava expressamente a possibilidade de contratação de transporte terrestre, seja no trajeto até o porto ou do porto até o cliente final, por armadores marítimos, empresas de cabotagem, empresas brasileiras de navegação e outras empresas, que pertençam ao mesmo grupo econômico. A previsão tinha sido inserida pelo relator, deputado João Carlos Gurgel (PSL-SP), por sugestão do deputado Fausto Pinato (PP-SP).

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 08/12/2020

BELO MONTE DIZ QUE ATRASO EM LINHAS DE TRANSMISSÃO PODE INVIABILIZAR HIDRELÉTRICA

Em carta enviada à Aneel, controladora da usina diz que operação tem sido prejudicada pela falta de infraestrutura para a entrega da produção de suas turbinas

Por André Borges, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A hidrelétrica de Belo Monte, maior usina brasileira, em operação no rio Xingu, no Pará, corre o risco de se inviabilizar financeiramente, por causa de atrasos em obras de transmissão de energia, o que tem impedido que sua geração seja plenamente entregue. É isso ao menos o que afirma a concessionária Norte Energia, empresa responsável pela hidrelétrica.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/7/2/1576243481027.jpg>

A hidrelétrica de Belo Monte, no Pará, na data de ligação da última turmina. Foto: Marcos Corrêa/PR - 27/11/2019

Em uma carta enviada à Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) na última quarta-feira, 2, a dona de Belo Monte afirma que, devido ao atraso de linhas de transmissão que deveriam estar prontas desde 2017, tem sido prejudicada por não ter meios físicos de entregar a produção de suas turbinas. Nos cálculos da empresa, a “frustração de receita” causada por essas limitações acontece

desde 2018 e chega agora a um total de R\$ 168 milhões.

“O iminente perigo de dano de difícil ou incerta reparação é evidente”, afirma a Norte Energia, que reclama por buscar uma solução para o problema há dois anos, sem uma decisão da agência reguladora sobre o assunto. “Prejuízos severos que vêm se acumulando desde 2018 serão agravados indefinidamente, podendo até mesmo inviabilizar o equilíbrio econômico-financeiro da concessão da usina hidrelétrica Belo Monte”, afirma a empresa, no documento.

As linhas de transmissão pertenciam às empresas espanholas Abengoa e Isolux, que faliram e deixaram um rastro de atrasos e processos judiciais no setor elétrico brasileiro. A Aneel já relicitou as obras atrasadas, que agora serão construídas pela empresa Engie. Ocorre que o prazo para conclusão das linhas, na melhor das hipóteses, só ficarão prontas em março de 2023, o que pode ampliar a frustração de receita. Segundo a empresa, há um risco real de comprometer a operação.

“Manter sem solução os efeitos desse imenso problema apresentado pela NESA (Norte Energia) há mais de dois anos e que se acumulam exponencialmente desde então, sem qualquer endereçamento para o descumprimento das condições originais da outorga, tem o condão de impor ao gerador (a usina de Belo Monte) ônus inimagináveis e insuportáveis, ameaçando a própria continuidade das atividades de empreendimento estruturante para o sistema elétrico nacional”, declara a concessionária.

Hoje a maior parte da energia gerada pela usina é escoada por duas linhas de grande porte que saem do Pará e seguem em rotas de mais de 2 mil quilômetros de extensão até a fronteira com São Paulo e Rio de Janeiro. Outras linhas acessórias, porém, que também entregariam energia para demais regiões do País, ficaram na gaveta. A Aneel não comenta pelo fato de o caso ainda ter que passar pela diretoria colegiada da agência.

A Norte Energia reclama ainda de determinações que recebe do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), órgão que diariamente fiscaliza e define como será o abastecimento nacional. Na avaliação da empresa, o operador tem, muitas vezes, priorizado a entrega de energia de outras fontes, como as eólicas e solares instaladas na região Nordeste do País, prejudicando suas operações.

Questionada pela reportagem sobre o teor das informações enviadas à agência, a Norte Energia informou, por meio de nota, que “o documento em questão contempla assuntos tratados na rotina das comunicações com o órgão regulador de energia elétrica, no âmbito da sua concessão, tendo em vista a manutenção do equilíbrio do contrato – instrumento previsto em qualquer contrato de prestação de serviço público”.

A empresa declarou também que “o valor informado de R\$ 168 milhões se refere à frustração de receita em função de uma limitação na transmissão de energia”.

Desligada

Belo Monte é uma usina que, na prática, só funciona entre seis e sete meses do ano, meses de cheia do Xingu. Na outra metade do ano, devido às secas, acaba ficando praticamente toda desligada, porque não há volume de água suficiente para viabilizar o acionamento de suas turbinas de mais de 600 megawatts de potência, cada uma. Essa condição drástica de operação foi criticada durante anos, levando muitos especialistas a dizerem que o projeto não era viável, da forma como foi feito.

Em operação plena desde novembro do ano passado, Belo Monte custou mais de R\$ 40 bilhões em investimentos, o que fez do projeto uma das obras mais caras da história. Depois de concluir o empreendimento hidrelétrico, a própria Norte Energia pediu autorização à Aneel para mudar seu estatuto social, de modo que a concessionária possa investir na construção de uma usina térmica dentro de sua estrutura, como forma de compensar os meses de pouca geração, mais concentrados entre abril e novembro.

Hidrograma

Para gerar mais energia, a usina acaba armazenando mais água em seu reservatório artificial de quase 500 quilômetros quadrados, em Altamira. Em decorrência, disso, um trecho de 130 quilômetros do rio Xingu está morrendo, por causa da retenção extrema de água. Conforme mostrou reportagem do Estadão publicada na semana passada, o Ibama vai determinar um novo hidrograma, para manter as condições mínimas de vida para pessoas, fauna e flora que vivem no trecho e dependem do rio.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 08/12/2020



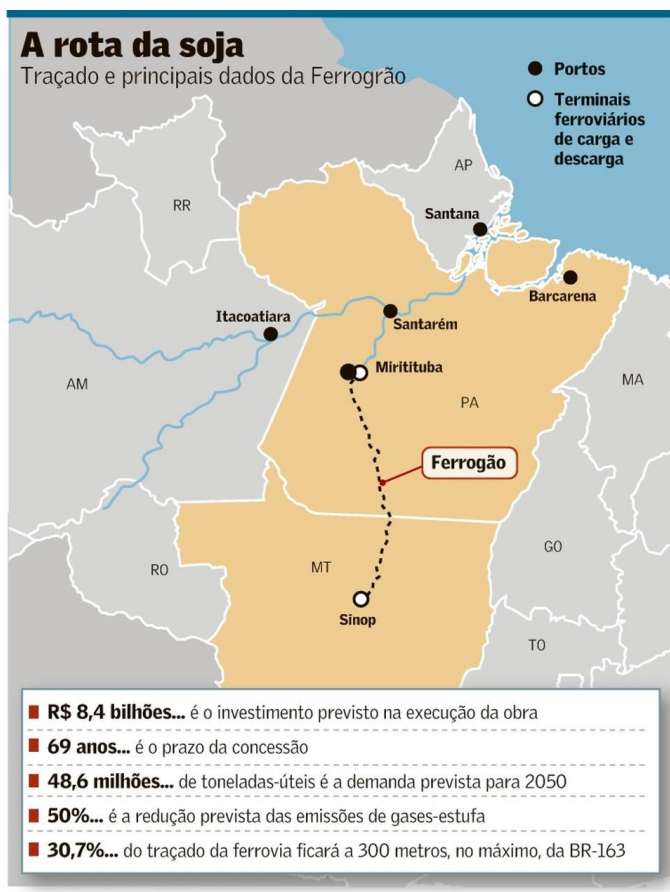
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

GOVERNO PÕE ATÉ R\$ 2,2 BI NA FERROGRÃO PARA REDUZIR RISCO

Mecanismo inédito de subsídio busca viabilizar ferrovia bilionária

Por Daniel Rittner — De Brasília



[https://s2.glbimg.com/4NsmtNzqWeI92MFvWD-sMTD7ABY=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i_s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/a/E/QZwPnjRXKI8n6yDOWsIA/art08bra-101-ferro-a5.jpg](https://s2.glbimg.com/4NsmtNzqWeI92MFvWD-sMTD7ABY=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i_s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/a/E/QZwPnjRXKI8n6yDOWsIA/art08bra-101-ferro-a5.jpg)

Na tentativa de superar a desconfiança do mercado e tirar do papel a Ferrogrão, projeto com 933 quilômetros de extensão entre Sinop (MT) e Miritituba (PA), o governo desenhou um mecanismo inédito nas concessões de ferrovias. A ideia, formulada pelo Ministério da Infraestrutura, é colocar à disposição da futura concessionária até R\$ 2,2 bilhões em recursos da União para bancar os chamados “riscos não gerenciáveis” do empreendimento.

Com isso, a equipe do ministro Tarcísio Freitas espera dar mais segurança a potenciais investidores na Ferrogrão e

viabilizar o projeto, que busca impulsionar o Arco Norte como rota de escoamento para a produção agrícola.

Esses recursos devem ficar à margem do Orçamento Geral da União, numa conta vinculada, a partir da outorga que será paga pela mineradora Vale na renovação antecipada de duas concessões ferroviárias: a Estrada de Ferro Carajás (EFC) e a Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM). Ambas já tiveram suas prorrogações, por 30 anos, autorizadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e os novos contratos devem ser firmados nas próximas semanas.

Dentro da sistemática de extensões contratuais antecipadas em troca de contrapartidas, o governo exigiu da Vale um investimento cruzado na expansão da malha ferroviária nacional. Ela terá que construir, por sua conta e risco, um trecho de 383 quilômetros da nova Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico).

Mesmo com essa obra, segundo a modelagem aprovada, vão sobrar R\$ 2,2 bilhões em outorga livre que deverão ser pagos pela mineradora de forma parcelada ao governo. Em julho, quando o plenário TCU fez a análise das prorrogações de Carajás e da Vitória-Minas, houve uma recomendação inesperada. Os ministros sugeriram ao governo usar o dinheiro na construção de um novo ramal ferroviário da EFC, no Maranhão, entre Balsas e Estreito.

As recomendações do órgão de controle, no entanto, são diferentes das determinações e podem não ser acatadas pelo Poder Executivo. Foi o que ocorreu. Na semana passada, o Ministério da Infraestrutura respondeu ao tribunal que esse novo trecho não faz parte das suas prioridades imediatas e comunicou a intenção de utilizar os R\$ 2,2 bilhões da outorga livre de outra forma.

Esses recursos, conforme a proposta de Tarcísio e sua equipe, vão diretamente para uma conta vinculada ao projeto da Ferrogrão. Serão desembolsados pelo governo à concessionária caso ela encontre percalços no meio do caminho. Podem entrar na lista compensações ambientais que extrapolem as estimativas originais, aumento de custo com as desapropriações necessárias, um risco de demanda totalmente fora do padrão. Nesse último exemplo, pensa-se em uma eventual quebra de safra agrícola por razões climáticas, que comprometa decisivamente as receitas projetadas da concessionária.

A secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, Natália Marcassa, explicou ao Valor que as características da Ferrogrão limitam o escopo de reequilíbrios econômicos-financeiros que estendam a vigência da concessão.

A nova ferrovia requer um investimento inicial estimado em R\$ 8,4 bilhões e o contrato já dura 69 anos. Com esse perfil, se houver alguma necessidade futura de reequilíbrio, não adianta ampliar a concessão. A operadora, segundo Natália, precisaria mesmo de algo que recomponha seu fluxo de caixa no curto prazo – principalmente nos primeiros anos do contrato.

Essas dúvidas, afirmou a secretária, apareceram fortemente no “road show” que o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) fez com potenciais interessados na Ferrogrão. “Isso [o novo mecanismo] diminui bastante a percepção de risco e nos parece que atende bem tanto investidores quanto financiadores do projeto.”

No início de agosto, o “road show” – organizado em meio virtual por causa da pandemia – teve participação de 11 grupos com perfil de operador, controlador da concessão ou executor das obras. Entre eles, estavam gigantes como a japonesa Sumitomo, as chinesas CCC e Crec 10, as espanholas Acciona e Sacyr, a italiana Impregilo, as brasileiras CCR e Ecorodovias, o Pátria Investimentos e a Hidrovias do Brasil.

No resumo executivo feito pelo PPI após as conversas, algumas dúvidas apontadas pelas empresas abordam exatamente esses pontos. Houve menção, por exemplo, aos riscos de “custos exorbitantes impostos no processo de licenciamento ambiental, achados espeleológicos [formação de grutas e cavernas], arqueológicos”. Também surgiram questões fundiárias: “Apesar do custo baixo estimado de desapropriação, há riscos causados pela incerteza quanto ao tempo para

liberação das áreas, sobreposição de matrículas, proprietários efetivos, limites das propriedades e regularização fundiária”.

Os estudos de viabilidade e a minuta de edital da Ferrogrão, que já foram debatidos em audiência pública da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), estão agora no TCU. A expectativa do governo é leiloar o projeto e assinar o contrato de concessão ainda em 2021.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 08/12/2020

ESQUEMA INÉDITO BUSCA VIABILIZAR MEGAFERROVIA

Governo coloca à disposição da futura concessionária até R\$ 2,2 bilhões em recursos da União para bancar os chamados “riscos não gerenciáveis” do empreendimento

Por Daniel Rittner — De Brasília

Na tentativa de superar a desconfiança do mercado e tirar do papel a Ferrogrão, projeto com 933 quilômetros de extensão entre Sinop (MT) e Miritituba (PA), o governo desenhou um mecanismo inédito no setor ferroviário. O plano, formulado pelo Ministério da Infraestrutura, é colocar à disposição da futura concessionária até R\$ 2,2 bilhões em recursos da União para bancar os chamados “riscos não gerenciáveis” do empreendimento, como compensações ambientais inesperadas e aumentos de custos com desapropriações. O investimento inicial necessário para a megaferrovia é estimado em R\$ 8,4 bilhões.

Com isso, o ministério espera dar mais segurança a potenciais investidores e viabilizar o empreendimento, que busca impulsionar o Arco Norte como rota de escoamento da produção agrícola.

Esses recursos devem ficar à margem do Orçamento Geral da União, numa conta vinculada, criada com dinheiro da outorga que será paga pela mineradora Vale na renovação antecipada de duas concessões ferroviárias: a Estrada de Ferro Carajás (EFC) e a Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM). Ambas já tiveram suas prorrogações por 30 anos autorizadas pelo TCU – venceriam em 2027 e agora irão até 2057 – e os novos contratos devem ser assinados nas próximas semanas.

Dentro da sistemática de extensões contratuais antecipadas em troca de contrapartidas, o governo exigiu da Vale um investimento cruzado na expansão da malha ferroviária nacional. Ela terá que construir, por sua conta e risco, um trecho de 383 quilômetros da nova Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico).

Mesmo com essa obra, segundo o modelo aprovado, vão restar R\$ 2,2 bilhões em outorgas que deverão ser pagos pela mineradora de forma parcelada ao governo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 08/12/2020

MESMO COM OBSTRUÇÃO DA OPOSIÇÃO, CÂMARA APROVA TEXTO-BASE DE PROJETO DA BR DO MAR

Por Marcelo Ribeiro e Raphael Di Cunto, Valor — Brasília



[https://s2.glbimg.com/9ymmH4n5dvNteBXunKaTHX6kocU=/0x0:1920x1327/924x0/smart/filters:strip_i cc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/k/3/kj Dz8SSbeGCRTIAfQAGQ/navio-carga-cabotagem-pixabay.jpg](https://s2.glbimg.com/9ymmH4n5dvNteBXunKaTHX6kocU=/0x0:1920x1327/924x0/smart/filters:strip_i cc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/k/3/kj Dz8SSbeGCRTIAfQAGQ/navio-carga-cabotagem-pixabay.jpg)

Foto : Pixabay

Apesar da obstrução dos partidos de oposição, a Câmara dos Deputados aprovou nesta segunda-feira, por 324 a 114, o texto-base do projeto de lei

da BR do Mar, que cria incentivos ao transporte de cargas entre portos brasileiros. A proposta autoriza o uso de embarcações estrangeiras por empresas de navegação que atuam no país. Os parlamentares ainda analisarão os destaques, que são sugestões de mudanças na proposta aprovada pelos deputados.

Considerada prioridade pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, para destravar investimentos privados, a proposta estava na pauta há semanas, mas não avançava em função da obstrução da oposição e também de partidos da base aliada do governo de Jair Bolsonaro. Esses últimos obstruíam em função do impasse para instalação da Comissão Mista de Orçamento (CMO).

O texto trancava a pauta do plenário da Casa desde setembro. Com apoio de alguns parlamentares e de associações, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), chegou a pedir que o governo retirasse a urgência da proposta e sinalizou que a Casa poderia analisar o tema com mais calma no ano que vem. O líder do governo na Casa, Ricardo Barros (PP-PR), não aceitou e costurou um acordo para que a votação saísse do papel.

De acordo com o Ministério da Infraestrutura, o projeto tem potencial para destravar investimentos no setor. O governo quer incentivar a categoria, por considerá-la ideal para o transporte de grandes cargas por grandes distâncias em comparação com os transportes rodoviário e ferroviário, já que tem custo menor e consome menos recursos energéticos. Além disso, a cabotagem demanda menos intervenção ambiental e tem menor número de acidentes.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 08/12/2020

TCU APROVA ESTUDOS PARA CONCESSÃO DE TRECHOS DA BR-153 E DA BR-163

O trecho da rodovia BR-153 é entre Palmas e Anápolis (GO) e o da BR-163 está entre os municípios de Sinop (MT) e Miritituba (PA)

Por Murillo Camarotto, Valor — Brasília

O plenário do Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou nesta terça-feira (8) os estudos para a concessão do trecho da rodovia BR-153 entre Palmas e Anápolis (GO) e do trecho da BR-163 entre os municípios de Sinop (MT) e Miritituba (PA).

Com o aval do órgão de controle, o governo poderá publicar o edital do leilão, previsto para ser realizado em 2021.

BR-153

No caso do trecho da BR-153, antes da publicação do edital, no entanto, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) terá que retirar da minuta a previsão de contratação de um relator independente, que seria o responsável pela fiscalização da obra. O TCU quer que a própria autarquia faça a fiscalização.

O trecho foi arrematado pela Galvão Engenharia em leilão realizado em 2013, ainda no governo da ex-presidente Dilma Rousseff. A empreiteira, entretanto, não conseguiu dar andamento às obras e a concessão acabou sendo cassada.

O contrato de concessão terá um prazo de 35 anos e consistirá na exploração da infraestrutura e na prestação do serviço público de recuperação, conservação, manutenção, operação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade. Poderão ser instaladas no trecho nove praças de pedágio. Estão projetados investimentos de R\$ 8,4 bilhões no trecho.

BR-163

O trecho da BR-163, de mais de 900 km, foi pavimentado pelo próprio governo e agora será repassado para a administração privada por meio de um contrato com duração de dez anos.

As principais melhorias promovidas deverão ocorrer até o quinto ano da concessão, incluindo 48 km de pavimentação, 3 substituições de pontes, 35 km de faixas adicionais e a implantação de 173 km de acostamentos. Estima-se investimentos totais de R\$ 1,9 bilhão.

O projeto é considerado uma alternativa provisória para garantir o escoamento da produção de grãos até o porto de Miritituba, enquanto não é viabilizada a Ferrogrão, estrada de ferro projetada para realizar exatamente o mesmo percurso, de 933 km.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 08/12/2020

CÂMARA RETOMA DISCUSSÃO SOBRE PROJETO QUE MUDA REGRAS SOBRE CABOTAGEM

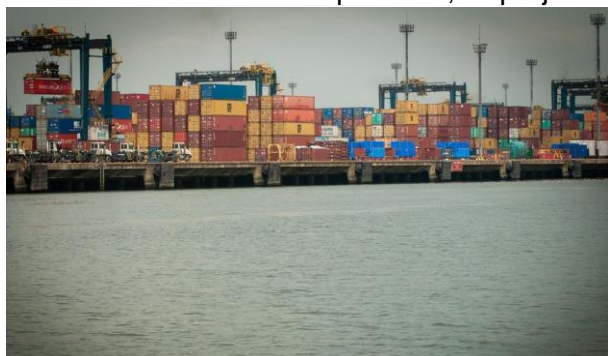
Deputados já aprovaram o texto principal e rejeitaram a maioria das emendas dos partidos

Por Raphael Di Cunto e Marcelo Ribeiro, Valor — Brasília

A Câmara dos Deputados retoma às 14h a discussão sobre o projeto de lei que muda regras sobre cabotagem (navegação costeira), batizado pelo governo de BR do Mar. Os parlamentares já aprovaram o texto principal e rejeitaram a maioria das emendas dos partidos, mas a sessão acabou de madrugada, às 2h desta terça-feira, sem a conclusão da proposta.

A votação seguirá durante a tarde, com a análise de mais cinco emendas dos partidos ao projeto do governo. Depois disso, a matéria seguirá para discussão no Senado.

A proposta autoriza o uso de embarcações estrangeiras por empresas de navegação que atuam no país. Considerado prioritário pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, para destravar investimentos privados, o projeto estava na pauta da Câmara há semanas, mas só começou a ser votado na segunda-feira.



[https://s2.glbimg.com/0PNkj9dnMRB4onAU1J0_OnHjZM=/33x0:1534x878/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/E/0/EvZKUvQ0aJ8Qonx35MVw/18emp-100-santos-b2-img01.jpg](https://s2.glbimg.com/0PNkj9dnMRB4onAU1J0_OnHjZM=/33x0:1534x878/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/E/0/EvZKUvQ0aJ8Qonx35MVw/18emp-100-santos-b2-img01.jpg)

Imagem geral dos terminais de containers no porto de Santos. — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

Para diminuir as resistências dentro da própria base do governo, o deputado Gurgel (PSL-RJ) propôs, em seu parecer, a extensão por mais um ano – até o fim de 2021 – do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto), que era uma das demandas prioritárias do setor.

Trata-se de um incentivo bilionário para construção de portos e ferrovias que, caso não seja mantido, levará a necessidade de reequilíbrio dos contratos. O Ministério da Economia, porém, é contra a prorrogação.

Também em seu parecer, o relator sugere a redução da cobrança de alíquota do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) para 8%. Hoje, a cobrança na navegação de longo curso é de 25% e na cabotagem é de 10%. O fundo é utilizado para financiar obras, que terão seu leque ampliado pelo projeto.

Outras pautas

Além desse projeto, a sessão da Câmara foi marcada para analisar requerimentos de urgência – que permitem votar propostas direto no plenário –, à medida provisória (MP) que transfere para a União as ações das Indústrias Nucleares do Brasil e da Nuclebrás Equipamentos Pesados e o projeto que libera o dinheiro represado em fundos setoriais para ações de combate à covid-19.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 08/12/2020

TCU LIBERA EDITAL PARA SEXTA RODADA DE CONCESSÕES DE AEROPORTOS

Por Murillo Camarotto, Valor — Brasília

Por unanimidade, o plenário do Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou hoje os estudos referentes à sexta rodada de concessões de aeroportos. Com o aval, o governo poderá publicar os editais do leilão de 22 aeroportos, programado para acontecer em março do ano que vem.

Divididos em três blocos, os aeroportos integrantes dessa fase do programa movimentaram quase 25 milhões de pessoas no ano passado. Para os 30 anos do contrato de concessão, foram estimados investimentos totais de pelo menos R\$ 6,7 bilhões

A rodada conta com aeroportos de nove capitais: Curitiba, Manaus, Goiânia, São Luís, Teresina, Porto Velho, Palmas, Boa Vista e Rio Branco. Também estão contemplados terminais em cidades importantes, como Navegantes (SC), Foz do Iguaçu (PR), Londrina (PR), Joinville (SC), Cruzeiro do Sul (AC), Petrolina (PE) e Imperatriz (MA).

O valor total dos investimentos e das outorgas teve que ser significativamente reduzido por conta do efeito da pandemia sobre as estimativas para a movimentação dos aeroportos. Nesse cenário, o valor da outorga mínima para os três blocos caiu de R\$ 470 milhões para R\$ 190 milhões.

O leilão é disputado por meio de lances e sai vencedor o grupo empresarial que oferecer o maior ágil em cada um dos três blocos (Sul, Norte e Central)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 08/12/2020



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

CÂMARA APROVA TEXTO-BASE DA NOVA LEGISLAÇÃO PARA O TRANSPORTE DE CARGA ENTRE PORTOS BRASILEIROS

A Câmara dos Deputados aprovou nesta segunda-feira (7), por 324 votos a 114, o texto-base de uma nova legislação para estimular a navegação de cabotagem (transporte de cargas entre portos de um mesmo país), também conhecido como “BR do Mar”.

Para concluir a votação, os parlamentares ainda precisavam analisar destaques (sugestões para alterar o projeto), o que não tinha sido concluído até a última atualização desta reportagem. Em seguida, a matéria irá ao Senado.

Proposto pelo governo federal, o programa BR do Mar tem como objetivo trazer mais competitividade ao setor e incentivar a migração do transporte rodoviário para o marítimo.

Em seu parecer, o relator, deputado Gurgel (PSL-RJ), afirma que a cabotagem é responsável por apenas 11% de toda carga transportada internamente. O transporte de petróleo na cabotagem representa aproximadamente 70% desse índice.

As expectativas do Ministério da Infraestrutura com a proposta são:

O projeto foi enviado pelo governo federal à Câmara em agosto com urgência constitucional. O mecanismo serve para dar prioridade aos textos de interesse do Executivo. Se não for votado em 45 dias após o seu envio, passa a travar a maior parte das votações em plenário.

Como é hoje

Atualmente, a lei que rege a navegação no país estabelece que somente empresas brasileiras podem operar na cabotagem. São dois tipos de contrato:

“Casco nu”— Somente empresas brasileiras podem afretar (contratar) navios a “casco nu”. Esse tipo de afretamento se refere à embarcação que chega ao país sem tripulação e passa a ser operada pela empresa nacional. É como se fosse o aluguel de um caminhão, em que o usuário é quem dirige o veículo e carrega a carga. Se a bandeira do navio (o país onde a embarcação está registrada) for brasileira, não há restrição para o número de afretamentos. No entanto, para contratar um navio de bandeira estrangeira a casco nu, a empresa brasileira só pode afretar na proporção de 50% das embarcações próprias. Ou seja, se possui dois navios, poderá contratar um. Isso significa que só quem tem o chamado “lastro” em embarcações próprias pode afretar a “casco nu”.

Afretamento a tempo — Nesse caso, a empresa brasileira contrata o serviço de um terceiro. É como contratar um caminhão de mudança em que o motorista e os ajudantes são da empresa contratada. Quem opera o navio é o terceiro. Nessa modalidade, a embarcação continua com o registro do país de origem. Atualmente, o afretamento a tempo só pode ser feito em três situações:

Como fica

Uma das principais mudanças da nova legislação é a flexibilização das regras para a contratação de navios estrangeiros, desde que atendidas as condições definidas no programa.

“Casco nu”— O texto elimina, gradativamente, a necessidade de vínculo com embarcação própria para afretamento de embarcação estrangeira — a partir de um ano: possibilidade de afretar duas embarcações; a partir de dois anos: três embarcações; a partir de três anos: quatro embarcações; a partir do quarto ano, a empresa pode afretar quantas embarcações desejar, sem a necessidade de frota própria. Para essa modalidade, permanece a obrigatoriedade, hoje em vigor, de tripular o navio com, no mínimo, dois terços de oficiais nacionais. Eles, porém, trabalharão de acordo com as regras do país onde a embarcação estiver registrada.

Afretamento a tempo — O projeto permite que a empresa habilitada no BR do Mar afrete por tempo embarcações de sua subsidiária estrangeira para operar a navegação. Além das possibilidades já previstas, o BR do Mar prevê outras situações para essa modalidade:

Custos

No parecer, o relator argumenta que a medida irá garantir a disponibilidade imediata de frota de embarcações no Brasil a custos operacionais baixos e perto do preço praticado no mercado internacional.

Segundo ele, a bandeira brasileira chega a custar 70% a mais do que um navio estrangeiro. A bandeira da embarcação é o país onde o navio está registrado, que tem que seguir as regras tributárias e trabalhistas daquele país.

A intenção é não depender tanto do mercado internacional de navegação, que é concentrado em algumas empresas, o que faz com o Brasil fique sujeito às variações dos preços de frete e da disponibilidade de frota.

O texto também elimina o que o governo considera entraves burocráticos ao setor, como a exigência de as empresas de cabotagem apresentem o Certificado de Livre Prática (CLP).

Outra mudança é a possibilidade de que o documento de comprovação da entrega da mercadoria seja feita por meio eletrônico.

O texto também estabelece que a Marinha será a responsável por regulamentar as questões de segurança em relação a navios estrangeiros afretados que naveguem no Brasil.

Antaq e DNIT

A proposta aumenta o número de diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Atualmente, além do diretor-geral, a reguladora é composta por outros dois diretores – com o texto aprovado, esse número aumentaria para quatro, além do diretor-geral.

Segundo o Ministério da Infraestrutura, a mudança atende um pleito antigo do setor portuário e aquaviário e não implicará em aumento de gastos.

Além disso, o texto expande as atribuições do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) para incluir no rol de responsabilidades do órgão as instalações portuárias.

Norte e Nordeste

A redução de um adicional de frete no Norte e no Nordeste é criticada por parlamentares das regiões.

No parecer, o relator altera as alíquotas do chamado Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), uma taxa que incide sobre o valor do frete cobrado pelas empresas de navegação.

Atualmente, o transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste, por meio de navegação fluvial e lacustre, tem a alíquota de 40%. Isso favorece, em especial, o transporte de combustíveis.

Na proposta, esse percentual cai para 8%, mas passa a incluir o transporte de granéis sólidos e outras cargas — que, hoje, não recebem a taxa. Na avaliação do governo, isso “compensaria” a redução.

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

Data : 08/12/2020

FOLHA DE S. PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

CÂMARA APROVA TEXTO-BASE DO PROJETO QUE CRIA BR DO MAR

Ideia é reduzir a dependência do transporte rodoviário e ampliar navegação entre portos nacionais
Por Thiago Resende

BRASÍLIA - A Câmara aprovou nesta segunda-feira (7) o texto-base do projeto que cria a BR do Mar, iniciativa que busca reduzir a dependência do transporte rodoviário no país e ampliar navegação entre portos nacionais (cabotagem).

A proposta foi aprovada por 324 votos a favor e 114 contra. O plenário da Casa ainda vai analisar os destaques, sugestões de alterações em pontos específicos do projeto. Somente após essa etapa, seguirá para o Senado.

Após cerca de 10 horas de debate, os deputados não concluíram a votação dos destaques. Por isso, o texto ainda precisa voltar a ser analisado na sessão prevista para a tarde desta terça (8).

O plano de criar a BR do Mar foi enviado pelo governo e procura flexibilizar as regras para a navegação entre portos nacionais e aumentar a frota de embarcações no país. Com as medidas, o Executivo espera estimular a concorrência no setor com as mudanças nas regras de afretamentos (aluguel) de embarcações estrangeiras.

Hoje, a cabotagem é feita apenas pelas EBNs, as empresas brasileiras de navegação, que precisam de autorização da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e podem ter capital 100% estrangeiro.

Essas empresas podem ter frota própria ou podem afretar navios. Segundo dados do Ministério da Infraestrutura, uma operação de navio com bandeira brasileira pode custar até 70% mais caro do que a realizada por uma embarcação estrangeira na modalidade de afretamento a tempo --ou seja, quando a empresa brasileira contrata uma terceira.

O projeto da BR do Mar amplia o leque de possibilidades em que as EBNs poderiam afretar navios e também retira a obrigatoriedade de que tenham embarcações próprias.

Ao retirar a obrigatoriedade de que a empresa possua frota própria, a intenção é reduzir custos e dar agilidade ao mercado. Seria possível a uma companhia autorizada operar no transporte de cabotagem sem precisar investir pesado na construção de um navio, por exemplo.

O objetivo do governo é ampliar em 40% a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem nos próximos três anos, além de elevar a marca de 1,2 milhão de contêineres transportados anualmente para 2 milhões.

O projeto foi apresentado pelo governo em agosto. Após as eleições municipais, o presidente Jair Bolsonaro pediu apoio de governistas para aprovarem a proposta, cuja priorização chegou a ser criticada pelo presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), que defendia preferência para outros projetos, como a reforma tributária.

A maioria dos destaques foi rejeitada. No entanto, com apoio do governo, o plenário da Câmara aprovou uma emenda para que parte do adicional de frente para a renovação da marinha mercante (AFRMM), taxa cobrada do transporte hidroviária, seja destinada ao financiamento e contratação de obras nas áreas portuárias e de hidrovias do país.

O texto aprovado pela Câmara prevê também a prorrogação por mais um ano do Reporto (regime especial que corta impostos para a importação de equipamentos logísticos, embarcações e outros bens). Atualmente, o Reporto está previsto para acabar no fim de dezembro.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data : 08/12/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PARA CONSULTOR, BR DO MAR DEVERIA SE PREOCUPAR COM CUSTOS DA CABOTAGEM NO PAÍS

Por Dérika Virgulino NAVEGAÇÃO 08 Dezembro 2020



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201004-navio-porta-containeir-1.jpg>

Arquivo

De acordo com Carlini, o projeto não tem fundamento no mercado nem dialoga com as principais necessidades da cabotagem.

Apesar de texto-base do Projeto de Lei (n. 4199/2020), BR do Mar, ter sido aprovada pela Câmara dos Deputados nesta segunda-feira (08), o PL continua dividindo opiniões. Para o consultor na área de transporte e logística, Nelson Carlini, o projeto carece de uma melhor fundamentação, além não possuir fundamento na dinâmica do mercado brasileiro. A afirmação foi feita durante Webinar - Logística e Desenvolvimento no Estado do Rio de Janeiro, realizada nesta terça-feira (08).

De acordo com Carlini, a cabotagem de contêineres no país cresceu 20 vezes desde os anos noventa, aumentando a cada ano com uma taxa de 10%. Diante desse cenário, ele entende que o

problema não está relacionada à capacidade de crescimento do segmento, mas sim ao custo da operação, fator este não abordado pelo projeto do governo.

“Para mim, existe um erro de diagnóstico e falta soluções sobre o que realmente é necessário, que é estar fundamentada nas reduções de custos de operação, combustível, ICMS, o custo com a praticagem, com os seguros, entre outros. A burocracia imposta para a cabotagem é a mesma para a exportação e importação. São esses pontos que deveriam ser tocados pelo BR do Mar”, disse Carlini.

Ele destacou que o projeto visa realizar uma abertura para a entrada de empresas, porém, existem três grandes companhias mundiais no setor e todas elas já atuam no Brasil. Além disso, ele avalia que a ideia de colocar marítimos brasileiros em navios estrangeiros é “uma ilusão”, e que os conflitos trabalhistas vão começar a existir no mês seguinte a abertura de mercado.

Outro ponto abordado por Carlini é uma possível desconexão do projeto com o mercado brasileiro e com a característica da carga. No caso do Rio de Janeiro, por exemplo, segundo ele, o mercado é limitado às trocas comerciais com o estado de Minas Gerais, o que não dialoga com a proposta do projeto. Para este contexto, ele acredita que o ideal seja pensar em uma oportunidade de negociação entre ambos os estados sobre simplificação de tributação, documentação, entre outros, além de realizar melhorias de acessos ferroviários e rodoviários aos portos.

Carlini entende ainda que o projeto reforce o pensamento de que o Brasil possa ter um modal marítimo superior ao terrestre. Porém, segundo ele, isso não condiz com o atual contexto brasileiro. “O Brasil é todo voltado para dentro”, pontuou. Ele lembrou que não existe um rio, por exemplo, que traga a carga para Rio de Janeiro e outras regiões do Sudeste como acontece com o Arco Norte.

O BR do Mar, para o consultor, também tende a desestimular a indústria naval no Brasil. Ele disse que, ao contrário do que vem sendo dito pelo Ministério da Infraestrutura, o país já construiu todos os tipos de embarcações, porém, hoje está reduzido a “montadores de módulos” para plataformas construídas na China. “A construção naval passou a ser o patinho feio da indústria”, lamentou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/12/2020

PORTO DE NITERÓI REGISTRA RECORDE HISTÓRICO DE FATURAMENTO EM 2020

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 08 Dezembro 2020



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201207-porto-de-niteroi.jpg>

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) bateu um recorde histórico de faturamento anual no Porto de Niterói, faltando ainda um mês para o fim do ano. O total acumulado de receitas, de janeiro a novembro de 2020, atingiu a marca de R\$ 7.295.867,50, valor que já é 9,8% maior que o ano de 2019 e superior a todos os anos anteriores da história do porto. As receitas são provenientes de tarifas públicas (58%) e de arrendamentos (42%). As informações foram divulgadas pela CDRJ, Autoridade Portuária responsável pela administração dos Portos do Rio de Janeiro, Niterói, Itaguaí e Angra dos Reis.

A gerente de Operações do Porto de Niterói, Aline Moriggi, explicou o resultado positivo, obtido mesmo durante a pandemia: “Nesse ano atípico, tomamos uma série de providências para garantir a continuidade das operações e a segurança dos trabalhadores. Apesar da perda de receitas fixas, provenientes da renovação dos contratos de arrendamento, os novos negócios no

mercado offshore, o aumento das receitas variáveis e a dedicação de todos os envolvidos na cadeia logística garantiram o bom desempenho do porto”.

O Porto de Niterói conta com uma localização estratégica na Baía de Guanabara e se tornou uma base logística em apoio às atividades offshore. As principais cargas movimentadas no porto são suprimentos, peças e equipamentos que contemplam esse segmento. Com foco em empresas nacionais e internacionais de petróleo e gás que operam no país, os dois terminais arrendados pelas empresas Nitshore Engenharia e Serviços Portuários e Nitport Serviços Portuários atendem a demandas de suporte, fabricação e reparação, voltadas para módulos de plataformas de perfuração e/ou produção.

Além dos terminais arrendados, a Gerência do Porto de Niterói também pratica a cobrança das tarifas públicas das embarcações que acessam os estaleiros no entorno do porto. O resultado alcançado, neste ano, demonstra a resiliência do mercado de óleo e gás, frente a um ano de grandes desafios. "Esperamos, no ano de 2021, alcançar maiores resultados, considerando o potencial que o mercado tem demonstrado," ressaltou Leandro Lima, superintendente de Gestão Portuária do Rio de Janeiro e Niterói.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/12/2020

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

De acordo com o CEO da Codesa, Julio Castiglioni, o Brasil ainda não possui condições de implantar o LandLord Port dentro de um modelo estatal. Para isso precisaria passar por amplas mudanças regulatórias e culturais, incluindo alguns pontos da Constituição Federal, a lei de licitação, de concessão e a atuação de reguladores. “Por isso estamos indo para um caminho mais pragmático da desestatização”, declarou em webinar realizado ontem pela FGV.

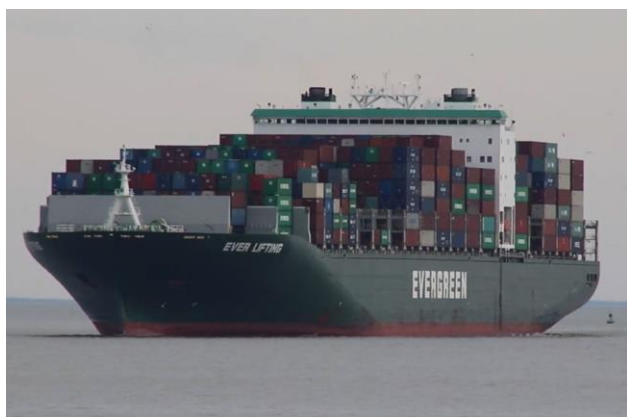
Confira a matéria na íntegra: <https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/nao-vamos-conseguir-o-landlord-port-com-um-modelo-estatal-diz-ceo-da-codesa>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/12/2020

NAVIO CONTEINEIRO DE 335 METROS NAVEGA PELO CANAL DE COTUNDUBA EM PERÍODO NOTURNO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 07 Dezembro 2020



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201207-evergreen-ever-lifting.jpg>

É a primeira vez que um navio desse porte sai pela via durante a noite

Na noite da última quinta-feira (3), o navio mercante ‘Ever Lifting’ desatracou do terminal contêiner ICTSI Rio, no Porto do Rio de Janeiro, com destino ao Porto de Santos, utilizando o Canal de Cotunduba. É a primeira vez que um navio de 335 metros de LOA navega em período noturno pela via. A

informação foi divulgada pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), autoridade portuária responsável pela administração do porto.

O navio contêiner ‘Ever Lifting’ foi construído em 2015 e está navegando sob bandeira do Reino Unido. Com largura de 45 metros e calado de 13 metros, sua capacidade de carga é de 8.452 TEUs. A manobra noturna no Canal de Cotunduba contou com uma ação coordenada das equipes da Gerência de Acesso Aquaviário da CDRJ, da Gestão de VTMS, da Marinha do Brasil, da

Praticagem RJ e da Guarda Portuária, que realizou a varredura prévia do canal e a escolta do navio durante o trajeto.

As manobras noturnas no Canal de Cotunbuba, também conhecido como “Canal Varrido”, foram iniciadas em abril deste ano, depois que a via ganhou uma moderna sinalização náutica. O novo balizamento conta com três boias articuladas submersíveis (BAS) dotadas da tecnologia de transceptores com AIS AtoN, que promovem maior precisão na delimitação do canal, a fim de reduzir o risco de acidentes.

Essa melhoria no principal acesso aquaviário de navios de grande porte ao Porto do Rio de Janeiro foi possibilitada por uma parceria da CDRJ com os terminais portuários ICTSI Rio, MultiRio e Triunfo Logística. Todo o projeto foi desenvolvido por um Grupo de Trabalho (GT) liderado pela Autoridade Portuária e que conta com a participação de representantes das empresas arrendatárias, da Marinha do Brasil (MB) e da Praticagem RJ.

Com o Canal de Cotunduba operacional para navegação noturna segura, estão sendo viabilizadas as operações de embarque e desembarque durante a noite e estima-se que o tempo de espera dos navios será reduzido em, aproximadamente, oito horas para cerca de 50% das escalas do Porto do Rio de Janeiro, proporcionando a maximização das janelas de entrada e saída e maior competitividade para os terminais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/12/2020

EDITAL PARA CONCESSÃO DE NOVOS TERMINAIS NO PORTO DO ITAQUI DEVE SAIR EM JANEIRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 08 Dezembro 2020

Deve ser publicado em janeiro o edital para leilão de quatro terminais para granéis líquidos no Porto do Itaqui, conforme anunciado nesta semana pelo Ministério da Infraestrutura. A concessão foi autorizada pelo Tribunal de Contas da União (TCU), última instância de validação para a realização do leilão. A estimativa de investimento é de R\$ 480 milhões nos quatro terminais (IQI03, IQI11, IQI12 e IQI13), para movimentação e armazenagem de granéis líquidos, especialmente combustíveis, além de outras instalações complementares.

“Isso demonstra a confiança na gestão da Empresa Maranhense de Administração Portuária, e isso tanto do investidor privado quanto do Governo Federal. Somados a outros quatro projetos recentes no Itaqui, entre concluídos e em andamento (Tequimar-Ultracargo, Suzano, COPI e Tegram), que totalizam R\$ 732 milhões, temos mais de R\$ 1 bilhão em investimentos para desenvolver o Maranhão, gerando emprego e renda”, afirma o presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago.

O porto público do Maranhão tem vocação para movimentar graneis sólidos e líquidos. Historicamente, as duas cadeias que concentram grande parte do volume de cargas são a produção de grãos (exportação de soja e milho) e a movimentação de combustíveis (importação de diesel e gasolina).

Com a inauguração do Novo Tegram neste ano, a capacidade de movimentação do Itaqui para grãos subiu para os 20 milhões de toneladas/ano (incluindo as operações da VLI). A entrada em operação desses novos terminais de granéis líquidos elevarão, no longo prazo, as importações de combustíveis para cerca de 18 milhões de toneladas.

Arrendamentos nos portos públicos

Os portos públicos do Brasil funcionam sob o modelo landlord port (a gestão é pública e a operação portuária é privada), adotado na maioria dos países, como EUA, Espanha, França, Portugal, Alemanha, China, entre outros.

Os arrendamentos de terminais são regulamentados pela Lei 12.815/2013, que assim os descreve: “cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado”.

A Autoridade Portuária, em seu planejamento estratégico, define as áreas viáveis para exploração de investidores privados. Para cada área definida é necessário realizar um EVTEA (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental) e apresentá-lo ao Governo Federal.

Depois de aprovado o estudo a concessão da área para arrendamento é autorizada e o processo licitatório, realizado pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário – Antaq pode começar. A empresa vencedora assina o contrato com o Governo Federal e a Autoridade Portuária para realizar os investimentos previstos no contrato, conforme previsto na lei.

Os terminais aprovados para concessão contemplam áreas brownfield (que já possuem instalações industriais) e greenfield (sem instalações industriais):

Terminal IQI3 - Com área de 25.726 m². Parte do projeto é brownfield e outra parcela da área é greenfield, com 5.351,33 m², e está prevista no Plano de Expansão do Porto do Itaqui/MA. O arrendamento trará um aumento da capacidade estática do terminal de 7.633m³, alcançando capacidade de tancagem de 28.039m³, em 2023.

Terminal IQI11 – Com área brownfield de 33.607m². Atualmente, o terminal é explorado provisoriamente pela Petróleo Sabbá S.A.. Os investimentos previstos aumentarão a capacidade estática do terminal em 30.000 m³, alcançando tancagem total de 63.000m³.

Terminal IQI12 e IQI 13 - Com área greenfield, de 34.183m². A futura arrendatária deste terminal deverá arcar com a implantação de toda a infraestrutura para a operação de granéis líquidos, incluindo edificações, tancagem, tubulações e equipamentos. O mesmo está previsto para o IQI13, que tem área de 32.078 m², greenfield.

Fonte: Ascom Emap

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/12/2020

DESESTATIZAÇÃO DOS PORTOS DEVERIA FAZER PARTE DE UMA POLÍTICA PÚBLICA, DIZ DIRETOR DA ATP

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 08 Dezembro 2020



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/161027-porto-de-santos-ambiental.jpg>

Arquivo

Barbosa afirma que deveria existir uma política pública portuária no Brasil, beneficiando tanto portos públicos quanto TUPs.

O diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), o Almirante Murilo Barbosa, defendeu a necessidade de que seja criada uma política pública setorial portuária no país, capaz de abarcar tanto os portos públicos quanto os

Terminais de Uso Privado (TUPs). A afirmação foi feita durante ‘Webinar: O Brasil e o mar no século XXI’, realizado pelo Centro de Excelência para o Mar Brasileiro (Cembra), nesta terça-feira (08).

De acordo com ele, embora o projeto de desestatização dos portos seja importante para o setor ele não está inserido dentro de uma política pública setorial. Para ele, a falta de uma diretriz e

clareza sobre as reais intenções do governo com o projeto acaba prejudicando o sistema privado, como é o caso dos TUPs. Barbosa destacou que o executivo, que é o próprio LandLord das Companhias Docas vem tentando melhorar a gestão, que atualmente é engessada por uma série leis “pesadas”, órgãos intrusivos, entre outros aspectos, a partir da perspectiva de que o privado não tem dificuldade.

“Isso tem trazido muitas dificuldades nas nossas atividades. Vivemos incertezas jurídicas em muitas decisões. Por isso, precisamos de uma política pública para o setor, algo que não temos hoje em dia”, disse Barbosa. Ele afirmou ainda que na tentativa o ambiente regulatório para o setor, a ATP junto com as associadas, vem elaborando nos últimos meses uma proposta ao governo de alteração do marco regulatório, que pode melhorar tanto os arrendatários quando os autorizatários.

Uma das propostas, segundo ele, é a mudança na Lei 10.233/2001. Barbosa a considera muito pesada em termos regulatórios para os portos. Ele destacou que no mundo a atividade portuária é regulada pelo mercado, e que esse modelo deveria ser aplicado no Brasil. “A concorrência é o regulador mais eficiente”, frisou. Outra proposta é modificar a Lei dos Portos (12.815/13) com o objetivo de tornar mais clara a definição de que os arrendamento portuários de áreas são atividades econômicas privadas.

A diretora-executiva da ATP, Lucina Guerise, também presente ao debate, lembrou que em termos de regulação não existe grande diferença entre portos públicos e TUPs. Segundo ela, a base legal para ambos é praticamente a mesma, com exceção de que nos públicos é aplicada a lei das licitações (8.666/93). Além disso, o regramento legal acaba tornando os investimentos nos arrendamentos no interior dos portos públicos mais atraentes, tendo em vista a possibilidade de reequilíbrios econômicos e financeiros.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/12/2020